

5.6. Durata de serviciu estimata

La stabilirea solutiilor se vor avea in vedere prevederile Normativului privind administrarea, exploatarea, intretinerea si repararea drumurilor publice AND 554.

In functie de solutiile corespunzatoare stabilite pentru traseul studiat, durata normala de exploatare va fi in concordanta cu traficul si se va incadra in prevederile anexei 4.1 a Normativului AND 554.

La dimensionarea straturilor bituminoase privind reabilitarea drumului, durata de exploatare a imbracamintilor noi va fi de 13 ani, in conformitate cu Normativul AND 550. Conform “ Ghid cuprinzand coeficientii de uzura fizica la mijloacele fizice si grupa 1 – cladiri si grupa 2 – constructii speciale “ indicativ P 135-95 aprobat de MLPAT cu Ordin 2/N din 20 ianuarie 1995, pentru podete cu suprastructura alcatuita din beton, beton armat, beton precomprimat sau metal pentru o stare tehnica foarte buna coeficientul de uzura la o durata de viata de 40 de ani este de 29 % iar la o durata de viata de 60 de ani este de 45 %.

Intocmit,
Expert Tehnic,
Ing. Mihai Iuga



Nr. crt.	Zona de impact	Masuri preventive si de protectie propuse
1.	Calitatea aerului	<ul style="list-style-type: none"> • la compactarea terasamentelor se va folosi stropirea cu apa a straturilor de pamant • autovehiculelor ce vor transporta nisipul sau praful de piatra l-i se va impune circulatia cu viteza redusa • beneficiarul va avertiza constructorul in cazul in care acesta din urma va utiliza vehicule, echipamente sau masini ce emana fum, si va urmari indepartarea din santier a acestora
2.	Eroziunea solului	<ul style="list-style-type: none"> • groapa de imprumut pentru terasamente, va fi finisata dupa utilizare, si apoi se va completa suprafata cu solul vegetal decopertat de pe amplasament • lucrari de amenajare casiuri si camere de cadere (linistire) • se vor face, pe cat posibil lucrari de inierbare a zonelor afectate, pentru stoparea erodarii solului
3.	Contaminarea solului cu combustibil sau lubrefianti	<ul style="list-style-type: none"> • vehiculele si utilajele vor fi astfel intretinute si folosite incat pierderile de ulei sau de combustibil sa nu contamineze solul • depozitarea pe santier a combustibilului se va face, pe cat posibil departe de zonele de protectie severe ale surselor de apa sau de fantani, la o distanta de minim 100 m. • spalarea autovehiculelor si a utilajelor, in timpul procesului tehnologic, se va face numai intr-un loc special amenajat de executant, departe de sursele de apa sau de fantana
4.	Zgomot	<ul style="list-style-type: none"> • pe cat posibil, se va urmari ca activitatile zgomotoase sa se realizeze in zona institutiilor de invatamant, institutiilor publice si dispensarului uman, in afara orelor de functionare a acestora • se va interzice desfasurarea activitatilor zgomotoase in zona locuintelor, intre orele 6 - 8 dimineata.

Lucrarile proiectate ce urmeaza a se realiza nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafata, vegetatiei, faunei sau din punct de vedere al zgomotului si mediului inconjurator. Prin executarea lucrarilor de intretinere vor aparea unele influente favorabile asupra factorilor de mediu, cat si din punct de vedere economic si social.

In ansamblu se poate aprecia ca din punct de vedere al mediului ambiant, lucrarile ce fac obiectul prezentului proiect nu introduc disfunctionalitati suplimentare fata de situatia actuala, ci dimpotriva, un efect pozitiv.

Astfel la proiectare se vor stabili solutii bazate pe materiale nepoluante, iar la executie vor fi recomandate si tehnologii ameliorate, de exemplu utilizarea mixturilor asfaltice realiate " la rece ". Proiectul va fi intocmit astfel incat sa se incadreze in normativele referitoare la sanatatea oamenilor (Ordin nr. 536 al Ministerului Sanatatii din 23.07.1997) a masurilor ergonomice si ecologice.

Intretinerea utilajelor si vehiculelor folosite in activitatea de constructie si intretinere a drumului se efectueaza doar in locuri special amenajate, pentru a evita contaminarea mediului.

Gospodarirea substantelor toxice si periculoase:

In timpul executarii lucrarilor transportul si manipularea carburantilor, lubrifiantilor, a bitumului se va face cu respectarea normelor de protectie a muncii in vigoare. Solutia tehnica proiectata nu prevede utilizarea sau manipularea de substante toxice periculoase pe parcursul executiei sau intretinerii ulterioare a drumului.

Lucrari de reconstructie ecologica:

Specificul si natura lucrarilor nu necesita reconstructii ecologice.

Beneficii ce vor rezulta in urma realizarii investitiei propuse:

Prin reabilitarea drumului vor aparea urmatoarele influente favorabile:

- asupra mediului:
 - reducerea poluarii;
 - reducerea zgomotului;
- din punct de vedere economic:
 - reducerea consumului de carburant;
 - reducerea uzurii autovehiculelor;
 - reducerea timpilor de parcurs;
 - facilitarea dezvoltarii zonei, prin infrastructura de transport modernizata;
- din punct de vedere social:
 - deplasari mai rapide;
 - cresterea accesibilitatii in zona.

Aceste elemente reprezinta efectele pozitive ce rezida din imbunatatirea conditiilor de trafic, ce apar in urma realizarii lucrarilor. In general se poate afirma ca realizarea acestui obiectiv constituie un real si important folos pentru intreaga comunitate si a activitatii economico-sociale din zona.

Prevederi pentru monitorizarea mediului:

Administratorul drumului impreuna cu executantul va monitoriza intrarile, consumurile si iesirile din procesul de executare al lucrarii, astfel incat sa poata fi evidentiata si identificate pierderile. Administratorul drumului va stabili programe si responsabilitati in caz de accidente si avarii, de asemenea va asigura intretinerea cu personal bine pregatit.

In urma evaluarii potentialilor factori de risc pentru mediu mentionati mai sus, propunem urmarirea respectarii, pe durata realizarii si exploatarei lucrarii, a urmatoarelor masuri:

În timpul execuției, lucrările se vor desfășura în intravilan și extravilan. Eventualele depozitari temporare de deseuri pe sol vor fi urmate de igienizare corespunzătoare.

În general, lucrările de reabilitare, aferente drumului comunal, propuse prin prezentul proiect nu pot afecta calitatea solului deoarece, fiind vorba de modernizarea unui drum existent nu se pot înregistra dezechilibre ale ecosistemelor sau modificări ale habitatelor.

Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Neexistând emisii poluatoare agresive în condiții normale de exploatare, nu se pot anticipa emisii de poluanți care să dauneze vegetației, faunei și florei. Pe timpul execuției vegetația nu va fi afectată.

În zona de amplasament a lucrării nu există monumente ale naturii sau arii protejate.

Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

Prin activitatea de execuție și exploatare, drumul reabilitat nu afectează prin emisii de poluanți, efecte sinergice cu alte emisii, sau în alt fel așezarea umană sau obiectivele publice din zonă. Execuția lucrărilor va crea disconfort minor locuitorilor din zonă.

