



## CONSILIUL JUDEȚEAN DOLJ

### HOTARĂRE

**privind aprobarea documentației tehnico- economice - faza DALI - pentru obiectivul de investiții: „Modernizare DJ 552, Craiova – Mofleni – Bucovăț - Terpezița – Sălcuța – Caraula – Cetate, km 4+200 – 71+ 771”**

Consiliul Județean Dolj, întrunit în ședință ordinară;  
având în vedere raportul Direcției Tehnice, înregistrat la nr. 23591 / 9.12.2015, prin care se propune aprobarea documentației tehnico – economice – faza DALI, pentru obiectivul de investiții: „Modernizare DJ 552, Craiova – Mofleni – Bucovăț - Terpezița – Sălcuța – Caraula – Cetate, km 4+200 – 71+ 771”;  
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 552, Craiova – Mofleni – Bucovăț - Terpezița – Sălcuța – Caraula – Cetate, km 4+200 – 71+ 771”, cu indicatorii tehnico – economici conform anexei, care face parte integrantă din această hotărâre.

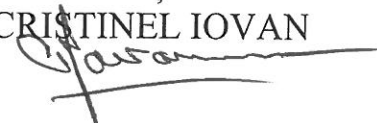
**Art. 2.** Direcțiile de specialitate ale Consiliului Județean Dolj vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Nr. 353

Adoptată la data de 17.12.2015

PRESEDINTE  
ION PRIOTEASA

Contrasemnează  
SECRETAR  
GHEORGHE BARBĂRASĂ



## **RAPORT**

Drumul județean DJ 552 pornește de la limita cu Municipiul Craiova (km 4+200) și se termină la intersecția cu DN56A (km 71+771) în localitatea Cetate, jud Dolj și are lungimea totală de 67,571 km.

Terenul ocupat de drumul județean propus pentru modernizare are o suprafață ocupată definitiv de 998.821,00 mp, reprezentând partea carosabilă, acostamentele, șanțurile de pe marginea drumului.

Pe tronsonul de drum județean propus pentru modernizare există și un număr de 10 poduri și anume:

- Pod km 5+020 peste râul Jiu la Bucovăț
- Pod km 6+035 peste Valea Gornet la Bucovat
- Pod km 23+600 peste paraul Lazu la Terpezita
- Pod km 26+480 peste paraul Terpezita la Terpezita
- Pod km 32+970 peste paraul Desnatui la Plopsor
- Pod km 36+667 peste paraul Putnei la Plopsor
- Pod km 44+315 Valea Cornu la Vartop
- Pod km 46+240 peste paraul Baboia la Vartop
- Pod km 53+730 peste Valea Caraula la Caraula
- Pod km 70+255 peste Canal de irigații la Cetate

Unele dintre acestea prezintă defecțiuni grave (conform expertizei tehnice) ceea ce face ca circulația autovehiculelor să fie foarte anevoioasă.

Modernizarea acestui drum județean, va avea un impact economic pozitiv asupra zonelor de influență, prin reducerea timpului de transport între zonele de intrare și ieșire din orașul Craiova, economisirea combustibilului, creșterea volumului de bunuri transportate, reducerea costurilor de operare a vehiculelor.

Podul de la km 6+035 peste valea Gornet la Bucovat a fost reabilitat în anul 2010 și nu face obiectul prezentului proiect.

### **Situația existentă**

Elementele geometrice în plan respectiv amenajarea în spațiu, au fost proiectate inițial în conformitate cu prevederile normelor corespunzătoare la acea dată cu viteze de proiectare de minimum 60 km/h în afara localităților, respectiv 40 km/h în localități. Aceste elemente sunt inferioare față de prevederile normelor actuale, fapt pentru care se impune prevederea unor supraînălțări și supralargiri a platformei drumului pentru realizarea unui confort și siguranțe sporite în circulație.

Pe aproape întreaga sa lungime, sectoarele de drum județean, prezintă elemente geometrice ale traseului în plan specifice zonei de lunca și deal, ce se alcatuiesc dintr-o succesiune de aliniamente și curbe.

