



## CONSILIUL JUDEȚEAN DOLJ

### HOTARÂRE

**privind aprobarea documentației tehnico- economice- faza DALI - pentru obiectivul de investiții:**  
**„ Modernizare DJ 606A Breasta (DJ 606) Obedin – Mihăița – Potmelțu – Coțofenii din Dos – Scaiești – Valea lui Pătru – Salcia – Argetoaia (DJ 606C) – Iordăchești – Piria – Lim. Jud. Mehedinți, km 0+000 – km 43+266”**

Consiliul Județean Dolj, întrunit în ședință ordinară;  
având în vedere raportul Direcției Tehnice, înregistrat la nr. 11016/2.06.2015, prin care se propune aprobarea documentației tehnico – economice – faza DALI, pentru obiectivul de investiții: „ Modernizare DJ 606A Breasta (DJ 606) Obedin – Mihăița – Potmelțu – Coțofenii din Dos – Scaiești – Valea lui Pătru – Salcia – Argetoaia (DJ 606C) – Iordăchești – Piria – Lim. Jud. Mehedinți, km 0+000 – km 43+266”

în baza art. 44, alin (1) din Legea nr. 273/2006, privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

în temeiul art.91, alin (1), lit. b), alin (3) lit. f) și al art. 97, alin (1) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată,

### HOTĂRĂȘTE:

**Art. 1.** Se aprobă *documentația tehnico - economică – faza DALI* - pentru obiectivul de investiții: „ Modernizare DJ 606A Breasta (DJ 606) Obedin – Mihăița – Potmelțu – Coțofenii din Dos – Scaiești – Valea lui Pătru – Salcia – Argetoaia (DJ 606C) – Iordăchești – Piria – Lim. Jud. Mehedinți, km 0+000 – km 43+266”, având indicatorii tehnico – economici conform anexei, care face parte integrantă din această hotărâre.

**Art. 2.** Direcțiile de specialitate ale Consiliului Județean Dolj vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

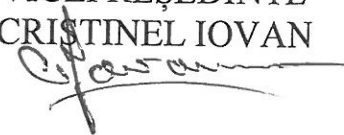
Nr. 190.

Adoptată la data de 30.07.2015

PRESEDINTE  
ION PRIOTEASA



Contrasemnează  
SECRETAR  
GHEORGHE BARBĂRASĂ



## RAPORT

Drumul județean DJ606A realizează legătura rutieră între municipiul Craiova și comunele din județul Dolj și Mehedinți amplasate la Vest de raul Jiu.

Drumul are o importanță deosebită în rețeaua de drumuri județene Dolj având în vedere că asigură legătura unui număr mare de sate și comune din județ cu municipiul Craiova, în lipsa unor drumuri naționale de tranzit. Cel mai apropiat drum național în zona DJ606A este drumul național DN6, însă accesul către acesta este condiționat de traversarea râului Jiu în două locații (DJ606F în zona Sfarcea și DJ606 în zona Breasta).

Sistemele de scurgere existente în zona drumului sunt alcătuite din santuri și rigole de pământ sau protejate cu beton sau pereu din piatră brută. În mare majoritate santurile sunt colmatate, iar o parte din ele sunt parțial infundate și deteriorate. Din aceste motive sistemul de scurgere a apelor nu are capacitatea necesară asigurării scurgerii apelor în lungul drumului.

Starea tehnică a podetelor este necorespunzătoare. S-a constatat că podetele nu sunt prevăzute cu lucrări de amenajare a albiei de scurgere atât în amonte cât și în aval. Datorită lipsei lucrărilor de întreținere, funcționalitatea podetelor nu este asigurată, acestea fiind colmatate și cu vegetație abundentă.

În localități continuitatea santurilor existente este realizată cu podete de acces la proprietăți, alcătuite din tuburi din beton și podete dalate, majoritatea fiind degradate. În unele cazuri acestea au fost modificate sau infundate de localnici.

O deficiență gravă a sistemului de scurgere a apelor pluviale este lipsa podetelor la drumurile laterale, cauzând acumularea apelor în sant, motiv pentru care, la ploii abundente, apa stăționează și pe partea carosabilă.