Nu s-au identificat efecte care să dauneze asupra stării de sănătate a populației din zonă sau care să creeze vreun risc semnificativ pentru siguranța locuitorilor. Reabilitarea drumului comunal, nu numai că nu va afecta construcțiile și așezările umane din vecinătate, ci va ajuta la reducerea poluării cu praf și la eliminarea deteriorării grădinilor și locuințelor ca urmare a inexistenței unei dirijări a apelor în lungul drumului.

Gospodărirea deșeurilor:

Deseuri diverse (solide – balast, pietris, lemn, metal, etc.), vascoase (bitum, grasimi, uleiuri, etc.), în cantități modeste, se vor neutraliza sau depozita în locuri special amenajate conform H.G. nr.856/ 2002. Deseurile rezultate în urma executării lucrărilor de săpături, pregătirea suprafeței, sunt pietrisul, surplusul de pământ rezultat în urma săpăturilor la santuri, precum și mixtura asfaltică frezată. Pietrisul, nisipul, mixtura asfaltică frezată și pământul dislocat și nerefolosibil în cadrul lucrării, va fi încărcat și transportat în locurile de depozitare indicate de autoritatea contractantă, cu respectarea condițiilor de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare, prevăzute în acordul și/sau autorizația de mediu. Eventualele elemente de beton degradate se vor inventaria și se vor transporta în depozite speciale existente în zonă pentru materiale de construcții nerefolosibile sau se vor refolosi la unele lucrări de terasamente. În cazul producerii unor deseuri accidentale la mașinile și utilajele folosite la execuția lucrării, acestea se vor capta în rezervoare metalice și se vor transporta la stații speciale de reciclare.

Gunoarele menajere provenite de la organizarea de șantier vor intra în circuitul de evacuare al exploatarei de gospodărie comună.

executantul va aduce cu cisterna la locul executiei. Poluantii care pot afecta ecosistemele terestre si acvatice sunt cei rezultati in cazul unor accidente la depozitarea si manipularea combustibililor.

In vederea protejarii ecosistemului existent in zona de reabilitare a drumului comunal, au fost proiectate rigole carosabile pentru a proteja drumurile si terenurile adiacente. Toate aceste lucrari au fost dimensionate conform legislatiei in vigoare, in conformitate cu prevederile reglementarilor de mediu. Se respecta Legea apelor nr.107/1996, modificat si completat cu L.nr.310/2004 si L.nr.112/2006.

Protectia aerului:

In timpul executiei lucrarilor vor fi emisii de gaze de ardere (gaze de esapament), care sunt evacuati in atmosfera, dar acestea se inscriu sub limitele din Ordinul MAPPM 462/1993 "Conditii tehnice privind protectia atmosferei" si STAS 12574 elaborat de Ministerul Sanatatii. Pe toata perioada de reabilitare, este recomandat ca factorii locali sa urmareasca:

- reducerea emisiei diverselor noxe de esapament sau uzurii masinilor, ceea ce va avea un efect pozitiv ;
- manipularea materialelor in cadrul proceselor tehnologice reprezinta o alta sursa posibila de poluare a aerului in urma careia pot rezulta pulberi in suspensie;
- la amenajarea si la compactarea structurii rutiere existente, a balastului si pietrei sparte, pot rezulta emisii de praf care sa afecteze calitatea aerului, dar acestea sunt temporare;
- utilizarea de utilaje si tehnologii care sa nu implice masuri speciale pentru protectia fonica a surselor generatoare de zgomot si vibratii;
- respectarea reglementarilor privind protectia atmosferei, inclusiv adoptarea, dupa caz, de masuri tehnologice pentru retinerea si neutralizarea poluantilor atmosferici;

Se concluzioneaza ca nu exista surse de poluare majora a aerului in zonele de depozitare a materialelor si in zonele de lucru.

Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor:

Sursele de zgomot si de vibratii provin de la traficul rutier, prin reabilitarea drumului in cauza, se va micsora poluarea sonora a zonei. Sursele de zgomot si vibratii in cursul executiei lucrarilor vor fi cele legate de circulatia masinilor si de functionarea utilajelor de constructie.

Protectia impotriva radiatiilor:

La realizarea si exploatarea obiectivului nu concura factori care s-ar putea constitui in potentiale sau active surse de radiatii.

Protectia solului si a subsolului:

Din activitatea de exploatare a sistemului rutier nu rezulta poluanti care sa afecteze solul si subsolul zonei. In cazuri de accident trebuie sa intervina administratorul drumului cu organele specializate pentru indepartarea unor substante poluante, toxice sau periculoase scurse pe platforma drumului.

- asigurarea unui strat de uzura cu caracteristici de impermeabilitate, pentru protectia structurii rutiere la infiltratia apelor pluviale.

La modernizare se recomanda utilizarea numai a materialelor agrementate tehnic si cu termene de garantie care sa se incadreze in durata de viata estimata.

Toate utilitatile ce se gasesc sau traverseaza ampriza drumului, vor fi protejate corespunzator, pentru inlaturarea oricaror posibilitati de accident.

5.3. Managementul traficului in timpul executiei lucrarilor

Lucrarile de modernizare se vor executa sub circulatie, pe tronsoane bine determinate in concordanta cu tehnologiile de executie si natura interventiilor.

In acest sens lucrarile vor fi semnalizate conform legislatiei rutiere in vigoare si vor fi montate semafoare la capetele zonelor de interventie.

Pe timpul executiei lucrarilor se va institui restrictie de viteza de 10 km/h pe zonele pe care se intervine la sistemul rutier.

5.4. Siguranta circulatiei in timpul executiei lucrarilor

Pe timpul executiei lucrarilor se vor folosi piloti de circulatie sau semnalizari moderne acustice si luminoase.

5.5. Plan de management si reducere a impactului negativ asupra mediului si a sanatatii publice

Elaborarea prezentului plan urmareste stabilirea conditiilor minime privind protectia mediului si prevenirea dereglarilor ecologice posibile pe parcursul executiei lucrarilor sau datorate realizarii noii investitii propuse, astfel incat sa se respecte O.U. nr. 195 din 22 decembrie 2005 privind protectia mediului, Legea nr. 107/1996 - Legea apelor, Ordinul Ministrului apelor, padurilor si protectiei mediului nr. 462/1993 pentru aprobarea Conditiei tehnice privind protectia atmosferei si a Normelor metodologice privind determinarea emisiilor de poluanti atmosferici produsi de surse stationare, Ordonanta de urgenta a Guvernului nr.78 din 16 iunie 2000 privind regimul deseurilor precum si celelalte acte legislative in vigoare privind protectia mediului.

In acest sens, prezentul plan trateaza pe scurt o serie de actiuni de monitorizare ce sunt recomandate a se realiza pe parcursul implementarii proiectului si a exploatarei ulterioare in vederea evitarii sau reducerii la un nivel acceptabil a unui impact negativ asupra mediului natural si social, ca urmare a realizarii investitiei propuse.

In cele ce urmeaza, sunt tratate pe scurt masurile ce trebuiesc luate pentru protectia apelor, atmosferei, solului, protectia la zgomot, siguranta si sanatatea oamenilor si regimul deseurilor in timpul executiei si dupa realizarea investitiei.

