

CONSILIUL JUDEȚEAN DOLJ

HOTARÂRE

privind aprobarea documentației tehnico- economice- faza DALI - pentru obiectivul de investiții:

„ Modernizare DJ 652A, DN6 Carcea - DN65, km 0+000 – km 6+300”

Consiliul Județean Dolj, întrunit în ședință ordinară;
având în vedere raportul Direcției Tehnice, înregistrat la nr. 20219/11.10.2017 ,
prin care se propune aprobarea documentației tehnico – economice – faza DALI, pentru
obiectivul de investiții: „**Modernizare DJ 652A, DN6 Carcea - DN65, km 0+000 – km 6+300”**

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:

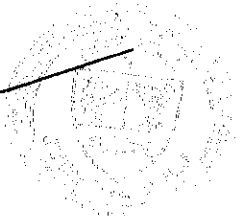
Art. 1. Se aprobă *documentația tehnico - economică – faza DALI* - pentru obiectivul de investiții: „ **Modernizare DJ 652A, DN6 Carcea - DN65, km 0+000 – km 6+300”** , având indicatorii tehnico – economici conform anexei, care face parte integrantă din această hotărâre.

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

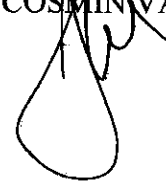
Nr. ~~253~~ 253

Adoptată la data de. ~~13.10.2017~~ 13.10.2017

PREȘEDINTE
ION PRIOTEASA



Contrasemnează
SECRETAR
GHEORGHE BARBARASĂ



RAPORT

Obiectivul propus spre aprobare este drumul județean DJ 652 A, cuprins între km 0+000 și km 6+300 și are originea (km 0+000) în DN 6, în localitatea Carcea, iar sfârșitul (km 6+300) în intersecția cu DN 65.

Necesitatea lucrărilor de modernizare propuse, este în primul rând argumentată de starea tehnică actuală a drumului și de condițiile de circulație actuale și de perspectivă.

De-a lungul duratei de viață, sub acțiunea traficului și în special a factorilor climatici (temperatura, apa pluvială) au apărut o serie de defecțiuni și disfuncționalități ale drumului județean.

Drumul județean DJ 652A prezintă îmbracaminti asfaltice pe o lățime a părții carosabile cuprinse între 5,50 și 6,00 m.

Drumul județean DJ 652 A asigură legătura între drumul național DN6, localitatea Carcea și drumul național DN65, fiind un drum de clasă tehnică IV cu două benzi de circulație.

Elementele geometrice ale drumului:

- lățime parte carosabilă = 6,00 m
- lățime acostamente = 2x0,75 m
- benzi de încadrare = 2x0,25 m
- lățimea platformei drumului = 8,00 m
- razele minime ale curbilor în plan = 125 m
- razele minime în serpentine = 30 m
- declivități longitudinale maxime = 6,5%

În plan, tronsonul de drum existent în mare măsură are curbe și raze corespunzătoare unor viteze de 40 - 60 km/h, în localități și peste 60 km/h în afara localităților.

Capacitatea portantă a drumului fiind depășită, precum și lipsa asigurării adăncimii de îngheț a sistemului rutier existent, au facilitat apariția următoarelor degradări ale îmbracamintii: faiantari, valuriri, gropi și pelade, fisuri și crăpături longitudinale și transversale, tasări, desprinderi de materiale.

Sistemele de colectare și evacuare a apelor sunt alcătuite din santuri și podete. Podurile și podetele prezintă degradări ale părții carosabile, trotuarelor, parapetelor, coronamentelor etc. Santurile existente sunt colmatate și parțial degradate.

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

O deficiență gravă a sistemului de scurgere a apelor pluviale este lipsa podetelor la drumurile laterale cât și a celor transversale drumului ce cauzează acumularea apelor în sant, motiv pentru care la ploi abundente apă stăpânează și pe partea carosabilă.

Măsurile de siguranță circulației sunt deficitare în ceea ce privește semnalizarea pe orizontală și verticală, parapete direcționale, borne kilometrice și hectometrice.

