

BRITANIE + M.F. 14



ROMÂNIA
JUDEȚUL VÂLCEA
**CONSILIUL LOCAL AL 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 ★

HOTĂRÂREA Nr.18.

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 11 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 Petrescu Eriță Gheorghe ;

Luând în dezbatere expunerea de motive a primarului înregistrată sub nr. 4201/20.04.2018 și întocmită în baza referatului serviciului Urbanism și Amenajarea Teritoriului înregistrat sub nr.4200/20.04.2018, 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 , prin care acestea dau aviz favorabil proiectului de hotărâre;

Ținând cont de raportul de legalitate întocmit de către secretarul orașului prin care se dă aviz negativ 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 art. 1, alin. 2, lit. a și art. 3 din HG nr. 907/2016, privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, coroborat cu art. 36, alin. 4, lit. d și art. 126 din Legea 215/2001, cu modificările și completările ulterioare, privind administrația publică locală;

În temeiul prevederilor art. 45 din Legea nr. 215/2001, cu modificările și completările ulterioare, privind administrația publică locală, cu un număr de 8 voturi pentru adopta următoarea :

HOTĂRÂRE

Art. 1. Se aprobă nota conceptuală privind obiectivul de investiții „Refacere pod peste pâraul Govora”, conform anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Primarul orașului va duce la îndeplinire prezenta prin intermediul serviciului Urbanism și Amenajarea Teritoriului, iar secretarul orașului va comunica hotărârea, în termen legal, Instituției Prefectului Județului Vâlcea, în vederea obținerii vizei de legalitate, primarului, serviciului Urbanism și Amenajarea Teritoriului, și se va afișa, prin intermediul compartimentului Secretariat, în vederea aducerii la cunoștință publică pe site-ul primăriei.

Președinte de ședință
Petrescu Eriță Gheorghe



contrasemnează : secretar oraș
jr. Gugu Cristinel



27.04.2018.



ROMÂNIA
JUDEȚUL VÂLCEA
PRIMĂRIA ORAȘULUI BĂILE GOVORA



Băile Govora, str. Tudor Vladimirescu, nr. 95,
245200, județul Vâlcea, ROMÂNIA
☎ 004 0250 770460; ✉ 004 0250 770800
C.U.I. 2541827

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



★ REDESCOPERĂ BĂILE GOVORA - OAZA TA DE LINIȘTE ȘI SĂNĂTATE! ★

Anexa nr. 1 la H.C.L. nr. 18/27.04.2018

NOTĂ CONCEPTUALĂ

1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus

1.1. Denumirea obiectivului de investiții:

"REFACERE POD PESTE PÂRÂUL GOVORA, LOCALITATEA GĂTEJEȘTI -BĂILE GOVORA, JUD. VÂLCEA"

1.2. Ordonator principal de credite/investitor:

Ordonator principale de credite: Primar Mateescu Mihai

Investitor: UAT Orașul Băile Govora, județul Vâlcea

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar): nu este cazul.

1.4. Beneficiarul investiției: UAT Orașul Băile Govora, județul Vâlcea.

2. Necesitatea și oportunitatea obiectivului de investiții propus

2.1. Scurtă prezentare privind:

a) deficiențe ale situației actuale:

Prin prezentul proiect se propune realizarea unui pod nou peste paraul Govora în localitatea Gatejști, Județul Vâlcea, care va asigura legătura rutieră între localitatea Gatejști și drumul național DN 67.

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 căsuțe.

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

Structura rutiera este asfaltata
Latime carosabil de 3.00 si 4.00m.
Curbecu raze foarte mici.

Declivitati in profil longitudinal de peste 6%

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

b) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții:

Scăderea cheltuielilor, crearea unui climat corespunzător pentru desfășurarea activității, situație care va duce, în final, la creșterea gradului de satisfacție al locuitorilor orașului Băile Govora.

Reabilitarea prin executarea unui pod nou ar facilita accesul locuitorilor la principalele obiective social-administrative cum ar fi: primaria, scoala, biblioteca, asezamantul cultural, cimitirul, magazine etc, ar duce la economisirea timpului si a carburantilor, reducerea costurilor de operare a autovehiculelor.