Protectia calitatii apelor si a ecosistemelor acvatice:

Prin executarea lucrarilor propuse nu se afecteaza starea ecosistemelor acvatice si a folosintelor de apa, neexistand emisii de poluanti semnificative si nu se vor utiliza cantitati insemnate de apa. Cantitatea de apa utilizata la lucrare este de aprox. 170 m³, pe care

Se vor înlocui podetele care nu corespund clasei tehnice a drumului și se vor repara și desfunda cele degradate, colmatate.

Se are în vedere asigurarea scurgerii apelor pluviale prin executia unei canalizări pluviale prin realizarea unui traseu independent de cel al canalizării menajere cu montarea acestuia sub trotuar.

Pentru racordarea drumurilor laterale se va avea în vedere amenajarea acestora pe minim 25,0 m .

Se recomandă ca și soluție de modernizare **soluția „a”**

Grosimile aplicate vor rezulta din calculul de dimensionare cu programul Calderom, Normativ PD177-2001.

Rezistența și stabilitatea la sarcini statice, dinamice și seismice

Soluțiile de întreținere, reconstrucție, consolidare, extindere, rezultate în urma analizelor și evaluărilor efectuate în cadrul lucrărilor, vor fi astfel stabilite încât să ateste rezistența la sollicitările dinamice datorită traficului, să asigure siguranța în exploatare și protecția împotriva zgometelor pe toată durata de serviciu a drumului.

Vor fi luate în considerare soluții în conformitate cu prevederile celor mai recente normative din domeniu, care garantează îndeplinirea tuturor cerințelor privind funcționarea, securitatea și fiabilitatea lucrărilor proiectate, normative avizate de Administrația Națională a Drumurilor, cum sunt: AND 540, AND 550, AND 554, AND 565, ORD. MT 45.

Se va avea în vedere asfaltarea drumului cu îmbracaminti din mixturi asfaltice rugoase, mixturi asfaltice drenante, mixturi asfaltice cu fibre, caracterizate prin schelet mineral puternic, rezistență și stabilitate sporită, care vor fi realizate în conformitate cu SR 174, Normativ AND 539.

Aceste soluții vor fi în conformitate cu Normele Europene și vor asigura rezistența și stabilitatea lucrărilor atât la sarcini statice cât și la cele dinamice și îmbunătățirea caracteristicilor de suprafață prin:

- sporirea stabilității la deformări permanente
- rezistențe sporite la fagăsură
- rezistențe la alunecare sporite (stabilitatea corpului drumului)
- evacuarea mai rapidă a apelor
- diminuarea fenomenului de acvaplănare
- rezistență la îngheț – dezgheț sporită

Structurile rutiere realizate cu aceste mixturi conduc la creșterea durabilității prin:

- creșterea rezistenței la oboseală și îmbătrânire
- îmbunătățirea caracteristicilor de stabilitate

5.2. Siguranța în exploatare

Pentru reabilitarea drumului comunal se va urmări în permanență ca prin soluțiile recomandate să se realizeze siguranța în exploatare a lucrărilor, obiectiv prioritar în activitatea de administrare a rețelei de drumuri.

Astfel, noile tipuri de îmbracaminti bituminoase asigură îmbunătățirea caracteristicilor de suprafață prin:

- îmbunătățirea caracteristicilor de rugozitate suprafeței (HS)
- îmbunătățirea caracteristicilor de planeitate (IRI)

- *piatra sparta 10,00 cm*
- *beton asfaltic BA8 4,00 cm*

Se va avea in vedere si o grosime suplimentara, aplicata pe toata suprafata, necesara completarii profilelor si convertirii curbilor , grosime de care nu se va tine cont in calculul de dimensionare.

Se vor inlocui podetele care nu corespund clasei tehnice a drumului si se vor repara si desfunda cele degradate, colmatate.

Se are în vedere asigurarea scurgerii apelor pluviale prin executia unei canalizari pluviale prin realizarea unui traseu independent de cel al canalizarii menajere cu montarea acestuia sub trotuar.

Pentru racordarea drumurilor laterale se va avea in vedere amenajarea acestora pe minim 25,0 m

Solutia b.

- platforma drumului de 9,00-10,00 m lățime;
- partea carosabilă de 7,00 m lățime ;
- trotuare cu latimi variabile min.1,00 m.

- *ranforsare sistem rutier , executata pe o latime de 6,00 m la care se adauga supralargirile in curbe*

- | | |
|-------------------------|---|
| - <i>strat de forma</i> | - <i>15,00 cm</i> |
| - <i>balast</i> | - <i>30,00 cm</i> |
| - <i>piatra sparta</i> | - <i>20,00 cm</i> |
| - <i>AB2</i> | - <i>10,00 cm</i> |
| - <i>BAD25</i> | - <i>6,00 cm , inclusiv preluare denivelari si cant.suplimentare – SR174/1-2009</i> |
| - <i>BA16</i> | - <i>4,00 cm – SR174/1-2009</i> |

Trotuare

- latime variabila min.1,00 m ;
- sistem rutier
 - balast 20,00 cm
 - balast stabilizat 15,00 cm
 - beton asfaltic BA8 5,00 cm

Se va avea in vedere si o grosime suplimentara, aplicata pe toata suprafata, necesara completarii profilelor si convertirii curbilor , grosime de care nu se va tine cont in calculul de dimensionare.

comportare a materialelor. Se considera ca un sistem rutier poate prelua solicitarile traficului corespunzator perioadei de perspectiva daca sunt respectate concomitent urmatoarele criterii:

- Criteriul deformatiei specifice de intindere admisibila la baza straturilor bituminoase, este respectat daca rata de degradare prin oboseala (RDO) are o valoare mai mica sau egala cu RDO admisibil:

$$RDO \leq RDO_{adm}$$

$$\text{Unde: } RDO = N_c / N_{adm}, \text{ iar } RDO_{adm} = 1,00$$

In relatia anterioara:

N_c traficul de calcul, in milioane osii standard de 11,5 KN

N_{adm} numar de solicitari admisibil, exprimat in milioane de osii standard, care poate fi preluat de straturile bituminoase, corespunzator starii de deformatie la baza acestora.

5.1.1. Solutii recomandate pentru reabilitarea drumului

Tinand seama de valorile de trafic inregistrate pe acest sector de drum, in conformitate cu Normativul AND 571-2002 „Catalog de solutii tip de ranforsare a straturilor rutiere suple si semirigide pentru sarcina de 115 kN pe osia simpla, recomandam urmatoarele:

Solutia a.

- platforma drumului de 9,00-10,00 m lăţime;
- partea carosabilă de 7,00 m lăţime ;
- trotuare cu latimi variabile min.1,00 m.

Partea carosabilă

- *ranforsare sistem rutier , executata pe o latime de 6,00 m la care se adauga supralargirile in curbe*

- | | |
|------------------|--|
| - strat de forma | - 15,00 cm |
| - balast | - 30,00 cm |
| - piatra sparta | - 20,00 cm |
| - AB2 | - 8,00 cm |
| - BAD25 | - 6,00 cm , inclusiv preluare denivelari si cant.suplimentare – SR174/1-2009 |
| - BA16 | - 4,00 cm – SR174/1-2009 |

Trotuare

- latime variabila min.1,00 m ;
- sistem rutier - balast 15,00 cm

- echivalarea traficului viitor cu numărul de treceri de osii de 115 kN
- echivalarea cu numărul de vehicule etalon A13 și autoturisme
- îmbunătățirea condițiilor de mediu.

