ROMÂNIA
JUDEŢUL VASLUI
CONSILIUL JUDEŢEAN

Proiect de hotărâre nr.....
pentru modificarea anexei nr. 2 la Hotărârea Consiliului Judeţean Vaslui nr. 265/2016 privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenţi obiectivului de investiţie „REGIUNEA NORD-EST-AXA RUTIERĂ STRATEGICĂ 4: VASLUI REABILITARE ŞI MODERNIZARE DRUM STRATEGIC JUDEŢEAN BÎRLAD – LAZA – CODAEŞTI (DJ 245, DJ 245M, DJ 247, DJ 246)"

având în vedere:

- expunerea de motive a Vicepreşedintelui Consiliului Judeţean Vaslui;
- referatul Direcţiei de Dezvoltare şi Cooperare nr. 7409/29.06.2017;
- Hotărârea Consiliului Judeţean Vaslui nr. 265/2016 privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenţi obiectivului de investiţie „REGIUNEA NORD-EST-AXA RUTIERĂ STRATEGICĂ 4: VASLUI REABILITARE ŞI MODERNIZARE DRUM STRATEGIC JUDEŢEAN BÎRLAD – LAZA – CODAEŞTI (DJ 245, DJ 245M, DJ 247, DJ 246)";
- Ghidul solicitantului - Condiţii generale pentru accesarea fondurilor în cadrul POR 2014-2020, aprobat prin Ordinul Ministrului Dezvoltării Regionale, Administraţiei Publice si Fondurilor Europene nr. 3175/31.05.2017, cu modificările şi completările ulterioare;
- Ghidul Solicitantului - Condiţii specifice de accesare a fondurilor în cadrul Programului Operaţional Regional 2014-2020, Axa Prioritară 6 - îmbunătăţirea infrastructurii rutiere de importanţă regională, Prioritatea de Investiţii 6.1, Stimularea mobilităţii regionale prin conectarea nodurilor secundare şi terţiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale, aprobat prin Ordinul Ministrului Dezvoltării Regionale, Administraţiei Publice şi Fondurilor Europene nr 2656/05.04.2017, cu modificările şi completările ulterioare;

în conformitate cu prevederile legii nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;

în temeiul art. 97 alin. (1) din Legea nr.215/2001 privind administraţia publică locală, republicată, cu modificările şi completările ulterioare,

Consiliul Judeţean Vaslui

H O T Ă R Ă Ş T E :

Art. I- Anexa nr. 2 la Hotărârea Consiliului Judeţean Vaslui nr. 265/2016 privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenţi obiectivului de investiţie **„REGIUNEA NORD-EST-AXA RUTIERĂ STRATEGICĂ 4: VASLUI REABILITARE ŞI MODERNIZARE DRUM STRATEGIC JUDEŢEAN BÎRLAD – LAZA – CODAEŞTI (DJ 245, DJ 245M,**

DJ 247, DJ 246)" se modifică și se înlocuiește cu anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. II- Celelalte prevederi ale Hotărârii Consiliului Județean Vaslui nr. 265/2016 rămân nemodificate.

Art. III- Prezenta hotărâre se comunică Instituției Prefectului- Județul Vaslui, precum și Direcției Dezvoltare si Cooperare, Direcției Tehnice și Direcției Economice din cadrul aparatului de specialitate al Consiliului Județean Vaslui, în vederea aducerii la îndeplinire.

Vaslui, _____ 2017

VICEPREȘEDINTE,
Trifan Ciprian- Ionuț

Avizat pentru legalitate:
Secretarul județului Vaslui,
Diana – Elena Ursulescu

DIRECȚIA ADMINISTRAȚIE PUBLICĂ

Am luat la cunoștință de acest înscris oficial și îmi asum responsabilitatea asupra legalității
Director executiv,
Manuela Adriana Huideș

Direcția Dezvoltare și Cooperare
Îmi asum responsabilitatea pentru fundamentarea, corectitudinea și legalitatea întocmirii acestui înscris oficial
Director executiv,
Mihaela Chircu

ANEXA la Hotărârea nr.. .....

DESCRIEREA INVESTIȚIEI
„REGIUNEA NORD-EST-AXA RUTIERĂ STRATEGICĂ 4: VASLUI REABILITARE ȘI MODERNIZARE DRUM STRATEGIC JUDEȚEAN BÎRLAD – LAZA – CODĂEȘTI (DJ 245, DJ 245M, DJ 247, DJ 246)"

1. DATE GENERALE

1.1. *Denumirea obiectivului de investitii:* **REABILITARE SI MODERNIZARE DRUM STRATEGIC JUDETEAN BIRLAD-LAZA-CODAESTI(DJ245,DJ245M ,DJ 247, DJ 246)**

1.2. *Amplasamentul:* **JUDETUL VASLUI, comunele Zorleni, Băcani, Alexandru-Vlahuță, Poienești, Laza, Bălteni, Ștefan cel Mare, Zăpodeni, Dănești, Codăești, Miclești**

1.3. *Titularul investitiei:* **UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALA JUDETUL VASLUI, Consiliul Judetean Vaslui, strada Stefan Cel Mare, nr.79, cod postal 730168**

1.4. *Beneficiarul investitiei:* **JUDETUL VASLUI**

1.5. *Elaboratorul studiului:* **S.C. SEARCH CORPORATION S.R.L. , Strada Caderea Bastiliei, nr.65, Sector 1, Bucuresti**

2. DESCRIEREA INVESTIȚIEI

Drumul strategic județean Bîrlad – Laza –Codăești, este alcătuit din patru tronsoane de drumuri județene după cum urmează:

Drum judetean	Localitati traversate de drumul judetean	Pozitii kilometrice si lungimi
Tronson 1 DJ 245	E581/DN24 -Zorleni-Alexandru Vlahuta-Floresti	km 0+000 - km 22+900 = 22,900 km Km 33+200 – km 34+711 =1,511 km **Total= 24.411 km**
Tronson 2 DJ 245M	Floresti-Poienesti Deal-Poienesti-DN2F	km 0+000 – km 11+008 = 11,008km
Tronson 3 DJ 247	Laza – DN15D – Danesti - Codaesti	km 26+473 – km 68+433 = 41,960 km
Tronson 4 DJ246	Codaesti – DN24	km 0+000 – km 5+270 = 5,270 km
	TOTAL:	**Lungime DJ= 82,649 km**

a) Concluziile studiului de fezabilitate sau ale planului detaliat de investiții pe termen lung

Pentru obiectivul de investiție nu s-a elaborat în prealabil un studiu de prefezabilitate. S-au elaborat expertize tehnice care au condus la concluzia că sunt necesare lucrări de reabilitare și modernizare a drumului strategic, pe baza unor documentații de proiectare, conform legislației în vigoare.

Necesitatea și oportunitatea investiției s-a arătat prin expertizele tehnice efectuate precum și a faptului că documentația tehnico-economică este necesară pentru obținerea unei finanțări nerambursabile în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 6 - Îmbunătățirea infrastructurii rutiere de importanță regională și locală, prioritatea de investiții 6.1 - Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale, ca proiect unitar.

Obiectivul general al POR 2014-2020 îl constituie creşterea competitivităţii economice şi îmbunătăţirea condiţiilor de viaţă ale comunităţilor locale şi regionale prin sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, a condiţiilor infrastructurale şi a serviciilor, care să asigure o dezvoltare sustenabilă a regiunilor, capabile să gestioneze în mod eficient resursele, să valorifice potenţialul lor de inovare şi de asimilare a progresului tehnologic.

Implementarea acestui proiect va determina creşterea traficului rutier pe traseul modernizat, datorită îmbunătăţirii parametrilor tehnici ai sistemului rutier, va asigura reducerea timpului şi a costurilor de transport al mărfurilor şi călătorilor, oferind un acces facil al populaţiei la servicii publice de calitate, asigurate de municipiile Vaslui şi Bîrlad şi Iaşi, va îmbunătăţii accesul la pieţele regionale, eficienţa activităţilor economice, valorificarea potenţialului agricol şi industrial al zonei, asigurându-se desfăşurarea unui trafic rutier în condiţii optime de siguranţă şi confort.

Prin realizarea proiectului se va asigura o legătură rutieră de calitate între DN2F (Bacău - Vaslui) şi reţeaua TEN-T Comprehensive (E581).

De asemenea, se va realiza o alternativă viabilă între Municipiul Iaşi şi Municipiul Bîrlad, ca variantă de ocolire a Municipiului Vaslui.

Prin refacerea sau ranforsarea structurii rutiere se vor realiza sectoare de drum uniforme, atât din punct de vedere estetic, cât şi al structurilor componente. Se va asigura de asemenea, capacitatea portantă, pentru traficul de calcul greu în conformitate cu cerinţele caietului de sarcini şi a rezultatelor din studiul de trafic întocmit. Îmbrăcămintea asfaltică, acolo unde acesta lipseşte va conferi un confort mai mare la rulare şi va reduce zgomotul. Se va reduce uzura mijloacelor de transport şi va fi sporită siguranţa circulaţiei.

Este necesară asigurarea corespunzătoare a sistemului de preluarea şi evacuare a apelor meteorice.

După finalizarea proiectului se estimează posibilitatea creşterii vitezei medii de deplasare cu peste 30%.

În prezent, drumul este parţial prevăzut cu elemente de siguranţă rutieră acestea lipsind în totalitate pe zonele pietruite ale drumului strategic. După realizarea investiţiei se va realiza semnalizarea orizontală şi verticală, cu acordul Inspectoratului Politiei Rutiere, conform prevederilor STAS 1848/1/2/2/7. Se vor amplasa de asemenea dispozitive de siguranţă şi protecţie în conformitate cu prevederile *Normativ AND - 593/2012 pentru sisteme de protecţie pentru siguranţa circulaţiei pe drumuri, poduri şi autostrăzi.*

Pentru a asigura buna circulaţie a locuitorilor, se vor prevedea în limita de proprietate a drumului staţii pentru transport în comun şi spatii de parcare. În localităţi, acolo unde limita drumului a permis sunt prevăzute trotuare pietonale cu lăţimea de 1,00 m, care să permită circulaţia în condiţii de siguranţă a pietonilor, amenajate cu rampe de acces cu panta de maxim 15%, conform normativului HP 051-2001, pentru persoane cu handicap.