Lucrările propuse a se executa pe DJ606A, vor conduce la îmbunătățirea condițiilor de circulație, a fluentei traficului și vor influența benefic zona atât din punct de vedere ambiental cât și din punct de vedere socio-economic.

Consiliul Județean Dolj a inclus în *Lista obiectivelor de investiții pe anul 2015, la cap. 84.02 Transporturi*, obiectivul de investiții „*Modernizare DJ 606A Breasta (DJ 606) Obedin – Mihăița – Potmelțu – Coțofenii din Dos – Scaiești – Valea lui Pătru – Salcia – Argetoaia (DJ 606C) – Iordăchești – Piria – Lim. Jud. Mehedinți, km 0+000 – km 43+266*”, documentația tehnico-economică fiind întocmită de SC LUCA WAY SRL.

### *Soluția propusă*

Se recomandă adoptarea unui profil transversal corespunzător clasei tehnice IV, cu următoarele elemente:

#### **Km 0+000 – km 34+410**

-Platforma drumului	8,00m
-Partea carosabilă	6,00m
-Benzi de circulație	2
-Acostamente, din care benzi de încadrare	2 x 1,00 m (variabil, minim 0,5m) 2 x 0,25 m cu aceeași structură rutieră ca partea carosabilă
-Panta transversală pe partea carosabilă:	2,5 %
-Panta transversală pe acostamente:	4 %

Acostamentele drumului vor avea lățimea variabilă cuprinsă între 0,5 m (valoare minimă) și 1,0 m. Realizarea acostamentelor se va efectua în următoarea soluție:

-se va realiza decaparea și îndepărtarea acostamentului existent pe întreaga lățime și a bordurii existente, și se va completa cu balast compactat până la nivelul fundației din impietruire existente. Grosimea stratului din balast astfel realizat va fi de 30 cm.

- peste stratul din balast se vor realiza straturile de ranforsare proiectate
- dupa realizarea straturilor de ranforsare proiectate acostamentele vor fi completate cu piatra sparta impanata pana la nivelul stratului nou de uzura. Panta transversala pe acostamente va fi de 4%.

#### **Km 34+410 – km 43+226**

-Platforma drumului	7,00 m
-Partea carosabilă	5,50 m
-Benzi de circulație	2
-Acostamente	2 x 0,75 m
-Panta transversala pe partea carosabila:	2,5 %
-Panta transversala pe acostamente:	4 %

Solutiile pentru modernizarea structurii rutiere existente a drumului sunt stabilite conform starii tehnice actuale a drumului si functie de zestrea existenta. Astfel, se recomanda urmatoarele solutii de modernizare:

#### **A. Sector km 0+000 – km 34+410 - Sector existent cu imbracaminte asfaltica**

Se recomandă ranforsarea sturcturii rutiere existente cu mixturi asfaltice noi si un strat din piatra sparta pentru sporirea capacitatii portante, rezultand astfel o structura rutiera flexibila, dupa cum urmeaza:

- 4cm strat de uzura MAS16
- 8cm strat de baza AB31,5
- 15cm strat din piatra sparta SR 667/2001
- decaparea si indepartarea imbracamintii asfaltice existente (10cm grosime medie)
- 25cm fundatie existenta din impietruire

Avantajul solutiei propuse este ca structura rutiera flexibila prezinta solicitari reduse la nivelul patului drumului, fapt ce conduce la o asigurare sporita la tasarile inegale ale structurii.

Solutiile alternative propuse, desi asigura capacitatea portanta a structurii rutiere, sunt solutii mai scumpe si presupun tehnologii de executie cu grad de dificultate sporit.

#### **B. Sector km 34+410 – 43+226 - Sector existent cu imbracaminte din impietruire**

Se recomanda refacerea structurii rutiere existente cu mixturi asfaltice noi, un strat din piatra sparta si strat de fundatie corespunzator pentru sporirea capacitatii portante, rezultand astfel o structura rutiera flexibila.

