

CONSILIUL JUDEȚEAN ARGEȘ
DIRECȚIA JURIDICĂ ADMINISTRAȚIE PUBLICĂ LOCALĂ
DIRECȚIA STRATEGII SINTEZE PROIECTE CU FINANTARE INTERNATIONALA

APROB,
PREȘEDINTE,
Ion MÎNZÎNĂ

VIZAT,
VICEPREȘEDINTE
Marius Florinel NICOLAESCU

VIZAT DE LEGALITATE,
SECRETAR GENERAL AL JUDEȚULUI,
Ionel VOICA

RAPORT

la Proiectul de hotărâre privind aprobarea încheierii unui protocol între U.A.T. Județul Argeș și Administrația Bazinală de Apă Argeș-Vedea în vederea obținerii dreptului de folosință a terenului pentru obiectivul de investiții
„Modernizare DJ 679 : Păduroiu (DN 67 B) – Lipia – Popești – Lunca Corbului – Pădureți – Ciești – Fâlfani – Cotmeana – Malu – Bârla – Lim. Jud. Olt, km 0+000 – 48+222, L = 47,670 km”

În cadrul ședinței Consiliului pentru Dezvoltare Regională Sud Muntenia din data de 13.09.2020, a fost aprobată lista proiectelor prioritare pentru domeniul infrastructurii rutiere județene prin Hotărârea CpDR nr. 13/23.09.2020, UAT Județul Argeș figurând cu **prioritatea 1** - ”Modernizare DJ 679: Păduroiu (DN67B) - Lipia – Popești - Lunca Corbului – Pădureți – Ciești - Fâlfani - Cotmeana - Malu - Bârla - Lim. Jud. Olt, km 0+000-48.222; L=47,670 km” și **prioritatea 2** - ”Modernizare DJ 659: Pitești - Bradu - Suseni - Gliganu de Sus - Bârlogu – Negrași - Mozăceni - Lim. Jud. Dâmbovița, km 0+000 – 58+320; L= 58,320 km”.

UAT JUDEȚUL ARGEȘ a depus fișa de proiect pentru obiectivul de investiții ”Modernizare DJ 679: Păduroiu (DN67B) - Lipia – Popești - Lunca Corbului – Pădureți – Ciești - Fâlfani - Cotmeana - Malu - Bârla - Lim. Jud. Olt, km 0+000-48,222; L=47,670 km” pe data de 21.08.2020. Menționăm că acesta reprezintă prioritatea nr. 1 finanțabilă din fondurile structurale în următoarea programare financiară 2021-2027 în cadrul Programului Operațional Regional 2021-2027, conform hotărârii de consiliu județean nr. 120/06.05.2020. Această fișă de proiect a fost declarată **CONFORMĂ ADMINISTRATIV ȘI ELIGIBILĂ** în data de 28.08.2020 prin notificarea nr.15685 de la

ADR SUD MUNTENIA, înregistrată la UAT JUDEȚUL ARGEȘ-Consiliul Județean Argeș cu nr.14032/31.08.2020 și **APROBATĂ** prin notificarea nr.17881/06.10.2020 înregistrată la UAT JUDEȚUL ARGEȘ-Consiliul Județean Argeș cu nr.16198/06.10.2020.

ADR SUD MUNTENIA, în calitate de **Lider**, a depus cererea de finanțare cod MySMIS 143361 la Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene, Autoritate de Management pentru Programul Asistență Tehnică – AM POAT, pentru proiectul cu titlul ”*Sprîjin la nivelul regiunii SUD MUNTENIA pentru pregătirea de proiecte finanțate din perioada de programare 2021-2027 pe domeniile mobilitate urbană, regenerare urbană, centre de agrement/baze turistice (tabere școlare), infrastructura și servicii publice de turism, inclusiv obiectivele de patrimoniu cu potențial turistic și infrastructură rutieră de interes județean, inclusiv variante ocolitoare și/sau drumuri de legătură - 5D1*” în cadrul căreia UAT JUDEȚUL ARGEȘ are calitatea de **Partener** în vederea obținerii finanțării pentru documentația tehnico-economică aferentă investiției cu titlul: ”Modernizare DJ 679: Păduroi (DN67B) - Lipia – Popești - Lunca Corbului – Pădureți – Ciești - Fâlfani - Cotmeana - Malu - Bârla - Lim. Jud. Olt, km 0+000-48.222; L=47,670 km”.

