

## 1. DATE GENERALE

### 1.1. Denumirea lucrării

*„ Modernizare Blvd. 1 Decembrie intre str. Grigore Balan si str. N.Balcescu” - 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;
- 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 EN 13108-1-8:2006 “ Mixturi asfaltice - Betoane asfaltice “;
- SR EN ISO 14688-2:2005 “Cercetari si incercari geotehnice. Identificarea si clasificarea pamanturilor. Partea 2. Principiu 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 EN 13043:2003 “ Agregate pentru amestecuri bituminoase “;
- SR EN 13242:2003 “Agregate din materiale legate sau nelegate hidraulic “;
- 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;
- Normativ AND nr. 584/2002 – traficul de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacitatii portante si al capacitatii de circulatie;
- PD 189-2000 normativ pentru capacitatea de circulatie pe drumurile publice;
- STAS 7348-2002 – Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacitatii de circulatie.

### **1.6. Amplasament lucrare**

Amplasamentul lucrarilor ce fac obiectul acestei expertize se afla in administrarea Municipiul Sfantu Gheorghe, judetul Covasna. Lucrarile cuprinse in aceasta documentatie se situează între intersectia cu strada Grigore Bălan si strada Nicolae Bălcescu.

### **1.7. Suprafata si situatia juridica a terenurilor**

Terenurile ocupate in momentul de fata de traseul Blvd. 1 Decembrie 1918, se afla in proprietatea publica a Municipiul Sfantu Gheorghe in conformitate cu O.G.43/1997 privind 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 parțiale este de 6832 mp.

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

#### **Date geomorfologice**

Blvd. 1 Decembrie 1918 este situata între intersectia cu strada Grigore Bălan si strada Nicolae Bălcescu.

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.

### **Date climatologice**

Din punct de vedere meteorologic municipiul Sf. Gheorghe se încadrează 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.

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

Evaluarea punctajului fiecărui factor determinant se face pe baza următoarelor 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),  $n=1...6$ ;

$k(n)$  – 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

Incadrarea preliminara a constructiei in categoria de importanta se face conform Tabelului 2

Nr. crt.	Categoria de importanta a constructiei	Grupa de valori a punctajului total
1.	Exceptionala (A)	$\geq 30$
2.	Deosebita (B)	18...29
3.	Normala (C)	6...17
4.	Redusa (D)	$\leq 5$

Formular pentru consemnarea categoriei de importanta a constructiei

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
<b>TOTAL</b>		5			

Analizand punctajul si aprecierile criteriilor asociate factorilor determinanti, drumul se incadreaza in categoria de importanta Redusa (D), care este adecvata investitiei in cauza.

**Categoria de importanta stabilita: "D"** Importanta redusa

### **Protectia mediului**

La toate solutiile ce se vor propune se va avea in vedere armonizarea relatiei drumului cu mediul inconjurator.

In toate etapele lucrarii, de la proiectare pana la executie se va avea in vedere protectia mediului si sanatatea oamenilor. Astfel la modernizare se vor stabili solutii bazate pe materiale nepoluante, iar la executie vor fi recomandate si tehnologii de ultima ora.

Proiectul va fi intocmit astfel incat sa se incadreze in normativele referitoare la sanatatea oamenilor (Ordin nr. 536 al Ministrului Sanatatii din 23.07.1997) a masurilor ergonomice si ecologice.

Lucrarile de modernizare nu introduc efecte negative suplimentare fata de situatia existenta asupra solului, drenajului, microclimatului apelor de suprafata, vegetatiei, faunei sau din punct de vedere al zgomotului si peisajului.

Nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Prin executarea lucrarilor de modernizare vor apare influente favorabile asupra factorilor de mediu economic si social.

**Influenta factorilor de mediu** datorita realizarii unor conditii de circulatie superioare celor actuale prezinta urmatoarele avantaje:

- va scadea gradul de poluare a aerului si a apei
- 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**

La proiectarea elementelor geometrice ale traseului in plan s-a urmarit ca axa proiectata sa se suprapuna cat mai fidel pe axa strazii existente, tinand seama de conditiile impuse de tema de proiectare si cu respectarea pe cat posibil a prevederilor STAS 10144/3–81”Strazi,–Elemente geometrice–Prescriptii de proiectare”.