- 4cm strat de uzura MAS16
- 8cm strat de baza AB31,5
- 20cm strat din piatra sparta SR 667/2001
- 15cm impietruire existenta scarificata si nivelata +15cm completare cu balast 15cm SR 662/2004

Avantajul solutiei propuse este ca structura rutiera flexibila prezinta solicitari reduse la nivelul patului drumului, fapt ce conduce la o asigurare sporita la tasarile inegale ale structurii.

**Scurgerea apelor** se va realiza prin doua tipuri de sectiuni:

- Sectiuni trapezoidale ( santuri)
- Sectiuni triunghiulare (rigole)

Acestea se vor prevedea in functie de fiecare profil caracteristic. In localitati se vor realiza santuri pereate si/sau rigole carosabile dupa caz.

Scurgerea apelor în bune condiții are un rol important în prevenirea degradărilor în structura rutieră. În acest sens se va prevedea:

- pereerea șanțurilor sau rigolelor acolo unde panta longitudinală este mai mică de 0,5% și mai mare de 3% și deversarea apelor în zone posibile;
- reprofilarea șanțurilor existente din pamant, acolo unde nu se prevede pereerea;
- se pot prevedea pe zone scurte și rigole carosabile; se recomandă ca aplicabilitatea acestora să se facă pe baza unor analize atente pentru a da posibilitatea scurgerii apelor fără pericolul de îngheț sau colmatări; acestea se vor dispune la traversarea localităților acolo unde distanța între gardurile proprietăților este mică;
- crearea de șanțuri noi acolo unde acestea lipsesc;
- prevederea de podețe noi acolo unde este cazul ;
- prevederea de podețe la intrările în curți și la drumurile laterale.

Pe baza unei analize privind starea podetelor se va stabili care podete pot fi mentinute si care trebuie inlocuite sau reparate prin lucrari de refacere a radiatorelor, aripilor, coronamente si zone de racordare.

La toate podetele care se mentin se vor realiza lucrari de curatire amonte si aval, decolmatari ale albiilor. De asemenea aceste podete vor fi reabilitate prin refacerea timpanelor si a aripilor degradate.

Pentru reabilitarea podurilor (încadrate în general în clasa starii tehnice III – stare satisfăcătoare cu elemente constructive într-o stare avansata de degradare , IV – stare nesatisfăcătoare sau V- stare tehnică ce nu asigură condiții minime de siguranță) la :

- *km 0+336 peste pârâul Raznic*
  - *km 8+610 peste pârâul Potmelțu*
  - *km 14+640 peste pârâul Pitulați (km 14+532 conform viabilitate poduri CJDolj)*
  - *km 17+920 peste pârâul Ogași (km 17+710 conform viabilitate poduri CJDolj)*
  - *km 21+450 peste Valea lui Pătru (km 21+330 conform viabilitate poduri CJDolj)*
  - *km 24+518 peste valea existentă (km 24+160 conform viabilitate poduri CJDolj)*
  - *km 27+268 peste valea existentă (km 27+164 conform viabilitate poduri CJDolj)*
  - *km 30+693 peste pârâul Argetoia (km 30+608 conform viabilitate poduri CJDolj)*
  - *km 34+126 peste pârâul Argetoia (km 33+850 conform viabilitate poduri CJDolj)*
- se vor executa lucrări de reparații, consolidări, etc.

### ***Soluția I – cu borduri înalte***

#### ***Suprastructura, cale și echipamente tablier***

Lucrările de reabilitare se vor executa pe jumătate de pod cu devierea circulației pe cealaltă jumătate. Se vor efectua următoarele operații:

- frezarea îmbrăcăminții asfaltice și aplicarea unui covor nou fără denivelări
- desfacerea sistemului rutier
- demontarea parapetului metalic
- demontarea elementelor prefabricate de trotuar, a bordurilor cu menținerea armăturilor încastate în fâșiile cu goluri
- demolarea antretoazelor centrale și pe cele de la capete
- executarea unei plăci de suprabetonare pe jumătate de cale, ce va permite realizarea unei căi de 7,8 m și a două trotuare de 1,00 m
- montarea parapetului pietonal
- montarea gurilor de scurgere cu evacuare laterală
- executarea hidroizolației, a stratului suport și protecției, montarea bordurilor înalte, executarea umpluturilor la trotuar și a straturilor aferente căii de rulare
- trecerea circulației pe firul executat și realizarea aceluiași lucrări pe firul neexecutat
- lucrări la intradosul suprastructurii:
  - curățarea fâșiilor cu peria mecanică
  - curățarea eventualelor armături evidente prin sablare
  - matarea rosturilor dintre fâșiile cu goluri
  - aplicarea de mortare speciale la fâșiile cu goluri pe zonele cu beton segregat
  - efectuarea de găuri de aerisire (diametru - 20 mm) la fiecare gol al fâșiilor amplasate la 30 cm de muchie

#### ***Infrastructura***

Lucrările de reparație ale culeelor și pilelor presupun:

- demolarea zidului de gardă până la nivelul banchetei de rezemare și a părții superioare a zidului întors cu menținerea armăturilor verticale
- executarea unui zid de gardă nou supraînălțat și cu reazem pentru placa de racordare precum și a consolelor de trotuar
- realizarea unei protecții locale cu gabioane
- injectarea eventualelor fisuri
- curățarea betonului elevațiilor cu peria mecanică, a armăturilor prin sablare și aplicarea unui torcret pe toată suprafața
- montare dispozitive antiseismice

### ***Racordări cu terasamentele***

Sunt necesare următoarele lucrări:

- montarea de plăci de racordare, a grinzilor de rezemare și prismului de piatră spartă
- lărgirea platformei drumului la capetele podului
- refacerea și pereerea sferturilor de con
- refacerea racordării cu drumul lateral
- pereerea taluzelor în apropierea podului pe o lungime de 3,0 m
- executarea de scări de acces și cașuri și fundațiile acestora
- refacerea semnalizării orizontale

### ***Lucrări în albie***

Principalele lucrări cuprind:

- extragerea piloților vechi sau retezarea lor la nivelul terenului
- curățarea albiei de gunoaie și vegetație
- dirijarea apei și reprofilarea albiei
- asigurarea secțiunii optime de scurgere în albia amonte și aval

### ***Soluția II – cu parapete de siguranță metalice***

Reabilitarea podurilor prin soluția II presupune aceleași lucrări ca și în soluția I excepție făcând modul cum se face delimitarea trotuarului de partea carosabilă. Se propune astfel utilizarea parapetului metalic de siguranță în schimbul bordurilor înalte propuse în soluția I.

Prin montarea parapetelor metalice la aceeași lățime utilă a trotuarelor, este necesară o consolă de trotuar mai mare.

Expertul propune **soluția I** pentru modernizarea podurilor existente. Pe perioada executării lucrărilor de reparații, circulația rutieră se va desfășura cu restricții pe jumătate din lățimea părții carosabile.

### ***Lucrări de consolidare și amenajări hidrotehnice***

#### ***Protecție taluz cu piatra brută***

Pentru sectoarele de drum ce traversează zone adiacente mlăștinoase cu acumulări de apă semi-permanente s-au prevăzut lucrări de protecție a taluzului supus eroziunii ce vor consta din:

- perete din piatră brută în grosime de 30 cm (50-100kg/buc)
- geotextil de protecție taluz
- la baza taluzului se va amenaja un prism din piatră cu înălțimea de 1 m și lățimea bermei de 1,0m

Soluția este prevăzută pentru următoarele poziții kilometrice:

- km 19+360 – km 19+683, taluz stânga
- km 3+173 – km 4+185, taluz dreapta
- km 14+200 – km 14+659, taluz dreapta
- km 19+360 – km 19+683, taluz dreapta

#### ***Amenajare canal existent***

- Pe sectorul cuprins între km 0+028 – km 0+297 sector în afara localității Breasta și între km 5+132 – km 5+886 sector în localitatea Mihaita, sunt prevăzute lucrări de amenajare a canalelor existente adiacente drumului.