D. Calculul și dimensionarea sistemului rutier

Scopul acestor calcule este de a stabili soluțiile de sistem rutier adoptate pentru reabilitarea drumului comunal. Pe baza datelor culese din teren, pentru fiecare drum analizat, se va stabili capacitatea portantă prin utilizarea metodelor și programului de calcul "CALDEROM" prevăzute de Instrucțiunile tehnice de Normativul AND 550.

Metoda analitică de dimensionare se bazează pe stabilirea unei alcatuiri a sistemului rutier, în conformitate cu prevederile prescripțiilor tehnice în vigoare și verificarea stării de solicitare a acestuia sub acțiunea traficului de calcul.

Sunt determinate și verificate dacă se înscriu în limite admisibile:

- Deformația specifică de întindere la baza straturilor bituminoase
- Tensiunea de întindere la baza straturilor din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici și puzzolanici
- Deformația specifică de compresiune la nivelul patului drumului

Dimensionarea sistemului rutier comportă următoarele etape:

- Stabilirea traficului de calcul. Acesta se bazează pe un studiu amanunțit de trafic și furnizează volumul de trafic estimat pentru perioada de perspectivă. Este exprimat în osii standard de 115 kN, echivalent vehiculelor care vor circula pe drum. Pe drumul comunal DC 35 km 0+000 – km 3+150, care face obiectul acestei expertize s-a întocmit un studiu de trafic în anul 2009, ce se regăsește la capitolul 3.
- Evaluarea capacității portante la nivelul patului drumului. Caracteristicile de deformabilitate ale pamantului de fundare se stabilesc în funcție de tipul pamantului, de tipul climateric al zonei în care este situat drumul și de regimul hidrologic al complexului rutier.
- Alcatuirea sistemului rutier. Variantele de alcatuire ale sistemelor rutiere suple și semirigide sunt conforme cu prevederile cuprinse în norme și sunt în funcție de clasa tehnică a drumului. Se recomandă adoptarea unei structuri rutiere, conform normelor tehnice în vigoare pentru trafic mediu - Normativ AND 571/2002 privind catalogului de soluții tip de ranforsare a structurilor rutiere suple și semirigide pentru sarcina de 115 kN pe osia simplă.
- Verificarea sistemului rutier la solicitarea osiei standard. Sistemul rutier supus analizei este caracterizat prin grosimea fiecărui strat rutier și prin caracteristicile de deformabilitate ale materialelor din straturile rutiere și ale pamantului de fundare. Verificarea sistemului rutier la solicitarea osiei standard comportă calculul deformațiilor specifice și al tensiunilor în punctele critice ale complexului rutier, acolo unde starea de solicitare este maximă. Calculele se efectuează cu programul CALDEROM 2000.
- Verificarea comportării sub trafic a sistemelor rutiere. Verificarea comportării sub trafic a sistemului rutier are drept scop compararea valorilor calculate ale deformațiilor și tensiunilor specifice cu cele admisibile, stabilite pe baza proprietăților de

- Natura pamanturilor de fundatie a sistemelor rutiere determinate pe probele prelevate si anume:
 - Tipul pamanturilor (P1-P5)
 - Caracteristicile fizico – mecanice
 - Caracteristicile de compactare
 - Capacitatea portanta a patului drumului (modul de deformatie) la 50 cm adancime sub sistemul rutier existent
- Seismicitatea zonei (conform SR 11100/1-93 privind macrozonarea seismica, grade MSK), potrivit Normativului pentru proiectarea antiseismica a constructiilor, indicativ P100-92. Se vor preciza:
 - Zona seismica de calcul
 - Coeficientul de seismicitate K_s
 - Perioada de colt T_c

In functie de caracteristicile specifice fiecarei zone in parte, specialistii geotehnicieni vor adapta tema la conditiile existente.

C. Realizarea si analiza studiului de trafic

Studiul de trafic face parte din categoria studiilor necesare fundamentarii propunerilor de dezvoltare a retelelor de drumuri. El sta la baza optimizarii solutiilor tehnico-economice pentru proiectele de investitii a lucrarilor de infrastructura rutiera.

Studiul va stabili caracteristicile traficului actual si de viitor in contextul reabilitarii drumului.

Principii si conditii de analiza a traficului:

- Se va efectua analiza zonala a circulatiei
- Corelarea cu prevederile proiectelor de urbanism – PUG, PUD, PUZ – in teritoriul traversat de drum si cu prevederile studiilor anterioare de circulatie (daca exista).
- Impactul traficului asupra mediului local si posibilitatile de imbunatatire a conditiilor de mediu prin organizarea traficului
- Analiza caracteristicilor circulatiei active (in deplasare) a circulatiei pasive (parcare, stationare), si a circulatiei pietonilor
- Corelarea cu retelele tehnico-edilitare

Componentele analizei traficului (faza PT):

Obiective majore:

- Asigurarea capacitatii, fluentei si cicutatiei pentru drumul in cauza si pentru reseaua de drumuri aferente in perspectiva evolutiei traficului
- Determinarea traficului de calcul si a parametrilor de dimensionare a sistemelor rutiere cum sunt:

A. Studii topografice

Studiile topografice au ca scop intocmirea de planuri de situatie, profile longitudinale si transversale necesare realizarii pieselor desenate conform cerintelor de proiectare, precum si stabilirea exacta a retelelor de utilitati, a limitelor de proprietati, a acceselor etc.

Studiile topografice se vor efectua urmarind urmatoarele etape:

- Consultare planuri, harti la scari mari, recunoasterea terenului si obtinerea avizelor pentru inceperea lucrarii. Aceasta faza se realizeaza pentru culegerea informatiilor preliminare, cat si pentru un prim contact cu Oficiul de Cadastru, Geodezie si Cartografie.
- Proiectul retelelor de sprijin. Proiectul va cuprinde:
 - Proiectul retelei geodezice de sprijin
 - Proiectul retelelor de nivelment geometric

In acest proiect se vor specifica: amplasamentul orientativ pentru fiecare punct (practic configuratia fiecărei retele), modul de materializare al punctelor, metodele de masurare pentru atingerea preciziilor impuse vizibilitatii intre puncte, distributia echilibrata a lor, etc.

- Aplicarea proiectelor prin bornare, determinari GPS, compensari de retele.
- Materializarea punctelor retelei de sprijin se va face cu borne de beton, conform SR 3446-1/1996. Se vor putea folosi si alte tipuri de materializari (borne FENO, picheti metalici) cu acceptul beneficiarului.
- Prin masuratori GPS se vor testa punctele din reseaua de stat si se vor alege minim 4 puncte vechi din reseaua planimetrica de ordin I, II, III sau IV, optim distribuite in zona tronsonului de drum I ce urmeaza a fi masurat. Informatia preluata cu GPS-ul se prelucreaza cu softul aparatelor. Se vor utiliza programe software specializate pentru prelucrarea datelor si transcalculul retelei in Sistemul de Proiectie STEREO 70.
- Se vor avea in vedere numai acele puncte conservate, pentru care exista certitudinea ca nu a fost deteriorat marcajul.
- Compensarea retelelor de sprijin se va face ca retea libera astfel incat sa se asigure o precizie interioara a retelei de +/- 5 cm. Sistemul de cote este Marea Neagra 1975.

