

MEMORIU DE PREZENTARE

I. Denumirea proiectului: „**MODERNIZARE REȚEA STRADALĂ ÎN COMUNA AȚINTIȘ, JUDEȚUL MUREȘ**”

II. Titular:

- **numele;** COMUNA AȚINTIȘ CIF 5669368
- **adresa poștală;** Ațintiș nr. 242, județul Mureș,
- **numărul de telefon și adresa de e-mail, adresa paginii de internet;** Telefon : 0265714193
- **numele persoanelor de contact:** Jakab Janos Istvan - primar

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) un rezumat al proiectului;

Amplasamentul proiectului se află în localitățile Ațintiș, Cecălaca, Istihaza și Botez aparținând de comuna Ațintiș. Suprafața ocupată de străzile care urmează a fi modernizate aparțin domeniului public al comunei Ațintiș. Terenul se află în întregime în folosința domeniului public, ampriza drumului rămânând nemodificată în urma procesului de modernizare.

Suprafața ocupată de străzile care urmează a fi modernizate aparține domeniului public al Comunei Atintis, Judetul Mures. Terenul se afla in intregime in folosinta domeniului public, un numar de 52 strazi fiind propuse spre proiectare. Lungimea totala: **L=12.502 m** (12,502 km).Localitatile Atintis, Cecalaca, Botez sunt traversate de DJ 107G si localitatea Istihaza este traversata de DC 92.

Strazile proiectate au fost propuse pentru modernizarea sistemului rutier de către comuna AȚINTIȘ, județul Mureș, în a cărei administrație se află.

Situația existentă se prezintă astfel:

- partea carosabilă prezintă cu sistem rutier pietruit preponderent; strazile prezintă o zestre rutiera formată din nisipuri argiloase cu pietris, bolovanis mic.
- acostamentele sunt degradate sau lipsesc în totalitate;
- scurgerea apelor meteorice este asigurată parțial;
- podețele de descărcare sunt insuficiente ca număr;
- lipsesc elementele de siguranța circulației.

Deficiențele constatate la fața locului:

- elemente geometrice nesistematizate în plan și profil longitudinal;
- lipsa pantelor transversale;
- structuri rutiere necorespunzătoare.
- regimul de scurgere al apelor deficitar, determinat de lipsa unor amenajări complete (șanțuri, rigole, podețe).

OBIECTIVE PRECONIZATE A FI ATINSE PRIN REALIZAREA INVESTIȚIEI PUBLICE

Obiectivul principal al proiectului îl reprezintă îmbunătățirea condițiilor de viață al locuitorilor din localitățile Ațintiș, Cecălaca, Istihaza și Botez aparținând de comuna Ațintiș prin modernizarea căilor de comunicare terestră, adică drumuri, străzi și a lucrărilor conexe precum colectarea și evacuarea apelor pluviale, realizarea acceselor la proprietățile riverane aflate pe traseul strazilor analizate.

Obiectivele specifice a proiectului:

- dezvoltarea economică a zonei;
- îmbunătățirea condițiilor social – economice și de mediu;
- îmbunătățirea condițiilor de viață a locuitorilor;
- asigurarea infrastructurii rutiere necesare dezvoltării economiei locale;
- crearea de oportunități de ocupare a forței de muncă din zonă;
- crearea de noi locuri de muncă;
- asigurarea mobilității forței de muncă;
- îmbunătățirea calității de mediului din zona de implementare a proiectului (reducerea nivelului de zgomot a vehiculelor aflate în circulație);
- creșterea speranței de viață datorită facilităților mai bune pentru sănătate și a reducerii poluării;

- reducerea nivelului de expunere la poluarea aerului și sonoră a oamenilor din zonă.
Aceste obiective pot fi atinse prin:
- modernizarea părții carosabile;
- colectarea apelor pluviale de pe partea carosabilă și evacuarea lor către emisar;
- realizarea semnalizării orizontale și verticale;
- amenajarea acceselor la proprietățile riverane aflate pe traseul străzilor.

EXPERTIZA TEHNICA

Realizarea investițiilor propuse din comuna Atintis este impusa de necesitatea de a realiza o infrastructura la standarde europene, astfel incat accesul locuitorilor din zona catre centrul de comuna si catre reseaua nationala si judeteana de transport sa se desfasoare in conditii maxime de siguranta si confort.

Prin realizarea acestui proiect, se urmareste sa se asigure accesibilitatea unor zone cu potential la nivel de regiune, unde conditiile economice au impiedicat dezvoltarea regionala, economisirea timpului si a carburantilor, reducerea costurilor de operare a autovehiculelor, îmbunătățirea capacității portante a strazilor.

Calitatea in constructii se efectueaza in baza unei expertize tehnice intocmite de un expert tehnic atestat si cuprind proiectarea, executia si receptia lucrarilor care necesita emiterea, in conditiile legii, a autorizatiei de construire. Interventiile la constructiile existente se consemneaza obligatoriu in Cartea tehnica a constructiei.

Suprafata ocupata de strazile care urmeaza a fi modernizate apartine domeniului public al Comunei Atintis, Judetul Mures. Terenul se afla in intregime in folosinta domeniului public, un numar de 52 strazi fiind propuse spre proiectare. Lungimea totala: **L=12.502 m** (12,502 km).

Localitatile Atintis, Cecalaca, Botez sunt traversate de DJ 107G si localitatea Istihaza este traversata de DC 92.

Conform studiului geotehnic, strazile sunt slab pietruite cu strat de balast cu nisip argilos cu grosimi intre 0-10 cm. Exceptie sunt cateva strazi din Atintis unde grosimea pietruirii ajunge la 30 cm.

Patul drumului este format in general din argile prafoase nisipoase ± pietris consistente sau vartoase. Nu se poate delimita cu exactitate structura rutiera si patul drumului din cauza intreprunderii sorturilor vechi cu cele noi.

Strazile prezinta ondulari, gropi, denivelari, crapaturi, valuiri, care se accentueaza in timp datorita intemperilor, toate acestea nu permit desfasurarea in conditii de siguranta a traficului rutier.

Conform 1709/1-90 se poate concluda, ca pe intreg traseul strazilor proiectate, terenul natural din baza, stratul superior, este de tip P3 sau P5, foarte sensibil la ingheț, caracterizate prin modul de elasticitate dinamic de 70 Mpa, cu capacitate portanta medie, iar valorile coeficientului Poisson este intre 0,30-0,35.

Conform Normativului NP074/2014, toate lucrarile ce se vor executa se incadreaza in categoria geotehnica 1, cu risc geotehnic redus.