În interiorul localităţii Codăeşti, pe DJ 246 se vor amenaja piste de biciclişti pe ambele părţi ale drumului pe o lungime cumulată stânga + dreapta de aproximativ 1700 m.

Sunt prevăzute de asemenea lucrări de reabilitare a tuturor podurilor de pe traseul drumului strategic unele necesitând înlocuirea în totalitate datorită subdimensionării acestora din punct de vedere al debitului.

Asigurarea scurgerii apelor prin dispozitive de scurgere a apelor şi podeţelor, drenurilor, reabilitarea suprafeţei carosabile precum şi lucrările de amenajare a torenţilor vor permite asigurarea unor condiţii hidrologice favorabile şi vor proteja drumul faţă de efectele generate de fenomenele meteorologice.

Se apreciază faptul că prin reabilitarea şi modernizarea drumului strategic DJ245, DJ245M, DJ247 si DJ246, va creste accesibilitatea zonei, va conduce la o conectivitate mai bună, în condiţii de confort sporit şi siguranţă spre municipiile Iaşi şi Vaslui şi Bârlad din judeţul Vaslui.

b) Analiza comparativă a costului realizării lucrărilor de intervenţii faţă de valoarea de inventar a construcţiei

În conformitate cu Anexa nr. 3 din HG 28/2008, s-a elaborat analiza comparativă a costului realizării lucrărilor de intervenţii, faţă de valoarea de inventar a lucrărilor existente asupra cărora se va interveni. Valoarea de inventar a fost solicitată beneficiarului. Analiza a concluzionat că, prin realizarea investiţiei, valoarea de inventar va creşte de aproximativ 24 de ori.

c) **Analiza multicriterială pentru alegerea soluției optime pentru structura rutieră**

Considerații asupra structurilor propuse

❖ **Asupra structurilor rutiere suple**

Pentru preluarea volumelor de trafic de calcul pentru perioada de perspectivă luată în considerare, grosimile totale ale straturilor de ranforsare sunt mai mari decât cele în cazul structurilor rutiere mixte.

Avantajele acestui tip de structură rutieră constau în:

- solicitarea la nivelul pământului este redusă, ceea ce determină o mare asigurare a structurilor rutiere suple la apariția făgașelor la nivelul patului drumului;
- prima cedare structurală se va produce la sfârșitul perioadelor de perspectivă, la baza straturilor bituminoase și mult mai târziu, la nivelul patului drumului. Acest aspect este benefic, deoarece degradările straturilor superioare pot fi remediate mai ușor decât degradările straturilor inferioare sau ale patului drumului;
- comportare bună a structurilor rutiere suple la tasări inegale ale patului drumului datorate neuniformității lucrărilor de terasamente;
- piatra spartă este un material cu caracteristici mecanice superioare, ceea ce conferă acestui strat o bună comportare în exploatare, pe termen lung;
- tehnologia mai puțin pretențioasă care nu include prepararea în stații centralizate.
  Nu există restricții de încadrare în timp la punerea în operă – timp friguros pentru priză, dar trebuie avut în vedere că acest strat va fi impermeabilizat înainte de începerea ploilor de toamnă;
- există o experiență bogată în ceea ce privește execuția structurilor rutiere suple, aproximativ 90% din rețeaua de drumuri naționale fiind constituită din structuri rutiere suple.

Dezavantajele structurii rutiere suple constau în:

- grosimile mai mari ale straturilor de ranforsare necesită costuri mai mari și în plus, crește riscul formării de făgașe;
- se va avea în vedere ca cel puțin stratul de bază din mixtură asfaltică să fie executat până în toamnă, astfel încât acesta să impermeabilizeze și să nu permită pătrunderea apelor în stratul de fundație și în pământul de fundare.

❖ **Considerații asupra structurilor rutiere mixte**

Structurile rutiere mixte conțin balast stabilizat cu lianți hidraulici de 18 cm grosime și straturi bituminoase în grosime totală de 12 cm.

Avantajele acestui tip de structură constau în:

- grosimile straturilor de ranforsare sunt mai reduse decât în cazul structurilor rutiere suple, ca urmare costuri și risc de apariție a făgașelor mai mici;
- din experiența proiectelor anterioare, prețul unui kilometru de structură rutieră mixtă este mai mic decât al unui kilometru de structură rutieră suplă.

Dezavantajele structurii rutiere mixte constau în:

- stratul de balast stabilizat nu poate fi acoperit imediat cu straturi asfaltice, ca urmare, necesită execuția structurii pe termen mai lung decât în cazul structurilor rutiere suple;
- balastul stabilizat va fisura în timp, din contracții termice.

Criteriile luate în considerare pentru stabilirea structurii rutiere au fost costul de execuție, potențialul de degradare, comportarea structurilor în condiții specifice proiectului, condițiile de execuție.

În urma analizei multicriteriale, se constată că structura rutieră supla prezintă cel mai bun punctaj și este recomandată ca soluție optimă de structură rutieră nouă cât și pentru ranforsarea sistemului rutier existent.

d) **Concluziile raportului de expertiză**

Ținând cont de prevederile Caietului de sarcini și de elementele tehnice ale drumului în amplasament, expertul tehnic în cadrul recomandării propune soluții adaptate la configurația actuală a

drumului şi la dotarea actuală a acestuia, astfel încât să fie respectate cerinţele normelor tehnice în vigoare pentru drum de clasa tehnică IV.

Pe sectoarele unde acest lucru nu este posibil, au fost propuse soluţii care sunt reglementate în norme tehnice actuale pentru alte clase tehnice, deci care asigură condiţii de circulaţie normală şi cu o semnalizare corespunzătoare.

Secţiunea transversală tip

- lăţimea părţii carosabile 6 m
- lăţime bandă de încadrare 2 x 0,25 m
- lăţime acostamente 2 x 0,75 m

În urma analizei pe teren a configuraţiei drumului s-a constatat că lăţimea acestuia are variaţii importante între 4,50 – 5,00 m si 6,00 – 7,00 m.

Totodată, se constată ca pe drumul judeţean DJ245M, km 4+000 – 10+500 lăţimea drumului existent este de 4,50 - 5,00 m, fiind un fost drum comunal, reclasificat ca drum judeţean, iar pe DJ247 în localitatea Bălteni Deal lăţimea drumului este de 5,50 - 6,00 m. Pe DJ 247 în extravilan, pe traseul cu pietruire existentă lăţimea părţii carosabile variază între 4,00 – 5,00 m.

În aceste situaţii recomandăm ca secţiunile transversale să fie proiectate, astfel încât să fie respectată secţiunea indicată în Caietul de Sarcini, prevăzută în Ordinul 45 la punctul „4.1 – Clasa tehnica IV şi V – Drumuri naţionale secundare, drumuri judeţene, drumuri comunale cu două benzi de circulaţie", cu încadrarea în limita de cadastru a drumului.

Ţinând cont de faptul că drumul este clasificat de clasă tehnica IV, în toate situaţiile în care se vor adopta secţiuni mai reduse decât cele indicate în Caietul de sarcini se recomandă semnalizarea faptului că drumul se îngustează.

Referitor la structura rutieră

Pe traseu sunt sectoare cu structură rutieră diferită :

- drum pietruit în amestec cu pământ
- pietruire
- îmbrăcăminte asfaltică veche în stare avansată de degradare
- covor asfaltic în stare bună aşternut de curând
- îmbrăcăminte asfaltică veche dar în stare tehnică relativ bună

Pentru tratarea fiecărui tip de sector recomandăm următoarele variante de structură rutieră :

Varianta I - suplă

Structură rutieră nouă (SRN) suplă, se aplică pe sectoarele cu drum de pământ în amestec cu balast, pietruire şi îmbrăcămintea asfaltică existentă şi constă în :

- desfacerea stratului asfaltic existent, până la nivel de balast existent şi pe zonele de lărgire săparea şi evacuarea pământului pe adâncime de 40 cm pentru realizare casetă şi înlocuirea cu balast;
- după desfacerea stratului asfaltic, se verifică starea şi grosimea balastului existent şi acesta se păstrează numai dacă este corespunzător, în caz contrar se îndepărtează din amplasament şi se înlocuieşte cu un strat din balast de minim 20 cm grosime;
- dacă starea balastului existent este corespunzătoare şi are grosimea minimă de 15 cm se va aşterne peste acesta un strat de balast minim 25 cm grosime;
- peste cele două straturi de balast cu grosimea de 40 cm se aşterne stratul de piatră spartă cu grosimea de 20 cm şi îmbrăcămintea asfaltică din două straturi, strat de bază EB 31.5 baza 50/70 cu grosimea de 8 cm şi strat de uzura EB16 rul 50/70 (BAR 16) cu grosimea de 4 cm;
- pe zonele cu pietruire existentă se evacuează structura existentă degradată şi se execută structura rutieră nouă prin aşternerea următoarelor straturi rutiere (de sus in jos) :
  - beton asfaltic tip EB 16 rul 50/70 (BAR 16) 4 cm
  - anrobat bituminos tip EB 31,5 baza 50/70 8 cm
  - piatră spartă 20 cm
  - strat din balast 25cm/20cm în casetă lărgire

- strat de forma din balast 20 cm

Structura II - semirigidă

Structură rutieră nouă (SRN) semirigidă. se aplică pe sectoarele cu drum de pământ în amestec cu balast, pietruire şi îmbrăcămintea asfaltică existentă şi constă în :

- desfacerea stratului asfaltic existent, până la nivel de balast existent şi pe zonele de lărgire săparea şi evacuarea pământului pe adâncime de 40 cm pentru realizare casetă şi înlocuirea cu balast;
- după desfacerea stratului asfaltic, se verifică starea şi grosimea balastului existent şi acesta se păstrează numai dacă este corespunzător, în caz contrar se îndepărtează din amplasament şi se înlocuieşte cu un strat din balast de minim 20 cm grosime;
- dacă starea balastului existent este corespunzătoare şi are grosimea minimă de 15 cm, se va aşterne peste acesta un strat de balast minim 25 cm grosime;
- peste cele două straturi de balast cu grosimea de 40 cm se aşterne stratul balast stabilizat cu lianţi cu grosimea de 18 cm şi îmbrăcămintea asfaltică din două straturi, strat de baza EB 31.5 bază 50/70 cu grosimea de 8 cm şi strat de uzură EB16rul 50/70(BAR 16) cu grosimea de 4 cm;
- pe zonele cu pietruire existentă se evacuează structura existentă degradată şi se execută structura rutieră nouă;
- aşternerea următoarelor straturi rutiere (de sus în jos)
  - beton asfaltic tip EB 16 rul 50/70 (BAR 16) 4 cm
  - anrobat bituminos tip EB 31,5 baza 50/70 8 cm
  - balast stabilizat cu lianţi 18 cm
  - strat din balast 25cm/20cm în casetă lărgire
  - strat de formă din balast 20 cm

În urma analizei celor două variante de structuri, a avantajelor şi dezavantajelor fiecărei structuri şi a analizei multicriteriale întocmite în cadrul proiectului se recomandă execuţia structurii rutiere I, structura rutieră suplă.