Sectorul de drum analizat a suferit în ultimul interval de timp numai reparații locale, se impune adoptarea unor soluții complexe de modernizare a părții carosabile, în concordanță cu condițiile de trafic actuale.

Trecerea la nivel ce se propune a se moderniza se află pe linia CF 901 BUCUREȘTI – PITESTI – CRAIOVA la km 240+760 unde intersecționează drumul județean DJ652A la km 3+533.

Trecerea la nivel, amenajată cu dale din beton, prezintă deficiențe de natură a influența în mod negativ atât siguranța circulației feroviare cât și a celei rutiere, cauzate de lipsa lucrărilor periodice de întreținere și de uzura materialelor puse în opera.

Pe traseul drumului nu au fost identificate statii de autobuz existente, dar au fost identificate parcuri de scurta durata.

Drumul judetean DJ 652 A este prevazut cu un sistem de semnalizare si marcaje rutiere vizibil deteriorate, pe alocuri fiind inexistent, insuficiente conform standardelor si normativelor in vigoare. Sectoare considerabile de drum nu au marcaj rutier.

Se impune sporirea capacitatii portante, asigurarea scurgerii apelor in bune conditii, prevederea unei semnalizari rutiere in conformitate cu normele in vigoare, amenajarea intersectiilor cu retelele rutiere intersectate, amenajarea acceselor la proprietati, modernizarea lucrarilor de scurgere a apelor (podete).

Odata cu modernizarea drumului judetean DJ 652 A se preconizeaza sporirea traficului rutier de turisme si auto-utilitare, precum si a traficului greu.

Prin modernizarea tronsonului de drum judetean, se vor realiza urmatoarele imbunatatiri:

- sporirea capacitatii de circulatie;
- realizarea unui confort sporit pentru participantii la trafic ;
- sporirea sigurantei circulatiei;
- reducerea numarului de accidente;
- reducerea semnificativa a poluarii mediului prin reducerea noxelor si a zgomotului;
- sporirea vitezei de parcurs si implicit a timpului afectat transportului de marfuri si calatori ;
- diminuarea disparitatilor inter-regionale precum si a disparitatilor in interiorul regiunilor, intre mediul urban si rural
- imbunatatirea accesibilitatii si mobilitatii populatiei, bunurilor si serviciilor
- crearea de noi locuri de munca pe perioada executiei lucrarilor, inclusiv in zonele rurale
- cresterea vitezelor de circulatie cu aproximativ 15 km/h, urmare a modernizarii drumului judetean, pentru toate categoriile de vehicule motorizate
- reducerea cu 30% a costurilor de exploatare ale vehiculelor, urmare a imbunatatirii conditiilor de circulatie
- reducerea numarului de accidente cu 10%, urmare a imbunatatirii parametrilor geometrici ai drumului modernizat.

La data elaborarii proiectului de modernizare a drumului județean, este in derulare si proiectul "Sporire capacitate de trafic DN 65 km 5+210- km 11+500" in faza de Studiu de Fezabilitate, elaborat de SC TRANSPROIECT 2001 SA, unde amenajarea intersectiei DN 65 cu DJ 652A spre localitatea Carcea face parte din acest proiect și conform avizului obținut de la DRDP, modernizarea drumului DJ 652A se va termina la poziția km 6+200.

In urma actualizarii documentatiei cadastrale a drumului judetean DJ 652A au rezultat suprapuneri cu alte proprietati private, documentatia necesitand o revizuire astfel incat toate elementele componente ale drumului (in profil transversal) sa se incadreze in limita cadastrului actualizat, fara a exista suprapuneri cu alte proprietati.