Prin implementarea proiectului se va asigura respectarea OG 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare, precum si a Normelor tehnice privind proiectarea, construirea, reabilitarea, modernizarea, intretinerea, repararea, administrarea si exploatarea drumurilor publice, aprobate prin Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 45/1998.

c) impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții:

În acest caz, costurile de intretinere vor crește în continuare, iar pe termen scurt mediu autoritatea locala va trebui sa faca un efort considerabil pentru reabilitarea infrastructurii prin alocari bugetare care vor afecta alte proiecte de investitii sau chiar structura bugetului local.

2.2. Prezentarea, după caz, a obiectivelor de investiții cu aceleași funcțiuni sau funcțiuni similare cu obiectivul de investiții propus, existente în zonă, în vederea justificării necesității realizării obiectivului de investiții propus:

În anul 2006 a fost depus la Cancelaria Guvernului României, Biroul O.G. 7/2006, proiectul "Modernizare poduri și podețe în zona perirubană a orașului Băile Govora și localitatea componentă Gâtejești, județul Vâlcea", a cărei valoare totală a fost de 2.230.000 lei.

Prin proiect au fost realizate următoarele obiective:

POD DIN BETON ARMAT L = 10.00 x 4.10 m peste pâraul Hința, Băile Govora - Str. Dragalina

POD DIN BETON ARMAT L = 14.00 x 7.50 m peste pâraul Hința, Băile Govora - Str. Pieței

POD DIN BETON ARMAT L = 14.00 x 7.50 m peste pâraul Hința, Băile Govora - La Ștrand

PODEȚ DALAT BETON ARMAT L = 5.00 x 7.50 m peste pâraul Mâlos, Băile Govora - La Islaz

POD BETON ARMAT L = 10.00 x 7.50m peste pâraul Hința, Băile Govora -Str. Islazului

PODEȚ TUBULAR 2Φ1000 - Valea Seaca - Băile Govora - Sat Gâtejești localitate componentă

PODEȚ DALAT BETON ARMAT L = 5.00 x 7.50 m, Str. Căpșunilor - Băile Govora - Sat Gâtejești - localitate componentă.

Lucrările au fost finalizate în anul 2009.

2.3. Existența, după caz, a unei strategii, a unui master plan ori a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții propus:

Îmbunătățirea și modernizarea infrastructurii de drumuri rutiere constituie o prioritate a administrației publice locale, sens în care s-a procedat, în anul 2015, la elaborarea documentului strategic "Strategia de Dezvoltare Locală a orașului Băile Govora pentru perioada 2014-2020", adoptat prin HCL nr. 23/27.03.2015.

2.4. Existența, după caz, a unor acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții:

Acest proiect este compatibil 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.

2.5. Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției:

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 armatura 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 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 radier 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 amanunt în studiul geotehnic.

Elevațiile pilelor sunt de tip lamelar cu secțiune constantă pe întreaga înălțime.

Pe banchetele cuzinetelor infrastructurilor vor fi dispuse dispozitive antisismice.

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 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 rampă 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 clasa C 30/37. Drumul existent se va racorda la noile caracteristici ale podului (latime si linie rosie) pe o latime de 10.00m.

Pe timpul executiei circulatia rutiera se va desfasura pe o varianta provizorie de circulatie amplasata in aval de noul pod. Podul provizoriu va avea o deschidere de 9.60m si asigura circulatia pe un singur fir. Suprastructura podului provizoriu va fi realizata din tablierul unei deschideri a podului actual din amplasament. Supastuctura reazema pe palei metalice alcatuite din tevi batute incastrate in stratul de marna argiloasa nisipoasa. Paleile vor fi rigidizate transversal cu profile metalice.

Podul provizoriu va asigura un debit cu asigurare de 5%, $Q_{5\%}=95.8m^3/s$.

În amplasamentul podului exista instalatii de alimentare cu energie electrica si alimentare cu apa. Reteaua de alimentare cu apa este afectata de lucrarile prevazute la pod și care trebuie protejata sau mutata din amplasamentul ei actual.

3. Estimarea suportabilității investiției publice

3.1. Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții, luându-se în considerare, după caz:

- costurile unor investiții similare realizate;
- standarde de cost pentru investiții similare.