Structura rutieră recomandată va fi dimensionată la osia simplă motoare de 11.5 t în conformitate cu Normativul PD 177-2001, şi va fi verificată la îngheţ-dezgheţ.

Referitor la parapete

Pe traseu se întâlnesc mai multe feluri de parapete în stare de degradare :

- metalice
- din beton

Pentru sectoarele cu parapete degradat recomandăm evacuarea acestuia şi înlocuirea cu parapete nou.

Amplasarea parapetului se va face pe sectoarele unde se impune necesitatea acestuia, ţinând cont de prevederile normativului AND-593 din 2012 „Normativ pentru sisteme de protecţie pentru siguranţa circulaţiei pe drumuri, poduri şi autostrăzi" .

Scurgerea apelor

- se vor prevedea următoarele tipuri de lucrări în funcţie de spaţiul disponibil:
  - şanţuri noi protejate sau neprotejate (în localităţi se vor proteja)
  - rigole de acostament
  - rigole carosabile
  - şanţuri cu secţiune trapezoidală
  - rigole şi şanţuri ranforsate
- Se vor amenaja văile/canalele amonte şi aval de poduri şi podeţe în funcţie de gradul de degradare a acestora
- Se vor reface podeţele în funcţie de situaţia existentă din teren conform tabelelor de aplicabilitate;
- Se vor prevedea drenuri longitudinale în zonele de debleu, acolo unde situaţia o impune;

- Asigurarea scurgerii la drumuri laterale sau diverse accese se vor prevedea din podețe tubulare sau rigole carosabile pentru a asigura continuitatea elementelor de scurgere din lungul drumului

Siguranța traficului

Se recomandă amenajarea tuturor intersecțiilor prin marcaj și semnalizare verticală, astfel încât să fie asigurată vizibilitatea în intersecție și să fie oferite indicații clare utilizatorilor pentru fluxurile de trafic prioritare.

- Se va execută marcajul și semnalizarea verticală astfel încât să fie ușor de identificat zonele periculoase unde trebuie evitată depășirea, unde drumul se îngustează precum și alte sectoare cu potențial de accidente. Marcajele rutiere se vor executa cu proprietăți reflectorizante.
- Se va prevedea amplasarea de borne kilometrice și hectometrice
- Se va studia în proiect posibilitatea asigurării distanțelor de vizibilitate conform normelor tehnice în vigoare. În cazul n care acest lucru nu este posibil datorită necesității unor lucrări exagerate ca amploare sau din considerente de protecția mediului, se vor prevedea masuri de semnalizare a punctelor respective precum și, după caz, dotarea traseului cu dispozitive optice care permit vizualizarea părții de drum obstrucționată de obstacole.
- Pe întregul traseu, în zonele împădurite, se vor amplasa indicatoare de circulație cu semnificația « Animale » cu referire la fauna sălbatică.
- Pentru protecția pietonilor recomandăm :

➢ Amenajarea treceri de pietoni;
➢ Amenajări de trotuare noi și piste de bicicliști acolo unde distanța dintre proprietăți permite amplasarea acestora;
➢ Reamenajarea stațiilor de autobuz existente cu alveole, în limita de proprietate a drumului

Trotuarele vor fi prevăzute cu porțiuni care să permită accesul persoanelor cu handicap locomotor.

Limitatoarele de viteză (benzi rezonatoare) amplasate pe asfalt vor fi prevăzute și înainte de intrarea în localități, înainte de trecerile de pietoni amenajate, în curbele periculoase și vor fi cu inserție reflectorizantă pentru îmbunătățirea vizibilității.

Concluzii

- Expertiza a fost elaborată în perioada august-octombrie 2016 și prezintă situația constatată în teren la această dată.
- Structurile rutiere vor trebui dimensionate în conformitate cu normativele tehnice în vigoare și vor trebui verificate la ciclurile de îngheț / dezgheț.
- Recomandările din această expertiză vor trebui aplicate cu discernământ de către proiectantul lucrărilor, în funcție de investigațiile suplimentare pe care le va face în teren pentru elaborarea proiectului.

Expertiza este valabilă timp de 5 ani numai în condițiile în care toate măsurile de întreținere necesare pe un drum conform „Normativ privind întreținerea și repararea drumurilor publice" – indicativ AND 554 – 2002, vor fi executate corespunzător atât calitativ ca lucrări cât și la intervalele de timp normate.

e) Scenariile tehnico-economice prin care obiectivele proiectului de investiții pot fi atinse

Scenariul 0 - fără investiția de reabilitare și modernizare

Drumul va rămâne în forma actuală, asigurând lucrările de întreținere corespunzătoare. În timp, în lipsa unor lucrări de reabilitare și modernizare, cu precădere prin realizarea unei fundații rezistentă la fenomenele de îngheț – dezgheț, la aplicarea unei îmbrăcăminți asfaltice corespunzătoare traficului de calcul greu precum și a măsurilor legate de preluarea apelor meteorice, drumul județean strategic va continua să se degradeze, îngreunând și mai tare condițiile de circulație.

Scenariul 1 – reabilitarea și modernizarea cu structură suplă

Drumul strategic va fi modernizat, asigurându-se confort sporit al participanților la trafic, și se vor reduce în același timp cheltuielile de întreținere anuală. Prin modernizarea și reabilitarea drumului strategic se va asigura confortul participanților la trafic.

Structura rutieră va fii suplă, cu îmbrăcăminte asfaltică cu 2 straturi asfaltice (4 cm strat de uzură conform SR EN 131008-1 și strat de bază 8 cm conform SR EN 131008-1, peste un strat de piatră spartă de minim 20 cm conform STAS 6400 ca strat superior de fundație, fundație din balast minim 20 cm conform STAS 6400 și strat de formă din balast 20 cm.

Scenariul 2 - reabilitarea și modernizarea cu structură mixtă (semirigidă)

În scenariul 2, drumul strategic va fi modernizat, asigurându-se confort sporit al participanților la trafic, și se vor reduce în același timp cheltuielile de întreținere anuală.

Structura rutieră în scenariul 2 va fii mixtă (semirigidă), dimensionată în conformitate cu normativ PD 177-2001 pentru dimensionarea sistemelor suple și semirigide, cu îmbrăcăminte asfaltică (4 cm strat de uzură conform SR EN 131008-1) cu strat de bază 8 cm conform SR EN 131008-1, peste un strat de balast stabilizat cu lianți hidraulici de minim 18 cm conform STAS 6400, fundație din balast 20 cm conform STAS 6400 ca strat superior de fundație și strat de formă din balast 20 cm.

Scenariul recomandat de către proiectantul studiul de fezabilitate este scenariul 1, reabilitarea și modernizarea drumului strategic Bîrlad-Laza-Codăești (DJ245,DJ245M, DJ247, DJ246), cu structură rutieră suplă, deoarece are o perioadă de execuție mult mai scurtă față de soluția cu balast stabilizat care necesită o perioadă mai mare de execuție și condiții speciale de punere în operă.

În cadrul scenariilor 1 și 2, prin reabilitarea și modernizarea drumului strategic se vor respecta condițiile tehnice pentru un drum de clasă tehnică IV cu două benzi de circulație.

Vor fi îndeplinite, în principal, următoarele cerințe:

- aducerea elementelor geometrice la valorile reglementate tehnic pentru un drum de clasă tehnică IV în funcție de nivelul traficului actual și de perspectivă în limitele amprizei actuale;
- se va respecta ampriza existentă a drumului, fără a depăși limitele proprietăților și fără a fi necesare demolări sau exproprieri;
- modernizarea structurii rutiere;
- realizarea unei suprafețe de rulare cu planeitate corespunzătoare;
- creșterea capacității portante pentru a corespunde nivelului de trafic actual și de perspectivă;
- suprapunerea traseului peste traseul existent;
- lucrări pentru asigurarea unei bune funcționări a podurilor și podețelor.
- se vor prevedea 2 benzi de circulație, acostamente și șanțuri betonate în localități și accese la proprietăți (însă, pe tronsoanele de drum unde geografia terenului nu permite realizarea de șanțuri betonate și trotuare/piste pentru bicicliști, se vor prevedea rigole carosabile);
- trotuare (trasee pietonale și piste pentru bicicliști acolo unde geografia terenului permite acest lucru).
- se va avea în vedere crearea de facilități/adaptarea infrastructurii pentru accesul persoanelor cu dizabilități (ex: trotuare cu facilități de deplasare pentru persoane cu dizabilități, etc);
- elementele geometrice se vor modifica atât în profil longitudinal cât și în profil transversal în conformitate cu prevederile tehnice în vigoare ținând cont de cotele impuse din teren;
- acolo unde permite terenul, în vederea fluidizării circulației se vor amenaja refugii și locuri de parcare;
- se vor asigura accesele la proprietățile situate pe partea stângă și pe partea dreaptă a drumului;
- asigurarea colectării și evacuării apelor și asigurarea continuității scurgerii apelor scoțând drumul din zona de influență a apelor subterane și pluviale;
- asigurarea stabilității drumului prin lucrări de consolidare;
- amenajarea de parcări și stații de autobuz acolo unde limita de proprietate a drumului permite ;
- realizarea racordurilor cu drumurile și străzile laterale neclasate în limita de proprietate a drumului;
- amenajarea intersecțiilor cu toate drumurile clasate (drumuri naționale, județene, drumuri comunale) pe o lungime de 25 m, inclusiv iluminatul acestora cu panouri solare etc.

f) **Descrierea constructivă, funcţională şi tehnologică , după caz**

Tronsonul de drum strategic care urmează a fi reabilitat şi modernizat are o lungime totală de 82,649km, lungime rezultată în urma geometrizării axului drumului şi ridicărilor topografice întocmite la acesta fază de proiectare.