S-au pastrat caracteristicile geometrice actuale ale strazii. In acest sens, solutia proiectata nu afecteaza dispozitia in planul de situatie al strazii. Lucrarile cuprinse in cadrul proiectului constau in reabilitarea sistemului rutier la partea carosabila. Se vor executa trotuare noi.

S-a mentinut geometria existenta in plan a strazii ce a asigurat optimizarea traseului existent in lung pe cele doua cai de rulare si in profil transversal, urmarindu-se prin aceasta si imbunatatirea scurgerii apelor pluviale in lungul strazii.

Declivitatile longitudinale se incadreaza in general in prevederile STAS 10144/3 – 91.

Blvd. 1 Decembrie 1918 are o lungime de 309,28 m.

Acolo unde spatiul dintre limitele de proprietati a permis s-a adoptat un profil transversal cu elemente geometrice dupa acum urmeaza :

Latime parte carosabila :

- 2 x 7,00m de la km0+000 la km0+309,28

Latime Trotuare

- Trotuare cu latimea variabila pana in limita de proprietate pe ambele parti ale carosabilului

## **2.2. Drumul in profil longitudinal**

In profil longitudinal linia rosie proiectata urmareste , in principiu niveleta strazii existente

Linia rosie a fost proiectata tinand cont de solutia tehnica abordata pentru sistemul rutier cat si cotele acceselor la proprietati.

In conditiile in care niveleta existenta prezinta succesiuni pante/rampe cu valori mici ale declivitatorilor dar cu lungimi scurte (profil “dinti de fierastrau”), provenite in general datorita unor tasari neuniforme ale partii carosabile, s-au facut corectii minime ale liniei rosii proiectate astfel incat sa asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar si totodata ca necesitate a sporirii confortului si sigurantei circulatiei.

In profil longitudinal s-a urmarit proiectarea unor declivitati astfel incat descarcarea apelor la gurile de scurgere sa se faca cat mai repede, apele pluviale sa ramana un timp cat mai scurt pe suprafata carosabila pentru a nu avea repercursiuni negative asupra sigurantei circulatiei si calitatii sistemului rutier (infiltratii prin fisuri).

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**

În secțiune transversală, strada are o platformă cuprinsă între 10,0 - 20,0 m, iar partea carosabilă de 14,0m (zona circulabila), pantele transversale fiind neuniforme, ceea ce o incadreaza ca strada de categoria a-II-a conform Ordin 49 al Ministerului Transporturilor – Norme tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane.

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 amenajarea acestuia in spatiu (convertire si suprainaltare) se va face in conformitate cu prevederile STAS 10144/3–81”Strazi,–Elemente geometrice–Prescriptii de proiectare”.



In curbe latimea partii carosabile si a platformei va rezulta in functie de amenajarile in plan necesare.

## 2.4. Sistemul rutier existent

Blvd. 1 Decembrie 1918 se situează între intersecția cu strada Grigore Bălan și strada Nicolae Bălcescu, se desfășoară pe o lungime de 309,28 m . Apele pluviale de pe acest tronson vor fi conduse prin rețeaua de canalizare pluvială proiectată către emisarii naturali .

Latimea partii carosabile este de 14,00 m. Drumul este asfaltat peste piatră spartă. 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 indicele de umiditate  $I_m = 0 \dots 20$ .

Condițiile hidrologice ale complexului rutier conform STAS 1709/2-90 sunt defavorabile. Regimul hidrologic se încadrează în categoria 2ab (Normativ AND 550- 99).

Conform “Normativ privind documentațiile geotehnice pentru construcții” (indicative NP 074 – 2007) lucrarea se încadrează în categoria geotehnica 1, cu risc geotehnic moderat.

### • **Sondajul nr. 1**

**Structura sistemului rutier:** în sondaj sistemul rutier are grosimea de 0.90 m, însă între adâncimile de 0.35-0.75 m umplutura s-a dovedit a fi un nisip argilos cu pietris mic. Conținutul de argilă (fracțiunea  $<0.002$  mm) a orizontului conform analizei depășește ușor limita dintre pământurile sensibile și foarte sensibile la îngheț și din cauza depășirii cu cca 1-2 % a limitei de 6 % a fracțiunii  $<0.002$  mm, trece în categoria pământurilor foarte sensibile la îngheț. Sistemul rutier este alcătuit din:

18 cm covor asfaltic

17 cm piatră spartă împănată cu nisip

40 cm nisip argilos cu pietris mic

15 cm bolovanis din gresie

**Terenul de fundare** este alcătuit din argilă prăfoasă cafenie-gălbuie cu plasticitate mare, plastic consistent spre vârtosă.

