

**HOTĂRÂRE**

**privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiție „MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERĂ DE INTERES JUDEȚEAN PE DJ 662, CU ORIGINEA ÎN DN 66, CE STRĂBATE LOCALITĂȚILE CAPU DEALULUI- GILORT-PÂRÎU-GROȘEREA-ANINOASA-BIBEȘTI-ANDREEȘTI-VLADIMIR-TOTEA-TOTEA DE HUREZANI-HUREZANI, PÂNĂ ÎN DN 6B, JUDEȚUL GORJ”**

Consiliul Județean Gorj:

Având în vedere:

- Referatul de aprobare la proiectul de hotărâre;
- Raportul de specialitate al Direcției tehnice, investiții, infrastructură drumuri publice și transport public județean din cadrul aparatului de specialitate al Consiliului Județean Gorj;
- Avizul nr. 12 /2022 al Comisiei Tehnico-Economice, constituită la nivelul Consiliului Județean Gorj, privind „MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERĂ DE INTERES JUDEȚEAN PE DJ 662, CU ORIGINEA ÎN DN 66, CE STRĂBATE LOCALITĂȚILE CAPU DEALULUI- GILORT-PÂRÎU-GROȘEREA-ANINOASA-BIBEȘTI-ANDREEȘTI-VLADIMIR-TOTEA-TOTEA DE HUREZANI-HUREZANI, PÂNĂ ÎN DN 6B, JUDEȚUL GORJ”;
- Raportul de avizare al Comisiei juridice și de administrație publică;
- Raportul de avizare al Comisiei de buget-finanțe;
- Raportul de avizare al Comisiei pentru urbanism și amenajarea teritoriului;
- Raportul de avizare al Comisiei pentru prognoze, dezvoltare și cooperare regională;
- Prevederile art. 44 din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- Prevederile art. 173, alin. (3), lit. f) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ;

În temeiul art. 182, alin. (1) și art. 196, alin. (1), lit. a) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ:

**HOTĂRĂȘTE:**

**Art.1** (1) Se aprobă indicatorii tehnico-economici pentru obiectivul de investiție „MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERĂ DE INTERES JUDEȚEAN PE DJ 662, CU ORIGINEA ÎN DN 66, CE STRĂBATE LOCALITĂȚILE CAPU DEALULUI- GILORT-PÂRÎU-GROȘEREA-ANINOASA-BIBEȘTI-ANDREEȘTI-VLADIMIR-TOTEA-TOTEA DE HUREZANI-HUREZANI, PÂNĂ ÎN DN 6B, JUDEȚUL GORJ”, prevăzuți în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

(2) Valoarea totală a obiectivului de investiție prevăzut la alin. (1) este de **159.641.924,18 lei (inclusiv T.V.A.)**, din care valoare construcții și montaj **149.024.883,70 lei (inclusiv T.V.A.)**.

(3) Durata de execuție pentru realizarea investiției este de **24 luni**.

**Art.2** Prezenta hotărâre se va transmite compartimentelor de resort din cadrul aparatului de specialitate al Consiliului Județean Gorj și Instituției Prefectului – Județul Gorj.

**P R E Ș E D I N T E,**  
**COSMIN-MIHAI POPESCU**

**Contrasemnează:**  
**SECRETAR GENERAL AL JUDEȚULUI,**  
**CRISTINA - ELENA RĂDULEA – ZAMFIRESCU**

Nr. \_\_\_\_\_

Adoptată în ședința din \_\_\_\_\_ 2022

cu un număr de \_\_\_\_\_ voturi din  
totalul numărului de consilieri.

**Principalii indicatori tehnico - economici aferenți obiectivului de investiții „MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERĂ DE INTERES JUDEȚEAN PE DJ 662, CU ORIGINEA ÎN DN 66, CE STRĂBATE LOCALITĂȚILE CAPU DEALULUI- GILORT-PÂRÎU-GROȘEREA- ANINOASA-BIBEȘTI-ANDREEȘTI-VLADIMIR-TOTEA-TOTEA DE HUREZANI-HUREZANI, PÂNĂ ÎN DN 6B, JUDEȚUL GORJ”**

a) indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectivului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și respectiv fără TVA, din care construcții-montaj (C+M), în conformitate cu gevizul general;

**TOTAL INVESTITIE: 134.382.400,81 lei fără T.V.A., respectiv 159.641.924,18 lei cu T.V.A**  
**C+M (construcții și montaj): 125.230.994,71 lei fără T.V.A., respectiv 149.024.883,70 lei cu T.V.A.**

b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță – elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții – și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare;

S-au propus următoarele:

- lungime drum, L = 39,194 km
- lățimea platformei 8.00 m
- lățimea părții carosabile 2 x 3,00 m
- lățimea benzii de încadrare 2 x 0,25 m
- lățimea acostamentelor 2 x 0,75 m
- panta transversală a părții carosabile 2,5%
- panta transversală a acostamentului 4,0%
- Reabilitare poduri – 8 buc:
  - Pod km 2+581 peste Valea Copacioasa, L = 15,10 m
  - Pod km 5+465 peste Ogasul Margot, L = 19,60 m
  - Pod km 9+519 peste Valea Corviseni, L = 16,15 m
  - Pod km 11+819 peste Paraul Groserea, L = 44,50 m
  - Pod km 13+806 peste Valea Plese, L = 18,80 m
  - Pod km 16+353 peste Paraul Groserea, L = 28,30 m
  - Pod km 21+418 peste Raul Gilort, L = 132,85 m
  - Pod km 28+125 peste Valea Desului, L = 21,40 m
- Pod nou – 1 buc:
  - Pod km 33+708 peste Valea Totea, L = 18,0 m

c) indicatori financiari, socioeconomi, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții;

Valoarea totală a obiectivului de investiții este de 134.382.400,81 lei fără T.V.A., din care:

Costul de realizare a obiectivului de investiție este de 125.230.994,71 lei fără T.V.A.

Lungimea drumului județean este de 39,194 km

Preț de cost/km:

-sistem rutier: 73.389.820,69 lei

-șanțuri:7.997.740,78 lei

Total sistem rutier+șanțuri=81.387.561,47 lei

Preț de cost/km=81.387.561,47 lei/39,194 km = 2.076.531,14 lei

d) durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni;

Durata de execuție pentru realizarea investiției este de **24 luni**.