Precizam ca aceste corectii care au intervenit ca urmare a actualizarii documentatiei cadastrale constau in:

1. adaugare rigola carosabila:

- de la km 3+600-km 4+261- stanga si dreapta
- de la km 4+261-km 4+550 – dreapta
- de la km 4+600-km 4+875 - stanga si dreapta
- de la km 4+875-km 4+930 – dreapta
- de la km 5+883-km 5+955 - dreapta

2. eliminare trotuar :

- de la km 0+775-km 0+925 – stanga
- de la km 1+325-km 1+400 - stanga
- de la km 2+340-km 2+370 - stanga

3. eliminare statie de autobuz de la km 1+220

4. eliminare podete tubulare cu diametrul de 0.80m (deoarece a fost adaugata rigola carosabila)

- de la km 5+819 – dreapta
- de la km 4+253 – dreapta
- de la km 4+202 - stanga
- de la km 4+075 – stanga
- de la km 3+800 – stanga

Suplimentar față de cerințele documentației inițiale, la solicitarea partenerului bulgar, pentru evitarea unor accidente rutiere datorate vitezei crescute, oboselii la volan și vremii nefavorabile, se va avea în vedere prevederea unor elemente de avertizare, respectiv marcaje rezonatoare, parapeți reflectorizanți, indicatoare tip radar alimentate cu energie solară pentru avertizare șoferi cu privire la viteza de rulare în timp real.

Soluția propusă - Descrierea lucrărilor de bază

Traseul în plan

Drumul județean DJ 652 A asigură legătura între drumul național DN6 din localitatea Carcea și drumul național DN65, acesta fiind un drum de clasa tehnică IV cu două benzi de circulație. Drumul județean DJ 652A prezintă îmbrăcăminte asfaltică pe o lățime a părții carosabile cuprinse între 5.50 și 6,00 m.

Structurile rutiere existente întâlnite sunt:

Tronson km 0 + 000 – km 0+ 600

- Strat de asfalt pe primii 10cm local mai mare acolo unde s-au făcut reparații
- Strat din piatra spartă de 12cm
- Balast constituit din nisipuri mari cu elemente de pietris și bolovani, cafenii galbui la cenușii, indesate la indesare medie, cu compresibilitate medie, pe următorii 23cm

Tronson km 0+600 – km 3 + 100

- Strat de asfalt pe primii 10 - 18cm mai mare unde s-au făcut reparații, fisurat, faianțat, cu denivelări și gropi mai ales în zonele laterale
- Balast constituit din nisipuri mari cu elemente de pietris și bolovani, cafenii galbui la cenușii, indesate la indesare medie, cu compresibilitate medie, pe următorii 10 – 15cm

Tronson km 3+100 – km 4+ 950

- Strat din asfalt, puternic fisurat, pe primii 12 – 18cm local mai mare unde s-au făcut reparații, fisurat, faianțat, cu denivelări și gropi mai ales în zonele laterale
- Strat din piatra spartă cu grosimea de 10 - 13cm
- Balast constituit din nisipuri mari cu elemente de pietris și bolovani, cafenii galbui, indesate la indesare medie, cu compresibilitate medie, pe următorii 20 – 23cm

Tronson km 4 +950 – km 6 + 268.73

- Strat din asfalt fisurat pe primii 15cm local mai mare unde s-au făcut reparații, cu denivelări mai ales în zonele laterale
- Balast constituit din nisipuri mari cu elemente de pietris și bolovani, cafenii galbui, indesate la indesare medie, cu compresibilitate medie, pe următorii 25cm

S-au reconsiderat elementele geometrice existente ale racordurilor în plan, cu adoptarea unor elemente superioare celor existente acolo unde este posibil, corespunzătoare vitezei de proiectare adoptate de 80km/h în afara localităților și 50km/h pe sectoarele de drum în localități.

Lungimea proiectată a sectorului de drum este de 6.268 km.

Traseul în profil longitudinal

Profilul în lung al drumului trebuie să asigure siguranța circulației cu viteza de proiectare dată cu asigurarea vizibilității. De asemenea, profilul în lung trebuie să asigure scurgerea apelor și să nu expună drumul la înzăpeziri.