**Categorie conform STAS 2914 - 84:** 4b, mediocră.

**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 ( $\nu$ ):** 0.42

**Grad de sensibilitate la îngheț:** foarte sensibil.

• **Sondajul nr. 2**

**Structura sistemului rutier:** are grosimea de 0.90 m și este alcătuit din

- 12 și 5 cm covor asfaltic (12 cm are covorul asfaltic inițial, 5 cm are plomba interceptată)

- până la adâncimea de 90 cm piatră spartă împănată cu nisip

**Terenul de fundare:** argilă nisipoasă cafenie-gălbuie.

**Categorie conform STAS 2914 - 84:** 4b, mediocră.

**Nivelul apei subterane:** nu s-a interceptat până la adâncimea finală de 1.70 m.

**Tipul pământului de fundare:**  $P_5$

**Modul de elasticitate dinamic ( $E_p$ ):** 70 MPa

**Coeficientul lui Poisson ( $\nu$ ):** 0.42

**Grad de sensibilitate la îngheț:** foarte sensibil.

**Structura rutieră:** din punct de vedere al grosimii, sistemul rutier este uniform, are grosimea de 0.90 m, însă din punct de vedere calitativ există diferențe între cele două sondaje. În sondajul S 1 pe intervalul 0.35-0.75 m există un strat de nisip argilos cu pietris mic, care din cauza depășirii cu 1-2 % a limitei de 6 % <0.002 mm, trece în categoria pământurilor foarte sensibile la îngheț (conform STAS 1709/2-90). Nu se cunoaște extinderea acestui strat pe care considerăm necorespunzătoare pentru sistem rutier, poate avea caracter local sau general pentru zona sondajului S 1. În sondajul S 2 pe toată grosimea lui sistemul rutier este alcătuit din piatră spartă împănată cu nisip.

Deoarece se recomandă îndepărtarea stratului necorespunzător din sistemul rutier, considerăm că există două posibilități:

- anterior lucrărilor de proiectare/execuție se suplimentează investigațiile pentru delimitarea stratului necorespunzător, sau
- pe parcursul executării lucrărilor de reabilitare se urmărește extinderea stratului necorespunzător și unde se considera necesară, se înlocuiește cu material corespunzător

Prima variantă implică cheltuieli suplimentare și pierdere de timp cu lucrările de investigare (adunarea reprezentărilor administratorilor de rețele subterane pentru localizarea punctelor de investigare, executarea lucrărilor, analize), în cazul variantei a doua există riscul supra- sau subestimării a lucrărilor incluse în proiect.

➤ **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 podete, care trebuie decolmatate.

Apele pluviale de pe platforma drumului se vor colecta într-o “canalizare ape pluviale” proiectată care se va descarca în “canalizarea ape pluviale” a orașului.

Se sugerează proiectantului să se studieze și să se proiecteze scurgerea apelor în funcție de profilul longitudinal, ținând seama de cele prevăzute în STAS, dacă fondurile financiare o vor permite.

#### **2.4.2. Poduri, podete**

Pe traseul studiat nu există poduri sau podete.

#### **2.4.3. Lucrări auxiliare**

Pe parcursul sectorului de drum analizat este necesară refacerea semnalizării rutiere verticale și orizontale, prin montarea de indicatoare rutiere noi și aplicarea de marcaje rutiere axiale și marginale.

### **10 Modelarea traficului actual**

#### **3.1. Considerente privind circulația pe Blvd. 1 Decembrie 1918**

Drumul analizat este amplasat în municipiul Sfântu Gheorghe Blvd. 1 Decembrie 1918 se situează între intersecția cu strada Grigore Bălan și strada Nicolae Bălcescu .

Lungimea totală a sectorului de drum analizat este de 309,28 m.

