

## CONSILIUL JUDEȚEAN DOLJ

### HOTĂRÂRE

**privind aprobarea documentației tehnico- economice- faza DALI - pentru obiectivul de investiții:  
„Modernizarea drumului județean DJ641, limita județului Olt – Teslui – Pielești – Mischii – Albesti – DN6, km 15+000 – 72+380”**

Consiliul Județean Dolj, întrunit în ședință ordinară,  
având în vedere raportul D.A.E.D.R.P.F.I., înregistrat cu nr. 14414/23.07.2019 prin care se propune aprobarea documentației tehnico – economice – **faza DALI**, pentru obiectivul de investiții: **„Modernizarea drumului județean DJ641, limita județului Olt – Teslui – Pielești – Mischii – Albesti – DN6, km 15+000 – 72+380”**,  
în baza art. 44, alin (1) din Legea nr. 273/2006, privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare,  
în temeiul art.173, alin ( 1), lit. b), alin (3) lit. f) și al art. 182, alin (1) din OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ,

### HOTĂRĂȘTE:

**Art. 1.** Se aprobă *documentația tehnico - economică – faza DALI* - pentru obiectivul de investiții: **„Modernizarea drumului județean DJ641, limita județului Olt – Teslui – Pielești – Mischii – Albesti – DN6, km 15+000 – 72+380”**, cu indicatorii tehnico-economici, conform Anexei 1, care face parte integrantă din această hotărâre.

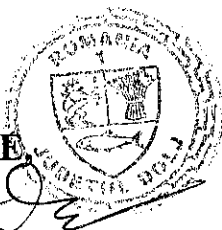
**Art. 2.** Direcțiile de specialitate ale Consiliului Județean Dolj vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Nr. **146**

Adoptată la data de **31.07.2019**

PRESEDINTE

ION PRIOTEASA

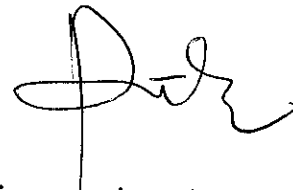


Contrasemnează  
SECRETAR,

*Anda Nicolae*

ANDA NICOLAE

Se aproba,  
**PREȘEDINTE**  
**ION PRIOTEASA**



## **RAPORT**

Drumul județean DJ 641 porneste de la limita județului Olt și se continua în județul Dolj, parcurgând următoarele comune: Teslui, Dragotesti, Robanesti, Pielesti, Ghercesti, Mischii, Simnicu de Sus și se sfârșește în DN 6.

Tronsoanele pe care drumul DJ 641 se suprapune pe o lungime totală de aproximativ 5400.00 m cu drumurile naționale DN 65, DN 65C, DN 6B, nu se modernizează, prin urmare lungimea totală de drum modernizat este de aproximativ 51587 m.

### **Situatia existenta**

Sectorul de drum se încadrează în clasa tehnică IV și are în prezent două benzi de circulație și o parte carosabilă cu lățime 5,80 m - 6,00 m, cu acostamente de 0,50 m - 1.00 m lățime, lățimea platformei drumului fiind mai mică de 8.00 m, lățime necesară drumurilor județene conform ordinului M.T. nr. 45/1998.

Drumul pe aproape întreaga lungime se prezintă din mixtura asfaltică asternută pe strat de agregate naturale din balast de 15 cm - 30 cm grosime și se află într-o stare mediocră și pe alocuri este sub influența apelor subterane. Pe sectorul cuprins între intersecție cu DN 6B până la centura Craiovei drumul este în cea mai mare parte pietruit.

Pe acest drum nu există un sistem de colectare și evacuare a apelor pluviale eficiente, nu există nici un drenaj corespunzător al apelor de pe carosabil, drumul fiind încadrat parțial de santuri de pământ colmatate.

Drumul județean este traversat de un număr insuficient de podete, unele în stare bună de funcționare, dar neglijate, iar altele au timpane distruse, pereți crapate, colmatate de aluviuni și vegetație crescută în interior.

Podetele tubulare existente sunt degradate, parțial infundate și nu pot prelua debitele existente.

Santurile inierte prezintă deformări și obturări ale suprafeței de scurgere a apelor, iar la podete sunt necesare lucrări de reparații a pereților, a camerelor de cadere, amenajării în amonte și aval a vailor la intrare și ieșire din podete. Lipsa de întreținere a podetelor precum și numărul lor insuficient dar și a secțiunii necorespunzătoare, conduc la infiltrarea apei în corpul drumului și afectarea lui.