Profilul transversal

Se recomandă adoptarea unui profil transversal corespunzător clasei tehnice IV, astfel:

● la pozițiile km: 0+000 – km 0+100; km 0+100 – km 0+415; km 0+675 - km 0+750; km 0+920 - km 0+970; km 1+230 - km 1+330; km 1+410 - km 1+667; km 1+707 - km 1+735; km 1+835 - km 2+267; km 0+750 - km 0+800; km 3+500 - km 3+600; km 2+520 - km 2+945; km 5+210 - km 5+445; km 5+483 - km 5+570

- | | |
|--|-----------|
| - Partea carosabilă | 2 x 3,00m |
| - Banda de încadrare | 2 x 0,25m |
| - Acostamente, | 2 x 0.75m |
| Panta transversală pe partea carosabilă: | 2,5% |

● la pozitiile km 0+580 - km 0+675; km 0+415 - km 0+580; km 4+625 - km 4+878; km 0+970 - km 1+015; km 1+115 - km 1+205; km 6+050 - km 6+200

-Partea carosabilă 2 x 3,00m
-Banda de incadrare 2 x 0,25m
-Panta transversala pe partea carosabila: 2,5%
-Rigola carosabila (stanga / dreapta) 2 x 0.90m

● la pozitiile km 1+015 - km 1+115; km 1+667 - km 1+707; km 2+267 - km 2+520; km 3+000 - km 3+385; km 4+878 - km 4+930; km 2+945 - km 3+000

-Partea carosabilă 2 x 3,00m
-Banda de incadrare 2 x 0,25m
-Acostamente (stanga) 1 x 0.75m
-Rigola carosabila (dreapta) 1x 0.90m
-Panta transversala pe partea carosabila: 2,5%

● la pozitiile km 0+800 - km 0+920; km 1+735 - km 1+835; km 1+205 - km 1+230; km 1+330 - km 1+410; km 5+570 - km 5+780; km 5+445 - km 5+483

-Partea carosabilă 2 x 3,00m
-Banda de incadrare 2 x 0,25m
-Acostamente (dreapta) 1 x 0.75m
-Rigola carosabila (stanga) 1 x 0.90m
-Panta transversala pe partea carosabila: 2,5%

● la pozitiile km 3+600 - km 4+625

-Partea carosabilă 2 x 3,00m
-Rigola carosabila (stanga) 2 x 0.90m
-Panta transversala pe partea carosabila: 2,5%

● la pozitiile km 4+930 - km 5+010; km 5+035 - km 5+210; km 3+385 - km 3+500

-Partea carosabilă 2 x 3,00m
-Banda de incadrare (stanga) 1 x 0,25m
-Acostamente (stanga) 1 x 0.75m
-Rigola carosabila (dreapta) 1x 0.90m
-Panta transversala pe partea carosabila: 2,5%

● la pozitiile km 5+010 - km 5+035; km 5+780 - km 6+050

-Partea carosabilă 2 x 3,00m
-Banda de incadrare (stanga) 1 x 0,25m
-Rigola carosabila (dreapta) 2x 0.90m
-Panta transversala pe partea carosabila: 2,5%

Acostamentele drumului vor avea latimea de 0.75, acestea fiind realizate astfel:

- 27 cm piatra sparta compactata
- 5 cm beton asfaltic cu criblura BA 16 conform AND605/2014
- panta transversala pe acostamente va fi de 4.00%.

Solutii de modernizare a structurii existente

Se propune modernizarea drumului judetean prin adoptarea unui sistem rutier de tip elastic avand in componenta straturi de asfalt, piatra sparta si pietruirea existenta.

- 5 cm beton asfaltic cu criblura BA 16
- 7 cm binder de criblura BAD 20
- 20 cm strat de piatra sparta
- 10 cm pietruire existenta cu balast
- 20 cm din balast existent.

Pe portiunile de traseu al DJ652 A , km 0+000 – km 0+675 si km 3+000-km 4+930 se va proceda dupa cum urmeaza:

- se vor indeparta straturile asfaltice existente 10-15 cm,
- se va scarifica pietruirea existenta si compacta,
- se va prevedea stratul de piatra sparta 20cm
- se vor aterne straturile asfaltice

Pe zona unde avem casete pentru lagirea partii carosabile, conform profile transversale tip, cedari de fundatie si sistem rutier nou pe zona cuprinsa intre **km 0+675 – km 3+000 si km 4+930 – km 6+200** se va aplica urmatorul sistem rutier:

- 5 cm beton asfaltic cu criblura BA 16
- 7 cm binder de criblura BAD 20
- 20 cm piatra sparta
- 30 cm fundatie din balast

Structurile rutiere descrise se vor prevedea pe partea carosabila de 6,00 m si pe benzile de incadrare 2x0,25m.