B. Studii geotehnice

Studiile geotehnice au ca scop stabilirea sistemelor rutiere existente pe drumul comunal studiat precum si a caracteristicilor geotehnice ale terenurilor de fundare si a naturii acestora.

Aceste studii se bazeaza pe sondaje care se vor face pe partea carosabila si acostamente, alternative pe ambele parti a sectorului de drum si pe slituri in dreptul sondajelor dar pe partea cealalta a drumului.

Studiile geotehnice vor cuprinde date privind:

- Verificarea grosimii straturilor care alcatuiesc sistemele rutiere existente
- Litologia si caracteristicile geotehnice ale terenului de fundare, in locatiile unde urmeaza a fi amplasate infrastructurile lucrarilor de arta (podetelor)

∴ 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, intersectii) ;
- 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 pe zonele de drum fara vizibilitate
- limitare de gabarit
- limitare de tonaj

∴ Semnalizarea pe timpul executiei

Aceasta se va organiza in conformitate cu "Norme metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictii lor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului", functie de situatia concreta si se va supune avizarii si aprobarii Inspectoratului Judetean al Politiei Rutiere.

Modul de realizare al marcajelor rutiere va fi legat de traseul drumului, de elementele geometrice ale acestuia in plan si profil longitudinal, de asigurarea vizibilitatii, etc.

In "Caietul de sarcini " pentru executarea lucrarilor vor fi incluse si conditiile tehnice privind procesul de realizare a marcajelor,

Se va verifica existenta indicatoarelor rutiere, forma, simbolul si amplasarea acestora in vederea evaluarii necesitatilor privind repararea si inlocuirea lor.

5. SOLUTII DE PROIECTARE RECOMANDATE PENTRU STUDIUL DE FEZABILITATE

5.1. Studii necesare

Pentru elaborarea studiului de fezabilitate se vor efectua studii si cercetari, dupa cum urmeaza:

- A. Studii topografice
- B. Studii geotehnice, privind structura existenta a strazilor si natura terenului de fundare pentru infrastructurile lucrarilor de arta (podete)
- C. Actualizarea datelor de trafic
- D. Calculul, dimensionarea si ranforsarea sistemului rutier

$$N_c = 365 \times 10^{-6} \times 0,50 \times (46 + 73)/2 = 0,0109 \text{ (m.o.s.)}$$

Valoarea de 0,01 mil. Osii standard pentru traficul de calcul incadreaza strada Dioszeghey Laszlo la clasa de trafic **usor** (0,03 – 0,10 m.o.s.), conform instructiunilor tehnice privind determinarea starii tehnice a drumurilor moderne, indicativ CD 155 - 2001.

4. CONCLUZII

4.1. Traseul in plan

Traseul drumului nu va suferi modificari majore ale elementelor geometrice existente, axul proiectat va urmari pe cat posibil axul drumului existent, cu corectii nesemnificative in plan, curbele urmand a fi corectate fara a se depasi zona de siguranta a drumului.

4.2. Profilul longitudinal

In profil longitudinal pantele vor fi cuprinse in limitele acceptate de STAS 863-65.

La stabilirea liniei rosii se vor avea in vedere si rezultatele studiilor geotehnice in urma carora se va face calculul de dimensionare al structurii rutiere. S-a va urmari ca linia rosie proiectata sa aduca imbunatatiri benefice sigurantei si confortului in circulatie .

4.3. Profilul transversal tip

S-a prevazut din tema de proiectare obligatia de a se evita ocuparile de terenuri particulare suplimentare celor aferente drumurilor actuale.

Strada proiectata este de categoria a-III-a, cu urmatoarele elemente :

- platforma drumului de 9,00-10,00 m lăţime ;
- partea carosabilă de 7,00 m lăţime ;
- trotuare cu latimi variabile min.1,00 m.

4.4. Siguranta circulatiei si semnalizari si marcaje

Pentru siguranta circulatiei se vor repara parapetii existenti si se vor inlocui acolo unde sunt foarte degradati. Se vor completa cu parapeti noi in zonele in care acestia lipsesc.

De asemenea se vor reface semnalizarile si marcajele conform standardelor in vigoare.

In cadrul proiectului tehnic care va fi elaborat dupa avizare a studiului de fezabilitate se va regasi proiectul de semnalizare rutiera a drumurilor atat pe verticala cat si pe orizontala.

Pe drumul studiat, dupa asfaltare (modernizare), se va analiza reglementarea circulatiei prin indicatoare si marcaje rutiere :

recenzie.

În tabelul de mai jos prezentăm valorile de trafic înregistrate în anul 2005 și de perspectivă exprimate în vehicule fizice și vehicule etalon, osii de 115 kN, MZA/24 ore.

Post recenzie	Umite sector		MZA, vehicule fizice / 24 ore				MZA, vehicule fizice 124 ore (osii standard 115 kN) ranforsarii			
	inceput km	sfârșit km	2005	2010	2015	2025	2005	2010	2015	2025
1+000	0+000	4+960	1431	1515	1756	2556	41	46	50	73

$$N_c = 365 \times 10^{-6} \times p_p \times c_{rt} \times \sum_{k=1}^5 n_{ki} \times (p_{kR} + p_{kF}) / 2 \times f_{ek} \quad (\text{m.o.s.}) \quad (1), \text{ în care:}$$

N_c - traficul de calcul; 365 - numărul de zile calendaristice într-un an;

p_p - perioada de perspectivă, în ani;

c_{rt} - coeficientul de repartitie transversală, pe benzi de circulație și anume:

- drum cu o singură bandă de circulație $c_{rt} = 1,00$;
- drum cu două și trei benzi de circulație $c_{rt} = 0,50$;
- drum cu patru sau mai multe benzi de circulație $c_{rt} = 0,45$;

n_{ki} - intensitatea medie zilnică anuală a vehiculelor din grupa k, conform rezultatului recensământului de circulație;

p_{kR} - coeficientul de evoluție al vehiculelor din grupa k, corespunzător anului de dare în exploatare a drumului (anul R), stabilit prin interpolare;

p_{kF} - coeficientul de evoluție al vehiculelor din grupa k, corespunzător sfârșitului perioadei de perspectivă luată în considerare (anul F), stabilit prin interpolare;

f_{ek} - coeficientul de echivalare al vehiculelor din grupa k în osii standard de 115 kN, conform, tabelul 1.