Pe toată lungimea drumului județean se constată aceeași stare rea a îmbracamintii drumului și o lipsă de amenajare a acostamentelor și a sistemului de drenaj.

Din punct de vedere al siguranței și orientării circulației s-a constatat că nu există marcaje și indicatoare rutiere suficiente, iar cele existente sunt parțial distruse; parapetele de siguranță existente pe rampele podurilor se află într-o stare avansată de degradare, necesitând înlocuire.

De asemenea parcarile și stațiile de autobuz sunt neșemnalizate și neamenajate corespunzător.

Pe traseul drumului judetean DJ 641 sunt 12 poduri din beton armat cu o lungime totala  $L = 497.80$  m, care asigura traversarea paraului Teslui si a afluentilor sai.

Podurile au fost construite intre anii 1977 si 1985 iar din cauza lipsei intretinerii si reparatiilor curente si periodice, suprastructurile au suferit degradari la nivelul caii de rulare, cu implicatii majore asupra lipsei de siguranta a circulatiei rutiere.

Avand in vedere faptul ca drumul judetean DJ 641 nu a fost recent modernizat, se impune aducerea acestuia la parametrii tehnico-functionali conform reglementarilor tehnice in vigoare si crearea unor premise pentru imbunatatirea conditiilor de trafic. In acest sens prin lucrarile proiectate se urmareste aducerea acestui drum la standardele in vigoare prin:

- corectarea elementelor geometrice in plan, profil longitudinal si profil transversal,
- imbunatatirea capacitatii portante a drumului si adoptarea unui sistem rutier corespunzator traficului,
- imbunatatirea sistemului de colectare si dirijare a apelor pluviale, etc.

**Se propun urmatoarele tipuri de sistem rutier, având solutii constructive diferite:**

**1. Pe sectoarele de drum cu asfalt existent degradat:**

Frezarea imbracamintii asfaltice existente pe toata grosimea si completarea fundatiei drumului cu 25 cm strat de piatra sparta. Dupa asigurarea unei fundatii corespunzatoare a drumului se realizeaza inchiderea acestuia cu doua straturi din mixturi asfaltice: 6 cm strat de binder EB 20 leg50/70 (BAD20) si 4 cm strat de uzura din beton asfaltic EB 16 rul 50/70.

Pe zona de casete se prevede:

- min. 25 cm strat de fundatie din balast,
- 25 cm strat de fundatie din piatra sparta,
- 6 cm strat de binder EB 20 leg50/70,
- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic EB 16 rul 50/70.

Pe zonele unde este necesara largirea partii carosabile sistemul rutier adoptat va avea aceeasi alcatuire cu structura rutiera din carosabil, iar restul de acostamente de 2 x 0.75 m latime se pot consolida cu balast, piatra sparta, balast stabilizat inchis sau beton de ciment avand o clasa care sa confere acestuia o rezistenta la inghet-dezghet. Pentru impiedicarea transmiterii fisurilor se vor folosi elemente geocompozit geogrul combinat cu geotextil cu rol antifisura.

**2. Pe sectoarele de drum din pamant, balastate sau pietruite:**

Se va realiza o structura rutiera noua alcatuita din:

- 15 cm strat de forma din balast,
- 30 cm strat de fundatie din balast,
- 25 cm strat de fundatie din piatra sparta,
- 6 cm strat de binder EB 20 leg50/70,
- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic EB 16 rul 50/70.

La solicitarea Beneficiarului se poate trata drumul ca drum cu doua benzi de circulatie, cu parte carosabila de 5,50 m latime, incadrat de acostamente de 2x0,5 m

Ca solutie alternativa dupa indepartarea imbracamintii existente, se poate opta pentru:

### **3. Sistem rutier rigid ce are urmatoarea alcatuire:**

- 20 cm imbracaminte din beton de ciment rutier BcR 4.5
- folie de polietilena
- asternere balast in grosime de 20 cm
- completare cu material granular corespunzător care se va scarifica, reprofila și compacta conform normelor în vigoare

### **Lucrari propuse infrastructura:**

- demolarea zidurilor de garda si a zidurilor intoarse pana la nivelul banchetelor de rezemare;
- refacerea zidurilor de garda astfel incat sa se asigure rosturi de dilatație de minim 3,00 cm;
- executia zidurilor intoarse cu console de trotuar la noile gabarite pe orizontala si verticala, rezultate dupa turnarea placii de suprabetonare;
- reparatii cu mortare sau betoane speciale ale suprafetelor cu defecte ale infrastructurilor;
- curatarea banchetelor de rezemare;
- protejarea anticoroziva a tuturor suprafetelor expuse;