Conditii hidrologice, sunt defavorabile strazile actuale fiind la nivel, fara santuri sau canale de scurgere pe intreg traseul sau cu santuri colmatate partial.

Aceste sectoare de drum sunt impropii circulatiei autovehiculelor si pietonilor fiind mai mult sau mai putin pietruite. O problema o reprezinta colectarea si evacuarea apelor de pe partea carosabila.

De-a lungul strazilor santurile sunt practic nefunctionabile sau lipsesc, apa stagneaza neevacuindu-se spre un emisar. Santurile existente sunt de pamant, sunt inierbate, fiind necesare lucrari de reprofilare si decolmatate prin saptatura mecanizata si manuala si executia de santuri noi acolo unde nu exista.

In perioadele foarte bogate in precipitatii strazile se innoroiesc facand dificila circulatia autovehiculelor.

In consecinta, beneficiarul solicita expertului tehnic justificarea necesitatii efectuării lucrarilor de modernizare a strazilor sus-mentionate, cu recomandari privind solutiile tehnice posibile pentru tratarea situatiilor existente.

Generalitati

Planeitatea suprafetei de rulare este necorespunzatoare, ca urmare a lipsei unei imbracaminti rutiere moderne, iar starea imbracamintii existente conduce la franari si accelerari frecvente, la zgomot si vibratii etc.

Traseul este format din aliniamente racordate cu curbe neamenajate.

Traseul in profil longitudinal se caracterizeaza prin declivitati mici si medii, cu zone scurte unde declivitatile sunt mai mari.

Pe unele portiuni de drum public nu se respecta pasul minim de proiectare de 50 m prevazut de STAS 863-85 sau STAS 10144/3-91.

Profilele actuale ale terenului sunt neconforme, cu concavitati si convexitati, astfel incat strazile si drumurile comunale se parcurg cu viteza mica.

Prin urmare traseul in plan si in profil longitudinal trebuiesc corectate din cauza ca nu au fost geometrizate niciodata intr-un proiect si trebuiesc sa fie amenajate in parametrii prevazuti de standard pentru viteza de proiectare corespunzatoare categoriei strazilor si a reliefului adiacent.

Din punct de vedere constructiv, ca urmare a morfologiei locale a terenului strabatut, drumurile sunt executate la nivelul terenului in profil mixt (debleu/rambleu), sau doar in debleu.

Tronsoanele studiate nu sunt amenajate corespunzator din punct de vedere al structurii rutiere, iar desfasurarea circulatiei este semnificativ influentata de conditiile climatice.

Sub aspectul imbracamintii suprafetei carosabile trebuie mentionat ca strazile prezinta gropi, denivelari in profil transversal si longitudinal. Degradarile aparute sunt specifice acestui tip de structura.

Structurile rutiere suferă în timp de degradare avansată dacă nu se intervine în timp util pentru îmbunătățirea viabilității prin efectuarea unor lucrări de întreținere curente și periodice.

Pentru toate strazile investigate, conform calculului privind evaluarea cantitativa a starii de degradare, valorile indicelui general de degradare - IG - duc la un calificativ al starii suprafetei de rulare $IG < 77\%$, deci calificativul starii de degradare pentru partea carosabila este - REA.

Lucrarile obligatorii prevazute de Normativul CD 155/2001 sunt de refacere integrala a structurii rutiere.

Scurgerea apelor

Scurgerea apelor se va realiza in primul rand prin pantele transversale si longitudinale.

Santurile (rigolele) vor fi executate la dimensiunile care sa poata prelua debitul de apa ce se aduna de pe platforma strazilor. Aceste santuri (rigole) vor fi executate imediat dupa asfaltarea strazilor.

Tipul santurilor/rigolelor (trapezoidale, triunghiulare, de acostament, carosabile) adica de pamant sau betonate va rezulta aplicand prevederile STAS 2916-87. Santurile si rigolele care se vor amenaja pe beton vor fi cu beton in grosime de 10 cm C30/37 pe un pat de nisip de 5 cm.

Santurile betonate cu sectiune trapezoidala se vor prevedea cu pereti cu inclinarea de 2:3 pe taluze si de 1:1 catre proprietati. Functia de conditiile din teren, inclinarea peretilor santurilor poate fi marita pentru evitarea eventualelor obstacole intalnite pe traseu (stalpi, etc).

Santurile cu sectiune trapezoidala se vor executa din pereti din placi de beton simplu clasa C30/37, turnat pe loc in campuri separate pana la 2mp suprafata, impartita prin rosturi de 2.5cm.

Rigolele carosabile betonate se vor executa din beton clasa C30/37 si se vor acoperi cu placute carosabile prefabricate.

Pod peste paraul Atintis pe DC 90

Podul expertizat este situat pe DC 90, în localitatea Ațintiș, com. Ațintiș, județul Mureș.

Accesul dinspre localitatea Luduș se poate face dinspre nord, pe drumul județean DJ 107G, distanța dintre Luduș și localitatea Ațintiș fiind de circa 8km.

Pârâul Ațintiș curge de la vest spre est în zona podului expertizat, după care se varsă în râul Mureș, ca afluent de mal stânga al râului Mureș.

Clasa tehnică pentru drumul comunal DC 90 de lățime 5,50..6.00m este Clasa Tehnică V.

Lungimea podului:

Lungime totală pod $L_t=14,90m$, lungime suprastructură măsurată între zidurile de gardă 10,24m, lumina măsurată între culee la nivelul banchetei cuzineților este $L_{01}=8,72m$ și $L_{02}=7,24m$ la nivelul terenului.

Lățimea podului:

Lățime totală suprastructură $B_t=8,40m$, din care lățime carosabilă măsurată între trotuare 6,40m, lățime circulabilă trotuare $2 \times 0,77m$, lățime grinzi parapet $2 \times 0,23m$.

Lățimea dalei este 7,62m iar lățimea plăcilor în consolă ale trotuarelor este $2 \times 0,39m$.

Clasa de încărcare: II, Convoi vehicule A10, S40.

Tipul podului și a structurii:

Pod rutier din beton armat, cu 2 benzi de circulație și 2 trotuare, schema statică este cadru cu o deschidere, având rigla cadrului alcătuită dintr-o dală din beton armat, încastrată în elevația culeelor din beton armat. Podul este oblic stânga, cu oblicitate $88,7^\circ$.

Infrastructura:

Infrastructura este formată din 2 culee masive, cu fundații din beton, elevații și ziduri întoarse din beton armat, amplasate pe maluri. Fundarea culeelor este directă. Aripile sunt din beton, sunt independente și nu sunt încastrate în culee.