Cheltuielile necesare realizării obiectivului de investiții sunt estimate la 2.625.817 lei cu TVA, din care buget de stat 1.200.000 lei cu TVA si buget local 1.425.817 lei cu TVA, la estimarea acestora ținându-se cont de costurile unor investiții similare realizate (mentionate la pct. 2.2), precum si de standarde de cost pentru investitii similare, prevazute in HG. nr. 363/2010.

3.2. Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea, pe faze, a documentației tehnico-economice aferente obiectivului de investiție, precum și pentru elaborarea altor studii de specialitate în funcție de specificul obiectivului de investiții, inclusiv cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege:

Estimăm valoarea cheltuielilor pentru proiectare si asistenta tehnica ca fiind de 108.814 lei cu TVA, dupa cum urmeaza :

- Studii de teren - 24.520 lei
- Cheltuieli pentru obținerea avizelor (incluse în costul SF) - 23.800 lei
- Expertiză tehnică - 2.380 lei
- SF/DALLI - 9.520 lei
- Proiect pentru autorizarea executării lucrărilor, proiect tehnic și detalii de execuție - 11.310 lei
- Verificarea tehnică a proiectării -1.790 lei
- Organizarea procedurilor de achiziție - 0 lei
- Consultanță - 0 lei
- Asistență tehnică din partea proiectantului -17.850 lei
- Dirigenție de șantier- 17.644 lei

3.3. Surse identificate pentru finanțarea cheltuielilor estimate (în cazul finanțării nerambursabile se va menționa programul operațional/axa corespunzătoare, identificată):

Cheltuielile estimate pot fi finantate prin prin HG 752/2016 și fonduri proprii.

4. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente

Regimul juridic. Terenul din amplasamentului lucrării, din punct de vedere juridic reprezintă domeniu public aflat în intravilanul localității Gătejești, conform Certificatului de Urbanism nr. 28 din 26.06.2017. Lucările se vor amplasa în așa fel încât să nu fie afectate proprietăți particulare pentru a evita exproprierile.

Terenul utilizat pentru realizarea investiției va fi afectat temporar numai pe perioada execuției, urmând ca după realizarea investiției să fie redat în întregime domeniului public.

Regimul economic. Funcțiune dominantă: zonă căi de comunicații.

Regimul tehnic. Funcțiune dominantă: zonă căi de comunicații; funcțiuni complementare admise: rețele tehnico-edilitare, construcții și instalații aferente drumurilor publice de deservire, de întreținere și exploatare, semnalizare rutieră. Funcțiuni interzise: construcții, instalații, amenajări care prin amplasare, configurație sau exploatare stânenesc buna desfășurare, organizare și dirijare a traficului sau prezintă riscuri de accidente.

5. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus(e) pentru realizarea obiectivului de investiții.

a) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus(e) (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan):

Zona în care se află obiectivul de investiții se află pe teritoriul administrativ al județului Vâlcea, localitatea Gătejești, localitate componentă a orașului Baile Govora.

Obiectivul de investiții se află pe strada Căpșunilor, fiind de altfel singura legătură între localitatea Gătejești și DN 67 Rm. Vâlcea - Horezu - Tg. Jiu.

Lucrarile proiectate se vor amplasa în intravilanul localității Gostinari și aparține domeniului public, conform Certificatului de Urbanism nr.28 din 26.06.2017. Lucrarile se vor amplasa în așa fel încât să nu fie afectate proprietăți particulare pentru a evita exproprierile.

b) relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile:

Localitatea are ieșire la rețeaua de drumuri naționale prin strada Căpșunilor, fiind de altfel singura legătură între localitatea Gătejești și DN 67 Rm. Vâlcea - Horezu - Tg. Jiu.

c) surse de poluare existente în zonă:

Noxe ale autovehiculelor.

d) particularități de relief:

Administrativ, orașul Baile Govora are în componența sa un număr de 3 localități: Baile Govora - centru administrativ, Curaturile și Gătejești.