Pe **acostamente** 2x0,75m structura rutiera va fi:

- 5 cm beton asfaltic cu criblura BA 16
- 27 cm piatra sparta:
- 30 cm fundatie de balast

Total acostamente: 6336 ml

Scurgerea apelor si sisteme de drenaj

Scurgerea apelor se va realiza prin mai multe tipuri de sectiuni de scurgere a apelor:

- Rigola carosabila : 6104 ml
- Santuri trapezoidale din pamant: 2549 ml
- Santuri triunghiulare din pamant: 3787 ml

In localitati s-a mentinut amplasamentul santurilor existente acolo unde ele exista si s-au prevazut santuri noi pereate.

Scurgerea apelor în bune condiții are un rol important în prevenirea degradărilor în structura rutieră. În acest sens s-a prevazut:

- reprofilarea șanțurilor existente din pamant;
- prevederea pe anumite zone de rigole carosabile la traversarea localităților acolo unde distanța între -
- gardurile proprietăților este mică;
- crearea de șanțuri noi acolo unde acestea lipsesc;
- prevederea de podețe noi transversale drumului acolo unde este cazul ;
- prevederea de podețe la intrările în curți și la drumurile laterale.

Podete proiectate

In urma analizei privind starea tehnica actuala a podetelor transversale s-a constat lipsa acestora. Podetele noi vor fi podete de tip tubular F 1000, dupa cum urmeaza:

- 2 podete noi
- 6 podete existente: se vor înălța timpanele, se va decolmata, se va amenaja albia in amonte si aval.

Accesele rutiere si pietonale la intrare in proprietati vor avea latimea de 4,00 m (1,00m pietonali si 3,00m rutier) și o lungime medie de 1,00 m.

Podetele vor fi casetate de 0.80m.

Pe tronsonul studiat se vor realiza un total de 206 de accese proprietati. Pentru 147 accese sunt necesare a se realiza podete casetate peste santurile proiectate pentru a facilita accesul.

Trecere la nivel CF

Trecerea la nivel de la km 240+760 al liniei CF 901 Craiova – Calafat se afla intr-o stare tehnica deficitara, cu defecte de natura a afecta siguranta circulatiei feroviare si rutiere.

Modernizarea trecerii la nivel presupune indepartarea din cale a dalelor de beton existente si realizarea unui nou pasaj la nivel, in acelasi amplasament, utilizand dale elastice.

Vor fi efectuate urmatoarele lucrari:

- Se desfac prinderile si se scoate sina tip 65
- Se scot traversele T17 pe o lungime de 15.00m;
- Se scoate restul de piatra trecandu-se prin furca si se transporta in depozit;
- Se continua saparea pana la cota de fundare;
- Se niveleaza si se compacteaza platforma cu maiul sau cu placa vibratoare;

- Se aterne stratul de balast pe care va fi asternuta piatra sparta si se compacteaza;
- Se realizeaza prisma caii pana la cota talpii inferioare a traverselor
- Se pozeaza traversele noi;
- Se monteaza sina noua tip 65
- Se arunca piatra sparta
- Se manevreaza traversele la diagrama
- Se completeaza cu piatra sparta si se executa burajele;
- Se monteaza dalele elastice
- Lucrarile vor fi realizate alternativ, pe jumatate de pasaj.

Siguranta circulatiei

Trotuare in localitati

Odata cu modernizarea drumului au fost prevazute trotuare pentru circulatia pietonala in intravilanul localitatilor. S-au prevazut trotuare noi cu latimea de 1.50m, amplasate la marginea amprizei drumului modernizat de o parte si de alta a drumului, cat si adiacent limitelor de proprietate, incadrate de borduri din beton prefabricate 10x15x50 cm.