Drumul judeţean strategic va avea următoarele caracteristici tehnice:

- lăţimea părţii carosabile va fi de 6.0m, cu două benzi de circulaţie de 3.0 m;
- lăţimea acostamentelor va fi de 2x1.0m, din care cate 0.25 m benzi de încadrare cu aceeaşi structură rutieră a drumului ;
- lăţime platforma 8.0m;
- panta transversală a părţii carosabile 2.5% în aliniament, repartizată simetric faţă de axa drumului;
- panta transversală a acostamentelor 4.0%, şi vor fii consolidate cu piatră spartă minim 12. În zona şanţurilor protejate se va asigura impermeabilizarea acostamentelor cu mixtură asfaltică pană la limita şanţului.

Se va asigura scurgerea eficientă a apelor, prin şanţuri, protejate şi de pământ, drenuri longitudinale, precum şi podeţe pentru scurgerea apelor. Se vor consolida terasamentele pe zonele de instabilitate precum şi lucrări de protejare a terasamentelor ca urmare a lărgirii platformei drumului.

Sunt prevăzute lucrări de reabilitare a podurilor existente precum şi înlocuirea unora cu poduri noi, precum şi lucrări de amenajare a albiilor existente.

3. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE BAZĂ ŞI A CELOR REZULTATE CA NECESAR DE EFECTUAT ÎN URMA REALIZĂRII LUCRĂRILOR DE BAZĂ

3.1. Lucrări de modernizare drum

a) Amenajarea în plan

La proiectarea traseului în plan s-a urmărit respectarea prescripţiilor prevăzute în STAS 863-85, urmărind configuraţia terenului existent.

Prin lucrările proiectate s-au îmbunătăţit elementele geometrice în plan ale traseului, acesta fiind alcătuit dintr-o succesiune de aliniamente racordate prin curbe arc de cerc, arce de clotoidă şi franturi.

Trasarea axului pe cele patru drumuri judeţene, parte a drumului strategic, în plan s-a efectuat pe traseul existent, încadrând platforma proiectată în limita de cadastru a drumului pentru a nu fi necesare exproprieri şi a păstra acolo unde se poate zestrea existenta a drumului.

Traseul drumului judeţean strategic a fost proiectat pentru o viteză de proiectare Vp=25-60 km/h, în conformitate cu STAS 863-85 şi Ordin MT 46/1998, pentru drum de clasă tehnică IV, în regiune de deal şi ţinând cont de traseul existent al drumului.

De asemenea, sunt sectoare din drumul strategic pe care nu se poate aplica conceptul de viteza de proiectare, deoarece din configuraţia traseului existent şi a constrângerilor de pe acesta, a fost necesar introducerea unor elemente geometrice reduse, prin racordarea aliniamentelor cu raze cuprinse între 5-17m.

În plan pentru drumul strategic se va introduce supralărgirea părţii carosabile şi a platformei în curbe, cu respectarea prevederilor STAS 863-85 numai pe sectoare în care limita de cadastru al drumului permite acest lucru, în conformitate cu specificaţiile din planul de situaţie.

b) Amenajarea în profil longitudinal

La proiectarea profilului longitudinal s-a urmărit respectarea prescripţiilor prevăzute în STAS 863/85 urmărind configuraţia terenului existent şi cotele obligate.

Declivităţile longitudinale proiectate sunt cuprinse intre 0.1%-9%, fiind şi sectoare de drum scurte cu declivităţi cuprinse între 10%-18% .

Având în vedere impunerile din caietul de sarcini de a ne încadra în limita de cadastru a drumului şi ţinând cont de traficul redus de vehicule lente, nu se vor amenaja benzi suplimentare de-a lungul traseului drumului judeţean pentru vehicule lente.

c) Amenajarea în profil transversal

Ca urmare a cerinţelor din caietul de sarcini şi ţinând cont de ampriza existentă, profilele transversale tip se vor încadra în limita de proprietate a drumului.

În profil transversal lăţimea părţii carosabile este de 6.0 m, lăţimea platformei de 8.0 m, iar acostamentele au 1.0 m. În lăţimea acostamentelor sunt incluse şi benzi de încadrare, de 0.25 m.

Pe zonele unde va fi necesar amplasarea parapetului de protecţie, în conformitate cu Ordinul 45/1998 pentru drumurile judeţene clasă tehnică IV, acesta se va amplasa în lăţimea acostamentului.

De asemenea, sunt sectoare de drum judeţean, în special pe DJ245M si DJ247, unde va fi necesar ca în lăţimea acostamentului să se amplaseze dispozitivul de scurgere a apelor pluviale, având în vedere că limita de cadastru a drumului nu permite amplasarea acestuia în afara acostamentului drumului.

Panta transversală în aliniament este de 2.5% în profil acoperiş la carosabil şi 4% la acostamente, conform profilelor transversale tip.

Pe sectoarele situate în intravilan acolo unde limita de cadastru a drumului a permis, s-au amenajat trotuare pietonale cu lăţimea cuprinsă de 1.0 m (minim 0.75m), încadrate cu borduri, conform planurilor de situaţie.

În interiorul localităţii Codăeşti, pe DJ246, s-au amenajat piste de biciclişti pe ambele părţi ale drumului pe o lungime cumulată stânga + dreapta de aproximativ 1700 m.

Pentru evitarea exproprierilor în zona drumului în conformitate cu cerinţele din caietul de sarcini, pe anumite porţiuni din traseu s-a redus/eliminat supralărgirea părţii carosabile, s-a redus viteza de proiectare şi în lăţimea acostamentelor au fost introduse dispozitive de scurgerea apelor.

d) Structura rutieră

Dimensionarea structurilor rutiere propuse pentru lucrările de modernizare şi reabilitare a drumului judeţean strategic s-a făcut pentru o perioadă de perspectivă de 15 ani . Structurile rutiere propuse s-au dimensionat la osia simplă motoare de 11,5 tone şi s-a verificat la acţiunea fenomenului de îngheţ – dezgheţ.

Structura rutieră care se va aplica, pe tronsoane, este următoarea:

Tronson 1 – DJ245 – km 0+000 – km 22+900, km 33+200 – km 34+711

Structura rutiera pentru ranforsare sistem rutier:

Se aplica : km 0+000 – km 21+000, km 33+200 – km 34+711

- 4 cm – strat de uzura beton asfaltic EB 16 rul 50/70
- 8 cm – strat de baza din anrobat bituminos EB31.5 baza 50/70
- 20 cm - strat superior de fundatie din piatra sparta
- demolare straturi asfaltice
- 25 cm - strat inferior de fundatie din balast
- strat existent de balast

Structura rutiera pe casete de largire :

- 4 cm – strat de uzura beton asfaltic EB 16 rul 50/70
- 8 cm – strat de baza din anrobat bituminos EB31.5 baza 50/70
- 20 cm - strat superior de fundatie din piatra sparta
- 20 cm - strat inferior de fundatie din balast
- 20 cm – strat de forma din balast

Structura rutiera noua :

Se aplica : km 21+000 – km 22+900

- 4 cm – strat de uzura beton asfaltic EB 16 rul 50/70
- 8 cm – strat de baza din anrobat bituminos EB31.5 baza 50/70
- 20 cm - strat superior de fundatie din piatra sparta
- 20 cm - strat inferior de fundatie din balast
- 20 cm – strat de forma din balast

Tronson 2 – DJ245 M – km 0+000 – km 11+008

Structura rutiera pentru ranforsare sistem rutier:

Se aplica : km 0+000 – km 1+400, km 10+680 – km 11+007

- 4 cm – strat de uzura beton asfaltic EB 16 rul 50/70
- 8 cm – strat de baza din anrobat bituminos EB31.5 baza 50/70

- 20 cm - strat superior de fundatie din piatra sparta
- demolare straturi asfaltice
- 25 cm - strat inferior de fundatie din balast
- strat existent de balast

Structura pe casete de largire :
- 4 cm – strat de uzura beton asfaltic EB 16 rul 50/70
- 8 cm – strat de baza din anrobat bituminos EB31.5 baza 50/70
- 20 cm - strat superior de fundatie din piatra sparta
- 20 cm - strat inferior de fundatie din balast
- 20 cm – strat de forma din balast

Structura rutiera noua:
Se aplica :km 1+400 – km 10+680
- 4 cm – strat de uzura beton asfaltic EB 16 rul 50/70
- 8 cm – strat de baza din anrobat bituminos EB31.5 baza 50/70
- 20 cm - strat superior de fundatie din piatra sparta
- 20 cm - strat inferior de fundatie din balast
-20 cm – strat de forma din balast

Tronson 3– DJ247 – km 26+473 – km 68+433

Structura rutiera noua:
Se aplica : km 26+473 – km 50+200, km 54+060 – km 54+300, km 59+900 - km 60+140 , 61+500 – km 68+433
- 4 cm – strat de uzura beton asfaltic EB 16 rul 50/70
- 8 cm – strat de baza din anrobat bituminos EB31.5 baza 50/70
- 20 cm - strat superior de fundatie din piatra sparta
- 20 cm - strat inferior de fundatie din balast
-20 cm – strat de forma din balast

Structura rutiera pentru ranforsare sistem rutier:
Se aplica : km 50+200 – km 54+060, km 54+300 – 59+900, km 60+140 - km 61+500
- 4 cm – strat de uzura beton asfaltic EB 16 rul 50/70
- 8 cm – strat de baza din anrobat bituminos EB31.5 baza 50/70
- 20 cm - strat superior de fundatie din piatra spart
- demolare straturi asfaltice
- 25 cm - strat inferior de fundatie din balast
- strat existent de balast

Structura rutiera pe casete de largire :
- 4 cm – strat de uzura beton asfaltic EB 16 rul 50/70
- 8 cm – strat de baza din anrobat bituminos EB31.5 baza 50/70
- 20 cm - strat superior de fundatie din piatra sparta
- 20 cm - strat inferior de fundatie din balast
- 20 cm – strat de forma din balast

Tronson 4– DJ246– km 0+000 – km 5+270

Structura rutiera pentru ranforsare sistem rutier:
Se aplica : km 0+000 – km 4+300
- 4 cm – strat de uzura beton asfaltic EB 16 rul 50/70
- 8 cm – strat de baza din anrobat bituminos EB31.5 baza 50/70
- 20 cm - strat superior de fundatie din piatra sparta
- demolare straturi asfaltice
-25 cm - strat inferior de fundatie din balast
- strat existent de balast

Structura rutiera pe casete de largire :
- 4 cm – strat de uzura beton asfaltic EB 16 rul 50/70
- 8 cm – strat de baza din anrobat bituminos EB31.5 baza 50/70

- 20 cm - strat superior de fundatie din piatra sparta
- 20 cm - strat inferior de fundatie din balast
-20 cm – strat de forma din balast

Structura rutiera noua:

Se aplica : km 4+300 – km 5+270

- 4 cm – strat de uzura beton asfaltic EB 16 rul 50/70
- 8 cm – strat de baza din anrobat bituminos EB31.5 baza 50/70
- 20 cm - strat superior de fundatie din piatra sparta
- 20 cm - strat inferior de fundatie din balast
-20 cm – strat de forma din balast

Acostamentele se vor completa cu balast si piatra sparta minim 12 cm. Pe sectoarele pe care situatia o impune (in localitati), acostamentele se vor consolida cu imbracaminte asfaltica.