### **Lucrari propuse suprastructura:**

- efectuarea de gauri de aerisire la intradosul fasiilor cu goluri;
- reparatii cu mortare speciale ale suprafetelor cu defecte ale fasiilor cu goluri;
- turnarea unei placii de suprabetonare peste fasiile cu goluri existente, care sa asigure circulatia pentru doua fire de circulatie cu latimea partii carosabile de 7,80m+supralargire si 2 trotuare denivelate cu latimea utila de minim 1,00 m si cu lise din beton pentru montarea parapetelor pietonale;
- protejarea anticoroziva a tuturor suprafetelor expuse.

### **Lucrari propuse cale, trotuar, parapet:**

- asternerea hidroizolației tip membrane din material performante, pe cale și trotuare;
- asternerea hidroizolației tip membrane din material performante, pe cale și trotuare;
- turnarea unui strat de beton asfaltic pentru protectia hidroizolatiei conform normelor in vigoare;
- montarea de borduri noi la marginea partii carosabile;
- realizarea de trotuare pietonale denivelate de minim 1,00m latime utila;
- refacerea caii pe pod din doua straturi de imbracaminte asfaltica conform normelor in vigoare;
- montarea de parapete directionale și parapete pietonale noi, conform normelor in vigoare;
- montarea de dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație noi, ce vor fi de tip etans;

### **Lucrari propuse albie si racordari cu terasamentele:**

- racordarea pe o lungime de minim 10 m de la capetele podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod de la noile caracteristici ale podului (lăţime, cotă roşie) la drumul existent;
- montare de placi de racordare pe zidurile de garda;
- completarea si profilarea taluzurilor pe zona de racordare pod-rampe;
- executia scarilor si casiurilor pe zona de racordare pod-rampe
- lucrari de degajare, profilare si stabilizare a albiei cu pereu din beton, sub pod, amonte si aval de acesta;
- protejarea malurilor cu pereu din beton, in amonte si aval de pod.

Pe perioada executarii lucrarilor de reparatii, circulatia rutiera se va desfasura pe jumatate din latimea caii, cu semnalizare corespunzatoare lucrarilor de reabilitare pentru caile rutiere de comunicatie. Toate utilitatile pozate pe pod sau afectate de lucrari se vor reloca.

S-a analizat posibilitatea de amplasare a perdelelor forestiere si s-a concluzionat ca sunt necesare exproprii majore, iar pentru respectarea temei de proiectare in care este obligatorie evitarea expropriilor s-au stabilit ca solutii alternative panouri parazapezi, care se vor monta si supraveghea pe perioada de zapada de catre administratorul drumului in colaborare cu consiliile locale din zonele in cauza.

Un punct critic al traseului il reprezinta zona de intrare in localitatea Pielesti acolo unde atat traseul drumului DJ 641 cat si albia paraului Teslui subtraverseaza un pasaj de C.F. Din cauza conditiilor din amplasament, in zona au loc frecvente inundatii care afecteaza atat gospodariile limitrofe cat si circulatia rutiera.

Pentru imbunatatirea conditiilor de circulatie, dar si pentru asigurarea scurgerii debitelor acumulate in amonte de aceasta intersectie, s-a proiectat un pod casetat, executat din 2 randuri de casete din beton armate, calculate la rezistenta si rulare, avand lungimea  $L=60.00$  m care sa poata prelua debitele de calcul; solutia tehnica cu privire la podul casetat proiectat (km. 44+907 inclusiv amenajare zona inundabila).

Suprastructura podului va fi alcatuita din 120 casete prefabricate care vor rezema pe fundatii indirecte.

Casetele au forma dreptunghiulara cu o deschidere interioara de 4,50 m , o inaltime interioara de 2,50 m si o latime de 1,0 m. Grosimea peretilor laterali este de 30 cm iar ai radierului, respectiv a caii de rulare de 30 cm, respective 35cm. Pentru constructia podului s-au folosit un numar de 120 casete rezultand o latime carosabila de cca 8,0 m. Suprafata maxima de trecere a apei este de 167,25 mp .

Casetele vor fi asezate pe un radier din beton tip fundatie cu o grosime de 100 cm precizandu-se ca pot fi asezate si direct pe fundul albiei amenajate cu un strat drenant din balast de minim 25 cm grosime.