În profilul transversal drumul are caracteristicile unui drum județean cu 2 benzi, respectiv 3 benzi de circulație pe zonele de urcare, și anume:

- 2 benzi - platforma drumului de 8,00 ml cu partea carosabilă de 6,00 ml, benzi de încadrare 2 x 0,25 ml fiecare și acostamente pietruite 2 x 0,75 ml fiecare.
- 3 benzi - platforma drumului de 11,00 ml cu partea carosabilă de 9,00 ml, benzi de încadrare 2 x 0,25 ml fiecare și acostamente pietruite 2 x 0,75 ml fiecare

Pe sectorul de drum asfaltat cuprins între km 4+200 și km 71+771, partea carosabilă este încadrată de acostamente înierbate, care sunt mai ridicate decât partea carosabilă, pe unele zone făcând imposibilă scurgerea apelor pluviale către șanțuri.

Tronsonul de la km 7+000-7+150 este afectat de fenomene de tasare și fisurare periodică a asfaltului, mai ales în urma perioadelor cu precipitații abundente, ce a făcut intervenția aproape anuală pentru frezarea denivelărilor și refacerea covorului asfaltic, prezentând risc ridicat de evoluție și alunecare.

Tronsonul de la km 12+200 – 12+600 este afectat de fenomene de tasare și deplasare locală la banda laterală din rambleu datorită acostamentului îngust.

Sistemele de scurgere existente în zona drumului sunt alcătuite din șanțuri și rigole, din pământ sau protejate din beton sau pereu din piatră brută. În mare majoritate șanțurile sunt colmatate, iar o parte din ele sunt parțial infundate și deteriorate.

Podetele nu sunt prevăzute cu lucrări de amenajare a albiei de scurgere atât în amonte cât și în aval, fiind nefuncționale.

În localități, continuitatea șanțurilor 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.

Lipsa podetelor la drumurile laterale cauzează acumularea apelor în șanț, motiv pentru care, la ploii abundente, apa stăționează și pe partea carosabilă.

Pe traseul drumului parcarile și stațiile de autobuz identificate prezintă un carosabil din împitruire necorespunzător, acestea nefiind semnalizate conform prevederilor normelor în vigoare.

### **Descrierea lucrărilor propuse**

La proiectarea lucrărilor de modernizare a drumului s-au reconsiderat elementele geometrice existente ale racordărilor în plan cu adoptarea unor elemente superioare celor existente acolo unde este posibil, corespunzătoare vitezei de proiectare adoptate de 80 km/h în afara localităților și 50 km/h pe sectoarele de drum în localități, cu respectarea prevederilor STAS 863/1985. Lucrările proiectate se vor încadra în traseul existent al drumului.

Drumul județean DJ552 se încadrează în drum de categoria a – IV-a și se va aplica profilul transversal tip ce are următoarele caracteristici:

- |                                                                                            |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| - lățimea platformei drumului                                                              | 8,00m;     |
| - lățime partea carosabilă                                                                 | 2 x 3,00m; |
| - acostamente                                                                              | 2 x 1,00m; |
| Din care benzi de încadrare                                                                | 2 x 0,25m; |
| - caseta pentru largirea părții carosabile                                                 | 2 x 1,00m; |
| - panta transversal în acoperis                                                            |            |
| - parte carosabilă și benzi de încadrare                                                   | 2,50%;     |
| - acostamente                                                                              | 4,00%;     |
| - trotuare pe ambele părți în localitate cu lățimea de 1,00 m;                             |            |
| - piste de bicicliști în localitate                                                        | 2 x 1,00m; |
| - șanțuri de pământ;                                                                       |            |
| - șanțuri pereate;                                                                         |            |
| - rigole betonate și rigole carosabile;                                                    |            |
| - pentru consolidări sunt prevăzute ziduri de sprijin conform profilelor transversale tip; |            |

Pentru aducerea drumului județean la nivelele exigentelor de siguranță în exploatare, de rezistență și stabilitate la sarcinile din trafic, lucrările necesare pentru modernizare sunt:

- Sistem nou executat în urma calculului de dimensionare;
- Execuția acostamentelor;
- Amenajarea trotuarelor;
- Amenajări pentru scurgerea apelor pluviale;
- Reabilitarea parcarilor existente;
- Amenajarea stațiilor de autobuz;
- Amenajarea intersecțiilor;
- Amenajarea acceselor la proprietăți;
- Reabilitarea podurilor existente;
- Siguranța circulației.