**PREȘEDINTE,**  
**COSMIN-MIHAI POPESCU**

**Contrasemnează:**  
**SECRETAR GENERAL AL JUDEȚULUI,**  
**CRISTINA-ELENA RĂDULEA-ZAMFIRESCU**

**REFERAT DE APROBARE**

**la proiectul de hotărâre privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiție „MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERĂ DE INTERES JUDEȚEAN PE DJ 662, CU ORIGINEA ÎN DN 66, CE STRĂBATE LOCALITĂȚILE CAPU DEALULUI- GILORT-PÂRÎU-GROȘEREA-ANINOASA-BIBEȘTI-ANDREEȘTI-VLADIMIR-TOTEA-TOTEA DE HUREZANI-HUREZANI, PÂNĂ ÎN DN 6B, JUDEȚUL GORJ”**

În conformitate cu prevederile art. 173, alin. (3), lit. f din OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, în exercitarea atribuțiilor privind dezvoltarea economico-socială a județului, consiliul județean aprobă documentațiile tehnico-economice pentru lucrările de investiții de interes județean, în limitele și în condițiile legii.

De asemenea, documentațiile tehnico-economice ale obiectivelor de investiții noi, a căror finanțare se asigură integral sau în completare din bugetele locale, se aprobă de către autoritățile deliberative, potrivit art. 44, alin. (1) din *Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale*, cu modificările și completările ulterioare.

Infrastructura de transport public județean este insuficient modernizată și slab competitivă (în special în ceea ce privește capacitatea portantă și restricțiile de greutate pe poduri).

Din cauza prezenței umidității din corpul terasamentelor, drumul județean care face obiectul proiectului, prezintă zone cu degradări ale sistemului rutier, precum și ale infrastructurii (fisuri, crăpături, gropi, fâgașe, burdușiri, cedări ale sistemului rutier datorită capacității portante insuficiente a patului drumului). Prin raportare la aceste stări de fapt, se impune o soluție fezabilă din punct de vedere tehnico-economic care să asigure circulația autovehiculelor în condiții optime de confort și siguranță.

Starea tehnică generală a acestui drum județean este necorespunzătoare, circulația efectuându-se în condiții de siguranță precare. Utilizarea mijloacelor de transport, în special cele cu tonaj ridicat, precum și numărul mare, aflat într-o continuă creștere al acestora, a condus la degradarea drumului județean.

Elaborarea documentației tehnico-economice pentru proiectul „MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERĂ DE INTERES JUDEȚEAN PE DJ 662, CU ORIGINEA ÎN DN 66, CE STRĂBATE LOCALITĂȚILE CAPU DEALULUI- GILORT-PÂRÎU-GROȘEREA-ANINOASA-BIBEȘTI-ANDREEȘTI-VLADIMIR-TOTEA-TOTEA DE HUREZANI-HUREZANI, PÂNĂ ÎN DN 6B, JUDEȚUL GORJ”, este finanțată prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020 (POAT 2014-2020), Axa prioritară 1 Întărirea capacității beneficiarilor de a pregăti și implementa proiecte finanțate din FESI și diseminarea informațiilor privind aceste fonduri, Obiectivul Specific 1.1 Întărirea capacității beneficiarilor de proiecte finanțate din FESI de a pregăti și de a implementa proiecte mature, Acțiunea 1.1.1 Asistență orizontală pentru beneficiarii FESI și specifică pentru beneficiarii POAT, POIM și POC, inclusiv instruire pentru aceștia și pentru potențialii beneficiari FESI.

În acest sens, a fost semnat contractul de finanțare nr. 1.1.148 privind „*Sprijin la nivelul regiunii SV Oltenia pentru pregătirea de proiecte finanțate din perioada de programare 2021-2027 pe domeniile mobilitate urbană, regenerare urbană, centre de agrement/baze turistice(tabere școlare), infrastructură și servicii publice de turism, inclusive obiectivele de patrimoniu cu potential turistic și infrastructură rutieră de interes județean, inclusiv variante ocolitoare și / sau drumuri de legătură*”, unde U.A.T. – JUDEȚUL GORJ are rol de partener pentru întocmirea documentației tehnico-economice pentru proiectul „MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERĂ DE INTERES JUDEȚEAN PE DJ 662, CU ORIGINEA ÎN DN 66, CE STRĂBATE LOCALITĂȚILE CAPU DEALULUI- GILORT-PÂRÎU-GROȘEREA-ANINOASA-BIBEȘTI-ANDREEȘTI-VLADIMIR-TOTEA-TOTEA DE HUREZANI-HUREZANI, PÂNĂ ÎN DN 6B, JUDEȚUL GORJ”.

Documentația tehnico-economică realizată în cadrul acestui proiect va sta la baza unui proiect depus spre finanțare în cadrul apelurilor de proiecte lansate în perioada de programare 2021-2027.

Unitatea Administrativ Teritorială – județul Gorj în calitate de achizitor a încheiat contractul de servicii nr. 20867/21.12.2021 privind întocmirea documentației tehnico economice – fazele Expertize tehnice, Studiu de fezabilitate – completat cu elemente specifice din documentația de avizare a lucrărilor de intervenții, Studiu Geotehnic, Studiu topografic, Studiu hidrologic, Studiu geologic, Studiu hidrogeologic, Studiu hidrogeotehnic, Studiu de analiză și stabilitate a terenului și Documentația tehnică pentru obținerea avizelor/acordurilor prevăzute în certificatul de urbanism pentru obiectivul de investiție „MODERNIZARE

INFRASTRUCTURA RUTIERĂ DE INTERES JUDEȚEAN PE DJ 662, CU ORIGINEA ÎN DN 66, CE STRĂBATE LOCALITĂȚILE CAPU DEALULUI- GILORT-PÂRÎU-GROȘEREA-ANINOASA-BIBEȘTI-ANDREEȘTI-VLADIMIR-TOTEA-TOTEA DE HUREZANI-HUREZANI, PÂNĂ ÎN DN 6B, JUDEȚUL GORJ”.

Prestatorul a înaintat la sediul U.A.T. – Județul Gorj documentația tehnico-economică conform contractului nr. 20867 din 21.12.2021 cu procesul verbal de predare primire înregistrat la Consiliul Județean Gorj sub nr. 3522/01.03.2022.

Responsabilii cu atribuții de urmărire a contractului de servicii desemnați în baza dispoziției Președintelui Consiliului Județean Gorj nr. 1343 din 22.12.2021, au verificat și întocmit procesul verbal de verificare nr. 12166 din 21.07.2022 privind Servicii de întocmire documentație tehnico economică – fazele Expertize tehnice, Studiu de fezabilitate – completat cu elemente specifice din documentația de avizare a lucrărilor de intervenții, Studiu Geotehnic, Studiu topografic, Studiu hidrologic, Studiu geologic, Studiu hidrogeologic, Studiu hidrogeotehnic, Studiu de analiză și stabilitate a terenului și Documentația tehnică pentru obținerea avizelor/acordurilor prevăzute în certificatul de urbanism pentru obiectivul de investiție „MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERĂ DE INTERES JUDEȚEAN PE DJ 662, CU ORIGINEA ÎN DN 66, CE STRĂBATE LOCALITĂȚILE CAPU DEALULUI- GILORT-PÂRÎU-GROȘEREA-ANINOASA-BIBEȘTI-ANDREEȘTI-VLADIMIR-TOTEA-TOTEA DE HUREZANI-HUREZANI, PÂNĂ ÎN DN 6B, JUDEȚUL GORJ”.

