



ROMÂNIA
JUDEȚUL VÂLCEA
PRIMĂRIA ORAȘULUI BĂILE GOVORA

Băile Govora, str. Tudor Vladimirescu, nr. 95,
245200, județul Vâlcea, ROMÂNIA
☎ 004 0250 770 460; ☎ 004 0250 770 800
C.U.I. 2541827

www.primaria-baile-govora.ro, primaria@primaria-baile-govora.ro



• BĂILE GOVORA - STAȚIUNE BALNEOCLIMATERICĂ DE INTERES NAȚIONAL •

Nr. 4202 / 20.04.2018

HOTĂRÂREA Nr.

PROIECT

PRIVIND : Aprobarea notei conceptuale pentru obiectivul „Refacere pod peste pâraul Govora”

Consiliul Local al orașului Băile Govora, județul Vâlcea, întrunit în ședința ordinară din data de 27.04.2018, la care participă un număr de consilieri, din totalul de 11 consilieri în funcție și un delegat sătesc;

Văzând că prin Hotărârea Consiliului Local nr. 24/2016 a fost ales ca președinte de ședință domnul

Luând în dezbateră expunerea de motive a primarului înregistrată sub nr. și întocmită în baza referatului serviciului Urbanism și Amenajarea Teritoriului înregistrat sub nr. .04.2018, prin care se propune : aprobarea notei conceptuale pentru obiectivul „Refacere pod peste pâraul Govora”;

Având în vedere raportul comisiilor de specialitate din cadrul Consiliului Local înregistrate sub nr. .04.2018, prin care acestea dau aviz favorabil proiectului de hotărâre;

Fiind îndeplinite și procedurile prevăzute de art. 7 din Legea 52/2003, cu modificările și completările ulterioare, privind transparența decizională;

Luând în considerare faptul că s-au respectat prevederile Legii nr 24/2000, cu modificările și completările ulterioare, privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative;

În conformitate cu prevederile alin. 1, alin. 2, lit. d, alin. 6 , lit. a, punctul 17 și alin. 9, ale art. 36 din Legea 215/2001, cu modificările și completările ulterioare, privin administrația publică locală, dar și cu prevederile Legii nr. 10/1995, cu modificările și completările ulterioare și Legii nr. 50/1991, cu modificările și completările ulterioare, privind calitatea în construcții, respectiv autorizarea executării construcțiilor;

În temeiul prevederilor art. 45 din Legea nr. 215/2001, cu modificările și completările ulterioare, privind administrația publică locală, cu un număr de voturi pentru adopta următoarea :

HOTĂRÂRE

Art. 1. Se aprobă nota conceptuală privind obiectivul „Refacere pod peste pârâul Govora”.

Art. 2. Primarul orașului va duce la îndeplinire prezenta prin intermediul serviciului Urbanism și Amenajarea Teritoriului, iar secretarul orașului va comunica hotărârea persoanelor interesate, în termenele legale, afișând-o în vederea aducerii la cunoștință publică prin compartimentul Secretariat : Instituției Prefectului Județului Vâlcea, primarului și serviciului Urbanism și Amenajarea Teritoriului.

Initiator : Primar
Mateescu Mihai



Avizat pentru legalitate : Secretar oras
Jr. Gugu Cristinel



Băile Govora, str. Tudor Vladimirescu, nr. 75-77,
245200, județul Vâlcea, ROMÂNIA
☎ 004 0250 770 460; ☎ 004 0250 770 800
C.U.I. 2541827

www.primaria-baile-govora.ro, primaria@primaria-baile-govora.ro



• BĂILE GOVORA - STATIUNE BALNEOCLIMATERICĂ DE INTERES NAȚIONAL •

Nr. 4201, din 20.04.2018

Expunere de motive

Pentru aprobare nota conceptuală la obiectivul „REFACERE POD PESTE PARAUŁ GOVORA” din orașul Baile Govora, jud. VALCEA.

Prin raportul de specialitate întocmit de către arhitectul orașului Baile Govora, în vederea aprobării notei conceptuale pentru obiectivul de mai sus.

Ținând cont de faptul că prin prezentul proiect se propune realizarea unui pod nou peste paraul Govora în localitatea Gatejesti, Județul Valcea, care va asigura legătura rutieră între localitatea Gatejesti și drumul național DN 67.

Luând în considerare faptul că :

În prezent podul provizoriu existent are un număr de 4 deschideri având dimensiunile de 9.60m fiecare și o lungime totală 38.40m. Podul este amplasat în aliniament și normal pe cursul de apă.