În cazul în care se dispune de date privind intensitatea traficului mediu zilnic anual în osii standard de 115 kN, actual și de perspectivă, traficul de calcul:

$$N_c = 365 \times 10^{-6} \times p_p \times c_{rt} \times (n_{o.s. 115R} + n_{o.s. 115F}) / 2 \quad (\text{m.o.s.}) \quad , \text{ în care:}$$

N_c , 365, p_p , și c_{rt} au semnificațiile de mai sus;

$n_{o.s. 115R}$ - numărul de osii standard de 115 kN, corespunzător anului de dare în exploatare a drumului (anul R), stabilit prin interpolare;

$n_{o.s. 115F}$ - numărul de osii standard de 115 kN, corespunzător sfârșitului perioadei de perspectivă luată în considerare (anul F), stabilit prin interpolare;

Rezultă următorul **trafic de calcul, în milioane de osii standard de 115 kN**, conform relației și cu ajutorul datelor din tabelele de mai sus :

Se sugereaza proiectantului sa se studieze si sa se proiecteze scurgerea apelor in functie de profilul longitudinal, tinand seama de cele prevazute in STAS, daca fondurile financiare o vor permite.

2.4.2. Poduri. podete

Pe traseul studiat nu exista poduri sau podete.

2.4.3. Lucrari auxiliare

Pe parcursul sectorului de drum analizat este necesara refacerea semnalizarii rutiere verticale si orizontale, prin montarea de indicatoare rutiere noi, borne kilometrice noi si aplicarea de marcaje rutiere axiale si marginale.

3. Modelarea traficului actual

3.1. Considerente privind circulatia pe strada Dioszeghey Laszlo

Drumul analizat este amplasat in municipiul Sfantu Gheorghe si face legatura între străzile Ghiocilor și Világlató (Panorama Lumii).

Lungimea totala a sectorului de drum analizat este de 0,303 km.

Strada este de categoria a-III-a cu latimea partii carosabile de 7,00, panta transversala a partii carosabile si pe benzile de incadrare este de 2,50.

Datele de trafic care pot fi folosite pentru estimarea traficului actual si de perspectiva pe drumul studiat sunt rezultatele Recensamantului de circulatie din anul 2005 pus la dispozitie de beneficiar.

3.2. Drumul obiect al proiectului

Din punct de vedere topologic (structura de segmente si noduri care constituie calea de circulatie) obiectul expertizei este constituit din urmatorul sector de drum :

identificator	sectorul	lungime
Strada Dioszeghey Laszlo	km 0+000 – 0+303	0,303 km

Categoriile de vehicule considerate in studiul de circulatie

In vederea dimensionarii straturilor bituminoase de ranforsare se va lua in considerare traficul de calcul corespunzator unei perioade de perspectiva de 15 ani, exprimat in osii standard de 115KN.

Valorile MZA, vehicule etalon de osii standard 115KN / 24 ore se regasesc in documentele cu rezultatele recensamantului de trafic efectuat de CESTRIN in anul 2005.

Astfel pentru strada Dioszeghey Laszlo masuratorile s-au efectuat intr-un singur post de

Condițiile hidrologice ale complexului rutier conform STAS1709/2-90 sunt defavorabile. Regimul hidrologic se încadrează în categoria 2b (Normativ AND 550- 99).

Conform “Normativ privind documentațiile geotehnice pentru construcții” (indicative NP 074 – 2007) lucrarea se încadrează în categoria geotehnica I, cu risc geotehnic redus.

- **Sondajul nr. 1** (mijlocul străzii Dioszeghy Laszlo)

Sistemul rutier: nu există, se circula pe solul vegetal nisipos-argilos, care are grosimea de cca 20 cm.

Terenul de fundare: până la adâncimea de 1.00 m este alcătuit din argilă nisipoasă cafenie-brună, plastic vâtoasă, după care se trece la argila cafenie-brună, plastic vâtoasă.

Nivelul apei subterane: nu s-a interceptat până la adâncimea finală de 2.50 m.

Tipul pământului de fundare: P_5

Modul de elasticitate dinamic (E_p): 70 MPa

Coeficientul lui Poisson (μ): 0.42

Grad de sensibilitate la îngheț: foarte sensibil.

.

➤ **Starea de degradare**

Starea de degradare a fost evaluată prin vizualizarea traseului.

Pe baza vizualizării au fost stabilite calificativele de stare în funcție de ponderea de suprafață afectată de degradări, și anume:

BUN < 10 %

MEDIU 10 – 30 %

RAU > 30 %

În urma vizualizării s-au constatat următoarele:

- Suprafața părții carosabile prezintă următoarele tipuri de degradări: gropi, denivelări și fagase. Aceste tipuri de degradări au fost observate de-a lungul întregului traseu, având un grad de severitate ridicat și o frecvență de apariție foarte mare.
- Starea tehnică, elementele geometrice din profil longitudinal și transversal al drumului nu corespund prescripțiilor actuale, structura rutieră este degradată și pune în pericol desfășurarea fluentă și în siguranță a traficului rutier.
- CALIFICATIVUL de stare atribuit întregului traseu este MEDIU.

2.4.1. Scurgerea apelor

Pe traseu nu există poduri sau podet.

Apele pluviale de pe platforma drumului se vor colecta într-o canalizare ape pluviale proiectată care se va descărca în râul Olt.

amenajarea acestuia în spațiu (convertire și suprainaltare) se va face în conformitate cu prevederile STAS 863-85.

În curbe lățimea părții carosabile și a platformei va rezulta în funcție de amenajările în plan necesare.



2.4. Sistemul rutier existent

Strada Dioszeghy Laszlo se situează la marginea vestică a municipiului Sf. Gheorghe, între străzile Ghiocailor și Világlató (Panorama Lumii), se desfășoară pe o lungime de 302,50 m. Apele pluviale de pe acest tronson vor fi conduse prin rețeaua de canalizare pluvială proiectată către emisarii naturali.

Lățimea părții carosabile este variabilă, având 3,00 – 4,00 m. Drumul este de pământ, se circulă pe solul vegetal nisipos-argilos, care are grosimea de cca 20 cm și care se recomandă să fie îndepărtată.

Elementele geometrice din profil longitudinal și transversal al drumului numai corespund prescripțiilor actuale.

Conform STAS 1790/1-90 din punct de vedere climatic zona se încadrează în tipul II, cu indicii de umiditate $I_m = 0 \dots 20$.

- se va reduce volumul de praf care se depune pe vegetatia din zona drumului impiedicand procesul de fotosinteza
- va scadea simtitor emisia noxelor de esapament ceea ce va avea un efect pozitiv asupra locuitorilor comunei
- nivelul de zgomot se va reduce datorita faptului ca se ofera utilizatorilor o suprafata de rulare moderna

Influenta socio – economica:

- crearea de noi locuri de munca pe perioada executiei lucrarilor;
- o mai rapida deplasare inspre si dinspre locurile de munca;
- reducerea consumului de carburanti si economii la costul transporturilor;
- cresterea sigurantei circulatiei si a confortului pentru conducatorii auto.

2. DATE TEHNICE ALE DRUMULUI

2.1. Traseul in plan

Lungimea totala a traseului studiat este de $L = 0,303$ Km. Traseul de drum analizat are aliniamente in proportie de cca. 100%

Elementele geometrice in plan, inclusiv amenajarea in spatiu a curbilor (supralargiri, convertiri, suprainaltari), se vor stabili in conformitate cu prevederile STAS 863/85, pentru viteza de proiectare de 40 km/h, respectiv 25 km/h in conditiile de mediu adiacente impuse de intersectii. Aceste elemente se vor imbunatati in limita posibilitatilor existente pe teren, fara a fi nevoie de lucrari mari de terasamente sau de lucrari de arta costisitoare.