## Modernizarea structurii rutiere

### TRONSON I - km 4+200 - 6+900

Avand in vedere ca structura rutiera actuala nu asigura o capacitate portanta corespunzatoare , ca solutie de modernizare pentru sectorul cuprins intre **km 4+200 și km 6+900** se recomanda realizarea unei structuri rutiere noi, astfel încât grosimea minimă a stratului de fundație din materiale granulare a drumului reabilitat să fie de min 70 cm și să asigure structura împotriva degradărilor datorate fenomenului de îngheț - dezgheț, o capacitate portantă corespunzatoare. Se poate realiza inchiderea acestuia cu doua straturi din mixturi asfaltice, strat de mixtura asfaltica AB 31,5 in grosime de 8 cm si strat de uzura din beton asfaltic rugos de 6 cm grosime.

- Decaparea sistemului rutier existent.
- 20 cm - Strat de forma din balast;
- 25 cm - Strat de fundatie din balast;
- 25 cm - Strat de piatra sparta;
- 8 cm - Strat de mixtura asfaltica tip AB31,5;
- 6 cm - Strat din beton asfaltic rugos tip BAR16;

### TRONSON II - km 6+900 - 12+400

Pe sectorul cuprins între km **6+900 și km 12+400** se va completa fundația drumului cu un strat de piatră spartă (min 25cm grosime), astfel încât grosimea minimă a stratului de fundatie din materiale granulare a drumului modernizat să fie de min 70 cm și să asigure structura împotriva degradărilor datorate fenomenului de îngheț- dezgheț și o capacitate portantă corespunzătoare. Se poate realiza inchiderea acestuia cu doua straturi din mixturi asfaltice, strat de mixtura asfaltica AB31,5 in grosime de 8 cm si strat de uzura din beton asfaltic rugos de 6 cm grosime.

- 25 cm - Strat de piatra sparta, asternut peste structura rutiera existenta;
- 8 cm - Strat de mixtura asfaltica tip AB31,5;
- 6 cm - Strat din beton asfaltic rugos tip BAR16;

Se vor realiza **casete** pentru asigurarea latimii partii carosabile, cu o latime de 2x 1,00 ml, iar acolo unde se va amenaja banda a - III - a, pentru vehicule lente, caseta va avea o latime de 4,00 ml.

Structura rutiera pentru caseta este:

- Infrastructura:

- 20 cm - Strat de forma din balast;
- 25 cm - Strat de fundatie din balast;
- 25 cm - Strat de piatra sparta;

- Suprastructura:

- 8 cm - Strat de mixtura asfaltica tip AB31,5;
- 6 cm - Strat din beton asfaltic rugos tip BAR16;

### TRONSON III - km 12+400 - 71+771

Pe sectorul cuprins între km **12+400 și km 71+771** se va freza imbracamintea asfaltica existenta pe toata grosimea in zona de traversare a localitatilor si se va mentine imbracamintea asfaltica existenta pe zonele din afara localitatilor, se va completa fundatia drumului cu un strat de piatra sparta (min 20 cm grosime ), astfel incit grosimea minima a stratului de fundatie din materiale granulare a drumului modernizat sa fie de min 50 cm si sa asigure structura impotriva degradarilor datorate fenomenului de inghet- dezgheț precum și inchiderea acestuia cu doua straturi din mixturi asfaltice strat de binder (BAD20) de 6 cm grosime si strat de uzura din beton asfaltic rugos ( BAR16) de 4 cm grosime.