Obiectivul general al acestei investiții constă în dezvoltarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere prin modernizarea și reabilitarea infrastructurii de acces care asigură conectivitatea indirectă cu rețeaua TEN-T, prin îmbunătățirea parametrilor relevanți - creșterea vitezei, siguranței rutiere, portanței pe raza localităților Păduroi; Lipia; Popești; Lunca Corbului; Pădureți; Ciești; Fâlfani; Cotmeana; Malu și Bârla.

Obiectivul specific constă în creșterea gradului de accesibilitate a zonelor rurale și urbane situate în proximitatea rețelei TEN-T prin modernizarea drumului județean DJ 679: Păduroi (DN67B) - Lipia – Popești - Lunca Corbului – Pădureți – Ciești - Fâlfani - Cotmeana - Malu - Bârla - Lim. Jud. Olt, km 0+000 – km 48+222 cu o lungime de 47,670 km.

Prin obiectivul de investiții propus se urmărește modernizarea drumului județean DJ 679, care străbate localitățile Popești, Lunca Corbului (Km 13+037), unde se intersectează cu rețeaua rutieră existentă TEN-T Comprehensive reprezentată de coridorul E574 (DN 65) și se suprapune cu aceasta pe o lungime de 550m (Km 13+587), urmându-și apoi traseul prin localitățile: Pădureți – Ciești – Fâlfani - Cotmeana - Malu - Bârla - Lim. Jud. Olt (km 48.222). Pe raza județului Argeș lungimea DJ 679 este de 47,670 Km. Prin modernizarea drumului județean DJ 679 se urmărește îmbunătățirea elementelor geometrice și a căii de rulare care vor conduce la economisirea timpului și a carburanților, la reducerea costurilor de operare ale vehiculelor.

Lucrările propuse vor urmări să respecte următoarele principii:

- Aducerea structurii rutiere la parametri tehnici corespunzători categoriei drumului, asigurându-se astfel condiții optime de siguranță și confort în circulația auto,
- Realizarea unui profil transversal cu elemente geometrice care să se încadreze în prevederile legale,
- Asigurarea scurgerii apelor meteorice în condiții optime.

U.A.T. Judetul Arges, in calitate de Achizitor, a incheiat cu Asocierea S.C. H.V.I.D. CONSULTING S.R.L. (LIDER) – S.C. EAST WATER DRILLINGS S.R.L. (ASOCIAT 1), în calitate de Prestator, Contractul nr. 17604/5553/16.08.2022 privind achiziția de „Servicii de proiectare fazele Studiu geotehnic, Expertiză tehnică, Temă de proiectare, D.A.L.I., D.T.A.C., Proiect tehnic și asistență tehnică din partea proiectantului” pentru obiectivul de investiții „**Modernizare DJ679: Păduroi (DN67B) – Lipia – Popești – Lunca Corbului – Pădureți – Ciești – Fâlfani – Cotmeana – Malu – Bârla – Lim.Jud.Olt, km 0+000-48+222, L=47,670 km**”.

Traseul drumului proiectat traversează comunele:

- Poiana Lacului (sat Păduroi Deal)
- Săpata (sate Lipia, Găinușa, Popești, Turcești, Bănărești)
- Lunca Corbului (sate Lunca Corbului, Pădureți, Lăngești Catane, Ciești)
- Stolnici (sate Stolnici, Fâlfani, Cotmeana, Cochinești)
- Hârsești (sate Hârsești, Martalogi, Ciobani)
- Bârla (sate Bârla, Urlueni, Malu, Mândra, Ciocești, Șelăreasca, Podișoru, Mozăcenii Vale),

respectiv urmatoarele **poduri** :

1. Pod km 3+155 peste râul Lipia

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 18.00m. Zidurile întoarse au lungimi de câte 3.45m, iar rosturile au fiecare câte 10cm, rezultând astfel o lungime totală de 25.10m.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită din 9 fâșii cu goluri cu înălțime $H=80\text{cm}$ și lungime $L=18.00\text{m}$ solidarizate la capete cu antretoaze monolite de 20cm grosime. Grinzile sunt rezemate direct pe culee, fără aparate de reazem. Pe ambele părți ale suprastructurii există console de prefabricate de trotuar.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 6.10m, încadrată pe ambele părți de trotuare de 1,30m (lățime utilă cca. 85cm), delimitată de acestea prin borduri din beton prefabricat. Pe margini există parapet pietonal metalic.

Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu sferturi de con din pământ.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod, inclusiv elemente prefabricate pentru trotuar;
- demontarea grinzilor existente;

- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee, inclusiv ziduri întoarse);
- racordarea zidurilor întoarse și de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente și albie

- refacerea integrală a sferturilor de con;
- decolmatarea (inclusiv înlăturarea conductei și a piloților de lemn), recalibrarea albiei și curățarea vegetației.

2. Pod km 4+150 peste râul Valea Găinușa (vale necadastrata)

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament și traversează valea la o oblicitate de 62 de grade. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 8.00m. Racordarea cu terasamentele este realizată cu ziduri de sprijin. Lungime totală a podului este de 12.95m.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită din 9 fâșii cu goluri cu înălțime $H=52\text{cm}$ și lungime $L=8.00\text{m}$. Grinzile sunt rezemate direct pe culee, fără aparate de reazem. Pe ambele părți ale podului există parapet pietonal, fără console de prefabricate de trotuar.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 5.15m. Pe margini există parapet pietonal metalic.

Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu ziduri de sprijin din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod, inclusiv elemente prefabricate pentru trotuar;
- demontarea grinzilor existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;

- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee, inclusiv ziduri întoarse);
- racordarea zidurilor întoarse și de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente și albie

- refacerea integrală a sferturilor de con;
- decolmatarea (inclusiv înlăturarea conductei și a piloților de lemn), recalibrarea albiei și curățarea vegetației.

3. Pod km 5+886 peste râul Valea între Vâlcele (vale necadastrată)

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament și traversează valea la o oblicitate de 72 de grade. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 10.90m. Podul este prevăzut cu ziduri de sprijin/aripi din beton. Lungime totală a podului este de 14.38m.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită din 9 fâșii cu goluri cu înălțime $H=80\text{cm}$ și lungime $L=10.90\text{m}$. Grinzile sunt rezemate direct pe culee, fără aparate de reazem. Pe ambele părți ale podului există parapet pietonal, fără console prefabricate de trotuar.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 5.60m. Pe margini există parapet pietonal metalic.

Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu ziduri de sprijin din beton, respectiv aripi din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod, inclusiv elemente prefabricate pentru trotuar;
- demontarea grinzilor existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee, inclusiv ziduri întoarse);
- racordarea zidurilor de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente și albie

- cămășuirea aripilor de la culeea C2 (și supraînălțarea acestora) și refacerea aripii de la culeea C1 - dreapta;
- curățirea vegetației, decolmatarea și recalibrarea albiei;

4. Pod km 6+295 peste vale necadastrată

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament urmată imediat de o curbă la stânga și traversează valea la o oblicitate de 65 de grade. Structura are o singură deschidere simplă rezemată cu valoarea de 8.50m. Podul este prevăzut cu ziduri de sprijin și aripi din beton.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită din 9 fâșii cu goluri cu înălțime $H=72\text{cm}$ și lungime $L=8.50\text{m}$. Grinzile sunt rezemate direct pe culee, fără aparate de reazem.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 6.15m. Pe margini există parapet pietonal metalic.

Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu ziduri de sprijin, respectiv aripi din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod, inclusiv elemente prefabricate pentru trotuar;
- demontarea grinzilor existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee);
- racordarea zidurilor de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente și albie

- cămășuirea aripilor și supraînălțarea acestora, refacerea aripii de la culeea C1 - dreapta;
- curățirea vegetației, decolmatarea și recalibrarea albiei.