Pentru imbunatatirea scurgerii debitelor acumulate, albia paraului Teslui se va calibra si se va amenaja atat in amonte cat si in aval pe o distanta de 50 m cu un pereu din beton care va proteja si malurile. De asemenea, albia va fi curatata de vegetatie si gunoaie.

Pentru siguranta circulatiei, atat inainte cat si dupa intersectia de la km 44+907 se vor prevedea parapete din beton de tip New Jersey.

Podul casetat propus va asigura atat subtraversarea drumului judetean cat si a drumurilor de exploatare paralele cu rambleul caii ferate.

Pentru drumuri de clasa tehnica IV vor fi asigurate:

- latime platforma: 8.00 m
- latime parte carosabila: 2 x 3.00 m
- latime benzi de incadrare: 2 x 0.25 m
- latime acostamente consolidate cu piatra sparta
- si protectie cu emulsie cationica dubla: 2 x 0.75 m
- inclinarea partii carosabile: 2.50% (acoperis)
- inclinarea taluzelor: 2:3.

La solicitarea Beneficiarului se poate trata drumul ca drum cu doua benzi de circulatie, cu:

- latime platforma: 6.50 m
- latime parte carosabila: 2 x 2.75 m
- latime acostamente: 2 x 0.50 m
- inclinarea partii carosabile: 2.50 % (acoperis)

S-a creat un sistem de colectare si evacuare a apelor pluviale functional prin santuri din pamant, santuri pereate, rigole carosabile noi, rigole de acostament, etc. pentru a permite asigurarea scurgerii apei la podetele existente cat si la cele noi proiectate.

O mare parte din accesele la proprietati existente se afla intr-o stare necorespunzatoare astfel incat se propune inlocuirea acestora cu unele noi, continuitatea sistemului de scurgere a apelor pluviale fiind asigurata prin podete cu tevi corugate cu pereti dubli din PEID avand deschiderea de 0.80 m.

In intravilanul localitatilor au fost prevazute trotuare pietonale pe ambele parti ale drumului acolo unde situatia in teren o permitea; latimea trotuarului prevazut este de 75 cm si este delimitat pe capete cu borduri mici prefabricate avand dimensiunea 10 x 15 cm asezate pe o fundatie din beton C 8/10. Trotuarul este realizat din dale autoblocante prefabricate avand grosimea de 8 cm, asezate pe un strat de 10 cm grosime din balast.

Traseul in plan al pistelor de ciclisti este dispus pe cat posibil, paralel cu axa drumului.

Statiile de autobuz se vor amenaja in afara carosabilului, in spatii special amenajate in alveole proprii.

Atat statiile de autobuz cat si parcarile vor avea structura rutiera alcatuita din:

- 22 cm beton de ciment rutier BCR 4,5
- 2 cm nisip
- 40 cm balast.

Drumurile laterale existente se vor amenaja pe o lungime de 50 m avand acelasi sistem rutier ca cel de pe drumul DJ 641; panta in profil longitudinal a drumurilor laterale va fi egala cu panta transversala a drumului modernizat. De asemenea pe lungimea de 25.00 ml, se vor amenaja rampe de racordare la cota liniei rosii a drumului modernizat. Continuitatea evacuarii apelor in dreptul drumurilor laterale se va realiza prin podete cu tevi corugate cu pereti dubli din PEID avand deschiderea de 0.80 m.

## Principalii indicatori tehnico-economici ai investiției sunt:

**Valoarea totală a inv (inclusiv TVA):** 282.172,19 mii lei / 63.695,77 mii euro  
**Din care C+M (inclusiv TVA):** 245.898,91 mii lei / 55.507,65 mii euro

### Esalonarea investiției:

#### Anul I

**Valoarea totală a inv (inclusiv TVA):** 141.086,095 mii lei / 31.847,885 mii euro  
**Din care C+M (inclusiv TVA):** 122.949,455 mii lei / 27.753,825 mii euro

#### Anul II

**Valoarea totală a inv (inclusiv TVA):** 141.086,095 mii lei / 31.847,885 mii euro  
**Din care C+M (inclusiv TVA):** 122.949,455 mii lei / 27.753,825 mii euro