- 20 cm - Strat de piatra sparta, asternut peste structura rutiera existenta;
- 6 cm - Strat de binder tip BAD20;
- 4 cm - Strat din beton asfaltic rugos tip BAR16;

Se vor realiza **casete**. Structura rutiera pentru caseta este:

- Infrastructura:

- 25cm - Strat de forma din balast;
- 25cm - Strat de fundatie din balast;

- 20cm - Strat de piatra sparta;
- Suprastructura:
  - 6cm - Strat de binder tip BAD20
  - 4cm - Strat din beton asfaltic rugos tip BAR16;

In intravilanul localitatilor, mixtura asfaltica existenta se va freza si se va indeparta dupa cum urmeaza:

- Lazu: km 23+454 - km 23+762, L=308 ml;
- Terpezita: km 25+340 - km 27+136, L=1796 ml;
- Vartop: km 42+370 - km 45+063, L=2693 ml;
- Caraula: km 50+750 - km 53+956, L=3206 ml;
- Cetate: km 70+972 - km 71+746, L=774 ml.

### **Execuția acostamentelor**

Se vor amenaja:

- **acostamente din beton** L=85.499,00 ml, dupa cum urmeaza:
  - 25cm strat din balast;
  - 20cm strat din beton C30/37;
- **acostamente din piatra sparta** L=48735,00 ml, dupa cum urmeaza:
  - 25cm strat din balast;
  - 20cm strat din piatra sparta;

Pentru **asigurarea scurgerii apelor pluviale** au fost prevazute:

- podete prefabricate tip P2 - 35buc (33 podete tubulare care se inlocuiesc), 2 buc - podete noi;
- sant de pamant - L=48735,00 ml
- sant pereat trapezoidal - L=51766,00 ml (S=77649 mp)
- rigola betonata - L=22833,00 ml
- rigola carosabila - L=10800,00 ml

### **Lucrari de poduri**

Se vor executa în general, următoarele lucrări:

#### • **Lucrări la suprastructură:**

- Curatarea cu peria mecanica a intregii structuri metalice: contravanturi superioare, talpi superioare, montanti, diagonale, talpi inferioare, antretoaze, lonjeroni, contravanturi inferioare, console pentru trotuare, etc.;
- Elementele metalice cu degradari se vor repara
- Toate elementele ce se curata se vor revopsi
- Placa de beton de la partea carosabila si placile de la trotuare se vor curata cu peria mecanica;
- Zonele cu beton segregat degradat, segregat, se vor trata diferentiat. Cele cu suprafete mai mari se vor repara prin aplicarea de mortare speciale cu aderența și rezistența ridicate, iar cele degradate în profunzime se vor demola și rebetona
- Placile de beton de la trotuare se vor degaja/demola în jurul montanților și diagonalelor pentru a permite examinarea și intervențiile la acestea, etc.

#### • **Lucrări la infrastructură**

- Degajarea infrastructurilor până la nivelul rostului elevatie – fundatie;
- Indepartarea depunerilor de pe banchete și de pe cuzineti;
- Curatarea betoanelor elevatiilor cu peria mecanica;
- Indepartarea betoanelor desprinse și a celor degradate
- Refacerea sectiunilor initiale ale elevatiilor pilelor și culeelor
- Prevederea de dispozitive antiseismice la toate reazemele.
- Parapetele pline de pe culei care sunt dislocate și deplasate se vor demola

#### • **Lucrări de racordare cu terasamentele și albia**

- Desfacerea pereului de la sferturile de con
- Refacerea pereurilor, inclusiv a fundatiilor acestora, la sferturile de con și la taluzuri;
- Indepartarea obstacolelor în scurgerea apelor
- Curatarea albiei și a taluzurilor de gunoaie

### **Lucrări de consolidare și amenajari hidrotehnice**

Pentru consolidare au fost prevazute ziduri de sprijin cu lungimea totala de **6407,00 ml**

Se va executa zid de sprijin din beton cu elevatia de 1,50ml, pe o fundatie masiva cu latimea de 2,00 ml si inaltimea de 1,00 ml.