5. Pod km 6+693 peste Valea Pârvu Roșu

În plan orizontal, podul este situat în zona unei curbe la stânga. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 8.70m. Podul este prevăzut cu aripi din beton.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită din 9 fâșii cu goluri cu înălțime $H=72\text{cm}$ și lungime $L=8.70\text{m}$. Grinzile sunt rezemate direct pe culee, fără aparate de reazem.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 6.0m. Pe margini nu există parapet pietonal metalic. Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu aripi din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod, inclusiv elemente prefabricate pentru trotuar;
- demontarea grinzilor existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 8,50m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee);
- racordarea zidurilor de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente și albie

- cămășuirea aripilor și supraînălțarea acestora;
- curățirea vegetației, decolmatarea și recalibrarea albiei.

6. Pod km 7+302 peste Valea Mocanului (vale necadastrată)

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 10.15m. Podul este prevăzut cu aripi din beton.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită din 9 fâșii cu goluri cu înălțime $H=52\text{cm}$ și lungime $L=10.15\text{m}$. Grinzile sunt rezemate direct pe culee, fără aparate de reazem.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 5.70m . Pe margini nu există parapet pietonal metalic. Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu aripi din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod, inclusiv elemente prefabricate pentru trotuar;
- demontarea grinzilor existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de $7,80\text{m}$ și două trotuare de 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee);
- racordarea zidurilor de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente și albie

- cămășuirea aripilor și supraînălțarea acestora (dacă este cazul);
- racordarea șanțurilor din amonte la secțiunea de scurgere a văii.
- curățirea vegetației, decolmatarea și recalibrarea albiei.

7. Pod km 10+644 peste Valea Cetății (vale necadastrată)

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 5.90m . Podul este prevăzut cu aripi din beton.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită dintr-o dală de beton cu înălțimea $H=60\text{cm}$ și lungime $L=7.60\text{m}$. Dala din beton este rezemată direct pe culee, fără aparate de reazem.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 6.40m . Pe margini există parapet pietonal din beton. Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu aripi din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod;
- demolarea suprastructurii existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee);
- racordarea zidurilor de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente și albie

- cămășuirea și supraînălțarea aripilor;
- curățirea vegetației, decolmatarea și recalibrarea albiei.

8. Pod km 11+258 peste Valea Ulmilor (vale necadastrată)

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 5.80m. Podul este prevăzut cu aripi din beton.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită din 9 fâșii cu goluri cu înălțime $H=52\text{cm}$ și lungime $L=5.80\text{m}$. Grinzile sunt rezemate direct pe culee, fără aparate de reazem.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 8.50m. Pe margini nu există parapet pietonal metalic. Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu aripi din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod, inclusiv elemente prefabricate pentru trotuar;
- demontarea grinzilor existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;

- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee);
- racordarea zidurilor de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente și albie

- executarea unor aripi din beton noi;
- curățirea vegetației, decolmatarea, recalibrarea albiei și execuția unui pereu de protecție;

9. Pod km 18+037 peste Valea vale necadastrată

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 6.30m. Podul este prevăzut cu sferturi de con din pământ.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită dintr-o dală de beton cu înălțimea $H=45\text{cm}$ și lungime $L=6.30\text{m}$. Dala din beton este rezemată direct pe culee, fără aparate de reazem.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 5.90m. Pe margini nu există parapet pietonal metalic. Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu sferturi de con din pământ.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod;
- demolarea suprastructurii existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee);
- racordarea zidurilor de gardă și a zidurilor întoarse la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente și albie

- executarea unor aripi din beton noi;
- curățirea vegetației, decolmatarea și recalibrarea albiei. Execuția unui perete de protecție din beton.

10. Pod km 20+632 peste râul Cotmeana

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o 3 deschideri simplu rezemată cu valoarea de 29.00m. Podul este prevăzut cu sferturi de con pereate.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită dintr-o 4 grinzi de beton prefabricate cu înălțimea $H=180\text{cm}$ și lungime $L=30.00\text{m}$. Grinzile de beton sunt rezemate direct pe culee, fără aparate de reazem. Lungimea podului este de 97.40m.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 7.80m. Pe margini există parapet pietonal metalic. Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu sferturi de con pereate.