Suprastructura:

Suprastructura podului are structura de rezistență alcătuită dintr-o dală încastrată în culee. Consolele de trotuar sunt din beton armat, fără cale asfaltică pe trotuare, cu grinzi de parapet pe care sunt amplasate parapete pietonale metalice. Podul nu are parapete de siguranță și nici borduri, zona carosabilă de pe pod fiind delimitată de profile metalice cornier.

Anul de execuție:

Podul a fost construit în 1971, conform inscripției de pe culee din foto 34. S-a intervenit asupra acestuia ulterior prin alte reparații locale, efectuate la date care nu se cunosc și pentru care beneficiarul nu deține documente.

Date generale despre albie

- Pârâul Ațintiș, curge de la vest spre est în zona podului expertizat, este un afluent de mal stâng al râului Mureș, DC 90 având o orientare de la nord spre sud în zona de traversare a cursului de apă;
- Fundul albiei este din pietriș și bolovăniș, taluzurile malurilor au pante între 1:1 și 2:3, cu vegetație de tipul tufișuri și arbuști, secțiunea albiei este trapezoidală cu baza mică jos de circa 4,0...6,0m, baza mare sus de circa 10,00...14,00m, adâncimea circa 2,00m;
- Partea dinspre albie a culeelor este vizibilă pe o înălțime de circa 2,60m;
- Coborârea de talveg este între 0m...1m, rostul elevație fundație de la culee fiind situat sub nivelul oglinzii apei la data releveului;
- Vegetația abundentă crescută în albie, în special în amonte de pod, cauzează revărsarea apelor peste maluri în cazul debitelor mari;
- Nu există scări de acces pentru coborârea în albie și nici casiuri;
- Nu există praguri de fund în zona podului.

Elemente de calcul hidraulic

Debitele de calcul în regim natural de curgere pentru cursul de apă Ațintiș, în secțiunea de calcul a podului expertizat sunt: $Q(1\%)=140\text{mc/s}$, $Q(2\%)=111\text{mc/s}$, $Q(5\%) = 75,6\text{mc/s}$, $Q(10\%) = 51,8\text{mc/s}$ la o suprafață a bazinului $F=84\text{ kmp}$.

Debitele comunicate se referă la regimul natural de curgere, în condițiile actuale de folosire a terenului și nu conțin sporul de siguranță.

S-a verificat în condițiile actuale, scurgerea debitului de calcul cu asigurarea de 5% și a rezultat un nivel al apei 273,88 în secțiunea situată la 13,60m în amonte de pod și 274,22 în secțiunea situată la 24,50m în aval de podul expertizat.

În secțiunea podului expertizat, nivelul apei corespunzător $Q(5\%)$ este 274,00 pentru o pantă a apei $i=-8,92\%$ și o rugozitate $n=0,04$ în albia minoră.

Având în vedere că a rezultat o pantă a apei negativă în condițiile naturale de curgere (cota nivelului apei la debitul $Q(5\%)$ mai ridicată în secțiunea aval decât în secțiunea amonte), înseamnă ca la valori mari ale debitelor secțiunea de scurgere a apelor în aval de pod este insuficientă și au loc revărsări ale apei peste maluri în aval de pod.

Pentru scurgerea debitului de calcul $Q(5\%)$ cu asigurarea unei înălțimi de liberă trecere a apelor sub pod de minim 1,0m, este necesară curățarea albiei de depuneri și vegetație (cu precădere în amonte) și realizarea unei recalibrări a albiei astfel încât secțiunea de scurgere a apei până la nivelul superior al malurilor să asigure o suprafață de circa 23...24mp, pe minim 30m în amonte și minim 30m în aval de pod.

Se recomandă pereerea fundului albiei cel puțin pe zona dintre extremitățile amonte și aval ale aripilor, pereul fiind protejat cu piteni din beton încastrați în maluri și risberme de anrocamente spre amonte și aval.

Din punct de vedere al stării fizice

• Suprastructura:

- Dala se prezintă într-o stare destul de bună, singurele degradări fiind situate pe laturile amonte și aval ale dalei, de tipul carbonatări, stalactite, strat de acoperire cu beton exfoliat, armături corodate, cuiburi de pietriș;
- Plăcile în consolă ale trotuarelor au tencuială crăpată la intrados, extradosul și grinzile parapet prezentând zone cu beton friabil;
- Calea pe pod este fără borduri sau parapete de siguranță, cu elemente care lipsesc din parapetul pietonal, cu pământ și vegetație pe carosabil;
- Conducta de gaz situată deasupra grinzii parapet amonte este fixată necorespunzător.

- *Infrastructura și elementele de racordare:*
- Infrastructurile sunt realizate în 1971 din beton de clasă cel mult C16/20, fapt care a permis apariția cuiburilor de pietriș, dislocărilor de beton și crăpăturilor în banchetă;
- Nu au fost identificate fenomene de subspălare la culee și aripi, eroziunea și degradările de suprafață fiind pe suprafețe reduse;
- *Albia*
- În condițiile actuale de curgere, nivelul apei la debitul Q(5%) nu asigură înălțimea minimă de liberă trecere a apelor sub pod conform PD 95-2002;
- S-a constatat vegetație abundentă în albie.
- Suprafața construită desfășurată este egală cu suprafața construită.
- **Lungimea reală totală este :** **L = 12.502 m;**
- **Suprafața carosabilă conform măsurătorilor:** **S = 56.578,25 mp;**
- **Suprafața acostamentelor conform măsurătorilor:** **S = 12.502 mp;**

Nr crt	Denumire	Denumire Strada	Lungime (m)	Parte carosabila (m)	Suprafata carosabila (mp)
Atintis					
1	DS 187	Primăriei	139	3	417
2	DS 194	Primăriei	74	3	222
3	DS 145	Primăriei	183	2.75	503.25
4	DS 58	Izvoarelor	330	2.75	907.5
5	DS 102	Înfundată	130	3	390
6	DE 834	Cimitirului	146	4	584
7	DS 322	Ulița Mică	170	4	680
8	DS 365	Ulița Mică	306	4	1224
9	DS 287	Ulița Mică	56	3	168
10	DC 90	Livezii	1218	5.5	6699
11	DS 760	Salcânilor	136	3	408
12	DS 727	După Garduri	56	3	168
13	DS 744	După Garduri	180	3	540
14	DS 657	Capu Satului	215	3	645
15	DS 497	Cânepii	380	5.5	2090
16	DS 235	După Vale	709	4	2836
17	IE:50769	Pășunii	650	4	2600
18	DS 428	La Pădure	491	4	1964
19	DS 453	Livezii	65	4	260
20	DS 413	Livezii	61	4	244
Total (m)			5695		23549.75