Infrastructurile sunt atipice, pilele fiind realizate din tuburi prefabricate tip PREMO cu diametru de 1500 mm, fundate pe chesoane din beton armat. Rîglele pilelor sunt realizate din elemente prefabricate de podet tip D4 și beton armat monolit.

Culeile sunt masive, realizate din beton și beton armat, fundate direct.

Suprastructura este realizată din două tabliere metalice juxtapuse ce asigură o parte carosabilă de 3.20m și o lățime totală de 3.96m.

Calea pe pod este realizată dintr-un covor asfaltic.

Podul nu are trotuare.

Podul are prevăzut un parapet de siguranță improvizat.

Racordarea cu terasamentele se realizează prin aripi din beton.

Podul nu are scări și căsuiri.

Principalele caracteristici geometrice ale rampelor podurilor înainte de începerea lucrărilor de modernizare ale podului sunt:

Structura rutieră este asfaltată

Lățime carosabil de 3.00 și 4.00m.

Curbe cu raze foarte mici.

Declivități în profil longitudinal de peste 6%

Din punct de vedere al scurgerii apelor, aceasta este asigurată prin intermediul santurilor existente.

Având în vedere faptul că obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției sunt :

Podul este amplasat în localitatea Gatejesti, componenta a orașului Baile Govora, pe strada Capsunilor care face legătura între drumul național DN 67 și localitatea Gatejesti.

La aproximativ 350.00 m de la DN 67, strada Capsunilor traversează paraul Govora printr-un pod cu 3 (trei) deschideri de 14.00m fiecare și o lungime totală de 46.80m și lățimea de 6.20m, asigurându-se astfel un gabarit al părții carosabile de 5.00m fără trotuare.

Podul a fost proiectat pentru un convoi de calcul A30.

Schema statică a podului este alcătuită din grinzi simplu rezemate continuizate prin placă, pe 3 deschideri (14.00m+14.00m+14.00m) în soluție grinzi prefabricate în conlucrare cu o placă de suprabetonare.

Debitul cu asigurarea de 2% la care s-a calculat debuseul podului are valoarea: $Q2\%=139.0m^3/s$.

Calculul podului s-a făcut conform Normativului Departamental privind proiectarea hidraulică a podurilor și podetelor - indicativ PD 95-2002 (2014), prin trei profile: amonte, aval și pod.

Suprastructura

Suprastructura, în secțiune transversală, este alcătuită din 5 grinzi prefabricate, monobloc, precomprimate cu armatură aderentă preîntinsă, având lungimea de 14.00m și înălțimea de 0.72m.

Peste grinzi se va executa o placă de suprabetonare din beton armat C 30/37 ce va asigura o parte carosabilă de 5.00m, fără trotuare și două lise. În plan podul se află în aliniament și normal față de cursul apei, profilul transversal al căii pe pod având pantă în acoperis de 2.0%.

Carosabilul va fi încadrat cu borduri.

Pe pod se vor prevedea parapeti direcționali pe siguranță de tip H4b protejați prin zincare.

Aparatele de reazem sunt dimensionate în conformitate cu încărcările corespunzătoare suprastructurii, convoaielor de calcul, și acțiunilor excepționale (seism) și vor fi realizate din neopren armat.

Se vor prevedea rosturi de dilatație pe cele două culei.

Evacuarea apelor pluviale se face prin adoptarea pe cale a unui profil transversal în acoperis, cu pantă de 2.0% spre bordura. Apele pluviale vor fi dirijate prin pantă longitudinală de 1.0% către dispozitive de captare și preluare a apelor pluviale (casiuri, santuri, etc.). Pe rampe vor fi montate casiuri, care vor prelua apele meteorice de pe carosabil până la baza rambleului unde sunt prevăzute santuri betonate și mai departe spre decantoare și baze.

Sistemul rutier pe partea carosabilă este alcătuit dintr-un strat de uzură de 4cm MAS16, un strat suport de 4cm BAP16, 3cm protecție hidroizolație BA8 și hidroizolație 1cm.

Infrastructura

Infrastructura podului este alcătuită din două culei și două pile. Culeile sunt de tip perete realizate din beton armat C25/30 cu ziduri întoarse, sunt fundate indirect pe piloni forati cu diametru 1.08m, solidarizati prin intermediul unui radier din beton armat.

Cele două pile cu rigle, elevații și radiere de beton armat C25/30, fundate indirect pe coloane forate de diametru 1.08m. Soluția de fundare indirectă s-a stabilit pe baza forajelor executate în amplasament și descrise în amănunt în studiul geotehnic.