Strada este de categoria a-II-a cu lățimea părții carosabile între de 14,00, panta transversală a părții carosabile este de 2,50%.

Datele de trafic care pot fi folosite pentru estimarea traficului actual si de perspectiva pe drumul studiat sunt rezultatele studiilor de trafic puse 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
Blvd. 1 Decembrie 1918	km 0+000 – 0+309,28	0, 309

### 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 Blvd. 1 Decembrie 1918 masuratorile s-au efectuat intr-un singur post de recenzie.

In tabelul de mai jos prezentam valorile de trafic inregistrate in anul 2005 si de perspectiva exprimate in vehicule fizice si vehicule etalon, osii de 115KN, MZA/24 ore.

Post recenzie	Umite sector		MZA, vehicule flzice f 24 ore				MZA, vehicule fizice 124 ore(osii standard 115KN) ranforsarii			
	inceput km	sfarsit km	2005	2010	2015	2025	2005	2010	2015	2025
0+000	0+000	0+309	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 repartiție 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 :

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

Valoarea de 0,01 mil. Osii standard pentru traficul de calcul incadrează Blvd. 1 Decembrie 1918 la clasa de trafic **usor** (0,03 – 0,10 m.o.s.), conform instrucțiunilor tehnice privind determinarea stării tehnice a drumurilor moderne, indicativ CD 155 - 2001.

## **4. CONCLUZII**

### **4.1. Traseul în plan**

Traseul drumului nu va suferi modificări majore ale elementelor geometrice existente, axul proiectat va urmări pe cât posibil axul drumului existent, cu corectii nesemnificative în plan, curbele urmând a fi corectate fără a se depăși zona de siguranță a drumului.

### **4.2. Profilul longitudinal**

În profil longitudinal pantele vor fi cuprinse în 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-II-a, cu urmatoarele elemente :

Acolo unde spatiul dintre limitele de proprietati a permis s-a adoptat un profil transversal cu elemente geometrice dupa acum urmeaza :

Latime parte carosabila :

- 2 x 7,0m

Latime Trotuare

- trotuare cu latimea variabila pana in limita de proprietate pe ambele parti ale carosabilului

#### 4.4. Siguranta circulatiei si semnalizari si marcaje

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 :

∴ *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:

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

#### **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 rețelei geodezice de sprijin
- Proiectul rețelelor de nivelment geometric

În acest proiect se vor specifica: amplasamentul orientativ pentru fiecare punct (practic configurația fiecărei rețele), modul de materializare al punctelor, metodele de măsurare pentru atingerea preciziilor impuse vizibilității între puncte, distribuția echilibrată a lor, etc.

- Aplicarea proiectelor prin bornare, determinări GPS, compensări de rețele.
- Materializarea punctelor rețelei de sprijin se va face cu borne de beton, conform SR 3446-1/1996. Se vor putea folosi și alte tipuri de materializări (borne FENO, picheti metalici) cu acceptul beneficiarului.
- Prin măsurători GPS se vor testa punctele din rețeaua de stat și se vor alege minim 4 puncte vechi din rețeaua planimetrică de ordin I, II, III sau IV, optim distribuite în zona tronsonului de drum I ce urmează a fi măsurat. Informația preluată cu GPS-ul se prelucerează cu softul aparatelor. Se vor utiliza programe software specializate pentru prelucrarea datelor și transcalculul rețelei în Sistemul de Proiecție STEREO 70.
- Se vor avea în vedere numai acele puncte conservate, pentru care există certitudinea că nu a fost deteriorat marcajul.
- Compensarea rețelelor de sprijin se va face ca rețea liberă astfel încât să se asigure o precizie interioară a rețelei de  $\pm 5$  cm. Sistemul de cote este Marea Neagră 1975.

## **B. Studii geotehnice**

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

Aceste studii se bazează pe sondaje care se vor face pe partea carosabilă și acostamente, alternative pe ambele părți a sectorului de drum și pe slituri în dreptul sondajelor dar pe partea cealaltă a drumului.