Pentru consolidare si pentru siguranta circulatiei au fost prevazute fundatii adancite in forma de "L" pentru sustinerea parapetului in lungime totala de **11454,00 ml**

Pentru a evita contaminarea apelor pluviale cu uleiuri provenite accidental, vor fi prevazute un numar de 34 separatoare de hidrocarburi.

#### **Eliminare risc de alunecare a benzii carosabile - km 7+000 - 7+150**

- Se va acorda mare atentie preluarii excesului de umiditate din partea amonte stanga a drumului, pe sub drum si aval de drum, prin realizarea de drenuri;
- Se va realiza rigola amonte ranforsata cu dren de fund
- Se va realiza strat drenant si drenuri amonte de rigola;
- Se vor realiza drenuri pe sub drum care vor fi descarcate in aval de drum in rigola situate in aval de podet;
- Pe terenul natural de sub banda dreapta se va realiza un strat drenant bine compactat din balast de minim 20 cm;
- Podetul existent va fi lasat obturat in partea amonte pentru a nu creeze debitele descarcate in aval de drum;
- In jurul podetului existent vor fi realizate drenuri care vor fi descarcate in rigola din avalul podetului;
- Rigola aval de podet va fi pereata si i se va realiza dren de fund;
- Toate umpluturile realizate in amonte de zidul de sprijin, sub banda dreapta sau sub intregul drum vor fi realizate din materiale granulare bine compactate in straturi;
- Se va realiza armarea stratului de asfalt cat si armarea cu geogrila a stratului de balast de sub drum;
- Racordul intre cota terenului mai ridicat si cota fund a sapaturii de sub banda dreapta se va realiza prin taluz inclinat sau prin trepte de racord pe care se va realiza strat drenant din balast de 20 cm compactat;
- Se va asigura scurgerea apelor de suprafata atat amonte cat si aval de drum;
- **Se va realiza un zid de sprijin din beton armat cu o lungime de 150 m (stanga +dreapta) fundat indirect pe coloane cu Dn250 mm la adancimea de min. 15 ml de cota terenului de la piciorului taluzului ranbleului.** Aceasta constituie solutia care reduce la minim riscul tasarilor deplasarilor si elimina riscul alunecarilor drumului pe aceasta zona.
- Se va asigura o acoperire ierboasa si silvica sau pomicolă bogată a zonelor amonte si aval de drum
- Este contraindicata folosinta arabila pentru suprafetele din zona

#### **Eliminare risc de alunecare a benzii carosabile - km 12 + 200 – 12 + 600**

Cu scopul eliminarii **potentialului ridicat de tasare-deplasare** de pe partea dreapta cat si de pe partea stanga ( in special pentru tasari) se vor executa urmatoarele:

- Se vor amenaja toate descarcarile aval ale podetelor avandu-se in vedere asigurarea gospodaririi apelor si prevenirea eroziunilor;
- Se vor consolida formatiunea de eroziune de adancime (ogasele) prin reabilitarea pragurilor existente sau realizarea de praguri din gabione noi;
- Se vor realiza umpluturi compactate amonte de pragurile existente
- Se va ridica cota proiectata a drumului in aceasta zona cu minim 15 cm pentru a asigura o mai usoara gospodarie a apelor de suprafata
- Se vor realiza prizm bine compactat in straturi de balast pe primii 1,5 ml ai partilor laterale ale benzilor stanga si dreapta cu grosimea de minim 50 cm sub infrastructura benzilor drumului si sub acostamente
- Acostamentele bine compactate in straturi vor avea inaltimea de 70 cm si panta de 4% catre margine;
- Taluzele laterale vor fi bine compactate si inierbate si plantate silvic;
- Se va asigura functionarea rigolelor de pe partea stanga si dreapta pentru a prelua baltirile din zonele depreionare si indepartarea apelor de drum;
- Se va acorda mare atentie nivelarii si asigurarii unei plantari silvice si inierbati bogate pe taluzele laterale ale drumului;

- Se vor realiza parapeti pe grinda armata fundată indirect pe coloane Dn250mm și o adâncime de 15 ml, pe o lungime de 400 ml, partea stângă și dreaptă;