2.2. Drumul in profil longitudinal

Linia proiectata (linia rosie) va urmari linia actuala a terenului, cu diferente in ax pozitive aproximativ egale cu grosimea structurii rutiere + corecturile necesare, aplicat in asa fel ca pasul de proiectare prevazut in STAS 863/85 sa fie respectat.

Valorile declivitativelor variaza intre 2,62% si 5,96%.

La proiectarea profilului longitudinal se va avea in vedere ca volumele de terasamente sa fie minime. Un alt principiu de proiectare de care se va tine cont, va fi cota liniei rosii in dreptul fiecarui podet existent care sa se modifice minimum posibil, astfel incat sa nu fie necesare lucrari masive de umpluturi sau chiar ridicarea ori inlocuirea podetelor pe considerent de linie rosie.

2.3. Drumul in profil transversal

Pe traseul ce urmeaza a fi modernizat, partea carosabila are latimea cuprinsa intre 3,00 – 4,00 m, iar latimea amprizei drumului este cuprinsa intre 9,00 – 10,00m

In aliniament profilul transversal este in acoperis cu pante de 2,5%, iar in anumite zone pentru a evita decaparea straturilor existente panta minima adoptata va fi de 2,00-3,00 %, iar

Incadrarea preliminară a construcției în categoria de importanță se face conform Tabelului 2

Nr. crt.	Categoria de importanță a construcției	Grupa de valori a punctajului total
1.	Exceptională (A)	≥ 30
2.	Deosebită (B)	18...29
3.	Normală (C)	6...17
4.	Redusă (D)	≤ 5

Formular pentru consemnarea categoriei de importanță a construcției

ANEXA 1

Nr. Crt.	Factorul determinant		Criteriile asociate		
	K(n)	P(n)	P(i)	P(ii)	p(iii)
1.	1	0	1	0	0
2.	1	1	0	1	1
3.	1	1	1	1	0
4.	1	1	1	1	0
5.	1	1	1	1	1
6.	1	1	0	1	1
TOTAL		5			

Analizând punctajul și aprecierile criteriilor asociate factorilor determinanți, drumul se încadrează în categoria de importanță Redusă (D), care este adecvată investiției în cauză.

Categoria de importanță stabilită: "D" Importanță redusă

Protecția mediului

La toate soluțiile ce se vor propune se va avea în vedere armonizarea relației drumului cu mediul înconjurător.

În toate etapele lucrării, de la proiectare până la execuție se va avea în vedere protecția mediului și sănătatea oamenilor. Astfel la modernizare se vor stabili soluții bazate pe materiale nepoluante, iar la execuție vor fi recomandate și tehnologii de ultimă oră.

Proiectul va fi întocmit astfel încât să se încadreze în normativele referitoare la sănătatea oamenilor (Ordin nr. 536 al Ministrului Sănătății din 23.07.1997) a măsurilor ergonomice și ecologice.

Lucrările de modernizare nu introduc efecte negative suplimentare față de situația existentă asupra solului, drenajului, microclimatului apelor de suprafață, vegetației, faunei sau din punct de vedere al zgomotului și peisajului.

Nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Prin executarea lucrărilor de modernizare vor apărea influențe favorabile asupra factorilor de mediu economic și social.

Influența factorilor de mediu datorită realizării unor condiții de circulație superioare celor actuale prezintă următoarele avantaje:

- va scădea gradul de poluare a aerului și a apei

Media anuală a precipitațiilor atmosferice este cca 500 – 550 mm/an, uneori cu valori extreme sub 400 și peste 700 mm/an. Valorile maxime ale mediilor lunare se înregistrează în luna iunie (80-90 mm/lună), cele minime iarna (20 mm/lună). Pe lângă extreme de medii lunare (de ex. în iunie: 0,2 și 198,0 mm), au fost înregistrate valori extreme ale maximei zilnice de ≈80 mm.

Vânturile dominante sunt cele din nord-est (Nemira, cu frecvență mai mare iarna și primăvara) și sud-vest, canalizate în lungul Râului Negru. Viteza vântului depinde de formele de relief, în depresiuni, valorile medii anuale variază între 2,2 – 2,7 m/s iar pe culmile muntoase ele depășesc frecvent 7 m/s. Iarna aceste vânturi produc troienirea și înzăpezirea drumurilor.

Fenomene atmosferice deosebite:

inversiuni termice: în medie 10 – 14 zile în lunile ianuarie și februarie

ceață – în medie între 20 – 35 zile/an

brumă – în medie 30 – 40 zile/an

grindină

Date seismologice

Conform Normativului cu indicativ P 100-92, amplasamentul se încadrează în zona seismică de calcul E, intensitate seismică 7 grade M.S.F., conform SR 11100/1, caracterizată prin perioada de colt $T_c=1,0\text{sec}$.

Valoarea de vârf a accelerației terenului pentru cutremure având IMR=100 ani este între 0,20 g.

Evaluarea punctajului fiecărui factor determinant se face pe baza următoarei formule:

$$P(n) = k(n) \times \frac{\sum_{i=1}^{n_i} p_i}{n_i}, \text{ în care :}$$

$P(n)$ – punctajul factorului determinant (n), $n=1\dots6$;

$k(n)$ – coeficient de unicitate, în cazul nostru egal cu 1;

p_i – punctajul corespunzător criteriilor (i) asociate factorului determinant (n), conform tabelului 1;

n_i – numărul criteriilor asociate factorului determinant (n), luate în considerare.

Tabelul 1

Nr. crt.	Nivelul apreciat al influenței criteriului	Punctajul p_i
1.	Inexistent	0
2.	Redus	1
3.	Mediu	2
4.	Apreciabil	4
5.	Ridicat	6

regimul drumurilor si H.G. 540/1997 privind incadrarea drumurilor Atat pe timpul executiei cat si dupa finalizarea acestora nu se vor ocupa terenuri care sunt in circuitul agricol, alte proprietati de stat sau private.

Lucrarile se vor desfasura pe ampriza existenta a strazii. Suprafata afectata de lucrarile din prezenta documentatie, conform masuratorilor partiale este de 2122,50mp.

1.8. Caracteristici geomorfologice si geofizice ale terenului din amplasament. Climatologie

Date geomorfologice

Strada Dioszeghy Laszlo se situează la marginea vestică a municipiului Sf. Gheorghe.

Zona este alcatuită din formațiunile de la marginea vestică a depresiunii intramontane Sf. Gheorghe.

În zona depresionară, peste fundamentul cretacic urmează depozite pliocene lacustre, de molasă (argile, marne, nisipuri), peste care sunt dispuse depozitele pleistocene dezvoltate într-un facies fluviatil-lacustru (pietrișuri, nisipuri, argile), acoperite la rândul lor cu depozite holocene.

Din punct de vedere geomorfologic strada este situată în zona de trecere de la terasa râului Olt către dealurile ramei muntoase. Se remarcă supraînălțarea terenului față de platoul terasei prin acumularea depozitelor deluviale transportate de apele de șiroire dinspre vest, de pe dealuri și depuse pe marginea platoului.