Studiile geotehnice vor cuprinde date privind:

- Verificarea grosimii straturilor care alcătuiesc sistemele rutiere existente
- Litologia și caracteristicile geotehnice ale terenului de fundare, în locațiile unde urmează a fi amplasate infrastructurile lucrărilor de artă (podetelor)
- Natura pământurilor de fundație a sistemelor rutiere determinate pe probele prelevate și anume:
  - Tipul pământurilor ( P1-P5 )
  - Caracteristicile fizico – mecanice
  - Caracteristicile de compactare
  - Capacitatea portantă a patului drumului (modul de deformare) la 50 cm adâncime sub sistemul rutier existent
- Seismicitatea zonei (conform SR 11100/1-93 privind macrozonarea seismică, grade MSK), potrivit Normativului pentru proiectarea antiseismică a construcțiilor, indicativ P100-92. Se vor preciza:
  - Zona seismică de calcul



- Coeficientul de seismicitate  $K_s$
- Perioada de colt  $T_c$

În funcție de caracteristicile specifice fiecărei zone în parte, specialiștii geotehnicieni vor adapta tema la condițiile existente.

### **C. Realizarea și analiza studiului de trafic**

Studiul de trafic face parte din categoria studiilor necesare fundamentării propunerilor de dezvoltare a rețelelor de drumuri. El stă la baza optimizării soluțiilor tehnico-economice pentru proiectele de investiții a lucrărilor de infrastructură rutieră.

Studiul va stabili caracteristicile traficului actual și de viitor în contextul reabilitării drumului.

#### **Principii și condiții de analiză a traficului:**

- Se va efectua analiză zonala a circulației
- Corelarea cu prevederile proiectelor de urbanism – PUG, PUD, PUZ – în teritoriul traversat de drum și cu prevederile studiilor anterioare de circulație (dacă există).
- Impactul traficului asupra mediului local și posibilitățile de îmbunătățire a condițiilor de mediu prin organizarea traficului
- Analiza caracteristicilor circulației active (în deplasare) a circulației pasive (parcare, staționare), și a circulației pietonilor
- Corelarea cu rețelele tehnico-edilitare

#### **Componentele analizei traficului ( faza PT ):**

##### **Obiective majore:**

- Asigurarea capacității, fluentei și circulației pentru drumul în cauză și pentru rețeaua de drumuri aferente în perspectiva evoluției traficului
- Determinarea traficului de calcul și a parametrilor de dimensionare a sistemelor rutiere cum sunt:
  - 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 modernizarea drumului. 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 analitica de dimensionare se bazeaza pe stabilirea unei alcatuiri a sistemului rutier, in conformitate cu prevederile prescriptiilor tehnice in vigoare si verificarea starii de solicitare a acestuia sub actiunea traficului de calcul.

Sunt determinate si verificate daca se inscriu in limite admisibile:

- Deformatia specifica de intindere la baza straturilor bituminoase
- Tensiunea de intindere la baza straturilor din agregate naturale stabilizate cu lianti hidraulici si puzzolanici
- Deformatia specifica de compresiune la nivelul patului drumului

Dimensionarea sistemului rutier comporta urmatoarele etape:

- Stabilirea traficului de calcul. Acesta se bazeaza pe un studiu amanuntit de trafic si furnizeaza volumul de trafic estimat pentru perioada de perspectiva. Este exprimat in osii standard de 115 KN, echivalent vehiculelor care vor circula pe drum.
- Evaluarea capacitatii portante la nivelul patului drumului. Caracteristicile de deformabilitate ale pamantului de fundare se stabilesc in functie de tipul pamantului, de tipul climateric al zonei in care este situat drumul si de regimul hidrologic al complexului rutier.
- Alcatuirea sistemului rutier. Variantele de alcatuire ale sistemelor rutiere suple si semirigide sunt conforme cu prevederile cuprinse in norme si sunt in functie de clasa tehnica a drumului. Se recomanda adoptarea unei structuri rutiere, conform normelor tehnice in vigoare pentru trafic mediu - Normativ AND 571/2002 privind catalogului de solutii tip de ranforsare a structurilor rutiere suple si semirigide pentru sarcina de 115 kN pe osia simpla.
- Verificarea sistemului rutier la solicitarea osiei standard. Sistemul rutier supus analizei este caracterizat prin grosimea fiecarui strat rutier si prin caracteristicile de deformabilitate ale materialelor din straturile rutiere si ale pamantului de fundare. Verificarea sistemului rutier la solicitarea osiei standard comporta calculul deformatiilor specifice si al tensiunilor in punctele critice ale complexului rutier, acolo unde starea de solicitare este maxima. Calculele se efectueaza cu programul CALDEROM 2000.
- Verificarea comportarii sub trafic a sistemelor rutiere. Verificarea comportarii sub trafic a sistemului rutier are drept scop compararea valorilor calculate ale deformatiilor si tensiunilor specifice cu cele admisibile, stabilite pe baza proprietatilor de 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