- Soluția de amenajare constă din pereerea secțiunii canalului cu beton de ciment C30/37 în grosime de 20cm. Peretele din beton de ciment va fi executat pe un strat suport din nisip cu grosimea de 10cm. Peretele este prevăzut cu rost longitudinal de contact între fundul canalului și taluze, precum și cu rosturi transversale de dilatație.

#### ***Zid protecție taluz din gabioane***

- Între km 36+048 – km 36+120 sunt necesare lucrări de sprijinire a corpului drumului cu un zid de rambleu din gabioane cu înălțimea elevației de 2,0m.

- Zidul servește atât la sprijinirea corpului drumului cât și pentru protecția împotriva viiturilor de apă în perioadele cu ploi abundente ce se acumulează în zona mlăștinoasă adiacentă drumului.

- Gabioanele vor fi confecționate din carcasa de armături (1x1m, 1x1,5m și saltea de

0.5x2.5m) umplute cu piatra bruta. Pe laturile de contact cu terasamentul drumului s-a prevazut un geotextil cu rol anticontaminator.

Pe sectorul cuprins între km 3+173 – km 3+650 în afara localității, pentru stabilizarea zonei predispusă la alunecare , sunt prevăzute lucrări de drenare și consolidare constând în realizarea unor drenuri ranfort orizontale închise amplasate în zona unde alunecarea a afectat corpul drumului.

Consolidarea corpului drumului și îmbunătățirea caracteristicilor terenului de fundare se vor realiza astfel:

- Excavare fundație drum existent pe o adâncime de 2 m
- Realizarea unui prism de piatră brută
- Structură rutieră nouă pentru drum

#### ***Lucrări de limitare a amprizei drumului***

Pentru limitarea amprizei proiectate a drumului datorită spațiului existent disponibil între limitele de proprietate adiacente drumului s-au prevăzut fundații adâncite de parapet cu înălțimea elevației de 2- 2,5 m.

#### ***Lucrări de captare izvoare***

Pe traseul drumului au fost identificate două izvoare cu apă potabilă , la km 2+420 și km 42+730. Pentru captarea acestor izvoare se va folosi un sistem de dren de interceptie cu adâncimea de 2,5 m și cap de dren din beton armat.

#### ***Dren ranfort la 5m interax și consolidare corp drum (prism de piatră brută)***

Pe sectorul cuprins între km 3+173 – km 3+650 , pentru stabilizarea zonei predispusă la alunecare, sunt prevăzute lucrări de drenare și consolidare constând în realizarea unor drenuri ranfort orizontale închise, amplasate în zona unde alunecarea a afectat corpul drumului.

#### ***Siguranța circulației***

##### ***Parapeți de siguranță***

Pentru siguranța circulației s-au prevăzut parapeți metalici de tip semi-greu, la următoarele poziții kilometrice:

- km 0+936-km 1+016 – pe partea dreaptă a drumului
- km 1+537 – km 1+617 – pe partea dreaptă a drumului
- km 30+431 – km 30+536 – pe partea stângă a drumului

##### ***Trotuare în localități:***

Au fost prevăzute trotuare pentru circulația pietonală în intravilanul localităților, amplasate la marginea amprizei drumului modernizat, de o parte și de alta a drumului, cu lățimea de 1,0 m

Structura rutieră este alcătuită din:

- 4 cm îmbrăcăminte asfaltică tip BA12.5
- 10 cm strat de bază din beton de ciment C16/20
- 10 cm strat de fundație din balast

##### ***Piste de biciclisti***

Se impune ca odata cu modernizarea drumului sa se prevada si piste speciale pentru circulatia biciclistilor. Astfel, s-au prevazut piste de biciclisti amplasate la marginea amprizei drumului, adiacent trotuarelor proiectate, cu latimea de 1,0 m pentru fiecare fir de circulatie a bicicletelor. Structura rutiera aplicata pe pistele de biciclisti este aceeași structura rutiera aplicata pentru trotuare si are urmatoarea alcatuire:

- 4 cm imbracaminte asfaltica tip BA12.5
- 10 cm strat de baza din beton de ciment C16/20
- 10 cm strat de fundatie din balast

Pistele de biciclisti sunt prevazute cu marcaje orizontale de semnalizare si inficatoare verticale de reglementare a circulatiei biciclistilor.