Nr crt	Denumire	Denumire Strada	Lungime (m)	Parte carosabila (m)	Suprafata carosabila (mp)
Cecalaca					
21	DS 402	Forțați	300	5.5	1650
		Forțați	197	4	788
22	DS 333	Sat Nou	425	5.5	2337.5
23	DS 169 ax 1	Gabudului	352	5.5	1936
24	DS 296	Gabudului	149	4	596
25	DS 71	Bisericii Reformate	178	4	712

26	DS 39	Căminului	180	5.5	990
		Căminului	233	3	699
27	FN ax 1	Căminului	73	4	292
28	FN ax 2	Căminului	73	4	292
29	DS 29	Bisericii Ortodoxe	58	4	232
30	FN ax 4	Kuciudel	360	5.5	1980
31	DS 686	Ulția Românească	583	5	2915
32	DS 453	Ulția Românească	70	3	210
33	DS 618	Ulția Românească	735	5	3675
34	DS 555	Ulția Românească	125	3	375
35	DS 495	Magazinelor	129	4	516
36	FN ax 3	Magazinelor	54	4	216
37	DS 522	Ulția Românească	69	4	276
38	DS 566	Ulția Românească	79	4	316
39	DS 169 ax 2	Gabudului	198	5.5	1089
Total (m)			4620		22092.5

Nr crt	Denumire	Denumire Strada	Lungime (m)	Parte carosabila (m)	Suprafata carosabila (mp)
Botez					
40	DS 337	Huzii	170	5.5	935
		Huzii	126	3	378
41	DS 250	Răsăritului	50	5	250
42	DE 1265	Ungheț	75	5	375
43	DS 269	Bercului	174	5	870
44	DS 4	Răsăritului	340	5.5	1870
45	DS 108	Răsăritului	43	4	172
Total (m)			978		4850

Nr crt	Denumire	Denumire Strada	Lungime (m)	Parte carosabila (m)	Suprafata carosabila (mp)
Istihaza					
46	DS 73	Viilor	180	5.5	990
		Viilor	72	3	216
47	DS 99	Viilor	231	5.5	1270.5
48	DS 156	Bisericii	105	5	525
49	DS 174	Ciurgău	59	5.5	324.5
50	DS 209	Bokodomb	140	4	560
51	DS 236	Pășunii	242	5	1210
52	DS 260	Pășunii	180	5.5	990
Total (m)			1209		6086
Total (m)			12502		56578.25

Categoria drumului

Conform normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice aprobate prin ORD 46-1998, strazile se încadrează în clasa tehnică "V".

Viteza de bază

Conform normativelor în vigoare viteza de proiectare pentru drumuri de clasă tehnică "V" este $v=40$ km/h.

Traseul în plan

Traseul propus **se suprapune peste cel existent** și este format din succesiuni de aliniamente și curbe cu raze ce se includ între valori de 10m și 500m. S-a urmărit în totalitate traseele existente pentru evitarea lucrărilor de terasamente suplimentare.

Fiind drum existent nu s-au proiectat lucrări de supralărgire / supraînălțare în curbe deoarece spațiul nu permite acest lucru.

Profilul longitudinal

La stabilirea liniei roșii a profilului longitudinal, s-au avut în vedere următoarele:

- respectarea grosimii propuse pentru stratul de uzură (4cm) și stratul de legătură (6 cm) ;
- respectarea pasului de proiectare;
- asigurarea scurgerii apelor de pe platforma drumului.

Profilul transversal

În conformitate cu STAS 2900-89 „Lucrări de drumuri. Lățimea Drumurilor” profilele transversale tip prezintă următoarele elemente geometrice:

- lățimea platformei de drum - 3,725– 6,5.00 m;
- lățimea părții carosabile - 2,75 – 5,50 m;
- lățimea acostamentelor - 0,50 m;
- lățimea șanțurilor de beton - 1,60 m;
- panta transversală a părții carosabile - 2,50 %;
- panta transversală a acostamentelor - 4,00 %.

La alcătuirea profilelor transversale tip s-a ținut cont de realizarea scurgerii apelor – prin adoptarea celor mai optime soluții în acest scop, cât și de poziția rețelelor aeriene și subterane existente.

Sistemul rutier

La alcătuirea sistemului rutier s-a ținut seama de concluziile și recomandările studiului geotehnic, de traficul actual și de necesitatea de a prelua solicitările traficului de perspectivă, precum și de tema de proiectare pusă la dispoziție de către beneficiar, prin documentația de avizare a lucrărilor de intervenție.

Sistemul rutier propus pentru partea carosabilă:

- se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- strat de fundație din balast - 25 cm;
- strat de piatră spartă - 15 cm;
- strat de legătură din binder de criblură BADPC 22,4 leg 70/100 - 6 cm;
- strat de mixtură asfaltică BA 16 rul 70/100 - 4 cm.

Sistemul rutier propus pentru acostamente:

- strat de piatră spartă - 10 cm.

a) Descrierea principalelor lucrări de intervenții;

- consolidarea elementelor, subansamblurilor sau a ansamblului structural

Consolidarea structurii rutiere a drumurilor studiate pentru ca acestea să aibă o capacitate corespunzătoare traficului de calcul la momentul proiectării cât și în perioada de perspectivă se va realiza cu agregate naturale de balastiera, piatră spartă și două straturi de asfalt.

- protejarea, repararea elementelor nestructurale și/sau restaurarea elementelor arhitecturale și a componentelor artistice, după caz;

Nu este cazul.

- intervenții de protejare/conservare a elementelor naturale și antropice existente valoroase, după caz;

Nu este cazul.

- introducerea de dispozitive antiseismice pentru reducerea răspunsului seismic al construcției existente;

Nu este cazul.

1. DS 187 – Str. Primăriei – Sat Așintiș – km 0+000 – 0+139

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+139 lățimea părții carosabile va fi de 3,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament de balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0% , iar pe partea dreapta de acostament din beton cu latimea de 0.50m si panta transversala de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu latimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT001)

Lungimea străzii este de 139 m (0,139 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 417,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BADPC 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 50/70 - 4 cm.

- Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

• ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatra sparta, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatra sparta de 10 cm grosime;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 69,50 mp.