Studiul de fezabilitate– completat cu elemente specifice din documentația de avizare a lucrărilor de intervenții, care vizează ca elemente tehnico-economice structurale, valoarea totală a investiției, durata de realizare a investiției și principalele categorii de lucrări, au fost supuse, spre analiză, Comisiei Tehnico-Economice constituită la nivelul UA.T. - Județul Gorj, obținându-se avizul favorabil nr. 12/2022, indicatorii tehnico-economici principali fiind prevăzuți în anexa la proiectul de hotărâre.

Valoarea totală a obiectivului de investiție este de **159.641.924,18 lei (inclusiv T.V.A.)**, din care valoare construcții și montaj **149.024.883,70 lei (inclusiv T.V.A.)**, iar durata de execuție este de **24 luni**.

Valoarea totală a lucrărilor, precum și celelalte cheltuieli necesare pentru realizarea obiectivului de investiție „MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERĂ DE INTERES JUDEȚEAN PE DJ 662, CU ORIGINEA ÎN DN 66, CE STRĂBATE LOCALITĂȚILE CAPU DEALULUI- GILORT-PÂRÎU-GROȘEREA-ANINOASA-BIBEȘTI-ANDREEȘTI-VLADIMIR-TOTEA-TOTEA DE HUREZANI-HUREZANI, PÂNĂ ÎN DN 6B, JUDEȚUL GORJ”, se regăsesc în devizul general estimativ.

Față de motivele expuse, apreciez legal, necesar și oportun proiectul de hotărâre privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiție „MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERĂ DE INTERES JUDEȚEAN PE DJ 662, CU ORIGINEA ÎN DN 66, CE STRĂBATE LOCALITĂȚILE CAPU DEALULUI- GILORT-PÂRÎU-GROȘEREA-ANINOASA-BIBEȘTI-ANDREEȘTI-VLADIMIR-TOTEA-TOTEA DE HUREZANI-HUREZANI, PÂNĂ ÎN DN 6B, JUDEȚUL GORJ”, drept pentru care îl supun adoptării Consiliului Județean Gorj în forma prezentată.

**INIȚIATOR PROIECT  
PREȘEDINTE,  
COSMIN-MIHAI POPESCU**

**R O M Â N I A**  
**JUDEȚUL GORJ**  
**CONSILIUL JUDEȚEAN**  
**DIRECȚIA TEHNICĂ, INVESTIȚII, INFRASTRUCTURĂ DRUMURI PUBLICE**  
**ȘI TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN**

**RAPORT DE SPECIALITATE**

**la proiectul de hotărâre privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiție „MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERĂ DE INTERES JUDEȚEAN PE DJ 662, CU ORIGINEA ÎN DN 66, CE STRĂBATE LOCALITĂȚILE CAPU DEALULUI- GILORT-PÂRÎU-GROȘEREA-ANINOASA-BIBEȘTI-ANDREEȘTI-VLADIMIR-TOTEA-TOTEA DE HUREZANI-HUREZANI, PÂNĂ ÎN DN 6B, JUDEȚUL GORJ”**

Temeiul legal avut în vedere la promovarea proiectului de hotărâre îl constituie:

- Prevederile art. 44 din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- Prevederile art. 173, alin. (3), lit. f) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ;

Prestatorul serviciilor de proiectare, a înaintat la sediul U.A.T. – Județul Gorj cu procesul verbal de predare primire înregistrat la Consiliul Județean Gorj sub nr. 3522/01.03.2022, documentația tehnico-economică – fazele Expertize tehnice, Studiu de fezabilitate – completat cu elemente specifice din documentația de avizare a lucrărilor de intervenții, Studiu Geotehnic, Studiu topografic, Studiu hidrologic, Studiu geologic, Studiu hidrogeologic, Studiu hidrogeotehnic, Studiu de analiză și stabilitate a terenului și Documentația tehnică pentru obținerea avizelor/acordurilor prevăzute în certificatul de urbanism pentru obiectivul de investiție „MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERĂ DE INTERES JUDEȚEAN PE DJ 662, CU ORIGINEA ÎN DN 66, CE STRĂBATE LOCALITĂȚILE CAPU DEALULUI- GILORT-PÂRÎU-GROȘEREA-ANINOASA-BIBEȘTI-ANDREEȘTI-VLADIMIR-TOTEA-TOTEA DE HUREZANI-HUREZANI, PÂNĂ ÎN DN 6B, JUDEȚUL GORJ”, realizată în baza contractului nr. 20867 din 21.12.2021, încheiat între Județul Gorj, prin Consiliul Județean Gorj și S.C. PROREDRUM S.R.L..

Studiul de fezabilitate – completat cu elemente specifice din documentația de avizare a lucrărilor de intervenții, care vizează ca elemente tehnico-economice structurale, valoarea totală a investiției, durata de realizare a investiției și principalele categorii de lucrări, a fost supusă, spre analiză, Comisiei Tehnico-Economice constituită la nivelul UA.T. - Județul Gorj, obținându-se avizul favorabil nr. 12/2022, indicatorii tehnico-economici principali fiind prevăzuți în anexa la proiectul de hotărâre.

**Situația existentă**

Documentația tratează lucrările de modernizare infrastructură rutieră a drumului județean 662, amplasat în partea de sud-est a județului Gorj, care face legătura între DN 66 (E79) și DN6B;

Lungimea totală a drumului județean care se va moderniza este de 39,194 km.

Traseul drumului județean studiat este amplasat pe teritoriile administrative ale comunelor Brănești, Aninoasa, Săulești, Vladimir, Licurici și Hurezani, asigurând conexiunea drumului național DN66 (E79) cu drumul național 6B.

Drumul județean 662 trece prin următoarele localități: Capu Dealului la km 0+000, Gilort la km 4+506, Pârâu la km 6+300, Groșerea la km 10+088, Aninoasa la km 13+143, Bibesti, la km 17+445, Andreești la km 21+250, Vladimir la km 25+750, Totea la km 33+596, Totea de Hurezani la km 35+842 și Hurezani la km 39+127. DJ 662 se suprapune cu DJ 661.