**Durata de realizare a investiției: 24 luni**

### Capacități fizice:

Nr. crt.	Denumire lucrare	Total	UM
1	Sant din beton - nou proiectat	56875	m
	Rigola de acostament - noua proiectata	11270	m
2	Sant din pamant - nou proiectat	12790	m
3	Rigola carosabila - noua proiectata	17473	m
4	Trotuar - nou proiectat	55983	m
5	Pista pentru biciclisti - noua proiectata	26224	m
6	Parapet pe fundatie izolata - nou proiectat	2233	m
7	Parapet pe fundatie adancita de parapet - nou proiectat	123	m
8	Fundatie adancita de parapet - noua proiectata	123	m
9	Parapet New Jersey - nou proiectat	100	m
10	Panouri parazapezi - noi proiectate	9010	m
11	Statie autobuz existenta, - se modernizeaza	27	buc
12	Statie autobuz, -noua proiectata	31	buc
13	Parcare auto existenta, - se modernizeaza	12	buc
14	Podet transversal existent, - se inlocuieste cu podet nou tip P2	43	buc

15	Podet transversal nou tip P2	48	buc
16	Podet transversal existent 4xØ600mm, - se inlocuieste cu pod nou casetat (km. 44+907, amenajare zona inundabila)	1	buc
17	Poduri existente ce se modernizeaza	12	buc
18	Numar sisteme cu alimentare fotovoltaica	62	buc
19	Intersectii drumuri laterale	217	buc
20	Podet nou Ø800mm la drumuri laterale	194	buc
21	Amenajari intersectii cu drumuri nationale	7	buc
22	Suprapunere DJ641 cu drumuri nationale	5400	m

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.

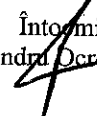
Având în vedere cele prezentate, supunem spre aprobare Consiliului Județean Dolj, documentația tehnico-economică pentru obiectivul de investiție menționat.

Anexăm alăturat proiectul de hotărâre.

**DIRECTOR EXECUTIV,  
DANIELA BALUTA**



Întocmit,  
Alexandru Dobreala





**Principali indicatori tehnico-economici pentru obiectivul de investitii**

**„Modernizarea drumului judetean DJ641, limita judetului Olt – Teslui – Pielesti – Mischii – Albesti – DN6, km 15+000 – 72+380”**

**Valoarea totală a inv (inclusiv TVA):** 282.172,19 mii lei / 63.695,77 mii euro  
**Din care C+M (inclusiv TVA):** 245.898,91 mii lei / 55.507,65 mii euro

**Esalonarea investiției:****Anul I**

**Valoarea totală a inv (inclusiv TVA):** 141.086,095 mii lei / 31.847,885 mii euro  
**Din care C+M (inclusiv TVA):** 122.949,455 mii lei / 27.753,825 mii euro

**Anul II**

**Valoarea totală a inv (inclusiv TVA):** 141.086,095 mii lei / 31.847,885 mii euro  
**Din care C+M (inclusiv TVA):** 122.949,455 mii lei / 27.753,825 mii euro

**Durata de realizare a investiției: 24 luni**

**Capacități fizice:**

Nr. crt.	Denumire lucrare	Total	Unitate masura
1	Sant din beton - nou proiectat	56875	m
	Rigola de acostament - noua proiectata	11270	m
2	Sant din pamant - nou proiectat	12790	m
3	Rigola carosabila - noua proiectata	17473	m
4	Trotuar - nou proiectat	55983	m
5	Pista pentru biciclisti - noua proiectata	26224	m
6	Parapet pe fundatie izolata - nou proiectat	2233	m
7	Parapet pe fundatie adancita de parapet - nou proiectat	123	m
8	Fundatie adancita de parapet - noua proiectata	123	m
9	Parapet New Jersey - nou proiectat	100	m
10	Panouri parazapezi - noi proiectate	9010	M



*Arșințel*

11	Statie autobuz existenta, - se modernizeaza	27	buc
12	Statie autobuz, -noua proiectata	31	buc
13	Parcare auto existenta, - se modernizeaza	12	buc
14	Podet transversal existent, - se inlocuieste cu podet nou tip P2	43	buc
15	Podet transversal nou tip P2	48	buc
16	Podet transversal existent 4xØ600mm, - se inlocuieste cu pod nou casetat (km. 44+907, amenajare zona inundabila)	1	buc
17	Poduri existente ce se modernizeaza	12	buc
18	Numar sisteme cu alimentare fotovoltaica	62	buc
19	Intersectii drumuri laterale	217	buc
20	Podet nou Ø800mm la drumuri laterale	194	buc
21	Amenajari intersectii cu drumuri nationale	7	buc
22	Suprapunere DJ641 cu drumuri nationale	5400	m

*Aspitolea*