Pentru ambele zone studiate este necesara **monitorizarea la intervale regulate** de timp (pe perioada executiei lucrarilor si dupa) a evolutiei tasarilor si nivelelor freatiche prin masuratori topografice, inclinometrice si piezometrice realizate in forajele executate

### **Indicatoare rutiere**

Pentru siguranta circulatiei sunt prevazute 797 indicatoare rutiere:

- Semnalizare de sigurantă: 79 buc
- Indicatoare de avertizare : 314 buc
- Indicatoare de prioritate: 56 buc
- Indicatoare de restrictie: 75 buc
- Indicatoare de obligare: 32 buc
- Indicatoare de orientare : 40 buc
- Indicatoare de informare: 72 buc
- Indicatoare de inf. turistica: 116 buc

### **Marcaje**

Pentru siguranta circulatiei sunt prevazute marcaje rutiere .

Se vor amenaja sisteme moderne cu alimentare fotovoltaica, pentru trecerile de pietoni care trebuie sa intruneasca urmatoarele functii:

- detectia pietonilor (cu functionare non-stop);
- indicarea prezentei pietonilor pe trecere (cu functionare non-stop);
- asigurarea unui iluminat pe timp de noapte, fata de iluminatul zonelor adiacente;
- doua module aditionale ce accentueaza existenta trecerii de pietoni.

Marcajele pe partea carosabila se executa cu microbile de sticla.

### **Statii autobuz**

Pentru siguranta circulatiei se vor amenaja statiile de autobuz:

- 7 buc (partea dreaptă)
- 7 buc (partea stânga)

Sistemul rutier prevazut pentru statiile de autobuz este urmatorul:

- 25cm strat din balast;
- 20cm strat din piatra spartal;
- 6cm strat BAD20;
- 4cm strat BAR16;

### **Piste pentru biciclisti**

Pentru siguranta circulatiei sunt prevazute piste pentru biciclisti in lungime totala de 14042 ml .

Sistemul rutier pentru amenajarea pistelor pentru biciclisti este urmatorul:

- 6 cm strat din beton asphaltic tip BAR16;
- 20 cm strat din piatra sparta;
- 25 cm strat din balast;

### **Parcari**

Parcarile existente intr-un numar de 7 se vor moderniza pe amplasamentul actual, fara a efectua modificari asupra acestora. Suprafata totala aproximativa a acestora este 1780 mp;

Sistemul rutier prevazut pentru parcari este urmatorul:

- 25 cm strat din balast;
- 20 cm strat din piatra sparta;
- 6 cm strat BAD20;
- 4 cm strat BAR16;

## **Perdele forestiere de protectie impotriva inzapezirii**

Pentru protectia drumurilor impotriva inzapezirii se vor planta 2 randuri de pomi dispusi intercalat , la distante de 5,00 ml pe o lungime de 15100 ml, în zone bine delimitate. A rezultat un necesar de 6040 pomi.

### **Parapeti de protectie**

Vor fi prevăzuți parapeti de protectie de tip semigreu amplasati în curbe deosebit de periculoase, pe rampele podurilor si acolo unde rambleul drumului este mare vor fi prevazuti cu elemente reflectorizante pentru o buna vizibilitate pe timp de noapte. Lungime: 12279,00 ml.

### **Accesele la proprietati**

Pentru accesele la proprietati au fost prevazute podete tubulare  $\varnothing 500$  cu  $L=5,00$  ml. Peste tuburi s-a prevazut un sistem rutier format din:

- 25 cm strat din balast;
- 20 cm strat din piatra sparta;
- 4 cm strat din beton asfaltic BAR16

### **Amenajarea intersectiilor si drumurile laterale**

Pe traseul sau, drumul judetean DJ552 se intersecteaza cu 200 drumuri laterale (drumuri vicinale, drumuri comunale DC si drumuri judetene DJ). Dintre acestea se remarca 9 intersectii cu drumuri judetene si 7 intersectii drumuri comunale

Intersectiile cu drumurile judetene se vor moderniza pe o lungime de 50,00 ml si o latime de 5,50 ml, si vor avea urmatoarea structura rutiera:

- 6 cm strat din binder tip BAD20;
- 4 cm strat din beton asfaltic BAR16;

Pentru continuitatea santurilor din tronsonul pe raza careia se gaseste intersectia amenajata, acestea se vor moderniza fie ca santuri de pamant, fie ca santuri din beton, pe o lungime de 50,00 ml, la fel ca lungimea de drum modernizata.