Drumul Județean 662

Drumul județean 662 se află localizat în partea de sud est a județului Gorj, străbatând un număr de 6 comune, traversează un podiș având altitudini fără diferențe mari de nivel, aliniamentele având lungimi medii chiar de câțiva km, legate între ele cu curbe cu raze având valori medii sau mari.

Traseul se desfășoară într-o zonă colinară, drept urmare acest drum prezintă o complexitate ridicată a traseului în plan, iar în profil longitudinal declivitățile au valori medii și mari.

În profil transversal, drumul existent prezintă următoarele elemente:

- Partea carosabilă – 6 m;
- Platforma minimă – 8 m;
- Panta transversală în aliniament – 2,5 %.

Partea carosabilă prezintă următoarele degradări:

- Faianțări, cuiburi, exfolieri ale asfaltului;
- Tasări, văluriri;
- Gropi;
- Burdușiri.

*Sistemul rutier*

Pe drumul județean supus modernizării, cu o lungime de 39,194 km, sistemul rutier este alcătuit din:

- fundație din balast;
- îmbrăcăminte bituminoasă cu grosimi variabile;



-îmbrăcămintă din beton de ciment;



Situația existentă pe DJ 662

În baza sondajelor deschise și a forajelor executate pe drumul județean 662 analizat și a inspecției vizuale s-a constatat că sectoarele investigate sunt într-o stare tehnică și de viabilitate total necorespunzătoare pentru circulația rutieră în condiții de siguranță și confort.

Pe drumul județean investigat pe sectorul din pământ s-a constatat că starea de viabilitate a acestuia este total necorespunzătoare pentru desfășurarea circulației, circulație care nu se poate desfășura în perioadele umede ale anului. Îmbrăcămintea rutieră este din pământ (cu starea tehnică a îmbrăcămintei rutiere afectată de condițiile climaterice, cu formare de noroi în timpul precipitațiilor, timp în care circulația este aproape imposibilă), sectorul nu are amenajată partea carosabilă, iar dispozitive de colectare și evacuare a apelor de suprafață sunt inexistente.

Planeitatea și uniformitatea suprafeței de rulare este necorespunzătoare, pe majoritatea traseului cu îmbrăcămintă modernă, iar starea îmbrăcămintei bituminoase și din beton de ciment existentă conduce la frânări și accelerări frecvente, la zgomot și vibrații produse de autovehicule și la degradarea acestora.

#### *Acostamente*

Acostamentele sunt în marea parte a traseului neamenajate, iar dispozitivele de colectare și evacuare a apelor de suprafață pe majoritatea traseului sunt necorespunzătoare sau lipsesc.

#### *Scurgerea apelor*

Scurgerea în lungul drumului a apelor pluviale este asigurată, pe ambele părți prin existența, pe tronsoane relevante ca lungime, de șanțuri perete cu beton sau șanțuri din pământ. Scurgerea apelor pe văi cu debit permanent sau a apelor pluviale dintr-o parte spre alta a drumului și pe sub acesta se face prin intermediul unui număr mare de poduri și podețe.

#### *Șanțuri și rigole*

Asigurarea scurgerilor de ape pluviale se face în prezent prin șanțuri de pământ sau șanțuri perete, din beton.

### *Șanțurile din pământ*

Acestea sunt, în special pe tronsoanele extravilane, parțial colmatate, neîntreținute și înierbate.

### *Șanțurile pereate, din beton*

Acestea sunt parțial degradate colmatate și neîntreținute, situându-se în localități.

### *Podete transversale drumului*

În principal la toate podețele existente se înregistrează aceleași defecțiuni: culei monolite și aripi degradate generate de ciclurile de îngheț și dezgheț repetat, datorate unei clase a betonului necorespunzătoare, timpiane degradate de aceleași cauze, șanțuri pereate distruse, sferturi de con cu degradări, radier parțial sau total distrus și mai în toate situațiile, podețele sunt colmatate parțial sau total. Camerele de cădere sunt în general într-o stare buna fiind necesare mici reparații, fiind parțial colmatate.

Deasemenea, pe tot traseul, podețele existente sunt într-o stare tehnică necorespunzătoare, colmatate și cu coronamente degradate sau inexistente.

### *Poduri*

Numărul podurilor (deschideri mai mari de 5,00 m) existente pe drumul județean 662 este de 8 bucăți.

### *Parapeți din beton sau metalici*

Pe unele tronsoane de drum în special în profil mixt cu lungime mare a rambleului, în exteriorul unor curbe sau pe rampele unor poduri au fost montați parapeți din beton sau metalici. Parapeții de beton sunt în totalitate degradați sau distruși, rămânând doar stâlpii din beton, lisele de beton ne mai existând. Parapeții metalici sunt executați pe trosoane relativ scurte, mai ales pe unele rampe de poduri, au stâlpii și lisele ruginite, deformatate, lisele sunt în bună parte desprinse de pe stâlpi sau lipsă, necesitând înlocuirea lor.

### *Drumurile laterale*

Drumurile laterale ce intersectează drumul de reabilitat sunt asfaltate, marea majoritate balastate și o mică parte ca număr sunt drumuri de pământ. În general toate drumurile laterale sunt într-o stare acceptabilă fiind necesare, dacă structura rutieră a drumului lateral rămâne aceeași, corectări în general de mici dimensiuni. O parte importantă de lucrări legată de drumurile laterale o constituie podețele la aceste drumuri laterale care, în general, cele existente sunt de lungimi insuficiente, sunt degradate, colmatate sau în unele cazuri lipsă. Se va avea în vedere execuția de podețe la drumurile laterale.

## **Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice**

Prin modernizarea drumului județean, ce face obiectul acestui proiect, se asigură o mai bună desfășurare a traficului rutier și pietonal, în condiții de siguranță și de confort sport.

Lucrările de modernizare vor conduce la:

- Creșterea capacității portante a drumurilor;
- Creșterea mobilității locuitorilor din zonele deservite de către drumul județean respectiv;
- Creșterea vitezei medii de deplasare pe drumul județean modernizat;
- Accesul facil al mașinilor de intervenție în caz de urgență (politie, pompieri, salvare, etc);
- Reducerea timpului de deplasare, reducerea costului de întreținere a mijloacelor de transport, reducerea consumului de combustibil și implicit, reducerea noxelor și a poluării fonice.
- Reducerea riscului de producere a accidentelor.
- Îmbunătățirea calității vieții locuitorilor județului Gorj din punct de vedere social, economic, al condițiilor de locuire și al calității mediului urban și rural în care traiesc.



- Creșterea gradului de siguranță a cetățenilor.
- Fluidizarea traficului în zona;

### **Impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții:**

- Trafic auto restricționat;
- Scăderea vitezei de circulație;
- Aspectul inestetic al zonei;
- Scurgerea apelor defectuoasă;
- Creșterea volumului de noxe eliminate în atmosferă;
- Sporirea nivelului de zgomot și riscului de accidente.