S-a prevăzut ranforsarea suprastructurii prin realizarea unei plăci de suprabetonare. Lucrările care se vor executa:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod;
- demontarea parapetului pietonal și demolarea grinzii de parapet;
- execuția unei plăci de suprabetonare noi cu care să asigure lățimea carosabilului de 7,80m și două trotuare de 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea culeelor podului (elevații culee, inclusiv ziduri întoarse);
- reparații locale la pile și la intradosul suprastructurii. Vopsitorii anticorozive pentru toate suprafețele de beton expuse.
- racordarea zidurilor întoarse și de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente și albie

- refacerea integrală a sferturilor de con;
- curățirea vegetației, decolmatarea și recalibrarea albiei.

11. Pod km 20+741 peste vale necadastrată

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o singură deschidere simplu rezemată cu valoarea de 3.95m. Podul este prevăzut cu aripi din beton.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită din dale tip D5 de beton cu înălțimea $H=33\text{cm}$ și lungime $L=4.50\text{m}$. Dalele din beton sunt rezemate direct pe culee, fără aparate de reazem.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 8.00m . Pe margini nu există parapet pietonal metalic. Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu aripi din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod;
- demontarea grinzilor existente;
- execuția unei suprastructuri noi cu lățimea carosabilului de $7,80\text{m}$ și două trotuare de 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- reparații locale și tencuirea elementelor de infrastructură ale podului (elevații culee);

Racordare cu terasamente și albie

- reparații locale și tencuirea aripilor;
- decolmatarea , recalibrarea albiei și curățarea vegetației.

12.Pod km 34+429 peste Râul Cotmeana

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are 4 deschideri simplu rezemate cu valoarea de 18.00m . Podul este prevăzut cu sferturi de con din pământ.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită din 9 fâșii cu goluri din beton prefabricate cu înălțimea $H=80\text{cm}$ și lungime $L=18.00\text{m}$. Fâșiile cu goluri din beton sunt rezemate direct pe culee, fără aparate de reazem. Lungimea podului este de 86.70m .

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 7.80m . Pe margini există parapet pietonal metalic. Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu sferturi de con din pământ.

S-a prevăzut demolarea integrală a podului și realizarea unui pod nou având schemă statică nedeterminată (cadru).

Podul nou va avea 3 deschideri (22m – 28 m – 22m), având o lungime totală de 83.10m.

În secțiune transversală podul va avea o lățime de 12.00m, fiind prevăzută o parte carosabilă de 7.80m și trotuare cu lățimea utilă de 1.00m.

Pe deschiderile marginale se vor monta grinzi prefabricate precomprimate (9 grinzi) cu $h=1.03\text{m}$ și o lungime de 22.00m. Pe deschiderea marginală se vor monta grinzi prefabricate precomprimate (9 grinzi) cu $h=1.03\text{m}$ și o lungime de 28.00m.

Albia minoră se va amenaja din pereu din beton cu grosimea de 30 cm, C30/37, iar la capete vor fi prevăzuți piteni din beton și anrocamente.

13.Pod km 38+564 peste Valea Lerului (vale necadastrată)

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura este reprezentată de un tub metalic din tablă ondulată (panouri din tablă ondulată galvanizată îmbinate cu șuruburi). Înălțimea tubului este de 3.08m iar lățimea de 5.30m. Secțiunea este constatată pe toată lungimea de 12.67m.

Tubul este amplasat la o oblicitate de circa 73° față de aliniamentul drumului.

La capete, racordarea cu terasamentele este asigurată prin timpane drepte din gabioane, protejate la partea superioară de un pereu din beton.

Peste tub este amenajată o parte carosabilă de 7.80m delimitată de trotuare denivelate cu lățimea utilă de 1.10...1.15m. La marginea trotuarului există parapet pietonal metalic.

În aval, precum și în amonte (doar mal drept) malurile sunt protejate de saltele de gabioane.