### ***Treceri de pietoni***

Pentru siguranța traficului rutier și a traficului pietonal în zona instituțiilor publice și obiectivelor principale din localitățile traversate de drumul județean au fost prevăzute 56 treceri de pietoni dotate cu sisteme moderne de semnalizare, după cum urmează:

- Marcaj orizontal trecere de pietoni cu vopsea reflectorizantă cu microbule
- Presemnalizare trecere de pietoni cu marcaj transversal rezonator
- Limitatoare de viteză amplasate în carosabil înaintea trecerilor de pietoni din cauciuc elastomeric sau cauciuc termoplastice de culoare neagră și galben, fixate în îmbrăcămintea asfaltică cu dibluri
- Sistem inteligent de semnalizare dotat cu:
  - unitate centrală de comandă lămpi, gestionare panouri și sistem detecție pietoni
  - acumulatori cu regulatori de încărcare de pe celula voltaică
  - rampă cu 4 lămpi led de culoare galbenă pentru semnalizarea existenței pietonilor
  - panou fotovoltaic 120 W
  - corp de iluminat trecerea de pietoni cu LED 30W sau mai mare
  - set de indicatoare de formă pătrată, montat pe stâlp în consolă H=6,5 m, L = 3,6 m

### ***Amenajarea stațiilor de autobuz***

Se vor realiza atât pe amplasamentul celor existente, cât și pe amplasamente noi, funcție de necesități. Acestea vor fi amenajate cu aceeași structură rutieră ca și cea folosită pentru lărgirea structurii rutiere existente a drumului.

Se prevede amenajarea a 19 stații de autobuz noi și modernizarea a 9 stații existente.

Vor fi prevăzute cu refugiu cu lungimea de 25m și lățimea de 2.5m și cu adaposturi calatori pe structura metalică placată cu plexiglas.

Pentru stațiile de autobuz prevăzute a se amenaja va fi asigurată semnalizarea rutieră orizontală și verticală corespunzătoare

### ***Semnalizarea verticală și marcajul rutier***

Se vor realiza marcaje cu caracter provizoriu și semnalizare cu indicatoare speciale și piloți de dirijare a circulației

Semnalizarea pe timpul execuției se va organiza funcție de situația concretă și se va supune avizării Inspectoratului Județean al Poliției Rutiere.

Semnalizarea definitivă (pe perioada de exploatare) este compusă din:

- marcaje orizontale (axul drumului – cu linie continuă sau linie întreruptă, ambele margini ale părții carosabile)
- panouri indicatoare pentru: curbe, curbe periculoase, limitare de viteză, prioritate de circulație, direcții etc

Este necesară re-kilometrarea traseului prin dispunerea de borne kilometrice și hectometrice noi.

### ***Perdele forestiere***

Pe traseul DJ 606A nu au fost înregistrate sectoare de drum blocate de ninsori abundente, datorită faptului că sectoarele predispoze la înzăpezire sunt scurte, iar drumul se desfășoară preponderant în intravilanul localităților.

Pe traseul drumului nu există localități izolate care pe timp de iarnă să rămână fără acces rutier.

Având în vedere datele disponibile și după rezultatul investigațiilor în teren în perioade cu ninsori abundente, nu s-a prevăzut realizarea de perdele forestiere.

Un alt motiv pentru care nu s-au prevăzut perdele forestiere îl constituie faptul că amplasarea acestora se realizează în afara amprizei drumului pe terenuri particulare, iar costul de expropriere și costul de realizare a perdelelor nu se justifică.

S-a prevăzut prin proiect plantarea a 1713 arbori în ampriza drumului astfel încât să se limiteze riscul la înzăpezire.