Relieful oraşului Băile Govora aparţine zonei Subcarpatice, teritoriul oraşului făcând parte integrantă din Subcarpaţii Getici, subunitatea Subcarpaţii Vâlcii, regiunea muscelor subcarpatice vâlcene.

Geologia: Geologia zonei trebuie abordată în strânsă legătură cu evoluţia paleogeografică a Subcarpaţilor Vâlcii, respectiv a Subcarpaţilor Getici, din care fac parte. Subcarpaţii Getici se desfăşoară în lungul unităţii structurale numită Depresiunea Getică, depresiune cu caracter de avanfosă, ce s-a format la începutul paleogenului după mişcarea tectonică laramică care a ridicat Carpaţii Meridionali, pe de o parte şi a coborât, pe de altă parte, spaţiul cristalin din faţa acestora, creând acest bazin de sedimentare extins cu un rol de avanfosă. Peste fundament s-a depus pe parcursul a trei cicluri o suprastructură sedimentară.

Astfel, pe teritoriul oraşului Baile Govora sunt prezente formaţiuni ce aparţin: ciclului paleogen eocen-inferior şi oligocen reprezentat de megaconglomerate, gresii, marne, marne nisipoase, gips, argile şistoase, sare (în partea nordică), ciclului miocen alcătuit din depozite burdigaliene (conglomerate la zi), badenian (marne, argile şi sare) şi sarmatian inferior (gresii, marne) şi formaţiuni ce aparţin ciclului sarmato-pliocen cu caracter transgresiv alcătuite din marne nisipoase slab cimentate, argile, nisipuri, marne în partea centrală şi sudică.

Din punct de vedere hidrologic, oraşul Băile Govora este situat în bazinul hidrografic Olt. Cursurile de apă de suprafaţă ce străbat teritoriul sunt reprezentate de pârâul Govora şi pârâul Hinţa (care izvorăşte din apropierea dealului Păuşeşti şi se varsă în pârâul Govora) şi afluenţii acestora.

Pârâul Govora este afluent de dreapta al Oltului (se varsa în acumularea Babeni), izvoraste din dealurile subcarpatice, cu bazin hidrografic dezvoltat în zona deluroasă şi este principalul curs de apă din satul Gătejesti pe care îl străbate de la nord-vest- către sud-est. Are regim permanent cu debit mic şi debit mare la viituri.

Pârâul Govora are patul albiei erodabil şi afuiabil.

În albia pârâului, în dreptul podului proiectat, aluviunile au o grosime de circa 2,50 m.

În dreptul podului, albia este marginită de maluri slab conturate, înalte de 1,50m-2,00m, pe malul stâng şi de 3,50-4,00m, pe malul drept.

Din punct de vedere climatic, clima este temperat continentală, moderată, fără schimbări bruşte de temperatură şi de umiditate, este influenţată de poziţia Subcarpaţilor la adăpostul Carpaţilor Meridionali, de largă deschidere spre sud, de desfăşurarea reliefului pe o diferenţă de nivel de 300-500 m, şi de existenţa Culoarului Oltului în partea estică. Toate aceste condiţii fac ca în timpul anului să fie întâlnite influenţe ale maselor de aer din sud şi sud-vest.

Temperaturile medii anuale sunt cuprinse între 6 şi 8 °C şi cresc dinspre nord (altitudini mai ridicate) spre sud. Expunerea către sud şi adăpostul oferit de munţi conduce la încălziri mai ridicate decât în celelalte regiuni în depresiunile dintre dealuri.

Radiaţia solară constituie sursa energetică primară a dezvoltării proceselor geofizice şi biologice. Radiaţia globală a regiunii este apreciată între 110 şi 122 kcal/cm², iar durata de strălucire a Soarelui este de 2100 - 2200 ore în această regiune subcarpatică. Între aceste valori radiaţia globală variază în raport cu particularităţile morfologice, gradul de înclinare a versanţilor şi de fragmentare a reliefului.

Cantitatea medie multianuală a precipitațiilor se situează în jurul valorii de 700 mm, mai ridicată decât media pe țară.

În ceea ce privește regimul eolian, în timpul iernii predomină circulația aerului rece dinspre E sau N-E. Acest vânt este cunoscut sub numele de Crivăț și aduce iarna zăpadă și ger. Dinspre Vest bate Austrul, care iarna este rece și fără precipitații.