Pentru sectoarele cu declivitate in profil longitudinal de peste 5% ,se va aplica stratul de uzura din beton asfaltic rugos tip BAR16, pentru cresterea rugozitatii imbracamintii rutiere pe aceste sectoare de drum.

e) Trotuare pietonale şi piste de biciclişti

Se vor amenaja trotuare pe sectoarele din intravilan, acolo unde limita cadastrală a drumului permite amplasarea acestora, pe o parte sau pe ambele părţi ale drumului, conform planului de situaţie.

Pentru protecţia persoanelor cu handicap locomotor, traversările pentru pietoni se vor amenaja cu rampe de acces cu panta maxima de 15%, conform normativului HP 051-2001.

Trotuarele vor avea următoarea structură:

- 3 cm beton asfaltic
- 10 cm beton de ciment C15/20
- 10 cm balast

Se vor amenaja piste pentru biciclişti în localitatea Codăeşti pe o lungime cumulată de aproximativ 1700 m, amplasată pe ambele părţi ale drumului, având aceeaşi structură rutieră ca trotuarele pietonale.

f) Accese

Accesele la proprietăţi s-au amenajat astfel încât să fie asigurată continuitatea scurgerii apelor, fie cu rigolă carosabilă adiacentă trotuarelor nou proiectate, fie cu tuburi cu diametrul de 600 mm.

g) Staţii pentru transportul în comun

Se vor amenaja alveole pentru staţiile de transport în comun, pe o lungime de 30 m şi lăţime de 2,75m (S=65 mp), pe locaţiile staţiilor de transport existente şi amplasate în limita de cadastru al drumului. Staţiile de transport în comun vor avea aceeaşi structură rutieră ca a drumului judeţean şi vor fi mobilate corespunzător.

h) Asigurarea scurgerii apelor

Prin panta transversala a părţii carosabile şi a acostamentelor se va asigura evacuarea apelor pluviale de pe suprafaţa părţii carosabile. Scurgerea apelor se va realiza prin intermediul, şanţurilor pereate sau de pământ laterale, respectiv al rigolelor de acostament şi carosabile, cu descărcarea spre podeţe sau emisarul natural.

Se vor înlocui cea mai mare parte din podeţele existente tubulare, deoarece prezintă degradări majore şi sunt subdimensionate hidraulic şi se vor proiecta podeţe noi dimensionate corespunzător conform tabel centralizator pe fiecare tronson de drum judeţean. Sunt de asemenea zone care necesită amplasarea unor podeţe noi pentru a asigura scurgerea corespunzătoare a apelor meteorice.

i) Amenajarea intersecţiilor cu drumurile clasificate şi neclasificate

În vederea protejării şi menţinerii în stare corespunzătoare a noii lucrări, drumurile laterale clasificate se vor amenaja pe o lungime de 25 m cu aceeaşi structură rutieră ca pe drumul judeţean reabilitat şi se va ilumina corespunzător cu mijloace moderne cu panouri solare.

Intersecţii cu drumuri clasificate pe DJ245:

- km 0+000 cu DN24
- km 7+655 cu DJ245C
- km 8+840 cu DC84
- km 34+711 cu DJ245M

Intersecții cu drumuri clasificate pe DJ245M:

- km 0+000 cu DN2F
- km 1+100 cu DC7

Referitor la intersectia DC 7 cu drumul judetean DJ245M, mentionam faptul ca aceasta se va amenaja numai in limita de cadastru al drumului, datorita aprobarii unui proiect de modernizare a unui tronson din drumul comunal DC7 in cadrul Programului National de Dezvoltare Regionala PNDR 2014-2020.

Intersecții cu drumuri clasificate pe DJ247:

- km 30+625 cu DC165
- km 37+570 cu DC161
- km 40+343 cu DJ246A
- km 41+165 cu DC151
- km 47+393 cu DC2
- km 51+393 cu DC1
- km 51+830 cu DC1
- km 56+053 cu DN15D
- km 59+783 cu DJ207E
- km 68+433 cu DN2F

Intersecții cu drumuri clasificate pe DJ246:

- km 0+000 cu DN24
- km 4+240 cu DJ247
- km 5+270 cu DJ247

De asemenea, drumurile laterale neclasificate în număr total de 264 drumuri (52 buc pe DJ245, 38 buc pe DJ245M, 161 buc pe DJ247, 13 buc pe DJ 246), se vor amenaja în limita cadastrală a drumului cu aceeași structură rutieră aplicată pe drumul județean reabilitat, urmand ca prin grija autoritatilor locale sa fie amenajate pe o lungime corespunzatoare cu piatra sparta.

Continuizarea scurgerii apelor pluviale în dreptul drumurilor laterale se va asigura prin podețe tubulare cu diametrul de 600 mm sau rigole carosabile acoperite.

j) Siguranța rutieră

La finalizarea lucrărilor de execuție, se va executa marcajul longitudinal axial și lateral, marcajul transversal și se vor monta indicatoare rutiere cu acordul Inspectoratului Poliției Rutiere, conform prevederilor STAS 1848/1/2/3/7.

La confecționarea indicatoarelor rutiere se va utiliza folie retro reflectorizantă minim de clasă 1.

Având în vedere categoria funcțională a drumului, respectiv drum județean, indicatoarele rutiere vor fi de tip normal, în conformitate cu prevederile standardului roman SR 1848-2/2011, „Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 2: Condiții tehnice" capitolul 5, punctul 5.2, litera C. Dimensiunile indicatoarelor rutiere de tip normal vor respecta prevederile capitolului 6 din SR 1848-2/2011.

Fețele indicatoarelor rutiere vor fi acoperite cu folie retro reflectorizantă din clasa cel puțin 1, cu durata de serviciu garantată de 7 ani, în conformitate cu prevederile SR 1848-2/2011, capitolul 7.1.

Pentru creșterea vizibilității asupra trecerilor pentru pietoni se vor amplasa indicatoare rutiere fig. G1 „Trecere pentru pietoni" din SR 1848-1/2011, completate cu lămpi cu lumină galbenă intermitentă, alimentate cu panouri fotovoltaice.

Marcajele rutiere se vor realiza în conformitate cu prevederile SR 1848-7/2015 "Semnalizare rutiera. Marcaje rutiere".

Marcajele rutiere se vor executa cu materiale având durată lungă de viață, respectiv de tip termoplastic sau bicomponent, care vor avea înglobate microbile de sticlă pentru asigurarea retro reflexiei și pentru sporirea vizibilității pe timp de noapte, ceață și ploaie.

Marcajul rutier se va realiza cu o grosime de minim 2000 microni, având în vedere precizările din memoriul tehnic sub aspectul unor marcaje rutiere de lungă durată, cu efect rezonator.

Marcajele rutiere pentru stațiile destinate transportului public de persoane se vor realiza conform prevederilor SR 1848-7/2015 "Semnalizare rutieră. Marcaje rutiere".

Se vor amplasa la intrarea în localități "șicane" pentru reducerea vitezei, prin aplicarea de benzi rezonatoare precum și în punctele deosebit de periculoase ale traseului din punct de vedere al elementelor geometrice în plan și profil longitudinal. Acestea se vor amplasa și înaintea trecerilor de pietoni în interiorul localităților.

k) Parapete de siguranță

Pentru asigurarea circulației în condiții de siguranță se vor amplasa sisteme de protecție în conformitate cu Normativ AND – 593 pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi, conform planului de situație si profilelor transversale tip.

l) Amenajare trecere la nivel cu calea ferată

Pentru lucrările de modernizare a drumului strategic, pe drumul județean DJ247 la km 57+700, se va amenaja trecerea la nivel a liniei CF Tecuci – Iași (TN Km 350+045):

- dalele de beton armat prefabricate existente vor fi înlocuite cu dale elastice noi, montarea dalelor noi se va face după ce în prealabil se va reface substratul de baza sub talpa traverselor pe zona TN;
- calea rutieră în pasaj se va reface cu dale elastice noi pe lățimea drumului modernizat, menționându-se aceeași poziție kilometrică Cf în axul TN.

3.2. Lucrări de artă

a) Lucrările de artă DJ245:

P01 - Km 5+303 – Pod peste râul Simila la Băcani:

Ținând cont de starea tehnică actuală a podului, de recomandările expertizei tehnice și de rezultatele calculelor hidraulice, pentru asigurarea condițiilor minime de rezistență, stabilitate și siguranță în exploatare se propun lucrări de reabilitare ale podului.

P02 - Km 7+170 – Pod peste Valea la Râpa Adâncă la Băcani:

Chiar dacă prin expertiza tehnica s-a stabilit o stare tehnică satisfăcătoare a podului, rezultatele calculelor hidraulice au arătat ca podul nu asigură scurgerea apelor pentru un debit cu asigurare de 1%, motiv pentru care se propune realizarea unui pod nou care să asigure debușeul și garda necesară scurgerii apelor.