$N_{adm}$  număr de solicitări admisibil, exprimat în milioane de osii standard, care poate fi preluat de straturile bituminoase, corespunzător stării de deformare la baza acestora.

### **5.1.1. Soluții recomandate pentru modernizarea drumului**

Ținând seama de valorile de trafic înregistrate pe acest sector de drum, în conformitate cu Normativul AND 571-2002 „Catalog de soluții tip de ranforsare a straturilor rutiere suple și semirigide pentru sarcină de 115 kN pe osia simplă, recomandăm următoarele:

#### **Scenariul 1 – Sistem rutier elastic**

- 4cm strat de uzură MAS 16
- 6cm strat de legătură BAD20
- 20 cm balast stabilizat în situ
- 20 cm balast
- 20 cm strat de formă

#### **Scenariul 2 – Sistem rutier rigid**

- 20cm beton de ciment BcR 4,5
- Folie de polietilenă
- 2cm nisip

Pentru trotuare soluțiile tehnice avute în vedere în cadrul studiului au fost:

#### **Scenariul 1**

- 4cm BA8
- 15 cm balast stabilizat în stație
- 15 cm balast

#### **Scenariul 2**

- mixtura asfaltică BA8 3cm
- beton de ciment C8/10 10cm
- fundație de balast 10cm

**II.2.2** Recomandarea expertului asupra soluției optime din punct de vedere tehnic și economic, de dezvoltare în cadrul documentației de avizare a lucrărilor de intervenții

Pentru analiza opțiunilor privind sistemul rutier s-a realizat o analiză multicriterială unde s-au ținut cont de factori sociali, de mediu și economici.

Pentru realizarea analizei multicriteriale s-au considerat 15 criterii de

evaluare, după cum urmează în tabelul de mai jos. Fiecare din scenariile propuse au fost evaluate comparativ ținând cont de parametrii sociali, de mediu și financiari. Pentru fiecare din criteriile de evaluare s-a realizat clasificarea alternativelor prin punctarea acestora de la 1 la 5 puncte (5 – opțiune recomandată; 1 – opțiune nerecomandată)

Nr. Crt.	Criteriu	S1	S2
1	Durata de exploatare mare/mică	3	5
2	Raport pret investiție inițială/ Trafic satisfăcut bun/slab (5/1)	5	5
3	Raport utilizare/ Aliniament sau curbă da/nu (5/1)	4	3
4	Raport utilizare/ Temperatura mediu ambiant bun/slab (5/1)	4	4
5	Raport rezistență la uzură / Trafic mare / mic	3	5
6	Rezistență la acțiunea agenților petrolieri ce acționează accidental da/nu (5/1)	3	5
7	Poluarea în execuție nu/da (5/1)	2	2
8	Necesită utilaje specializate de execuție cu întreținere atentă da/nu (5/1)	5	2
9	Necesită adaptarea trafic la execuție nu/da(5/1)	5	3
10	Durată mică / mare de la punerea în opera până la darea în circulație (5/1)	5	1
11	Poate prelua creșteri de trafic prin creșteri de capacitate portantă ușor/greu (5/1)	4	4
12	Execuția poate fi etapizată da/nu (5/1)	5	3
13	Corecțiile în execuție se fac ușor/ greu (5/1)	4	2
14	Execuție facilă pe sectoare cu elemente geometrice (raze mici, supralargiri foarte mari da/nu (5/1))	5	3
15	Cheltuieli de întreținere pe perioada de analiză (10 ani) mici/ mari (5/1)	2	4
S c e	Total	59	51

**Scenariul recomandat de către elaborator este scenariul 1.**

#### Avantajele scenariului recomandat – Imbracaminte din beton asfaltic

- Grosimea structurii asfaltice poate fi etapizată
- Capacitatea portantă poate crește progresiv prin investiții etapizate.
- Greselile de execuție pot fi remediate ușor față de imbracamintile de beton de ciment.
- Prezintă un confort la rulare mai mare decât imbracamintile din beton de ciment (prin lipsa rosturilor).