Viteza medie a vântului este de 9,9 m/s. Se observă două viteze ale vântului, una la sfârșitul toamnei și începutul iernii, iar alta primăvara, provocată de plasarea în aceste perioade a frontului de aer polar.

Valoarea caracteristică a încărcărilor de zăpadă, conform indicativ CR 1-1-3-2012-evaluarea acțiunii zăpezii asupra construcțiilor, pentru orasul Baile Govora este $S_K=2,0\text{kN/m}$.

Valoarea de referință a presiunii dinamice a vântului, conform indicativ CR 1-1-4-2012, pentru orasul Baile Govora este $q_b=0,4\text{kPa}$, având $IMR=50$ ani

e) nivel de echipare tehnico-edilitară a zonei și posibilități de asigurare a utilităților:

Pe traseul drumului studiat sunt o serie de utilități, după cum urmează: electrica, telefonizare, apă.

f) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate:

Existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare va fi stabilită în urma obținerii avizelor de la furnizorii de utilități.

g) posibile obligații de servitute:

Nu este cazul.

h) condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz:

Condiționările constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții vor fi stabilite prin expertiza tehnică.

i) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent:

Folosința actuală a terenului este de "căi de comunicație", iar destinația acestuia este de pod.

j) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate:

Nu este cazul.

6. Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus, din punct de vedere tehnic și funcțional:

a) destinație și funcțiuni:

Podul este amplasat în localitatea Gatejesti, componenta a orasului Baile Govora, pe strada Capsunilor care face legatura între drumul national 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.

b) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate:

Podul este amplasat în localitatea Gatejesti, componenta a orasului Baile Govora, pe strada Capsunilor care face legatura între drumul national 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 armatura 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 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 piloni forati cu diametru 1.08m, solidarizati prin intermediul unui radier din beton armat.

Cele două pile cu rigle, elevații și radier 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 amanunt 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 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 rampă din pamant 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 clasa 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 executiei circulatia rutiera se va desfasura pe o varianta provizorie de circulatie amplasata in aval de noul pod. Podul provizoriu va avea o deschidere de 9.60m si asigura circulatia pe un singur fir. Suprastructura podului provizoriu va fi realizata din tablierul unei deschideri a podului actual din amplasament. Supastuctura reazema pe palei metalice alcatuite din tevi batute incastrate in stratul de marna argiloasa nisipoasa. 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 amplasamentul podului exista instalatii de alimentare cu energie electrica si alimentare cu apa. Reteaua de alimentare cu apa este afectata de lucrarile prevazute la pod și care trebuie protejata sau mutata din amplasamentul ei actual.

c) durata minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funcțiunilor propuse:

Va fi stabilită ulterior, pe baza normativelor specifice în vigoare.

d) nevoi/solicitări funcționale specifice:

Nu este cazul.

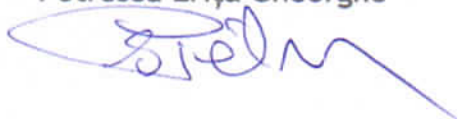
7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:

- studiului de fezabilitate, în cazul obiectivelor/proiectelor majore de investiții;
- expertizei tehnice și a auditului energetic ori a altor studii de specialitate, audituri sau analize relevante, inclusiv analiza diagnostic, în cazul intervențiilor la construcții existente;
- unui studiu de fundamentare a valorii resursei culturale referitoare la restricțiile și permisivitățile asociate cu obiectivul de investiții, în cazul intervențiilor pe monumente istorice sau în zone protejate.

Pentru obiectivul de investiții propus vor fi elaborate următoarele documentații:

- studiu topografic;
- expertiză tehnică;
- studiu geotehnic;
- documentatie de avizare a lucrarilor de interventii DALI;
- documentații tehnice pentru obținerea avizelor solicitate prin certificatul de urbanism;
- proiect pentru autorizarea executării lucrărilor;
- proiect tehnic de execuție și detalii de execuție.
- Autorizație de construire

Președinte de sedință
Petrescu Eriță Gheorghe



Contrasemnează,
Secretar oraș
Gugu Cristinel