Acostamentul de pe partea stanga a drumului se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 69,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

- Se va asigura prin:
 - șanțuri de beton:
 - înaltimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)
- **Lungimea șanțurilor de beton este de 139 m.**
 - Poziția kilometrică a șanțurilor de beton:
- **PODEȚE DE SUBTRAVERSARE**
- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.
- Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor.
- Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.
- **UTILITĂȚI**
- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

2. DS 194 – Str. Primariei – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+074

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+074 lățimea părții carosabile va fi de 3,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostamente de balast pe ambele părți având o lățime de 0,50 m cu pantă transversală a acostamentelor de 4,0%. (conf. plansa TT002)

Lungimea străzii este de 74 m (0,74 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 222,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;

- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
 - d. strat de legătură din mixtură asfaltică BADPC 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
 - e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 50/70 - 4 cm.
- Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

• **ACOSTAMENTE**

Acostamentele se vor amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 74,00 mp.

• **PODEȚE DE SUBTRAVERSARE**

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.
- Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor.
- Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

• **UTILITĂȚI**

- Caminele ce vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare, se vor aduce la cota strazii. Pe aceasta zona exista un capac de utilitati care se intersecteaza cu drumul/santul proiectat.

3. DS 145 – Str. Primariei – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+183

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+183 lățimea părții carosabile va fi de 2,75 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament de balast pe partea stanga având o lățime de 0,375m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT003)

Lungimea străzii este de 183 m (0,183 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 503,25 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BADPC 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 50/70 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga a drumului se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 69,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 183 m.

- Poziția kilometrică a rigolelor de acostament de beton:

• **UTILITĂȚI**

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

4. DS 58 – Str. Izvoarelor – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+330

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+330 lățimea părții carosabile va fi de 2,75 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament de balast pe partea stanga având o lățime de 0,375m și pantă

transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT003)

Lungimea străzii este de 330 m (0,330 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 907,50 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BADPC 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 50/70 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga a drumului se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate :165,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 330 m.

- **PODEȚE DE SUBTRAVERSARE**
 - Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar. Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor. Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
 - Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.
 - **UTILITĂȚI**
 - Caminele ce vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare, se vor aduce la cota strazii. Pe aceasta zona exista un capac de utilitati care se intersecteaza cu drumul/santul proiectat.
5. **DS 102 – Str. Infundata – Sat Așintiș – km 0+000 – 0+130**

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+130 lățimea părții carosabile va fi de 3,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de rigola de acostament pe partea stanga având o lățime de 0,60 m si cu panta transversala de 10%, iar pe partea dreapta incadrata de acostament din balast cu latimea de 0.50m, cu panta transversala de 4%. (conf. plansa TT005)

Lungimea străzii este de 130 m (0,130 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 390,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 65,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 130 m.

• **PODEȚE DE SUBTRAVERSARE**

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.
- Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor.
- Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

• **UTILITĂȚI**

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

6. DE 834 – Str. Cimitirului – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+146

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+146 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de rigola de acostament pe partea stanga având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%, iar pe partea dreapta incadrata de acostament din beton cu latimea de 0.50m si panta transversala de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu latimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT004)

Lungimea străzii este de 146 m (0, 146 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 584,00 mp.

Proces tehnologic:

- | | | |
|----|---|----------|
| a. | se execută o săpătură de aprox. 45 cm | |
| b. | strat de fundație din balast | - 25 cm; |
| c. | strat de bază de piatră spartă | - 15 cm; |
| d. | strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 | - 6 cm; |
| e. | strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 | - 4 cm. |

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatra sparta, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatra sparta de 10 cm grosime;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 73 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Pe partea dreapta se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înaltimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 146 m.

Pe partea stanga se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 146 m.

• **PODEȚE DE SUBTRAVERSARE**

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar. Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor. Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

• **UTILITĂȚI**

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

7. DS 322 – Str. Ulita Mica – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+170

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+170 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT007)

Lungimea străzii este de 170 m (0,170 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 680,00 mp.

Proces tehnologic:

- se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- strat de fundație din balast - 25 cm;
- strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 85,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - lățimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 170 m.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

8. DS 365 – Str. Ulita Mica – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+306

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+306 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată pe ambele părți de acostamente din balast cu lățimea de 0.50m, cu panta transversala de 4%. (conf. plansa TT006)

Lungimea străzii este de 306 m (0,306 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 1224,00 mp.

Proces tehnologic:

- se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- strat de fundație din balast - 25 cm;
- strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentele se vor amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 306,00 mp.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

9. DS 287 – Str. Ulita Mica – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+056

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+056 lățimea părții carosabile va fi de 3,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de rigola de acostament pe partea stanga având o lățime de 0,60 m si cu panta transversala de 10%, iar pe partea dreapta incadrata de acostament din balast cu latimea de 0.50m, cu panta transversala de 4%. (conf. plansa TT005)

Lungimea străzii este de 56 m (0,056 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 168,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 28,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - lățimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 56 m.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

10. DC 90 – Str. Livezii – Sat Aștinș – km 0+000 – 1+218

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu doua benzi de circulație pe toată lungimea drumului.

Pe tronsonul Km 0+000 – Km 1+218 lățimea părții carosabile va fi de 5,50 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de acoperis, încadrată de acostament de beton pe partea stanga având o lățime de 0,50 m si panta transversala de 4%, iar pe partea dreapta incadrata de acostament din balast având o lățime de 0,50 m si panta transversala de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu lățimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT008)

Lungimea drumului este de 1218m (1,218Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 6699,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se vor amenaja din beton prin așternerea unui strat de balast, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 609,00 mp.

Acostamentul de pe partea dreapta se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 609,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înălțimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 1218 m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.
- Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor.
- Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

- Caminele ce vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare, se vor aduce la cota strazii. Pe aceasta zona exista 8 capace de utilitati care se intersecteaza cu drumul/santul proiectat.

11. DS 760 – Str. Salcamilor – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+136

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+136 lățimea părții carosabile va fi de 3,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de rigola de acostament pe partea stanga având o lățime de 0,60 m și cu panta transversala de 10%, iar pe partea dreapta incadrata de acostament din balast cu latimea de 0.50m, cu panta transversala de 4%. (conf. plansa TT005)

Lungimea străzii este de 136 m (0,136 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 408,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate :68,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - lățimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 136 m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.
- Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor.
- Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

12. DS 727 – Str. Dupa Garduri – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+056

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+056 lățimea părții carosabile va fi de 3,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de rigola de acostament pe partea stanga având o lățime de 0,60 m si cu panta transversala de 10%, iar pe partea dreapta incadrata de acostament din balast cu latimea de 0.50m, cu panta transversala de 4%. (conf. plansa TT005)

Lungimea străzii este de 56 m (0,056 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 168,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 28,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 56 m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar. Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor. Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

13. DS 744 – Str. Dupa Garduri – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+180

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+180 lățimea părții carosabile va fi de 3,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de rigola de acostament pe partea stanga având o lățime de 0,60 m si cu panta transversala de 10%, iar pe partea dreapta incadrata de acostament din balast cu latimea de 0.50m, cu panta transversala de 4%. (conf. plansa TT005)

Lungimea străzii este de 180 m (0, 180 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 540,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 90,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - lățimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 180 m.