La intersectiile cu drumurile judetene si comunale se vor monta podete tubulare  $\varnothing 600$  cu  $L=7,50$  ml.

Intersectiile cu drumurile comunale (7 buc) si cele vicinale (184 buc) intalnite pe traseu se vor moderniza pe o lungime de 50,00 ml si o latime de 5,50 ml, din care:

- pe o lungime de 25,00ml vor avea urmatoarea structura rutiera:

- 20 cm strat din balast;
- 25 cm strat din piatra sparta
- 6 cm strat din binder tip BAD20;
- 4 cm strat din beton asfaltic tip BAR16;

- pe o lungime de 25,00 ml vor avea urmatoarea structura rutiera:

- 20 cm strat din balast;
- 25 cm strat din piatra sparta

De asemenea pentru continuitatea santurilor din tronsonul pe raza careia se gaseste intersectia amenajata, acestea se vor moderniza fie ca santuri de pamant, fie ca santuri din beton, pe o lungime de 50,00 ml, la fel ca lungimea de drum modernizata.

La intersectiile cu vicinale se vor monta podete tubulare  $\varnothing 600$  cu  $L=7,50$  ml.

### **Principalii indicatori tehnico-economici:**

**Valoarea totală (inclusiv TVA):** 182.814.636,47 lei / 40.911.857,78 euro  
**din care, C+M:** 169.763.755,53 lei / 37.991.217,53 euro

**Durata de realizare a investiției:** 14 luni

### **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) :

1 euro = 4,4685 lei la 1.07.2015

Nr. crt	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare investitie			Standard de cost
		lei	Lei/km	Euro/km	Euro/km
<b>4</b>	<b>Cheltuieli pentru investitia de baza</b>				
4.1	Constructii si instalatii	75.899.105,22	1.123.249,70	251.370,64	332.832,00
4.1.1	Sistem rutier	72.712.807,82	1.076.094,89	240.817,92	279.913,00
4.1.2	Scurgerea apelor	3.186.297,40	47.154,81	10.552,71	52.919,00

**Capacități fizice ale investiției :**

- Lungime traseu - L= 67,571 km
- Sistem rutier, km 4+200 – 6+900 , L= 2,7 km (S=21256,00 mp)
- Sistem rutier, km 6+900 – 12+400 , L= 5,5 km (S=38750,00 mp)
- Sistem rutier, km 12+400 – 71+771 , L= 59,37 km (S=407024,50 mp)
- Acostamente betonate: L = 85499 ml (S = 64070,25 mp)
- Acostamente piatra sparta: L = 48735 ml (S=36551,25 mp)
- Rigola betonată: L = 22833 ml (S = 27399,6 mp)
- Parapet metalic semigreu: L=12279 ml
- Pista pentru biciclisti: L=14042 ml
- Rigola carosabilă: L=10800 ml
- Santuri pereate:L=51766 ml (S = 77649 mp)
- Podete : 35 buc
- Amenajarea intersectiilor cu drumurile laterale: 200 buc
- Amenajarea acceselor la proprietati: 535 buc
- Amenajare stații autobuz: 14 buc
- Parcari: S=1780 mp (7 buc)
- Camere captare ape pluviale: 34 buc
- Indicatoare rutiere: 797 buc
- Perdele forestiere: 15100 ml
- Lucrări de consolidare parte carosabilă pe tronsoanele km 7+000 – 7+150 și km 12+200 – 12+600, L=550 ml
- Zid de sprijin L= 6407 ml
- Fundație adâncită de parapet de tip „L”: 11454 ml

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 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