Elevațiile pilonilor sunt de tip lamelar cu secțiune constantă pe întreaga înălțime. Pe banchetele cuzinetelor infrastructurilor vor fi dispuse dispozitive antiseismice.

Racordarea cu terasamentele

Racordarea podului cu terasamentele se realizează cu aripi din beton monolit, fundate direct.

Lucrări de amenajare a albiei în zona podului

În albie sunt prevazute lucrări de curățare și calibrare precum și executarea unui prag antierozional la circa 25,00 m aval de pod, în fața unui prag existent parțial degradat.

Pragul deversor va fi executat din beton monolit C 25/30, fundat în stratul de argilă marnoasă nisipoasă. În fața deversorului nou, s-a prevăzut un bazin de disipare de 5,00m lungime pe toată lățimea albiei realizată din saltele de gabioane 5,00m x 0,50m x 5,00m placate cu beton C 25/30, iar în continuare o risberma din blocuri de beton (100 – 200 kg / buc.) rezultate din demolarea podului vechi, pe o lungime de 7,00m. Deversorul nou va fi încastrat în maluri 2,00 m, zonele de încastrare urmând a fi protejate cu blocuri de beton (100 – 200 kg / buc.) rezultate din demolarea podului vechi. Malurile vor fi amenajate prin taluzare 2:3 în amonte și aval pe 50,00m.

Rampe de acces

Rampele de acces au o lungime totală de 103,20m și au o declivitate de 1,0%. Sistemul rutier pe rampe este alcătuit dintr-un strat de uzură din beton asfaltic de 4cm BA16, un strat suport de beton asfaltic deschis de 6cm BAD20, 25cm piatră spartă, 30cm balast și umplutura corp rampa din pământ corespunzător.

Se vor monta parapeti direcționali de tip greu pe rampe. Pentru preluarea apelor de pe rampe se vor prevedea santuri betonate și rigole carosabile realizate din beton monolit clasă C 30/37. Drumul existent se va racorda la noile caracteristici ale podului (lățime și linie roșie) pe o lățime de 10,00m.

Pe timpul execuției circulația rutieră se va desfășura pe o variantă provizorie de circulație amplasată în aval de noul pod. Podul provizoriu va avea o deschidere de 9,60m și asigură circulația pe un singur fir. Suprastructura podului provizoriu va fi realizată din tablierul unei deschideri a podului actual din amplasament. Suprastructura reazema pe palei metalice alcătuite din tevi batute încastrate în stratul de marnă argiloasă nisipoasă. Paleile vor fi rigidizate transversal cu profile metalice.

Podul provizoriu va asigura un debit cu asigurare de 5%, $Q_{5\%}=95,8\text{m}^3/\text{s}$. În conformitate cu prevederile art. 44 alin (1) a Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, actualizată; documentațiile tehnico economice ale obiectivelor noi de investiții, a caror finanțare se asigură integral sau în completare din bugetele locale, precum și a celor finanțate din împrumuturi interne și externe, contractate direct sau garantate de autoritățile administrației publice locale, se aproba de către autoritățile deliberative;

În temeiul art. 36 alin (2) lit c și (4) lit d și art. 45 alin (3) din Legea 215/2001 privind administrația publică locală, republicată și actualizată, dar și ca întocmirea acestui proiect este compatibilă cu reglementările de mediu naționale, precum și cu legislația europeană în domeniul mediului, folosind standarde și proceduri similare cu acelea stipulate în legislația europeană în evaluarea impactului la mediu, conform Directivei Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (85/337/CEE), amendată prin Directiva 97/11/CE a Consiliului din 3 martie 1997, Directiva 2003/35/CE a PARLAMENTULUI EUROPEAN și a CONSILIULUI DIN 26 MAI 2003 și Directiva 2009/31/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN, propun ca prin hotărârea consiliului local să se aprobe nota conceptuală la obiectivul de mai sus.

Hotărârea este necesară și oportună în contextul dat.

Primar,
Mateescu Mihai





Băile Govora, str. Tudor Vladimirescu, nr. 75-77,
245200, județul Vâlcea, ROMÂNIA
☎ 004 0250 770 460; ☎ 004 0250 770 800
C.U.I. 2541827

www.primaria-baile-govora.ro, primaria@primaria-baile-govora.ro



• BĂILE GOVORA - STAȚIUNE BALNEOCLIMATERICĂ DE INTERES NAȚIONAL •

Nr. 4200 din 20.04.2018

Cob. Neorău
[Signature]

REFERAT

Pentru aprobare nota conceptuală la obiectivul „REFACERE POD PESTE PARAUŁ GOVORA” din orașul Baile Govora, jud. VALCEA.