### **Situația proiectată**

În conformitate cu legislația în vigoare, respectiv O.G. nr. 43/1997 și H.G. nr. 44/1997 privind Norme tehnice de proiectare, investiția se încadrează la următoarele date tehnice:

- clasa tehnică a drumurilor “IV” drum județean cu doua benzi de circulație;
- clasa de importanță III;
- categoria de importanță C;
- zona climatică III;
- zona seismică de calcul E;
- clasa de încărcare E (A30 – V80).

### **Traseul în plan**

Acest traseu se prezintă însă ca fiind unul nu foarte sinuos, cu o viteză medie proiectare de 40 km/h. Datorită faptului că limitele de proprietate îngrădite sunt foarte apropiate de marginea platformei existente, îmbunătățirea traseului prin sporirea razelor curbilor nu este posibilă decât prin afectarea proprietăților respective a imobilelor existente.

De-a lungul traseului studiat în prezenta documentație, s-a urmărit menținerea axului existent, fără corecții de traseu, pentru evitarea exproprierilor, atât în intravilan cât și în extravilan.

### **Profilul longitudinal**

În profilul longitudinal pantele sunt cuprinse între 0% și 5%. Razele de racordare sunt de asemenea cuprinse între 800 m și 3000 m.

### **Profilul transversal tip**

Conform temei de proiectare și a clasei tehnice IV a drumului județean, în profil transversal s-au adoptat următoarele elemente geometrice:

În localități cu trotuare:

- |  |            |
|--|------------|
| ○ lățimea platformei                     | 8.00 m     |
| ○ lățimea părții carosabile              | 2 x 3,00 m |
| ○ lățimea benzii de încadrare            | 2 x 0,25 m |
| ○ lățimea acostamentelor                 | 2 x 0,75 m |
| ○ panta transversală a părții carosabile | 2,5%       |
| ○ panta transversala a acostamentului    | 4,0%       |

## **Sistemul rutier**

Pe drumul județean 662 se vor aplica următoarele sisteme rutiere:

### **1. Pentru structura rutieră nerigidă (asfalt):**

- 4,0 cm beton asfaltic B.A. 16;
- 5,0 cm beton asfaltic deschis B.A.D. 22.4;
- 6,0 cm anrobat bituminos A.B. 22,4;
- repararea degradărilor de structură rutieră;
- frezarea asfaltului existent.

### **2. Pentru structura rutieră rigidă (beton de ciment):**

- 4,0 cm beton asfaltic B.A. 16;
- 6,0 cm beton asfaltic deschis B.A.D. 22.4;
- 5,0 cm anrobat bituminos A.B. 22,4;
- geocompozit antifisură;
- reparații structura rutieră existentă și rosturi.

### **3. Pentru sectorul din pământ:**

- 4,0 cm beton asfaltic B.A. 16;
- 5,0 cm beton asfaltic deschis B.A.D. 22.4;
- 6,0 cm anrobat bituminos A.B. 22,4;
- 25,0 cm piatră spartă împănată;
- 35,0 cm balast;
- geotextil.

### **4. Pentru accese, trotuare și piste de cicliști:**

- 4,0 cm beton asfaltic B.A. 8;
- 10,0 cm beton de ciment;
- 15,0 cm balast.

### **5. Zonele de burdușiri și supralărgiri**

Zonele de burdușiri și supralărgiri,  $S = 46\,277,84$  mp.

Sistemul rutier propus:

- 4,0 cm beton asfaltic B.A. 16;
- 5,0 cm beton asfaltic deschis B.A.D. 22.4;
- 6,0 cm anrobat bituminos A.B. 22,4;
- 25,0 cm piatră spartă împănată;
- 35,0 cm balast;
- geotextil.

## **Drumuri laterale**

Drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime totală de 2085 m, 124 drumuri laterale cu lungime variabilă între 10 și 20 m și lățimea între 3,00 și 7,0 m cu acostamente de 0,5 m realizate din piatră spartă de 10 cm.

Drumurile laterale vor avea următorul sistem rutier:

#### ● Drumuri balastate, $S = 7305$ mp:

- 4,00 cm beton asfaltic BA16;
- 6,00 cm binder BAD22.4;

- 15,00 cm piatră spartă;
- 20,00 cm fundație balast.
- Drumuri laterale cu beton asfaltic, S = 2190 mp:
  - 4,00 cm beton asfaltic BA16;
  - 6,00 cm binder BAD22.4;
  - 4,0 – 8,0 cm anrobat bituminos AB31.5.

Podetele de la drumurile laterale vor avea lățimea variabilă între 5,0 și 15,0 m și se vor realiza din elemente prefabricate tubulare  $\phi 500$ .

- Podete  $\phi 500$ , B = 5.00 m – 70 buc,  $70 \times 5 = 350$  m;
- Podete  $\phi 500$ , B = 7.50 m – 25 buc,  $25 \times 7.5 = 187,5$  m;
- Podete  $\phi 500$ , B = 10.0 m – 8 buc,  $8 \times 10.0 = 80$  m;
- Podete  $\phi 500$ , B = 12.5 m – 1 buc,  $1 \times 12.5 = 12.5$  m;
- Podete  $\phi 500$ , B = 15.0 m – 1 buc,  $1 \times 15.0 = 15$  m.

### Scurgerea apelor

Pentru asigurarea scurgerii apelor de pe platforma drumului s-au prevăzut:

- Curățire, decolmatare și reabilitare șanțuri și rigole existente;
- Curățire și decolmatare podețe;
- Curățire și decolmatare podețe la drumuri laterale existente;
- Șanțuri de pământ, șanțuri pereate și rigole carosabile noi;

Apele pluviale vor fi conduse la podețe tubulare și dalate, toate urmând să fie curățate, amenajate amonte și aval, înlocuite total sau parțial.

Șanțurile se vor amenaja astfel:

- Șanțuri pământ în lungime de 14.584,78 m:

Șanțurile din pământ existente care nu sunt calibrate și nu sunt la cota din proiect se vor realiza pe o lungime de de 14.584,78 m, acestea având la bază o lățime de 0,50 m și o lățime de lucru variabilă între 1,20 și 1,70 m.

- Șanțuri pereate în lungime de 42.174,32 m:

Șanțurile pereate se vor amenaja pe o lungime de 42 174.32 m, având pereul din beton simplu de 8 cm grosime pe o lungime 33 075.22 m tip 1 și 10 cm pe o lungime 6974,00 m tip si 15 cm pe o 2125 m tip 3 șanțuri pereate, beton C30/37 cu clasa de expunere XF3. Pereul în secțiune tip va avea la baza o lățime de 0,50 m, o înălțime de 0,40 m și o suprafața de lucru de 1,70 m (tip 1 și tip 2) și o suprafața de lucru de 2.6 m pentru tip 3.