• UTILITĂȚI

- Caminele ce vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare, se vor aduce la cota strazii. Pe aceasta zona exista 2 capace de utilitati care se intersecteaza cu drumul/santul proiectat.

14. DS 657 – Str. Capu Satului – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+215

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+215 lățimea părții carosabile va fi de 3,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de rigola de acostament pe partea stanga având o lățime de 0,60 m si cu panta transversala de 10%, iar pe partea dreapta incadrata de acostament din balast cu lățimea de 0.50m, cu panta transversala de 4%. (conf. plansa TT005)

Lungimea străzii este de 215m (0,215 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 645,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 107,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - lățimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 215 m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar. Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor. Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

- Caminele ce vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare, se vor aduce la cota strazii. Pe aceasta zona exista 6 capace de utilitati care se intersecteaza cu drumul/santul proiectat.

15. DS 497 – Str. Canepii – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+380

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu doua benzi de circulație pe toată lungimea drumului.

Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+380 lățimea părții carosabile va fi de 5,50 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de acoperis, încadrată de acostament de beton pe partea stanga având o lățime de 0,50 m si panta transversala de 4%, iar pe partea dreapta incadrata de acostament din balast având o lățime de 0,50 m si panta transversala de 4%. Pe partea stanga este proiectat șanț de beton cu lățimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT008)

Lungimea drumului este de 380m (0,380 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 2090,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se vor amenaja din beton prin așternerea unui strat de balast, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 190,00 mp.

Acostamentul de pe partea dreapta se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 190,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înaltimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 380 m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.
- Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor.
- **UTILITĂȚI**
- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

16. DS 235 – Str. Dupa Vale – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+709

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+709 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de rigola de acostament pe partea stanga având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%, iar pe partea dreapta încadrata de acostament din beton cu latimea de 0.50m si panta transversala de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu latimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT004)

Lungimea străzii este de 709 m (0,709 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 2836,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatra sparta, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatra sparta de 10 cm grosime;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 354,5 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Pe partea dreapta se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înalțimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 709 m.

Pe partea stanga se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 709 m.

- Poziția kilometrică a rigolelor de acostament de beton:

• **PODEȚE DE SUBTRAVERSARE**

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.
- Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor.
- Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

• **LUCRARI DE CONSOLIDARE VERSANTI**

Aceste lucrari se vor realiza pe **sectorul km 0+240 – 0+380 stanga** cu ajutorul unei structuri din beton armat turnata monolit – **zid de sprijin din beton.**

Proces tehnologic:

- se execută sapatura mecanizata;
- se finiseaza manual pana la cota de fundare;
- se cofrează și armează;
- se toarnă beton in cofraje;
- Datorita diferentei de nivel s-a propus montarea de parapeti directionali metalici tip semigreu **H1 W1** pe toata lungimea acestui tronson.
- **UTILITĂȚI**
- Caminele ce vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare, se vor aduce la cota strazii. Pe aceasta zona exista 2 capace de utilitati care se intersecteaza cu drumul/santul proiectat.

17. IE 50769 – Str. Pășunii – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+650

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+650 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de rigola de acostament pe partea stanga având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%, iar pe partea dreapta incadrata de acostament din beton cu latimea de 0.50m si panta transversala de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu latimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT004)

Lungimea străzii este de 650 m (0,650 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 2600,00 mp.

Proces tehnologic:

- | | | |
|----|---|----------|
| a. | se execută o săpătură de aprox. 45 cm | |
| b. | strat de fundație din balast | - 25 cm; |
| c. | strat de bază de piatră spartă | - 15 cm; |
| d. | strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 | - 6 cm; |
| e. | strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 | - 4 cm. |

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatră spartă, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatră spartă de 10 cm grosime;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 325 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Pe partea dreapta se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înălțimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 650m.

Pe partea stanga se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - lățimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 650 m.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

18. DS 428 – Str. La Padure – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+491

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o bandă de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+491 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de rigola de acostament pe partea stanga având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%, iar pe partea dreapta încadrata de acostament din beton cu lățimea de 0.50m și panta transversala de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu lățimea de 1,60m cu adâncimea maximă de 0,5m. (conf. planșa TT004)

Lungimea străzii este de 491 m (0,491 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 1964,00 mp.

Proces tehnologic:

- | | | |
|----|---|----------|
| a. | se execută o săpătură de aprox. 45 cm | |
| b. | strat de fundație din balast | - 25 cm; |
| c. | strat de bază de piatră spartă | - 15 cm; |
| d. | strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 | - 6 cm; |
| e. | strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 | - 4 cm. |

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatră spartă, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatră spartă de 10 cm grosime;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 245,5 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Pe partea dreapta se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înălțimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 491 m.

Pe partea stanga se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - lățimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 491 m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar. Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor. Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

19. DS 453 – Str. Livezii – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+065

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+065 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT007)

Lungimea străzii este de 65 m (0,065 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 260,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 32,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - lățimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 65 m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar. Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor. Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

20. DS 413 – Str. Livezii – Sat Ațintiș – km 0+000 – 0+061

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+061 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT007)

Lungimea străzii este de 61 m (0,061 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 244,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;

- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate :30,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 61 m.

- **PODEȚE DE SUBTRAVERSARE**
- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar. Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor. Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

21. DS 402 – Str. Fortati – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+497

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu doua benzi de circulație pe toată lungimea tronsonului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+300 lățimea părții carosabile va fi de 5,50 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de acoperis, încadrată de acostament de beton pe partea dreapta având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%, iar pe partea stanga încadrata de acostament din balast având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu latimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT009)

Lungimea tronsonului este de 300 m (0,300 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 1650,00 mp.

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea tronsonului. Pe tronsonul Km 0+300 – Km 0+497 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT007)

Lungimea tronsonului este de 197 m (0,197 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 788,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

- Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+300

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatra sparta, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatra sparta de 10 cm grosime;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 150 mp.

Acostamentul de pe partea stanga a drumului se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 150 mp.