### ***Amenajarea intersecțiilor și drumurilor laterale***

#### ***Intersecții cu drumuri clasificate***

Se va realiza în amplasamentul existent al intersecțiilor, lucrările prevăzute fiind:

- lucrări la partea carosabilă:

- racordarea cotelor proiectate la marginea părții carosabile a drumului județean cu cota existentă a drumului intersectat
  - prelungirea straturilor asfaltice de ranforsare proiectate pentru drumul județean și pe drumul intersectat pe o lungime de 50 m
  - racordarea în plan a marginilor părții carosabile a drumului județean cu drumul intersectat cu raze ce se încadrează în limita existentului
  - completarea acostamentelor drumului intersectat cu piatră spartă împănată pe o lungime de 50m
- lucrări de scurgerea apelor
- prevederea unui podeț tubular Ø500 mm pentru asigurarea șanțurilor proiectate
  - amenajarea șanțurilor existente pe drumul intersectat pe lungimea de 50 m, cu același tip de șanțuri proiectate pentru drumul județean modernizat
- refacerea marcajului orizontal și a semnalizării vertical

### ***Intersectii cu drumuri neclasificate***

#### ***Drumuri laterale cu carosabil existent din imbracaminti asfaltice***

- amenajarea se realizeaza pe lungimea de 50m in urmatoarea solutie
  - o racordarea cotelor proiectate la marginea partii carosabile a drumului judetean cu cota existenta a drumului lateral
  - o prelungirea straturilor asfaltice de ranforsare pe primii 25m
  - o asternerea unui covor asfaltic nou pe restul de 25m
  - o amenajarea drumului lateral se va realiza pe latimea existenta a drumului lateral (latime medie 6,0m)

#### ***Drumuri laterale cu carosabil existent din impietruire***

- amenajarea se realizeaza pe lungimea de 50m in urmatoarea solutie
  - o scarificarea si completarea impietriirii existente cu 12cm piatra sparta pe toata lungimea de 50m
  - o asternerea unui covor asfaltic pe primii 15m cu racordarea cotelor proiectate la marginea partii carosabile a drumului judetean cu cota existenta a drumului lateral
  - o amenajarea drumului lateral se va realiza pe latimea existenta a drumului lateral (latime medie 5,0m)

#### ***Drumuri laterale cu carosabil existent din pamant in zona localitatilor:***

- amenajarea se va realiza pe lungimea de 50m in urmatoarea solutie:
  - o decaparea partii carosabile in zona de amenajare pe grosimea de 20cm
  - o 15cm strat din piatra sparta mare
  - o 12cm strat din piatra sparta
  - o Asternerea unui covor asfaltic pe primii 25m cu racordarea cotelor proiectate la marginea partii carosabile a drumului judetean cu cota existenta a drumului lateral
  - o amenajarea drumului lateral se va realiza pe latimea existenta a drumului lateral (latime medie 4,0m)

#### ***Drumuri laterale cu carosabil existent din pamant in afara localitatilor:***

- amenajarea se va realiza pe lungimea de 25m in urmatoarea solutie:
  - o decaparea partii carosabile in zona de amenajare pe grosimea de 20cm
  - o 15cm strat din balast
  - o 15cm strat din piatra sparta mare cu racordarea cotelor proiectate la marginea partii carosabile a drumului judetean cu cota existenta a drumului lateral
  - o amenajarea drumului lateral se va realiza pe latimea existenta a drumului lateral (latime medie 4,0m)

### *Analiza comparativă privind încadrarea în standardul de cost*

A rezultat următoarea analiză comparativă (luând în considerare lucrările incluse în standardul de cost: lucrări de drum – lucrări preliminare, terasamente, suprastructură drum precum și lucrări de scurgerea apelor) :

#### *Conform SCOST – 07/MDRT:*

1 km drum modernizat = 332.832 Euro (sistem rutier, parte carosabilă, acostamente, șanțuri pământ și pereate 50%)

#### *Conform SF:*

1 km drum modernizat = 302.144,40 Euro pentru un curs euro: 1 euro = 4,4935 lei/euro