Pentru evitarea afuiierilor, deoarece panta drumului este foarte mare 10 – 11% se vor realiza praguri de liniștire din beton simplu cu dimensiunile de 1,80 x 1,80 x 2,2 m din 100 în 100 m, în număr de 80 praguri, pe sectorul de drum nou.

Podetele transversale se vor amenaja astfel:

- Podețe metalice  $\phi 800$  – 6 buc
- Podețe metalice  $\phi 1000$  – 7 buc
- Podețe tubulare  $\phi 500$  – 1 buc
- Podețe tubulare  $\phi 800$  – 8 buc
- Podețe tubulare  $\phi 1000$  – 18 buc
- Podețe tip P2 – 6 buc
- Supralărgire podețe 2 x 1 m  $\phi 800$  – 6 buc

- Supralărgire podețe 2 x 1 m  $\phi$ 1000 – 27 buc
- Supralărgire podețe 2 x 2 m  $\phi$ 1000 – 1 buc
- Supralărgire podețe 2 x 4 m  $\phi$ 800 – 1 buc
- Amenajare parapeti podețe – 16 buc
- Amenajare aripa și supraînălțare – 1 buc
- Amenajare aripa și supraînălțare gabioane – 1 buc

Podetele tubulare  $\Phi$ 500,  $\Phi$ 800 și  $\Phi$ 1000 se vor realiza astfel – tuburile cu lungimea de 1 m, câte 9 în secțiune transversală și se vor așeza pe un radier din beton simplu de 20 cm grosime din clasa de rezistență C16/20, iar protecția albiei se va realiza cu aripi din beton simplu. Zona de circulație va fi protejată cu parapeti simpli din beton simplu cu o grosime de 0,25 m, realizate din beton simplu C25/30 sau cu camere de liniștire.

Podetele cu tuburi metalice se vor realiza astfel – tuburile se vor așeza pe un radier din beton simplu de 20 cm grosime din clasa de rezistență C16/20, iar protecția albiei se va realiza cu aripi din beton simplu. Zona de circulație va fi protejată cu parapeti simpli din beton simplu cu o grosime de 0,25 m, realizate din beton simplu C25/30. Podetele tubulare metalice vor fi podețe,  $\Phi$ 800 și  $\Phi$ 1000 cu lățime variabilă între 9 și 15 m.

Pentru supralărgiri podețe tubulare  $\phi$ 800 și  $\phi$ 1000, betonul din fundație va fi C12/15, C16/20 iar în elevații C25/30.

Podetele tip cadru P2 se vor realiza din elemente prefabricate câte 8 elemente în secțiune realizându-se un gabarit al podețului de 9 m. Elementele prefabricate vor avea dimensiunile de 2 x 2 x 1,2 m așezate pe un radier din beton de 9,74 x 3,04 x 0,80 m C16/20. Racordarea cu terasamentele se va face cu aripi prefabricate de tip A0 așezate pe o fundație din beton simplu de 1,90 x 0,80 x 1,10 m.

### **Intrări locuințe**

Podetele de la intrări locuințe se vor amenaja astfel:

- Podețe:
  - mari: 2134 buc, B = 5 m, L = 10.670 m
  - mici: 215 buc, B = 1,5 m, L = 322,50 m

Podetele se vor realiza din țeavă polietilenă corugată DN300, L = 10.992,5 m, care se va debita pe dimensiuni de podeț. Țevile se vor așeza pe un strat de nisip de 10 cm și un strat de balast de 25 cm. Parapeții vor avea o lățime de 1,3 m și o grosime de 0,25 m, beton simplu C25/30. Accesul carosabil spre locuințe se va face printr-o placă de beton simplu 3,75 x 4,5 x 0,15 m, iar cel pietonal printr-o placă de beton 3,75 x 1,5 x 0,15 m, beton simplu C25/30.

- Dezafectare podețe existente -2.034 buc
- Lungime țeavă polietilenă corugată  $\phi$ 300, L = 10.992,5 m

### **Trotuare + piste bicicliști**

Pentru zonele importante, grădinițe, școli, etc s-au prevăzut trotuare cu lățimea de 1,00 m, având o suprafață de 2215 mp și o lungime de 2215 m, cu următorul sistem rutier:

- 4,0 cm beton BA8;
- 10,0 cm beton simplu C25/30;
- 15,0 cm balast.

Pentru zonele importante grădinițe, școli, etc s-au prevăzut piste de bicicliști cu două benzi de circulație cu o lățime de 2,0 m, având o suprafață de 2416 și o lungime de 1208 m, cu următorul sistem rutier:

- 4,0 cm beton BA8;
- 10,0 cm beton simplu C25/30;
- 15,0 cm balast.

### **Desfacere bordură existentă**

Desfacere bordură între km 0+000 și km 19+340.

### **Platforme și stații auto**

Se vor executa 6 platforme în suprafață de  $S = 811,50$  mp, platforme de odihnă și revizii. Platformele vor avea următorul sistem rutier:

- 20,0 cm îmbrăcăminte din beton rutier;
- 12,0 cm piatră spartă;
- 20,0 cm balast;
- 10,0 -15,0 cm fundație existentă.

Pentru stațiile de transport în comun se vor executa 8 platforme betonate în suprafață de  $(6 \times 2 \text{ m}) 12$  mp/ platforma,  $S = 8 \times 12 = 96$  mp și se vor procura 8 stații. Platformele se vor executa din beton simplu C25/30 în grosime de 20 cm, așezat pe un strat de balast de 10 cm.

Pentru scurgerea apelor din zona platformelor se vor realiza rigole carosabile în lungime  $8 \times 36 \text{ m} = 288 \text{ m}$  și se vor amplasa în fața platformelor.

### **Pasaj CF**

La km 19 + 989.06 se va amenaja intersecția la nivel cu linia CF Filiași – Târgu.

### **Consolidare terasamente :**

Consolidare terasamente cu pământ armat în lungime de 250 m, astfel:

<b>Nr. Crt</b>	<b>km inceput</b>	<b>km sfarsit</b>	<b>Lungime (m)</b>
1	6+150	6+400	250

Dren în lungime de 260 m, astfel:

<b>Nr. Crt</b>	<b>km inceput</b>	<b>km sfarsit</b>	<b>Lungime (m)</b>
1	6+150	6+410	260

### **Semnalizare rutieră**

Semnalizarea rutieră se va face după cum urmează:

- Indicatoare rutiere pe verticală;
- Marcaje transversale și longitudinale;
- Parapete deformabil de tip semigreu;
- Borne km și hm.