S-au prevăzut lucrări de reparații asupra podului și a racordărilor cu terasamentele:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod;
- demontarea bordurilor și desfacerea trotuarelor existente;
- execuția unei căi noi care va asigura un carosabil de minim 7,80m și două trotuare;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- înlocuirea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea timpanelor din gabioane și tencuirea părții superioară din beton a timpanelor;

Racordare cu terasamente și albie

- curățarea de vegetație și refacerea sferturilor de con de la capetele timpanelor;
- curățarea de vegetație a albiei;

14.Pod km 45+930 peste Ceroaia

În plan orizontal, podul este situat pe o zonă de aliniament. Structura are o deschidere simplu rezemată cu valoarea de 8.00m. Podul este prevăzut cu aripi din beton.

În secțiune transversală, suprastructura podului este alcătuită din 9 fâșii cu goluri din beton prefabricate cu înălțimea H=52cm și lungime L=8.00m. Fâșiile cu goluri din beton sunt rezemate direct pe culee, fără aparate de reazem. Lungimea podului este de 14.10m.

Partea carosabilă este din asfalt, cu o lățime de 7.45m. Pe margini există parapet pietonal metalic. Culeele sunt masive, din beton, iar racordarea cu terasamentele este realizată cu aripi din beton.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

Suprastructură:

- desfacerea straturilor căii actuale de pe pod;
- demontarea grinzilor existente;
- execuția unei suprastructuri noi. Noua suprastructură trebuie să fie suficient de lată pentru a asigura un carosabil de minim 7,80m și a două trotuare de minim 1.00m lățime utilă;
- montarea unor borduri înalte pentru protecția pietonilor;
- montarea parapetului pietonal metalic;
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor;

Infrastructură:

- cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului (elevații cule);
- racordarea zidurilor de gardă la noua geometrie a suprastructurii;

Racordare cu terasamente și albie

- cămășuirea și supraînălțarea aripilor;
- decolmatarea (inclusiv înlăturarea conductei și a piloților de lemn), recalibrarea albiei și curățarea vegetației.

Expertiza tehnică a acestor poduri a fost întocmită în luna noiembrie 2022 de către Expert Tehnic Atestat M.L.P.A.T. Dr. Ing. Ionut Radu Racanel.

În acest sens lucrările ce vor fi executate în zona podurilor menționate mai sus vor afecta suprafețe de teren ce aparțin Administrației Bazinale de Apa Argeș-Vedea.

Avand in vedere faptul ca prin Certificatul de urbanism nr. 14/24018 din 08.11.2022 emis de Judetul Arges - Consiliul Judetean Arges este prevazuta obtinerea Avizului de Gospodarire a Apelor, in prealabil, este necesar incheierea unui **protocol intre U.A.T. Judetul Arges si Administratia Bazinala de Apa Arges-Vedea** in vederea obtinerii **dreptului de folosinta a terenului** pentru respectivul obiectiv de investitii conform Legii Apelor nr.107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare (Legea nr.122 din 10 iulie 2020).

Durata estimata de realizare a investitiei

Durata estimata de realizare a investitiei este de 60 de luni, din care 8 luni durata de Proiectare.

Fata de cele mai sus aratate, in conformitate cu prevederile Art. 173, alin. 1, lit a din Ordonanța de urgență nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ, precum si cu dispozitiile Legii Apelor nr.107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare (Legea nr.122 din 10 iulie 2020), Ordinul nr. 1708/2020 pentru aprobarea continutului-cadru al protocolului privind utilizarea terenurilor din domeniul public al apelor administrat de Administratia Nationala "Apele Romane" propunem adoptarea unei hotarari privind aprobarea incheierii unui protocol intre U.A.T. Judetul Arges si Administratia Bazinala de Apa Arges-Vedea in vederea obtinerii dreptului de folosinta a terenului pentru obiectivul de investitii „ **Modernizare DJ 679 : Paduroiu (DN 67 B – Lipia – Popesti – Lunca Corbului – Padureti – Ciesti – Falfani – Cotmeana – Malu – Barla – Lim. Jud. Olt, km 0+000 – 48+222, L = 47,670 km**”.

DIRECTOR EXECUTIV
Alisa CIOBANU

DIRECTOR EXECUTIV
Sorin IVASCU

Intocmit
Florina Duminica
Mihail Mosoiu