- Pe tronsonul Km 0+300 – Km 0+497

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 98,50 mp.

- **ASIGURAREA SCURGERII APELOR**

- Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+300

- Se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înaltimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 300 m.

- Pe tronsonul Km 0+300 – Km 0+497

- Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 197 m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar. Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor. Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

22. DS 333 – Str. Sat Nou – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+425

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu doua benzi de circulație pe toată lungimea strazii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+425 lățimea părții carosabile va fi de 5,50 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de acoperis, încadrată de acostament de beton pe partea dreapta având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%, iar pe partea stanga incadrata de acostament din balast având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu latimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT009)

Lungimea drumului este de 425 m (0, 425 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 2337,50 mp.

Proces tehnologic:

- se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- strat de fundație din balast - 25 cm;
- strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatra sparta, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatra sparta de 10 cm grosime;

- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 212,50 mp.

Acostamentul de pe partea stanga a drumului se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 212,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înaltimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 425 m.

• PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.
- Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor.
- Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

- Caminele ce vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare, se vor aduce la cota strazii. Pe aceasta zona exista un capac de utilitati care se intersecteaza cu drumul/santul proiectat.

23. DS 169 AX 1 – Str. Gabudului – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+352

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu doua benzi de circulație pe toată lungimea strazii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+352 lățimea părții carosabile va fi de 5,50 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de acoperis, încadrată de acostament de beton pe partea dreapta având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%, iar pe partea stanga încadrata de acostament din balast având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu latimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT009)

Lungimea drumului este de 352 m (0, 352 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 1936,00 mp.

Proces tehnologic:

- | | | |
|----|---|----------|
| a. | se execută o săpătură de aprox. 45 cm | |
| b. | strat de fundație din balast | - 25 cm; |
| c. | strat de bază de piatră spartă | - 15 cm; |
| d. | strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 | - 6 cm; |
| e. | strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 | - 4 cm. |

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatra sparta, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatra sparta de 10 cm grosime;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 176 mp.

Acostamentul de pe partea stanga a drumului se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 176 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înaltimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 352 m.

• PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar. Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor. Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

24. DS 296 – Str. Gabudului – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+149

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+149 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT007)

Lungimea străzii este de 149 m (0, 149 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 596,00 mp.

Proces tehnologic:

- | | | |
|----|---|----------|
| a. | se execută o săpătură de aprox. 45 cm | |
| b. | strat de fundație din balast | - 25 cm; |
| c. | strat de bază de piatră spartă | - 15 cm; |
| d. | strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 | - 6 cm; |
| e. | strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 | - 4 cm. |

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 74,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 149 m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar. Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor. Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

25. DS 71 – Str. Bisericii Reformate – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+178

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+178 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă

transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT007)

Lungimea străzii este de 178 m (0,178 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 712,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea **stanga** se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 89,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 178 m.

• **PODEȚE DE SUBTRAVERSARE**

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.
- Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor.
- Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITAȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

26. DS 39 – Str. Caminului – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+413

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu doua benzi de circulație pe toată lungimea tronsonului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+180 lățimea părții carosabile va fi de 5,50 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de acoperis, încadrată de acostament de beton pe partea dreapta având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%, iar pe partea stanga incadrata de acostament din balast având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu latimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT009)

Lungimea tronsonului este de 180 m (0,180 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 990,00 mp.

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea tronsonului. Pe tronsonul Km 0+180 – Km 0+413 lățimea părții carosabile va fi de 3,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT010)

Lungimea tronsonului este de 233 m (0,233 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 699,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
 - b. strat de fundație din balast - 25 cm;
 - c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
 - d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
 - e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.
- Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

• Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+180

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatra sparta, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatra sparta de 10 cm grosime;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 90,00 mp.

Acostamentul de pe partea stanga a drumului se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 90,00 mp.

• Pe tronsonul Km 0+180 – Km 0+413

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 116,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

• Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+180

• Se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înaltimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

• Lungimea șanțurilor de beton este de 180 m.

• Pe tronsonul Km 0+180 – Km 0+413

• Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

• Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 233 m.

- Poziția kilometrică a rigolelor de acostament de beton:

• PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

• Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar. Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor. Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.

• Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

• Caminele ce vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare, se vor aduce la cota strazii. Pe aceasta zona exista 2 capace de utilitati care se intersecteaza cu drumul/santul proiectat

27. FN AX 1 – Str. Caminului – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+073

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+073 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de rigola de acostament pe partea stanga având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%, iar pe partea dreapta incadrata de acostament din beton cu latimea de 0.50m si panta transversala de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu latimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT004)

Lungimea străzii este de 73 m (0,073 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 292,00 mp.

Proces tehnologic:

- | | | |
|----|---|----------|
| a. | se execută o săpătură de aprox. 45 cm | |
| b. | strat de fundație din balast | - 25 cm; |
| c. | strat de bază de piatră spartă | - 15 cm; |
| d. | strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 | - 6 cm; |
| e. | strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 | - 4 cm. |

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatră spartă, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatră spartă de 10 cm grosime;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 36,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Pe partea dreapta se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înălțimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 73 m.

Pe partea stanga se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - lățimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 73 m.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

28. FN AX 2 – Str. Caminului – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+073

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+073 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT007)

Lungimea străzii este de 73 m (0, 073 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 292,00 mp.

Proces tehnologic:

- | | | |
|----|---|----------|
| a. | se execută o săpătură de aprox. 45 cm | |
| b. | strat de fundație din balast | - 25 cm; |
| c. | strat de bază de piatră spartă | - 15 cm; |
| d. | strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 | - 6 cm; |
| e. | strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 | - 4 cm. |

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 36,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - lățimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 73 m.

- Poziția kilometrică a rigolelor de acostament de beton:

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

29. DS 29 – Str. Bisericii Ortodoxe – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+058

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea drumului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+058 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT007)

Lungimea drumului este de 58 m (0,058 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 232,00 mp.

Proces tehnologic:

- se execută o săpătură de aprox. 45 cm
 - strat de fundație din balast - 25 cm;
 - strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
 - strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
 - strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.
- Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 29,00 mp.

• ASIGURAREA SCURGERII APELOR

• Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - lățimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

• Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 58 m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.
- Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor.
- Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

30. FN AX 4 – Str. Kuciudel – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+360

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu doua benzi de circulație pe toată lungimea strazii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+360 lățimea părții carosabile va fi de 5,50 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de acoperis, încadrată de acostament de beton pe partea dreapta având o lățime de 0,50 m si panta transversala de 4%, iar pe partea stanga incadrata de acostament din balast având o lățime de 0,50 m si panta transversala de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu lățimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT009)

Lungimea drumului este de 360 m (0, 360 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 1980,00 mp.