Prezentul raport de specialitate s-a întocmit de către arhitectul orașului Baile Govora, în vederea aprobării notei conceptuale pentru obiectivul de mai sus.

Ținând cont de faptul că prin prezentul proiect se propune realizarea unui pod nou peste paraul Govora în localitatea Gatejesti, Județul Valcea, care va asigura legătura rutieră între localitatea Gatejesti și drumul național DN 67.

Luând în considerare faptul că :

În prezent podul provizoriu existent are un număr de 4 deschideri având dimensiunile de 9.60m fiecare și o lungime totală 38.40m. Podul este amplasat în aliniament și normal pe cursul de apă.

Infrastructurile sunt atipice, pilele fiind realizate din tuburi prefabricate tip PREMO cu diametru de 1500 mm, fundate pe chesoane din beton armat. Rîglele pilelor sunt realizate din elemente prefabricate de podet tip D4 și beton armat monolit.

Culeile sunt masive, realizate din beton și beton armat, fundate direct.

Suprastructura este realizată din două tabliere metalice juxtapuse ce asigură o parte carosabilă de 3.20m și o lățime totală de 3.96m.

Calea pe pod este realizată dintr-un covor asfaltic.

Podul nu are trotuare.

Podul are prevăzut un parapet de siguranță improvizat.

Racordarea cu terasamentele se realizează prin aripi din beton.

Podul nu are scări și cașuri.

Principalele caracteristici geometrice ale rampelor podurilor înainte de începerea lucrărilor de modernizare ale podului sunt:

Structura rutieră este asfaltată

Lățime carosabil de 3.00 și 4.00m.

Curbe cu raze foarte mici.

Declivități în profil longitudinal de peste 6%

Din punct de vedere al scurgerii apelor, aceasta este asigurată prin intermediul santurilor existente.

Având în vedere faptul că obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției sunt :

Podul este amplasat în localitatea Gatejesti, componenta a orașului Baile Govora, pe strada Capsunilor care face legătura între drumul național DN 67 și localitatea Gatejesti.

La aproximativ 350.00 m de la DN 67, strada Capsunilor traversează paraul Govora printr-un pod cu 3 (trei) deschideri de 14,00m fiecare și o lungime totală de 46,80m și lățimea de 6.20m, asigurându-se astfel un gabarit al părții carosabile de 5.00m fără trotuare.

Podul a fost proiectat pentru un convoi de calcul A30.

Schema statică a podului este alcătuită din grinzi simplu rezemate continuizate prin placă, pe 3 deschideri (14.00m+14.00m+14.00m) în soluție grinzi prefabricate în conlucrare cu o placă de suprabetonare.

Debitul cu asigurarea de 2% la care s-a calculat debuseul podului are valoarea: $Q_{2\%}=139.0\text{m}^3/\text{s}$.

Calculul podului s-a făcut conform Normativului Departamental privind proiectarea hidraulică a podurilor și podetelor - indicativ PD 95-2002 (2014), prin trei profile: amonte, aval și pod.

Suprastructura

Suprastructura, în secțiune transversală, este alcătuită din 5 grinzi prefabricate, monobloc, precomprimate cu armatură aderentă preîntinsă, având lungimea de 14.00m și înălțimea de 0.72m.

Peste grinzi se va executa o placă de suprabetonare din beton armat C 30/37 ce va asigura o parte carosabilă de 5.00m, fără trotuare și două lise. În plan podul se află în aliniament și normal față de cursul apei, profilul transversal al căii pe pod având panta în acoperis de 2.0%.

Carosabilul va fi încadrat cu borduri.

Pe pod se vor prevedea parapeti direcționali pe siguranță de tip H4b protejați prin zincare.

Aparatele de reazem sunt dimensionate în conformitate cu încărcările corespunzătoare suprastructurii, convoaielor de calcul, și acțiunilor excepționale (seism) și vor fi realizate din neopren armat.

Se vor prevedea rosturi de dilatație pe cele două culei.

Evacuarea apelor pluviale se face prin adoptarea pe cale a unui profil transversal în acoperis, cu panta de 2.0% spre bordura. Apele pluviale vor fi dirijate prin panta longitudinală de 1.0% către dispozitive de captare și preluare a apelor pluviale (casiuri, santuri, etc.). Pe rampe vor fi montate casiuri, care vor prelua apele meteorice de pe carosabil până la baza rambleului unde sunt prevăzute santuri betonate și mai departe spre decantoare și baze.

Sistemul rutier pe partea carosabilă este alcătuit dintr-un strat de uzură de 4cm MAS16, un strat suport de 4cm BAP16, 3cm protecție hidroizolație BA8 și hidroizolație 1cm.