Structura rutiera aplicata pe trotuare are urmatoarea alcatuire:

- 4cm imbracaminte asfaltica tip BA8
- 10cm strat de baza din beton de ciment C16/20
- 10cm strat de fundatie din balast

Total: 4190 m

Treceri de pietoni

Pentru siguranta traficului rutier si a traficului pietonal in zona institutiilor publice si obiectivelor principale din localitatile traversate de drumul judetean au fost prevazute **7 treceri de pietoni** dotate cu sisteme moderne de semnalizare:

- Marcaj orizontal trecere de pietoni cu vopsea reflectorizanta cu microbule
- Presemnalizare trecere de pietoni cu marcaj transversal rezonator
- Limitatoare de viteza amplasate in carosabil inaintea trecerilor de pietoni din cauciuc elastomeric sau cauciuc termoplastic de culoare negru si galben, fixate in imbracamintea asfaltica cu dibluri
- Sistem inteligent de semnalizare alcatuit din:
- Sistem detectie pietoni non stop si semnale acustice de prezenta a trecerii de pietoni pentru persoanele nevăzătoare
- Acumulatori pe celula fotovoltaica
- Lampi pentru indicarea prezentei pietonilor pe trecere cu functie non stop
- Corp de iluminat trecerea de pietoni cu LED 30W
- Doua module aditionale ce accentueaza existenta trecerii de pietoni
- Set de indicatoare de forma patrata, montat pe stalp in consola H=6,5m, L=3,6m
- Indicatoare tip radar alimentate cu energie solara pentru avertizare soferi cu privire la viteza de rulare in timp real

Amenajarea statiilor de autobuz

Statiile de autobuz proiectate vor fi amenajate cu aceeasi structura rutiera ca si cea folosita pentru modernizarea structurii rutiere existente a drumului. Vor fi prevazute cu refugiu cu lungimea de 35m si latimea de 3.5m

Statiile de autobuz (8 buc) vor fi prevazute cu refugiu avand lungimea de 15.00m, latimea de 3.00m si vor avea 2 pene de racordare a cate 10.00 m fiecare.

Amenajarea parcarilor de scurta durata

Se vor amenaja parcarile de scurta durata existente cu acelasi sistem rutier ca al drumului modernizat in urmatoarele locatii: km 5+465 – stanga

Semnalizare verticala si marcaj rutier

Pentru asigurare fluentei și siguranței circulației pe timpul execuției se vor realiza marcaje cu caracter provizoriu și semnalizarea cu indicatoare speciale și piloți de dirijare a circulației, în special pe sectoarele de intersecție cu drumurile clasificate existente.

- Semnalizare pe timpul execuției
- Semnalizarea definitiva (pe perioada de exploatare)

Aceasta va fi compusa din :

- marcaje orizontale :
- axul drumului – cu linie continua in toate zonele unde depasirea este interzisa (curbe periculoase, zone fara vizibilitate, intersecții)
- axul drumului – cu linie intrerupta in toate zonele unde depasirea este permisa
- ambele margini ale partii carosabile.
- panouri indicatoare pentru
- curbe
- curbe periculoase
- limitare de viteza
- prioritate de circulatie
- directii

Este necesara in mod obligatoriu re-kilometrarea traseului prin dispunerea de borne kilometrice si hectometrice noi. Se constata ca bornele existente nu corespund ca pozitie kilometrica, acestea fiind prevazute a se reamplasa pe pozitiile kilometrice corecte proiectate si verificate in teren.

Marcajele vor fi reflectorizante sau insotite de dispozitive reflectorizante care trebuie sa-si respecte proprietatile de reflexie si pe timp de ceata sau ploaie.

Amenajarea intersecțiilor si drumurilor laterale

Intersecții cu drumuri clasificate

Amenajarea intersecțiilor cu drumurile clasificate se va realiza in amplasamentul existent al intersecțiilor, lucrarile prevazute prin proiect fiind alcatuite din:

- lucrari la partea carosabila:
- refacerea marcajului orizontal si a semnalizarii verticale conform prevederilor normelor in vigoare

Intersecții cu drumuri neclasificate

Drumurile laterale neclasificate vor fi amenajate dupa cum urmeaza:

- Drumuri laterale cu carosabil existent din imbracaminti asfaltice
- Prin proiect se prevede amenajarea unui numar de **35 drumuri laterale**.