- Se pot realiza si pe trasee ce contin si raze mici, respectiv supralargiri, fara a necesita rosturi intre calea curenta si calea in curba.
- Rugozitatea suprafetei poate fi sporita prin tratamente bituminoase, asigurandu-se circulatia si pentru decliviatii cu valori de 7-9%.
- Reducerea timpului de transport
- Nu necesita utilaje specializate pentru executie
- Traficul pe timpul executiei se realizeaza mai cu usurinta decat in cazul executiei structurii rutiere din beton de ciment
- Dupa executie carosabilul poate fi redat traficului dupa numai cateva ore fata de 21 de zile in cazul executiei cu beton de ciment
- Poate prelua crestere de trafic prin crestere de capacitate portanta, in cazul structurilor rutiere din beton de ciment ranforsarea ulterioara a drumului fiind laborioasa – costisitoare.
- Cresterea gradului de mobilitate a populatiei si a bunurilor
- Ridicarea calitatii vietii locuitorilor
- Reducerea timpului de transport
- Imbunatatirea activitatii agentilor economici din zona

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

### **Rezistenta si stabilitatea la sarcini statice, dinamice si seismice**

Solutiile de intretinere, reconstructie, consolidare, extindere, rezultate in urma analizelor si evaluarilor efectuate in cadrul lucrarilor, vor fi astfel stabilite incat sa ateste rezistenta la sollicitarile dinamice datorita traficului, sa asigure siguranta in exploatare si protectia impotriva zgometelor pe toata durata de serviciu a drumului.

Vor fi luate in considerare solutii in conformitate cu prevederile celor mai recente normative din domeniu, care garanteaza indeplinirea tuturor cerintelor privind functionarea, securitatea si fiabilitatea lucrarilor proiectate, normative avizate de Administratia Nationala a Drumurilor, cum sunt: AND 540, AND 550, AND 554, AND 565, ORD. MT 45.

Se va avea in vedere asfaltarea drumului cu imbracaminti din mixturi asfaltice rugoase, mixturi asfaltice drenante, mixturi asfaltice cu fibre, caracterizate prin schelet mineral puternic, rezistenta si stabilitate sporita, care vor fi realizate in conformitate cu SR EN13108, Normativ AND 539.

Aceste solutii vor fi in conformitate cu Normele Europene si vor asigura rezistenta si stabilitatea lucrarilor atat la sarcini statice cat si la cele dinamice si imbunatatirea caracteristicilor de suprafata prin:

- sporirea stabilitatii la deformatii permanente
- rezistente sporite la fagasuire
- rezistente la alunecare sporite (stabilitatea corpului drumului)
- evacuarea mai rapida a apelor

- diminuarea fenomenului de acvaplanare
- rezistenta la inghet – dezghet sporita

Structurile rutiere realizate cu aceste mixturi conduc la cresterea durabilitatii prin:

- cresterea rezistentei la oboseala si imbatranire
- imbunatatirea caracteristicilor de stabilitate

## **5.2. Siguranta in exploatare**

Pentru modernizarea drumului se va urmari in permanenta ca prin solutiile recomandate sa se realizeze siguranta in exploatare a lucrarilor, obiectiv prioritar in activitatea de administrare a retelei de drumuri.

Astfel, noile tipuri de imbracaminti bituminoase asigura imbunatatirea caracteristicilor de suprafata prin:

- imbunatatirea caracteristicilor de rugozitate suprafetei ( HS )
- imbunatatirea caracteristicilor de planeitate ( IRI )
- 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 Conditiiilor 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 exploatarii 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 m<sup>3</sup>, pe care 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 modernizare a drumului, 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 modernizare, 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 modernizarea 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.

In timpul executiei, lucrarile se vor desfasura in intravilan si extravilan. Eventualele depozitari temporare de deseuri pe sol vor fi urmate de igienizare corespunzatoare.