Date hidrologice

Nivelul apei subterane în zonă se situează la adâncime mare.

Din punct de vedere a cadastrului apelor, lucrarea este amplasată în bazinul hidrografic al pâ râului Sâmbrezii (cod cadastral VIII-1.42).

Date climatologice

Din punct de vedere meteorologic municipiul Sf. Gheorghe se incadrează în cadrul climatic general temperat – continental al depresiunii. Datorită varietății condițiilor fizico – geografice din județ, condițiile climatice au o distribuție neuniformă.

În depresiune temperatura medie multianuală a aerului este 7,0 - 7,5 °C, în luna ianuarie temperaturile medii scad la – 6,2 °C. Temperatura medie a lunii iulie depășește 18 °C. În funcție de circulația atmosferică generală, temperatura aerului poate varia foarte mult față de mediile multianuale. Temperaturile extreme înregistrate ating -30 °C și + 37°C.

Durata medie a perioadei fără îngheț în zona depresionară este cca 145 zile /an.

- Normativ AND nr. 584/2002 – traficul de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacității portante și al capacității de circulație;
- PD 189-2000 normativ pentru capacitatea de circulație pe drumurile publice;
- STAS 7348-2002 – Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacității de circulație.

1.6. Amplasament lucrare

Amplasamentul lucrărilor ce fac obiectul acestei expertize se afla în administrarea Municipiului Sfântu Gheorghe, județul Covasna. Strada Dioszeghy Laszlo ce face obiectul prezentei documentații este o stradă de categoria a III-a. Strada Dioszeghy Laszlo se situează la marginea vestică a municipiului Sf. Gheorghe, între străzile Ghiocilor și Világlató (Panorama Lumii). Străzile din această zonă au fost recent înființate și reprezintă extinderea spre vest, spre dealurile premontane a municipiului.



Intersecție cu strada Ghiocilor în municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna.

1.7. Suprafața și situația juridică a terenurilor

Terenurile ocupate în momentul de față de traseul străzii Dioszeghy Laszlo, se afla în proprietatea publică a Municipiului Sfântu Gheorghe în conformitate cu O.G.43/1997 privind

- Normativ pentru evaluarea starii de degradare a imbracamintii pentru structuri rutiere suple si semirigide, indicativ AND540-2003;
- Ordinul M.T. nr. 43/1998 “Norme privind incadrarea in categorii a drumurilor nationale “;
- Ordinul M.T. nr. 45/1998 “Norme tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor “;
- Ordinul M.T. nr. 50/1998”Normele tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile rurale.”
- N.P. 116-OP .”Normativ privind alcatuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru strazi”.
- SR 174-1:2002 “Lucrari de drumuri. Imbracaminti bituminoase cilindrare la cald. Conditii tehnice de calitate “;
- SR EN ISO 14688-2:2005 “Cercetari si incercari geotehnice. Identificarea si clasificarea pamanturilor. Partea 2. Principii pentru o clasificare;
- STAS 1709/1-90 “Actiunea fenomenului de inghet – dezghet de lucrari de drumuri. Adancimea de inghet in complexul rutier. Prescriptii de calcul “;
- STAS 1709/2-90 “Actiunea fenomenului de inghet – dezghet in lucrari de drumuri. Prevenirea si remedierea degradarilor din inghet – dezghet. Prescriptii de calcul. “
- SR 7970:2001 “Lucrari de drumuri. Straturi de baza din mixturi asfaltice cilindrare executate la cald. Conditii tehnice generale de calitate si prescriptii generale de executie;
- SR 662-2002 “Lucrari de drumuri. Agregate naturale de balastiera “;
- SR 667-2001 “Agregate naturale de piatra prelucrata pentru drumuri. Conditii tehnice generale de calitate “;
- SR EN 13242:2003 “Agregate naturale pentru lucrari de cai ferate si drumuri. Metode de incercare “;
- STAS 1913/1-9, 12, 13, 15, 16 “ Teren de fundare. Determinarea caracteristicilor fizice “;
- Norme generale de protectia muncii – Ministerul Muncii si Protectiei Sociale 2002;
- Legea Protectiei Muncii nr. 90/1996, republicata 2001;
- Norme generale de protectie impotriva incendiilor la proiectarea si realizarea constructiilor si instalatiilor aprobate prin Decret nr. 290/1997;
- Norme generale de prevenire si stingere a incendiilor, aprobate prin ordin comun M.I. – M.L.P.A.T. nr. 381/1219/M.C./03.03.1994;
- P 118/1999 Norme tehnice de proiectare si realizare a constructiilor privind protectia la actiunea focului;
- STAS 12604/87 (conflict SR EN 61140:2002, SR HD 63751:2004) Protectia impotriva electrocutarii. Prescriptii generale;
- STAS 12604/5/90 Protectia impotriva electrocutarii prin atingere indirecta, instalatii electrice fixe. Prescriptii de proiectare, executie si verificare. Documentatia de fundamentare privind traficul;
- Normativ ind. C242/1993 – elaborarea studiilor de circulatie pentru localitati si teritoriul de influenta;
- Instructiuni tehnice ind. C243/1993 – masuratori, recensaminte si anchete de circulatie in localitati si teritoriul de influenta;

1. DATE GENERALE

1.1. Denumirea lucrării

„Reabilitare Strada Dioszeghey Laszlo, situata intre strada Ghiocailor si Vilaglato, Sfantu Gheorghe” - faza D.A.L.I.

1.2. Beneficiar – Ordonator principal de credite

PRIMARIA MUNICIPIULUI SFANTU GHEORGHE

1.3. Autoritatea contractanta

PRIMARIA MUNICIPIULUI SFANTU GHEORGHE

1.4. Elaborator

S.C. TOP PROIECT & CONSULTING S.R.L

SF. GHEORGHE

EXPERT TEHNIC ATESTAT – ING. IUGA MIHAI



1.5. Documente si programe

Pentru intocmirea EXPERTIZEI TEHNICE s-au consultat urmatoarele:

- Caietul de sarcini elaborat de beneficiar
- Date tehnice si statistice furnizate de catre beneficiar
- Culegere de date si inspectie vizuala realizate de catre elaborator
- Probe in situ efectuate si analizate de catre elaborator
- Specificatii tehnice de specialitate

Expertiza a fost intocmita in conformitate cu prevederile urmatoarelor prescriptii in vigoare:

- Legea nr. 10/1995 privind calitatea in constructii;
- HG. 28/ianuarie 2008, aprobarea continutului cadru al documentatiei tehnico – economic aferente investitiilor publice;
- Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 34/2007 privind achizitiile publice;
- Regulamentul privind controlul de stat al calitatii in constructii, aprobat prin HG nr. 273/1994;
- Protectia mediului: Legea 137/2000;
- H.G. 925/1995 – Regulamentul de expertizare tehnica de calitate a proiectelor, a executiei lucrarilor si a constructiei;
- Normativ pentru dimensionarea straturilor bituminoase de ranforsare a sistemelor rutiere suple si semirigide, indicativ AND550 din 1999;