Analiza comparativă privind încadrarea în standardul de cost

A rezultat următoarea analiză comparativă pentru partea carosabila si santuri (luând în considerare lucrările incluse în standardul de cost):

S-a luat in considerare un curs euro echivalent in valoare de 4,5729 lei/euro din 10.10.2017.

Tip lucrare	Valoare proiect (lei/km)		Valoare standard de cost (SCOST – 07/MDRT) (lei/km)	
	Lei (fara TVA)	Euro (fara TVA)	Lei (fara TVA)	Euro (fara TVA)
	1.327.626,10	290.324,76	1.397.894,00	332.832,00

Principalii indicatori tehnico – economici:

Valoarea totală (fără TVA): 19.334,54 mii lei / 4.228,07 mii euro
din care, C+M: 17.051,62 mii lei / 3.728,84 mii euro

Valoarea totală (inclusiv TVA): 23.008,11 mii lei / 5.031,40 mii euro
din care, C+M: 20.291,43 mii lei / 4.437,32 mii euro

Durata de realizare a investiției: 12 luni

Esalonarea investiției (fara TVA)
- anul I- Total 23.008,11 mii lei / 5.031,40 mii euro
C+M 20.291,43 mii lei / 4.437,32 mii euro

Capacități tehnice:

Lungime drum	6,200 km
Șanțuri	6,336 km
Podete noi	8 buc
Rigole carosabile	6,104 km
Santuri trapezoidale	2,549 km
Santuri triunghiulare	3,787 km
Siguranța circulației	6,200 km
Zone refugiu transport în comun	8 buc
Drumuri laterale	35 buc
Podete drumuri laterale	30 buc
Accese proprietăți	206 buc
Podete acces proprietati	147 buc
Trotuar	4,150 km
Treceri pietoni moderne si radar avertizare soferi	7 buc
Parcari	90 mp
Trecere la nivel km km 37+428	1 buc

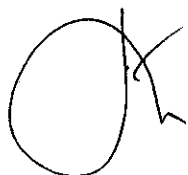
În conformitate cu prevederile art. 44, alin (1) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, documentațiile tehnico-economice ale obiectivelor de investiții noi a căror finanțare se asigură integral sau în completare din bugetul local, se aprobă de autoritatea deliberativă, respectiv Consiliul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

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

Anexăm alăturat proiectul de hotărâre.

DIRECTOR EXECUTIV,

AURELIA DĂRAC



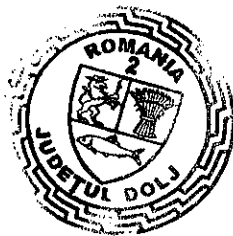
ȘEF SERVICIU TEHNIC,

ELEONORA BRAICA



**Întocmit,
SIMONA FLOREA**





Cuprinzând principalii indicatori tehnico-economici pentru obiectivul de investiții:

„ Modernizare DJ 652A, DN6 Carcea - DN65, km 0+000 – km 6+300”

Valoarea totală (fără TVA): 19.334,54 mii lei / 4.228,07 mii euro
din care, C+M: 17.051,62 mii lei / 3.728,84 mii euro

Valoarea totală (inclusiv TVA): 23.008,11 mii lei / 5.031,40 mii euro
din care, C+M: 20.291,43 mii lei / 4.437,32 mii euro

Durata de realizare a investiției: 12 luni

Esalonarea investiției (inclusiv TVA)
- anul I- Total: 23.008,11 mii lei / 5.031,40 mii euro
C+M: 20.291,43 mii lei / 4.437,32 mii euro

Capacități tehnice:

Lungime drum	6,200 km
Șanțuri	6,336 km
Podete noi	8 buc
Rigole carosabile	6,104 km
Santuri trapezoidale	2,549 km
Santuri triunghiulare	3,787 km
Siguranța circulației	6,200 km
Zone refugiu transport în comun	8 buc
Drumuri laterale	35 buc
Podete drumuri laterale	30 buc
Accese proprietăți	206 buc
Podete acces proprietati	147 buc
Trotuar	4,150 km
Treceri pietoni moderne si radar avertizare soferi	7 buc
Parcari	90 mp
Trecere la nivel km km 37+428	1 buc