### **Ziduri de sprijin**

Se vor amenaja 3 ziduri de sprijin în lungime de 20 m,  $L = 2 \times 30 = 60$  m, cu înălțimea de 4,0 m, având o lățime la coronament de 0,60, o lățime la rost elevație 1,50 m și fundația de  $3,0 \times 3,0$  m cu o treaptă de la 0,5 m la 1,50 m, rostul elevație – fundație este

armat. Pentru scurgerea apelor din zona zidurilor s-au prevăzut barbacane și dren din bolovani de râu.

## Poduri

Podurile se vor amenaja astfel:

Nr. Pod	Pozitie km poduri	Lucrari propuse
1	Pod peste Valea Copacioasa, km 2+581, L = 15,10 m	<p><b>Suprastructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- placa de suprabetonare (cu conectori);</li> <li>- bariera de protecție auto cu bordura înaltă tip I;</li> <li>- trotuare, parapeți pietonali;</li> <li>- hidroizolație cu membrană autoadezivă;</li> <li>- sablare pe toată suprafața tablierului și tencuilei cu mortare speciale;</li> </ul> <p><b>Infrastructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sablare și stropire cu lapte de ciment culei;</li> </ul> <p><b>Rampe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- amenajare rampe</li> <li>- amenajare console pe trotuar</li> <li>- amenajare scări</li> <li>- supraînălțări aripi</li> </ul> <p><b>Amenajare albie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- degajarea și curățarea albiei pe 50 m amonte și aval.</li> </ul>
2	Pod peste Ogasul Margot, km 5+465, L = 19,60 m	<p><b>Suprastructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- placa de suprabetonare (cu conectori);</li> <li>- barieră de protecție auto cu bordura înaltă tip I;</li> <li>- trotuare, parapeți pietonali;</li> <li>- dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație;</li> <li>- hidroizolație cu membrană autoadezivă;</li> <li>- realizare găuri aerisire grinzi fașii cu goluri;</li> </ul> <p><b>Infrastructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cămașuire culei;</li> </ul> <p><b>Rampe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- amenajare rampe</li> <li>- amenajare console pe trotuar</li> <li>- amenajare scări pe taluz</li> <li>- cămașuire aripi existente</li> <li>- amenajare aripa stângă aval, L = 6 m</li> </ul> <p><b>Amenajare albie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- degajarea și curățarea albiei pe 50 m amonte și aval.</li> </ul>
3	Pod peste Valea Corviseni, km 9+519, L = 16,15 m	<p><b>Suprastructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- placa de suprabetonare (cu conectori);</li> <li>- bariera de protecție auto cu bordura înaltă tip I;</li> <li>- trotuare, parapeți pietonali;</li> <li>- hidroizolație cu membrană autoadezivă;</li> <li>- sablare pe toată suprafața tablierului și tencuilei cu mortare speciale;</li> </ul> <p><b>Infrastructura</b></p>



		<p>- sablare și stropire cu lapte de ciment culei;</p> <p><b>Rampe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- amenajare rampe;</li> <li>- amenajare trotuare pe ziduri întoarse;</li> <li>- amenajare scări;</li> <li>- camășuire aripi protecție maluri;</li> </ul> <p><b>Amenajare albie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- degajarea și curățarea albiei pe 50 m amonte și aval.</li> </ul>
4	<p><b>Pod peste Paraul Groserea, km 11+819, L = 44,5 m</b></p>	<p><b>Suprastructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- placa de suprabetonare (cu conectori);</li> <li>- bariera de protecție auto cu bordura înaltă tip I;</li> <li>- trotuare, parapeță pietonali;</li> <li>- dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație;</li> <li>- hidroizolație cu membrană autoadezivă;</li> <li>- realizare găuri aerisire grinzi fâșii cu goluri;</li> </ul> <p><b>Infrastructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- camășuire culei și pilă – 10 cm;</li> </ul> <p><b>Rampe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- amenajare rampe</li> <li>- amenajare console pentru trotuare pe ziduri de sprijin</li> <li>- amenajare scări pe taluz</li> </ul> <p><b>Amenajare albie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- degajarea și curățarea albiei pe 50 m amonte și aval.</li> </ul>
5	<p><b>Pod peste Valea Plesei, km 13+806 L = 18,80 m</b></p>	<p><b>Suprastructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- placa de suprabetonare (cu conectori);</li> <li>- bariera de protecție auto cu bordura înaltă tip I;</li> <li>- trotuare, parapeți pietonali;</li> <li>- hidroizolație cu membrană autoadezivă;</li> <li>- sablare pe toată suprafața tablierului și tencuieli cu mortare speciale;</li> </ul> <p><b>Infrastructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- camășuire culei 10 cm;</li> </ul> <p><b>Rampe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- amenajare rampe;</li> <li>- amenajare console pentru trotuar;</li> <li>- amenajare scări;</li> <li>- amenajare aripi 4 x 6 m;</li> </ul> <p><b>Amenajare albie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- degajarea și curățarea albiei pe 50 m amonte și aval.</li> </ul>
6	<p><b>Pod peste Paraul Sterpoaia, km 16+353 L = 28,30 m</b></p>	<p><b>Suprastructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- placa de suprabetonare (cu conectori);</li> <li>- bariera de protecție auto cu bordura înaltă tip I;</li> <li>- trotuare, parapeți pietonali;</li> <li>- dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație;</li> <li>- hidroizolație cu membrană autoadezivă;</li> <li>- realizare găuri aerisire grinzi fâșii cu goluri;</li> </ul> <p><b>Infrastructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- camășuire culei 10 cm;</li> </ul> <p><b>Rampe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- amenajare rampe;</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- amenajare console pentru trotuar pe ziduri întoarse;</li> <li>- amenajare scări pe taluz;</li> <li>- protecție cu taluz pe pereu;</li> </ul> <p><b>Amenajare albie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- degajarea și curățarea albiei pe 50 m amonte și aval.</li> </ul>
7	<p><b>Pod peste Raul Gilort,</b>  <b>km 21+418</b>  <b>L = 132.85 m</b></p>	<p><b>Suprastructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- reamenajare cale de rulare;</li> <li>- bariera de protecție auto cu parapet tip 4Hb;</li> <li>- refacere trotuare, parapeti pietonali;</li> <li>- dispozitive de acoperiere a rosturilor de dilatație;</li> <li>- hidroizolație cu membrană autoadezivă;</li> <li>- sablare pe toata suprafața tablierului și stropire cu lapte de ciment;</li> </ul> <p><b>Infrastructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- camășuire fundații și elevații pile și culei;</li> </ul> <p><b>Rampe</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-sferturi de con amonte;</li> <li>amenajare scări și casiuri;</li> <li>- amenajare șanțuri;</li> </ul> <p><b>Amenajare albie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- degajarea și curățarea albiei pe 100 m amonte și aval;</li> <li>- amenajare prag de liniștire aval cu disipator de energie;</li> <li>- protecție maluri cu ziduri de sprijin și sferturi de con.</li> </ul>
8	<p><b>Pod peste Valea Desului,</b>  <b>km 28+125</b>  <b>L = 21,40 m</b></p>	<p><b>Suprastructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- placa de suprabetonare (cu conectori);</li> <li>- bariera de protecție auto cu bordura înaltă tip I;</li> <li>- trotuare, parapeti pietonali;</li> <li>- dispozitive de acoperiere a rosturilor de dilatație;</li> <li>- hidroizolație cu membrană autoadezivă;</li> <li>- realizare găuri aerisire grinzi fâșii cu goluri;</li> </ul> <p><b>Infrastructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- camășuire culei elevație 15 cm și fundație;</li> </ul> <p><b>Rampe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- amenajare rampe;</li> <li>- amenajare console pentru trotuar;</li> <li>- amenajare scări pe taluz;</li> <li>- camășuire aripi existente 15 cm;</li> <li>- subzidire aripi existente;</li> </ul> <p>Amenajare aripa stângă aval;</p> <p><b>Amenajare albie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- degajarea și curățarea albiei pe 50 m amonte și aval.</li> </ul>
9	<p><b>Pod nou peste Valea Totea,</b>  <b>km 33+708,</b>  <b>L = 18,00 m</b></p>	<p><b>Suprastructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- grinzi cu corzi aderente, L = 18 m, h = 0,80 m</li> <li>- placa de suprabetonare (cu conectori);</li> <li>- bariera de protecție auto cu bordura înaltă tip I;</li> <li>- trotuare, parapete pietonale;</li> <li>- dispozitive de acoperiere a rosturilor de dilatație;</li> <li>- hidroizolație cu membrană autoadezivă;</li> <li>- lățime parte carosabilă 7,80 m cu trotuare de 1,0 m</li> </ul> <p><b>Infrastructura</b></p>