#### *Principali indicatori tehnico-economici ai investiției sunt:*

<b>Valoarea totală (inclusiv TVA):</b>	<b>171.722,620 mii lei / 38.215,783 mii Euro</b>
<b>din care, C+M:</b>	<b>148.394,725 mii lei / 33.024,307 mii Euro</b>
<b>Durata de realizare a investiției:</b>	<b>24 luni</b>
<b>Esalonarea investiției (fara TVA)</b>	
<b>-anul I:</b>	<b>85.339,22 mii lei / 18.546,62 mii euro</b>
<b>C+M</b>	<b>71.803,90 mii lei / 15.979,6 mii euro</b>
<b>-anul II:</b>	<b>55.559,48 mii lei / 12.364,41 mii euro</b>
<b>C+M</b>	<b>47.869,27 mii lei / 10.653,00 mii euro</b>

#### **Capacități tehnice:**

<b>-Lungime traseu</b>	<b>km</b>	<b>43,226</b>
<b>-Lățimea platformei</b>	<b>m</b>	<b>8,0 ( 34,43 km)</b>
	<b>m</b>	<b>7,0 (8.92 km)</b>
<b>-Parte carosabila</b>	<b>m</b>	<b>6,0 ( 34,43 km)</b>
	<b>m</b>	<b>5.5 (8.92 km)</b>
<b>-Acostamente</b>	<b>m</b>	<b>2 x 1,0 ( 34,43 km)</b>
	<b>m</b>	<b>2 x 0,75 (8.92 km)</b>
<b>-Reparatii podete</b>	<b>buc</b>	<b>27</b>
<b>-Podete noi</b>	<b>buc</b>	<b>76</b>
<b>-Reparatii poduri</b>	<b>buc</b>	<b>9</b>
<b>-Șanțuri din pământ</b>	<b>m</b>	<b>21221</b>
<b>-Șanțuri pereate</b>	<b>m</b>	<b>41862</b>
<b>-Rigolă carosabilă</b>	<b>m</b>	<b>4174</b>
<b>-Șanț închis cu plăcuțe carosabile cu umăr spre partea carosabilă</b>	<b>m</b>	<b>575</b>
<b>-Rigolă ranforsată</b>	<b>m</b>	<b>10249</b>
<b>-Podețe acces proprietăți prevăzute cu tuburi riflate</b>	<b>buc</b>	<b>1671</b>
<b>-Treceri de pietoni</b>	<b>buc</b>	<b>56</b>
<b>-Lucrări de consolidare și amenajări hidrotehnice (taluz piatră spartă)</b>	<b>m</b>	<b>2111</b>
<b>-Amenajare canal existent</b>	<b>m</b>	<b>723</b>
<b>-Zid protecție taluz gabioane</b>	<b>m</b>	<b>72</b>
<b>-Fundații adâncite de parapet (unde latimea este de 6 m)</b>	<b>m</b>	<b>3198</b>
<b>-Dren captare izvoare</b>	<b>m</b>	<b>310</b>
<b>-Dren ranfort și consolidare corp drum</b>	<b>m</b>	<b>477</b>
<b>-Parapet de siguranta</b>	<b>m</b>	<b>265</b>
<b>-Intersecții drumuri laterale</b>	<b>buc</b>	<b>141</b>
<b>-Stații de autobuz</b>	<b>buc</b>	<b>28</b>
<b>-Amenajare trotuare</b>	<b>m</b>	<b>58579</b>

<b>-Piste bicicliști</b>	<b>m</b>	<b>45794</b>
<b>-Plantare arbori</b>	<b>buc</b>	<b>1713</b>

În conformitate cu prevederile art. 44, alin (1) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, documentațiile tehnico-economice ale obiectivelor de investiții noi a căror finanțare se asigură integral sau în completare din bugetul local, se aprobă de autoritatea deliberativă, respectiv Consiliul Județean.

Având în vedere cele prezentate, supunem spre aprobare Consiliului Județean Dolj, documentația tehnico-economică pentru obiectivul de investiție menționat.

Anexăm alăturat proiectul de hotărâre.

**DIRECTOR EXECUTIV,  
AURELIA DĂRAC**



**ȘEF SERVICIU TEHNIC,  
ELEONORA BRAICA**



**Întocmit,  
SIMONA FLOREA**