In general, lucrarile de modernizare, aferente drumului, propuse prin prezentul proiect nu pot afecta calitatea solului deoarece, fiind vorba de modernizarea unui drum existent nu se pot inregistra dezechilibre ale ecosistemelor sau modificari ale habitatelor.

#### *Protectia ecosistemelor terestre si acvatice:*

Neexistand emisii poluatoare agresive in conditii normale de exploatare, nu se pot anticipa emisii de poluanti care sa dauneze vegetatiei, faunei si florei. Pe timpul executiei vegetatia nu va fi afectata.

In zona de amplasament a lucrarii nu exista monumente ale naturii sau arii protejate.



### *Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public:*

Prin activitatea de executie si exploatare, drumul reabilitat nu afecteaza prin emisii de poluanti, efecte sinergice cu alte emisii, sau in alt fel asezarea umana sau obiectivele publice din zona. Executia lucrarilor va crea disconfort minor locuitorilor din zona.

Nu s-au identificat efecte care sa dauneze asupra starii de sanatate a populatiei din zona sau care sa creeze vreun risc semnificativ pentru siguranta locuitorilor. Modernizarea drumului, nu numai ca nu va afecta constructiile si asezarile umane din vecinatate, ci va ajuta la reducerea poluarii cu praf si la eliminarea deteriorarii gradinilor si locuintelor ca urmare a inexistentei unei dirijari a apelor in lungul drumului.

### *Gospodarirea deseurilor:*

Deseuri diverse (solide – balast, pietris, lemn, metal, etc.), vascoase (bitum, grasimi, uleiuri, etc.), in cantitati modeste, se vor neutraliza sau depozita in locuri special amenajate conform H.G. nr.856/ 2002. Deseurile rezultate in urma executarii lucrarilor de sapaturi, pregatirea suprafetei, sunt pietrisul, surplusul de pamant rezultat in urma sapaturilor la santuri, precum si mixtura asfaltica frezata. Pietrisul, nisipul, mixtura asfaltica frezata si pamantul dislocat si nerefolosibil in cadrul lucrarii, va fi incarcat si transportat in locurile de depozitare indicate de autoritatea contractanta, cu respectarea conditiilor de refacere a cadrului natural in zonele de depozitare, prevazute in acordul si/sau autorizatia de mediu. Eventualele elementele de beton degradate se vor inventaria si se vor transporta in depozite speciale existente in zona pentru materiale de constructii nerefolosibile sau se vor refolosi la unele lucrari de terasamente. In cazul producerii unor deseuri accidentale la masinile si utilajele folosite la executia lucrarii, acestea se vor capta in rezervoare metalice si se vor transporta la statii speciale de reciclare.

Gunoaiele menajere provenite de la organizarea de santier vor intra in circuitul de evacuare al exploatarei de gospodarie comunala.

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 modernizarea 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:

Nr. crt.	Zona de impact	Masuri preventive si de protectie propuse
1.	Calitatea aerului	<ul style="list-style-type: none"><li>• la compactarea terasamentelor se va folosi stropirea cu apa a straturilor de pamant</li><li>• autovehiculelor ce vor transporta nisipul sau praful de piatra l-i se va impune circulatia cu viteza redusa</li><li>• 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</li></ul>
2.	Eroziunea solului	<ul style="list-style-type: none"><li>• groapa de imprumut pentru terasamente, va fi finisata dupa utilizare, si apoi se va completa suprafata cu solul vegetal decopertat de pe amplasament</li><li>• lucrari de amenajare casiuri si camere de cadere (linistire)</li></ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• se vor face, pe cat posibil lucrari de inierbare a zonelor afectate, pentru stoparea erodarii solului</li> </ul>
3.	Contaminarea solului cu combustibil sau lubrefianti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vehiculele si utilajele vor fi astfel intretinute si folosite incat pierderile de ulei sau de combustibil sa nu contamineze solul</li> <li>• 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.</li> <li>• 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</li> </ul>
4.	Zgomot	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• se va interzice desfasurarea activitatilor zgomotoase in zona locuintelor, intre orele 6 - 8 dimineata.</li> </ul>

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.

## 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 modernizarea 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 %.

Iulie.2015

**Intocmit,**  
**Expert Tehnic,**  
Ing. Mihai Iuga