Infrastructura

Infrastructura podului este alcătuită din două culei și două pile. Culeile sunt de tip perete realizate din beton armat C25/30 cu ziduri întoarse, sunt fundate indirect pe piloti forati cu diametru 1.08m, solidarizati prin intermediul unui radier din beton armat.

Cele două pile cu rigle, elevații și radiere de beton armat C25/30, fundate indirect pe coloane forate de diametru 1.08m. Soluția de fundare indirectă s-a stabilit pe baza forajelor executate în amplasament și descrise în amanunț în studiul geotehnic.

Elevațiile pilelor sunt de tip lamelar cu secțiune constantă pe întreaga înălțime. Pe banchetele cuzinetelor infrastructurilor vor fi dispuse dispozitive antiseismice.

Racordarea cu terasamentele

Racordarea podului cu terasamentele se realizează cu aripi din beton monolit, fundate direct.

Lucrări de amenajare a albiei în zona podului

În albie sunt prevăzute lucrări de curățare și calibrare precum și executarea unui prag antierozional la circa 25,00 m aval de pod, în fața unui prag existent parțial degradat.

Pragul deversor va fi executat din beton monolit C 25/30, fundat în stratul de argilă marnoasă nisipoasă. În fața deversorului nou, s-a prevăzut un bazin de disipare de 5,00m lungime pe toată lățimea albiei realizată din saltele de gabioane 5,00m x 0,50m x 5,00m plătate cu beton C 25/30, iar în continuare o risberma din blocuri de beton (100 – 200 kg / buc.) rezultate din demolarea podului vechi, pe o lungime de 7,00m. Deversorul nou va fi încastrat în maluri 2,00 m, zonele de încastrare urmând a fi protejate cu blocuri de beton (100 – 200 kg / buc.) rezultate din demolarea podului vechi. Malurile vor fi amenajate prin taluzare 2:3 în amonte și aval pe 50,00m.

Rampe de acces

Rampele de acces au o lungime totală de 103,20m și au o declivitate de 1,0%. Sistemul rutier pe rampe este alcătuit dintr-un strat de uzură din beton asfaltic de 4cm BA16, un strat suport de beton asfaltic deschis de 6cm BAD20, 25cm piatră spartă, 30cm balast și umplutura corp rampa din pământ corespunzător.

Se vor monta parapeti direcționali de tip greu pe rampe. Pentru preluarea apelor de pe rampe se vor prevedea santuri betonate și rigole carosabile realizate din beton monolit clasă C 30/37. Drumul existent se va racorda la noile caracteristici ale podului (lățime și linie roșie) pe o lățime de 10,00m.

Pe timpul execuției circulația rutieră se va desfășura pe o variantă provizorie de circulație amplasată în aval de noul pod. Podul provizoriu va avea o deschidere de 9,60m și asigură circulația pe un singur fir. Suprastructura podului provizoriu va fi realizată din tablierul unei deschideri a podului actual din amplasament. Suprastructura reazema pe palei metalice alcătuite din tevi batute încastrate în stratul de marnă argiloasă nisipoasă. Paleile vor fi rigidizate transversal cu profile metalice.

Podul provizoriu va asigura un debit cu asigurare de 5%, $Q_{5\%}=95,8\text{m}^3/\text{s}$. În conformitate cu prevederile art. 44 alin (1) a Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, actualizată; documentațiile tehnico economice ale obiectivelor noi de investiții, a căror finanțare se asigură integral sau în completare din bugetele locale, precum și a celor finanțate din împrumuturi interne și externe, contractate direct sau garantate de autoritățile administrației publice locale, se aprobă de către autoritățile deliberative;

În temeiul art. 36 alin (2) lit c și (4) lit d și art. 45 alin (3) din Legea 215/2001 privind administrația publică locală, republicată și actualizată, dar și ca întocmirea acestui proiect este compatibilă cu reglementările de mediu naționale, precum și cu legislația europeană în domeniul mediului, folosind standarde și proceduri similare cu acelea stipulate în legislația europeană în evaluarea impactului la mediu, conform Directivei Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (85/337/CEE), amendată prin Directiva 97/11/CE a Consiliului din 3 martie 1997, Directiva 2003/35/CE a PARLAMENTULUI EUROPEAN și a CONSILIULUI DIN 26 MAI 2003 și Directiva 2009/31/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN, propun ca prin hotărârea consiliului local să se aprobe nota conceptuală la obiectivul de mai sus.

ARHITECT SEF,
Ing. TERPU COSMIN