		- fundații indirecte – radier cu coloane Benotto <b>Rampe:</b> - amenajare rampe 2 x 50 m; - racordare rampe cu aripi h = 11,0 m, fundate direct - amenajare scări pe taluz; - amenajare parapetei direcționali; <b>Amenajare albie</b> - degajarea și curățarea albiei pe 50 m amonte și aval.
--	--	--

#### **4. PRINCIPALII - INDICATORI TEHNICO - ECONOMICI AFERENȚI INVESTITIEI**

a) indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectivului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și , respectiv fără TVA, din care construcții-montaj (C+M), în conformitate cu gevizul general;

Valoarea totală a investiției pentru realizarea obiectivului propus este:

**TOTAL INVESTITIE:** 134 382 400,81 lei fără T.V.A., respectiv 159 641 924,18 lei cu T.V.A

**C+M (construcții și montaj):** 125 230 994,71 lei fără T.V.A., respectiv 149 024 883,70 lei cu T.V.A.

b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță – elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții – și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare;

S-au propus următoarele:

- lungime drum, L = 39,194 km
- lățimea platformei 8.00 m
- lățimea părții carosabile 2 x 3,00 m
- lățimea benzii de încadrare 2 x 0,25 m
- lățimea acostamentelor 2 x 0,75 m
- panta transversală a părții carosabile 2,5%
- panta transversală a acostamentului 4,0%
- Reabilitare poduri – 8 buc:
  - Pod km 2+581 peste Valea Copăcioasa, L = 15,10 m
  - Pod km 5+465 peste Ogașul Margot, L = 19,60 m
  - Pod km 9+519 peste Valea Corvișeni, L = 16,15 m
  - Pod km 11+819 peste Pârâul Groșerea, L = 44,50 m
  - Pod km 13+806 peste Valea Pleșe, L = 18,80 m
  - Pod km 16+353 peste Pârâul Groșerea, L = 28,30 m
  - Pod km 21+418 peste Raul Gilort, L = 132,85 m
  - Pod km 28+125 peste Valea Deșului, L = 21,40 m
- Pod nou – 1 buc:
  - Pod km 33+708 peste Valea Totea, L = 18,0 m

c) indicatori financiari, socio-economici, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții;

Valoarea totală a obiectivului de investiții este de **134.382.400,81 lei fără T.V.A.**, din care:

Costul de realizare a obiectivului de investiție este de **125.230.994,71 lei fără T.V.A.**

Lungimea drumului județean este de 39,194 km

Preț de cost/km:

-sistem rutier: 73.389.820,69 lei

-șanțuri:7.997.740,78 lei

Total sistem rutier+șanțuri=81.387.561,47 lei

Preț de cost/km=81.387.561,47 lei/39,194 km = 2.076.531,14 lei

**d) durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni;**

Durata de execuție pentru realizare a investiției este de 24 luni.

Valoarea totală a lucrărilor, precum și celelalte cheltuieli necesare pentru realizarea obiectivului de investiție **„MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERĂ DE INTERES JUDEȚEAN PE DJ 662, CU ORIGINEA ÎN DN 66, CE STRĂBATE LOCALITĂȚILE CAPU DEALULUI- GILORT-PÂRÎU-GROȘEREA-ANINOASA-BIBEȘTI-ANDREEȘTI-VLADIMIR-TOTEA-TOTEA DE HUREZANI-HUREZANI, PÂNĂ ÎN DN 6B, JUDEȚUL GORJ”**, se regăsesc în devizul general estimativ.

Apreciem că au fost parcurse etapele prealabile prevăzute de lege, astfel încât proiectul de hotărâre privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiție **„MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERĂ DE INTERES JUDEȚEAN PE DJ 662, CU ORIGINEA ÎN DN 66, CE STRĂBATE LOCALITĂȚILE CAPU DEALULUI- GILORT-PÂRÎU-GROȘEREA-ANINOASA-BIBEȘTI-ANDREEȘTI-VLADIMIR-TOTEA-TOTEA DE HUREZANI-HUREZANI, PÂNĂ ÎN DN 6B, JUDEȚUL GORJ”**, poate fi supus spre adoptare Consiliului Județean Gorj.

**Direcția tehnică, investiții, infrastructură drumuri publice și transport public județean**

**Director executiv,  
Cimpoieru Cornel Lucian**

**Șef serviciu,  
Ungureanu Ion Marian**