P03 - Km 8+811 – Pod peste Râul Ibana la Vulpășeni:

Ținând cont de starea tehnică actuală a podului, de recomandările expertizei tehnice și de rezultatele calculelor hidraulice, pentru asigurarea condițiilor minime de rezistență, stabilitate și siguranță în exploatare se propun lucrări de reabilitare ale podului.

P04 - Km 20+573 – Pod peste canal la Alexandru Vlahuță:

Ținând cont de starea tehnică actuală a podului, de recomandările expertizei tehnice și de rezultatele calculelor hidraulice care au arătat ca podul nu asigură scurgerea apelor pentru un debit cu asigurare de 1%, se propune realizarea unui pod nou care să asigure debușeul și garda necesară scurgerii apelor.

b) Lucrările de artă DJ245M

P01 - Km 0+256 – Pod peste pârâul Racova la Poienești:

Chiar dacă prin expertiza tehnica s-a stabilit o stare tehnică satisfăcătoare a podului, rezultatele calculelor hidraulice au arătat ca podul nu asigură scurgerea apelor pentru un debit cu asigurare de 1%, motiv pentru care se propune realizarea unui pod nou care să asigure debușeul și garda necesară scurgerii apelor.

P02 - Km 1+126 – Pod peste pârâul Caselor la Poienești:

Chiar dacă prin expertiza tehnica s-a stabilit o stare tehnică satisfăcătoare a podului, rezultatele calculelor hidraulice au arătat ca podul nu asigură scurgerea apelor pentru un debit cu asigurare de 1%, motiv pentru care se propune realizarea unui pod nou care să asigure debușeul și garda necesară scurgerii apelor.

c) Lucrările de artă DJ247:

P01 - Km 54+165 – Pod peste pârâul Telejna la Zăpodeni:

Ținând cont de starea tehnică actuală a podului, de recomandările expertizei tehnice și de rezultatele calculelor hidraulice care au arătat ca podul nu asigură scurgerea apelor pentru un debit cu asigurare de 1%, se propune realizarea unui pod nou care să asigure debușeul și garda necesară scurgerii apelor.

P02 - Km 56+900 – Pod peste râul Bîrlad la Zăpodeni:

Ținând cont de starea tehnică actuală a podului, de recomandările expertizei tehnice și de rezultatele calculelor hidraulice, pentru asigurarea condițiilor minime de rezistență, stabilitate și siguranță în exploatare se propun lucrări de reabilitare ale podului.

P03 - Km 57+796 – Pod peste canal la Bălteni:

Ținând cont de starea tehnică actuală a podului, de recomandările expertizei tehnice și de rezultatele calculelor hidraulice se propune realizarea unui pod nou care va fi calculat în conformitate cu standardele și normele românești în vigoare (Eurocode 1÷8).

P04 - Km 60+000 – Pod peste pârâul Buda la Bălteni:

Chiar dacă prin expertiza tehnica s-a stabilit o stare tehnică satisfăcătoare a podului, rezultatele calculelor hidraulice au arătat ca podul nu asigură scurgerea apelor pentru un debit cu asigurare de 1%, motiv pentru care se propune realizarea unui pod nou care să asigure debușeul și garda necesară scurgerii apelor.

P05 - Km 64+993 – Pod peste canal la Bălteni:

Ținând cont de starea tehnică actuală a podului, de recomandările expertizei tehnice și de rezultatele calculelor hidraulice, pentru asigurarea condițiilor minime de rezistență, stabilitate și siguranță în exploatare se propun lucrări de reabilitare ale podului.

d) Lucrările de artă DJ246

P01 - Km 1+128 – Pod peste râul Vaslui la Codăești:

Ținând cont de starea tehnică actuală a podului, de recomandările expertizei tehnice și de rezultatele calculelor hidraulice, pentru asigurarea condițiilor minime de rezistență, stabilitate și siguranță în exploatare se propun lucrări de reabilitare ale podului.

P02 - Km 4+353 – Pod peste râul Dobrovăț la Codăești:

Ținând cont de starea tehnică actuală a podului, de recomandările expertizei tehnice și de rezultatele calculelor hidraulice, pentru asigurarea condițiilor minime de rezistență, stabilitate și siguranță în exploatare se propun lucrări de reabilitare ale podului.

3.3. Lucrări hidrotehnice

Necesitatea și oportunitatea lucrărilor hidrotehnice

Pentru asigurarea unei curgeri hidraulice optime a apei pe sub poduri, dar și pentru protejarea rambleului drumului, atunci când este în contact cu ape curgătoare sau ape stătătoare, se impune necesitatea unor lucrări hidrotehnice.

Lucrările hidrotehnice proiectate asigură:

- protejarea albiilor în zona podurilor;
- dirijarea și curgerea apei optim hidraulic prin deschiderea podurilor;
- asigurarea stabilității talvegului în zona traversărilor cursurilor de apa.

Centralizator lucrari hidrotehnice:

DJ	Pod pozitie km	Curs de apa	Lucrare hidrotehnica	L aplicata (m)
245	5+303	Simila	-	-
	7+170	Valea Rapa Adanca	Canal pereat b=2m, taluze 1:1 si 6 trepte de h=0,5m; Recalibrare albie	L_{am}=35 L_{av}=35 L=230
	8+811	Ibana	Canal pereat b=5m, taluze 2:3	L_{am}=15 L_{av}=15
	20+573	Canal	Canal pereat b=3m, taluze 1:1 si 5 trepte de h=0,5m;	L_{am}=41 L_{av}=25
245M	0+256	Racova	Canal pereat b=9m, taluze 2:3 si 3 trepte de h=0,5m; Recalibrare albie	L_{am}=61 L_{av}=20 L=200

DJ	Pod pozitie km	Curs de apa	Lucrare hidrotehnica	L aplicata (m)
	1+126	Valea Caselor	Canal pereat b=5m, taluze 2:3 si o treapta de h=0,5m;	L_{am}=30 L_{av}=20
246	1+128	Vaslui	Canal pereat b=5m, taluze 2:3	L_{am}=30 L_{av}=15
	4+353	Dobrovat	-	-
247	54+165	Telejna	Canal pereat b=5m, taluze 2:3 Protectie taluz drum	L_{am}=30 L_{av}=30 L=30
	56+900	Barlad	-	-
	57+796	Canal	-	-
	60+000	Stemnic (Buda)	Canal pereat b=7m, taluze 2:3 si 3 trepte de h=0,5m; Recalibrare albie Protectie taluz drum	L_{am}=35 L_{av}=25 L=220 L=360
	64+993	Canal	Canal pereat b=5m, taluze 2:3	L_{am}=20 L_{av}=10

3.4. Lucrări de consolidări

Soluțiile constructive pentru lucrările de consolidare ale terasamentelor s-au analizat având în vedere următoarele aspecte:

- asigurarea elementelor geometrice ale platformei drumului regeometrizat;
- susținerea platformei drumului și consolidarea acesteia;
- consolidarea și stabilitatea taluzurilor de rambleu și debleu;
- sporirea capacității portante a terenurilor slabe de fundare;
- drenarea apelor subterane provenite din precipitații și a apelor de suprafață;
- limitarea amprizei drumului cu structuri de sprijin, limitare impusă de: existenta unor obstacole cum ar fi: proprietăți, utilități, cursuri de apă, zone împădurite; arii naturale protejate;
- evitarea execuției lucrărilor de terasamente de rambleu în zonele de extindere a platformei drumului ce conduc la lățimi înguste a umpluturilor (lățimi mai mici de 1m) și înălțimi mari de umpluturi (înălțimi mai mari de 3 – 4 m).

a) Lucrări de terasamente:

Material utilizat pentru umpluturile de terasamente trebuie să corespundă specificațiilor STAS 2914-8. Înfrățirea între umpluturile existente de rambleu și umpluturile suplimentare se va realiza prin trepte de înfrățire cu înălțime min. 50 cm și lățime min. 1 m.

Compactarea umpluturilor de rambleu se va face în urma realizării unui sector de probă pentru stabilirea grosimii straturilor de compactare, umiditatea optimă de compactare și numărul trecerilor cu utilajul de compactare astfel încât să se atingă gradul de compactare de min. 95%.

Taluzurile umpluturilor de rambleu se vor realiza la panta de 2:3 ce se vor proteja cu pământ vegetal în grosime de 20 cm. Suprafața taluzurilor se va înierba și se va uda pe întreaga perioadă de dezvoltare a vegetației până la înierbarea completă, astfel încât, să se elimine posibilitatea ravinării acestora.

În zonele unde, sunt necesare extinderi ale umpluturilor de rambleu existente, se vor efectua determinări de capacitate portantă. Dacă aceste determinări nu sunt satisfăcătoare se vor lua măsuri de îmbunătățire de suprafață a terenului natural prin stabilizări cu lianți hidraulici în procent cuprins între 2% - 5% sau blocaj din piatră realizat din piatră brută, bolovani de râu sau beton concasat, sort 90 – 250 mm.

b) Ranforsare structură rutieră cu geogrile

Se aplică pentru: DJ 245, DJ 245M.

Pe zonele unde platforma drumului existent prezintă cedări de fundație (burdușiri și denivelări accentuate) s-au prevăzut soluții de ranforsare a structurii rutiere. Aceste zone sunt limitate în lungul traseului și sunt cu precădere identificate în zonele cu exces de umiditate, teren natural plat, drumul existent aproximativ la nivelul terenului, condiții ce nu asigură scurgerea corespunzătoare a apelor din precipitații. Soluțiile de ranforsare a structurii rutiere sunt:

- ranforsare cu geogrilă bidirecțională cu rezistență la rupere de 100 KN/m la interfața între stratul de formă din balast și stratul de fundație din balast din structura rutieră a drumului.
- sub stratul de formă din balast se va realiza o saltea din balast în grosime de 30 cm ranforsată cu o geogrilă bidirecțională cu rezistența la rupere de 150 KN/m.

c) Drenuri longitudinale în săpătură deschisă

Se aplică pentru: DJ 245, DJ 245M, DJ 247 – Subsecțiunea 1, DJ 247 – Subsecțiunea 2, DJ 246.

Apele din precipitații ce se infiltrează și circulă gravitațional în terenul de fundare de sub platforma drumului, periclitează în general stabilitatea acestuia și totodată favorizează apariția degradările în sistemul rutier. Apele subterane nu provin din pânza freatică permanentă ci ele provin din infiltrațiile apelor de suprafață în stratul de la suprafața terenului. Pentru colectarea și dirijarea controlată a acestora s-au prevăzut drenuri longitudinale drumului în săpătură deschisă.

Drenurile în săpătură deschisă sunt prevăzute pentru intercepția, colectarea și evacuarea apelor subterane provenite din precipitații și reducerea umidității terenului natural și îmbunătățirea caracteristicilor fizico-mecanice ale acestuia.

Drenurile în săpătură deschisă s-au prevăzut pe zonele unde profilul transversal al drumului este mixt, debleu, prezintă exces de umiditate, vegetație de baltă adiacentă drumului existent, gradul de saturare al terenului natural mai mare de 0.8 %.

Drenurile în săpătură deschisă au înălțimea cuprinsă între 1.0m ÷ 2.00m și lățimea 0.60 m - 0.80 m. Săpătura se va realiza pe tronsoane de max. 10 m lungime cu sprijiniri provizorii din lemn pentru adâncimi mai mari de 1.0 m.

Umplutura drenantă din corpul drenurilor se va realiza din material drenant sort 8 – 31 mm pe primii 50 cm de la baza drenului. Peste materialul drenant sort 8 – 31 umplutura drenantă până la partea superioară a drenului se va realiza din balast sort 0 – 63 mm. Materialul drenant și balastul se va proteja cu geotextil nețesut cu rol de separare și filtrare.

La baza drenului este amplasat tubul corugat perforat (cu excepția treimii inferioare care are rolul de a evacua apa colectată). Tubul drenului este învelit cu geotextil cu rol de a împiedica pătrunderea particulelor fine în interiorul tubului drenului și colmatarea acestuia.

Tubul corugat perforat va fi din PVC, SN 4, d=160 mm, panta longitudinală minima 0.1%.

Pentru revizia și întreținerea drenurilor în săpătură deschisă sunt prevăzute cămine de vizitare din tuburi prefabricate d=1 m, dispuse la interdistanța de aprox. 70 - 80 m pe toată lungimea drenului și în punctele obligate (intersecții de drenuri, frângeri, salturi etc).

Drenurile în săpătură deschisă la partea superioară vor fi închise cu sistemul de colectare al apelor de suprafață (șanțuri sau rigole din beton) sau dop de argilă grasă în cazul șanțurilor de pământ înierbat.

d) Structuri de sprijin din beton armat cu fundare directă

Se aplică pentru: DJ 245, DJ 245M, DJ 247 – Subsecțiunea 1 (Zidurile de sprijin din beton armat de rambleu) și DJ 245M, DJ 246 (Zidurile de sprijin din beton armat de debleu).

Structurile de sprijinire din beton armat cu fundare directă s-au prevăzut în zonele de extindere a platformei drumului proiectat față de existent, extindere rezultată din regeometrizarea traseului, extindere ce este limitată de construcții existente sau conduc la realizarea unor pene de umpluturi cu înălțime mare (mai mare de 3 m) și lățimi foarte mici (mai mici de 1 m).

Pentru asigurarea alunecării pe talpă, structurile de sprijin de rambleu, s-au prevăzut cu pinten, structurile de sprijin de debleu, s-au prevăzut cu ancoră verticală la intradosul fundației.

Zidurile de sprijin din beton armat de rambleu, prezintă următorul sistem constructiv:

- Beton simplu de egalizare C12/15 – grosime 10 cm;
- Beton armat în fundație și pinten clasa C20/25, armatură tip BST 500 clasa C de ductilitate;
- Beton armat în elevație, clasa C35/45, armatură tip BST 500 clasa C de ductilitate;
- Hidroizolație din emulsie de bitum, în trei straturi, la intradosul elevației și pe fețele laterale ale fundației ce vor fi în contact cu pământul;
- Dren din zidărie uscată de piatră protejată cu geotextile și barbacane din țeavă PVC pentru evacuare dren;

- Rosturile dintre tronsoane se vor executa din două straturi de carton bitumat 2 x 5 mm la interdistanța de max. 12 m;

Zidurile de sprijin din beton armat de debleu, prezinta următorul sistem constructiv:
- Beton simplu de egalizare C12/15 – grosime 10 cm;
- Minipiloți d=180 mm injectați cu mortar de ciment, lungimea minipiloților este 3 m la interdistanța între minipiloți pe direcție longitudinală zidului de sprijin de 1.5 m;
- Beton armat în fundație și pinten, clasa C20/25, armatură tip BST 500 clasa C de ductilitate;
- Beton armat în elevație, clasa C35/45, armatură tip BST 500 clasa C de ductilitate;
- Hidroizolație din emulsie de bitum în trei straturi la intradosul elevației și pe fețele laterale ale fundației ce vor fi în contact cu pământul;
- Dren din zidărie uscată de piatră protejată cu geotextil și barbacane din țeavă PVC pentru evacuare dren;
- Săpăturile se vor executa cu sprijiniri provizorii pentru înălțimi mai mari de 2 m;
- Rosturile dintre tronsoane se vor executa din două straturi de carton bitumat 2 x 5 mm la interdistanța de max. 12 m;
- Umpluturile din spatele zidurilor de sprijin se vor executa din material granular (balast);

e) Structuri de sprijin din gabioane

Se aplică pentru : DJ 247 – Subsecțiunea 2 - km 26+473- km 56+060

Pentru supraînălțarea, prelungirea sau înlocuirea parțială a structurilor de sprijin existente din gabioane s-au prevăzut gabioane cu lățime de 1.00 m respectiv 1.50 m și fundație din beton simplu C12/15.

Structurile de sprijin din gabioane, de rambleu / debleu, prezintă următorul sistem constructiv:
- Beton simplu fundație C12/15;
- Zidărie uscată din piatră brută;
- Plasa zincată din sârmă moale d= 2.7 – 3 mm;
- Cadre metalice din BST pentru confecționarea coșurilor de gabioane, cu dimensiuni în secțiune transversală 1.0 m x 1.0 m; 1.0 m x 1.5 m;
- Înălțime maximă a gabioanelor este de 2 m.
- Umpluturile din spatele gabioanelor se vor executa din material granular (balast);

f) Protecție de taluz din anrocamente

În zonele de învecinare ale drumului existent cu lacuri ce prezintă nivel de apă permanent variabil în funcție de nivelul precipitațiilor pentru realizarea extinderii umpluturilor de terasamente și protejarea acestora se va realiza protecție din anrocamente cu dimensiuni mai mari de 250 mm la pană de 2:3. Lucrările existente degradate (gabioane sau elemente prefabricate) se vor îngloba noua protecție de anrocamente.

Zonele prevăzute în proiect a fi protejate cu anrocamente sunt:
- DJ 245: Km 20+800 – Km 21+450;
- DJ 247 – Subsecțiunea 2: Km 44+060 – Km 44+200.

3.5 Iluminat public

Instalația de iluminat public este proiectată corespunzător prevederilor din normativul NP-062-2002 pentru a pune în evidență caracteristicile căii de circulație și a traficului rutier, în scopul asigurării securității persoanelor, a fluenței traficului rutier și a condițiilor optime de vizibilitate și confort vizual, în baza unor considerente luminotehnice, estetice și economice.

Proiectul prevede iluminarea intersectiilor principale pe drumurile clasate (drumuri judetene si drumuri comunale) folosind sisteme moderne de iluminat cu corpuri de iluminat cu LED si panouri solare, cu functionare independenta.

3.6. Mutări și protejări rețele

a) Mutări și protejări rețele electrice

Pentru realizarea investiției s-a făcut o analiză a rețelelor și instalațiilor ce vor fi afectate de lucrările de reabilitare și modernizare a drumului județean strategic.

La proiectarea lucrărilor de mutări-protejări (relocări) rețele electrice existente s-au avut în vedere prevederile din normativul PE106-1995 pentru liniile electrice aeriene sub 1000V.

b) Mutări și protejări rețele telecomunicații

La proiectarea lucrărilor de mutări-protejări (relocări) rețele existente s-au avut în vedere prevederile din normativul 47/1983 referitor la rețele publice de telecomunicații.

c) Mutări și protejări rețele apă - canal

La proiectarea lucrărilor de mutări-protejări (relocări) rețele alimentare cu apă și canalizare menajeră existente s-au avut în vedere poziționarea acestora în lungul drumurilor proiectate prin scoaterea lor de sub șanțul de drenare a apelor pluviale. De asemenea, s-au prevăzut lucrări de aduceri la cotă ale capacelor căminelor de apă și de canalizare menajeră. S-au prevăzut în dreptul subtraversărilor de drumuri județene devierea locală a rețelelor menționate mai sus și introducerea acestora în tuburi de protecție din oțel, respectându-se și adâncimea de îngropare a rețelelor de apă și canal în conformitate cu STAS 9312-87. La podurile existente unde acestea se refac în totalitate, s-a prevăzut trecerea conductelor de apă și canal pe pasarele metalice proiectate fie în amonte, fie în aval de podul nou. La alte situații la poduri existente unde se efectuează numai refacerea podului pe poziția existentă se vor păstra conductele pe poziția inițială fără a fi afectate de lucrările de refacere ale podului existent.

Direcţia Dezvoltare şi Cooperare
Îmi asum responsabilitatea pentru fundamentarea, corectitudinea şi legalitatea întocmirii acestui înscris oficial
Director executiv,
Mihaela Chircu

ROMÂNIA
JUDEȚUL VASLUI
CONSILIUL JUDEȚEAN

EXPUNERE DE MOTIVE

la proiectul de hotărâre pentru modificarea anexei nr. 2 la Hotărârea Consiliului Județean Vaslui nr. 265/2016 privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiție
"REGIUNEA NORD-EST-AXA RUTIERĂ STRATEGICĂ 4: VASLUI REABILITARE ȘI MODERNIZARE DRUM STRATEGIC JUDEȚEAN BÎRLAD – LAZA – CODAEȘTI (DJ 245, DJ 245M, DJ 247, DJ 246)„

Doamnelor și Domnilor Consilieri,

Unitatea Administrativ-teritoriala Județul Vaslui pregătește proiectul **" REGIUNEA NORD-EST-AXA RUTIERA STRATEGICA 4: VASLUI, REABILITARE ȘI MODERNIZARE DRUM STRATEGIC JUDEȚEAN BÎRLAD – LAZA – CODĂEȘTI (DJ 245, DJ 245M, DJ 247, DJ 246)"**, pentru a fi depus pentru finanțare prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 6 – „Îmbunătățirea infrastructurii rutiere de importanță regională", Prioritatea de investiții 6.1 – „Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale".

In baza contractului de servicii încheiat cu S.C. SEARCH CORPORATION S.R.L. din București, a fost elaborat studiul de fezabilitate pentru proiectul complex de investiții, precum și toată documentația tehnică care trebuie anexată la cererea de finanțare, conform cerințelor din Ghidul Solicitantului.

Prin Hotărârea nr. 265/2016 au fost aprobați indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investiție, precum și descrierea investiției, conform memoriului întocmit de proiectant.

Datorită unor erori materiale din memoriul tehnic, este necesară modificarea anexei 2 la Hotărârea nr. 265/2016 „Descrierea investiției", pentru a o aduce în concordanță cu memoriul tehnic revizuit. Modificările vizează în principal următoarele:

La descrierea structurilor rutiere analizate de expertul tehnic, s-a tehnoredactat în mod eronat „strat din balast- 20cm/25cm în casetă lărgire", în loc de "strat din balast- 25cm/20cm în casetă lărgire".

De asemenea, cu acordul expertului tehnic, amenajarea stațiilor de autobuz se va realiza cu aceeași structură rutieră cu cea a drumului și nu cu structură rutieră rigidă, având în vedere traficul de autovehicule pentru transport public de persoane și calculul structurii rutiere care a fost făcut, conform cerințelor din caietul de sarcini, pentru un trafic greu. Precizăm că amenajarea stațiilor cu aceeași structură rutieră cu cea a drumului județean a fost prevăzută de la început în proiect, dar exista o neconcordanță între memoriul tehnic și expertiza tehnică a drumului județean, care a fost rezolvată prin acordul expertului tehnic pentru structura rutieră propusă de proiectant.

O altă modificare necesară este amenajarea intersecției DJ 245 M cu DC 7 in comuna Poienesti numai in limita cadastrului DJ 245 M si nu pe o lungime de 25 m cum era prevăzut initial, pentru a evita dubla finanțare, intrucat comuna Poienesti a primit finantare prin Programul Național de Dezvoltare Rurala 2014-2020 pentru un proiect care include modernizarea unui tronson din DC 7, care merge pana la limita cadastrului DJ 245 M.

Conform prevederilor din Ghidul Solicitantului, documentația care se va depune pentru obținerea finanțării trebuie să cuprindă și hotărârea organelor de decizie ale beneficiarului de aprobare a indicatorilor tehnico-economici, cu modificările și completările ulterioare.

Documentația tehnico-economică aferentă obiectivului de investiție, elaborată de S.C. SEARCH CORPORATION S.R.L. din București, a făcut obiectul analizei Consiliului Tehnico-Economic al Consiliului Județean Vaslui, primind avizul favorabil nr. 12/06.12.2016. Precizăm că Avizul CTE nu necesită modificări, întrucât erorile materiale din memoriul tehnic nu au fost preluate în aviz, iar indicatorii tehnico-economici aprobați nu se modifică.

Având în vedere că, pe parcursul procesului de evaluare și selecție a proiectelor, orice necorelare între expertizele tehnice, soluțiile date de proiectant și documentele anexate cererii de finanțare pot conduce la respingerea proiectului, vă rog să aprobați proiectul de hotărâre propus, în forma prezentată.

VICEPREȘEDINTE,
Trifan Ciprian- Ionuț

ROMÂNIA
JUDEȚUL VASLUI
CONSILIUL JUDEȚEAN
DIRECȚIA DEZVOLTARE
ȘI COOPERARE

R A P O R T

asupra proiectului de hotărâre pentru modificarea anexei nr. 2 la Hotărârea Consiliului Județean Vaslui nr. 265/2016 privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiție
„REGIUNEA NORD-EST-AXA RUTIERĂ STRATEGICĂ 4: VASLUI REABILITARE ȘI MODERNIZARE DRUM STRATEGIC JUDEȚEAN BÎRLAD – LAZA – CODAEȘTI (DJ 245, DJ 245M, DJ 247, DJ 246)"

În baza prevederilor art. 44 coroborat cu art. 98 din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Direcția dezvoltare și cooperare a analizat proiectul de hotărâre **pentru modificarea anexei nr. 2 la Hotărârea Consiliului Județean Vaslui nr. 265/2016 privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiție „REGIUNEA NORD-EST-AXA RUTIERĂ STRATEGICĂ 4: VASLUI REABILITARE ȘI MODERNIZARE DRUM STRATEGIC JUDEȚEAN BÎRLAD – LAZA – CODĂEȘTI (DJ 245, DJ 245M, DJ 247, DJ 246".**

Proiectul de hotărâre propus respectă prevederile Ghidului Solicitantului- Condiții generale pentru accesarea fondurilor în cadrul POR 2014-2020, aprobat prin Ordinul Ministrului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice si Fondurilor Europene nr. 3175/31.05.2017, precum și ale Ghidul Solicitantului - Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa Prioritară 6, Prioritatea de Investiții 6.1, aprobat prin Ordinul Ministrului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene nr 2656/05.04.2017.

Proiectul de hotărâre este necesar pentru a corela descrierea investiției din memoriul tehnic întocmit de proiectant cu cea anexată Hotărârii Consiliului Județean Vaslui nr. 265/2016.

Având în vedere că, pe parcursul procesului de evaluare și selecție a proiectelor, orice necorelare între expertizele tehnice, soluțiile date de proiectant și documentele anexate cererii de finanțare pot conduce la respingerea proiectului, considerăm necesară și oportună aprobarea proiectului de hotărâre propus, în forma prezentată.

DIRECTOR EXECUTIV,

Chircu Mihaela

ROMÂNIA
JUDEŢUL VASLUI
CONSILIUL JUDETEAN

Direcţia Dezvoltare si Cooperare
Nr. 7409/29.06.2017.

Se aprobă,
PREŞEDINTE,
Dumitru Buzatu

REFERAT

privind necesitatea iniţierii proiectului de hotărâre pentru modificarea Anexei nr. 2 la Hotararea Consiliului Judetean Vaslui nr. 265/2016 privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenţi obiectivului de investiţie
"REGIUNEA NORD-EST-AXA RUTIERA STRATEGICA 4: VASLUI REABILITARE SI MODERNIZARE DRUM STRATEGIC JUDETEAN BIRLAD – LAZA – CODAESTI (DJ 245, DJ 245M, DJ 247, DJ 246) „

Unitatea Administrativ-teritoriala Judeţul Vaslui pregăteşte proiectul **" REGIUNEA NORD-EST-AXA RUTIERA STRATEGICA 4: VASLUI, REABILITARE ŞI MODERNIZARE DRUM STRATEGIC JUDEŢEAN BÎRLAD – LAZA – CODĂEŞTI (DJ 245, DJ 245M, DJ 247, DJ 246)"**, pentru a fi depus pentru finanţare prin Programul Operaţional Regional 2014-2020, Axa prioritară 6 – „Îmbunătăţirea infrastructurii rutiere de importanţă regională". Prioritatea de investiţii 6.1 – „Stimularea mobilităţii regionale prin conectarea nodurilor secundare şi terţiare la infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale".

In baza contractului de servicii încheiat cu S.C. SEARCH CORPORATION S.R.L. din Bucureşti, a fost elaborat studiul de fezabilitate pentru proiectul complex de investiţii, precum şi toată documentaţia tehnică care trebuie anexată la cererea de finanţare, conform cerinţelor din Ghidul Solicitantului.

Prin Hotararea nr. 265/2016 au fost aprobati indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investitie, precum si descrierea investitiei, conform memoriului intocmit de proiectant.

Datorita unori erori materiale, este necesara modificarea anexei 2 la Hotararea nr. 265/2016. Astfel, la descrierea structurilor rutiere analizate de expertul tehnic, s-a tehnoredactat in mod eronat „strat din balast - 20cm/25cm în casetă lărgire", in loc de "strat din balast-25cm/20cm în casetă lărgire".

De asemenea, cu acordul expertului tehnic, amenajarea statiilor de autobuz se va realiza cu aceeasi structura rutiera cu cea a drumului si nu cu structura rutiera rigida, avand in vedere traficul redus de autovehicule pentru transport public de persoane si calculul structurii rutiere care a fost facut, conform cerintelor din caietul de sarcini, pentru un trafic greu.

O alta modificare necesară este amenajarea intersectiei DJ 245 M cu DC 7 in comuna Poienesti numai in limita cadastrului DJ 245 M si nu pe o lungime de 25 m cum era prevazut initial, pentru a evita dubla finanțare, intrucat Comuna Poienesti a primit finantare prin Programul Național de Dezvoltare Rurala 2014-2020 pentru un proiect care include modernizarea unui tronson din DC 7, care merge pana la limita cadastrului DJ 245 M.

Conform prevederilor din Ghidul Solicitantului, documentația care se va depune pentru obținerea finanțării trebuie să cuprindă și hotărârea organelor de decizie ale beneficiarului de aprobare a indicatorilor tehnico-economici, cu modificările și completările ulterioare.

În acest sens, propunem inițierea unui proiect de hotărâre pentru modificarea Anexei nr. 2 la Hotararea Consiliului Judetean Vaslui nr. 265/2016 privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiție "REGIUNEA NORD-EST-AXA RUTIERA STRATEGICA 4: VASLUI REABILITARE SI MODERNIZARE DRUM STRATEGIC JUDETEAN BIRLAD – LAZA – CODAESTI (DJ 245, DJ 245M, DJ 247, DJ 246)„.

Avand in vedere ca termenul limita de depunere a proiectelor in cadrul Axei 6 a POR 2014-2020 este 13 iulie 2017, ora 15,00, este necesara convocarea de urgenta a sedintei Consiliului Judetean Vaslui.

Intocmit,
Mihaela Chircu
Director executiv