Proces tehnologic:

- se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- strat de fundație din balast - 25 cm;
- strat de bază de piatră spartă - 15 cm;

- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatra sparta, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatra sparta de 10 cm grosime;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 180,00 mp.

Acostamentul de pe partea stanga a drumului se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 180,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înaltimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 380m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.
- Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor.

UTILITAȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

31. DS 686 – Str. Ulita Romaneasca – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+583

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea drumului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+583 lățimea părții carosabile va fi de 5,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT011)

Lungimea drumului este de 583 m (0,583 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 2915,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.
- Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 291,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

- Se va asigura prin:
 - rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm

- panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 583 m.

- Poziția kilometrică a rigolelor de acostament de beton:

- **PODEȚE DE SUBTRAVERSARE**

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar. Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor. Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

32. DS 453 – Str. Ulita Romaneasca – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+070

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+070 lățimea părții carosabile va fi de 3,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament de balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0% , iar pe partea dreapta de acostament din beton cu latimea de 0.50m si panta transversala de 4% . Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu latimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT001)

Lungimea străzii este de 70 m (0,070 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 210,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
 - b. strat de fundație din balast - 25 cm;
 - c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
 - d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
 - e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.
- Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

- **ACOSTAMENTE**

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatra sparta, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatra sparta de 10 cm grosime;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 35,00 mp.

Acostamentul de pe partea stanga a drumului se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 35,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

- Se va asigura prin:
 - șanțuri de beton:
 - înaltimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)
- **Lungimea șanțurilor de beton este de 70 m.**
 - Poziția kilometrică a șanțurilor de beton:

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

33. DS 618 – Str. Ulita Romaneasca – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+735

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea drumului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+735 lățimea părții carosabile va fi de 5,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT011)

Lungimea drumului este de 735 m (0,735 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 3675,00 mp.

Proces tehnologic:

- | | | |
|----|---|----------|
| a. | se execută o săpătură de aprox. 45 cm | |
| b. | strat de fundație din balast | - 25 cm; |
| c. | strat de bază de piatră spartă | - 15 cm; |
| d. | strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 | - 6 cm; |
| e. | strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 | - 4 cm. |
- Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 367,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

- Se va asigura prin:
 - rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 735 m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar. Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor. Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

34. DS 555 – Str. Ulita Romaneasca – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+125

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea drumului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+125 lățimea părții carosabile va fi de 3,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT010)

Lungimea drumului este de 125 m (0,125 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 375,00 mp.

Proces tehnologic:

- | | | |
|----|---|----------|
| a. | se execută o săpătură de aprox. 45 cm | |
| b. | strat de fundație din balast | - 25 cm; |
| c. | strat de bază de piatră spartă | - 15 cm; |
| d. | strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 | - 6 cm; |
| e. | strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 | - 4 cm. |
- Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 62,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

- Se va asigura prin:
 - rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 125 m.

- Poziția kilometrică a rigolelor de acostament de beton:

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

35. DS 495 – Str. Magazinelor – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+129

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea drumului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+129 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT007)

Lungimea drumului este de 129 m (0,129 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 516,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
 - b. strat de fundație din balast - 25 cm;
 - c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
 - d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
 - e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.
- Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 64,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

- Se va asigura prin:
 - rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 129 m.

- Poziția kilometrică a rigolelor de acostament de beton:

- **PODEȚE DE SUBTRAVERSARE**

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.
- Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor.
- Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

36. FN AX 3 – Str. Magazinelor – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+054

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea drumului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+054 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT007)

Lungimea drumului este de 54 m (0,054 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 216,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
 - b. strat de fundație din balast - 25 cm;
 - c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
 - d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
 - e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.
- Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 27,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

- Se va asigura prin:
 - rigole de acostament din beton:
 - lățimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 54 m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar. Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor. Tuburile prefabricate se așează pe pat de balast.
- Timpanele se execută din beton armat turnat între cofraje.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

37. DS 522 – Str. Ulita Romaneasca – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+069

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea drumului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+069 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT007)

Lungimea drumului este de 69 m (0,069 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 276,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
 - b. strat de fundație din balast - 25 cm;
 - c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
 - d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
 - e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.
- Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 34,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

- Se va asigura prin:
 - rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)
- **Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 69 m.**
 - Poziția kilometrică a rigolelor de acostament de beton:

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

38. DS 566 – Str. Ulita Romaneasca – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+079

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea drumului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+079 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe ambele parti, având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%. (conf. plansa TT006)

Lungimea drumului este de 79 m (0,079 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 316,00 mp.

Proces tehnologic:

- se execută o săpătură de aprox. 45 cm
 - strat de fundație din balast - 25 cm;
 - strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
 - strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
 - strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.
- Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentele se vor amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 79,00 mp.

• PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.
- Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor.

• UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

39. DS 169 AX 2 – Str. Gabudului – Sat Cecălaca – km 0+000 – 0+198

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu doua benzi de circulație pe toată lungimea strazii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+198 lățimea părții carosabile va fi de 5,50 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de acoperis, încadrată de acostament de beton pe partea dreapta având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%, iar pe partea stanga incadrata de acostament din balast având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu latimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT009)

Lungimea drumului este de 198 m (0, 198 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 1089,00 mp.

Proces tehnologic:

- se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- strat de fundație din balast - 25 cm;
- strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatra sparta, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatra sparta de 10 cm grosime;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 99 mp.

Acostamentul de pe partea stanga a drumului se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 99 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înaltimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 198 m.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

40. DS 337 – Str. Huzii – Sat Botez – km 0+000 – 0+296

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu doua benzi de circulație pe toată lungimea tronsonului.

Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+170 lățimea părții carosabile va fi de 5,50 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de acoperis, încadrată de acostament de beton pe partea stanga având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%, iar pe partea dreapta încadrata de acostament din balast având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%. Pe partea stanga este proiectat șanț de beton cu latimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT008)

Lungimea drumului este de 170 m (0,170 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 935,00 mp.

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea tronsonului. Pe tronsonul Km 0+170 – Km 0+296 lățimea părții carosabile va fi de 3,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT010)

Lungimea tronsonului este de 126 m (0,126 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 378,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
 - b. strat de fundație din balast - 25 cm;
 - c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
 - d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
 - e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.
- Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

- Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+170

Acostamentul de pe partea stanga se vor amenaja din beton prin așternerea unui strat de balast, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 85,00 mp.

Acostamentul de pe partea dreapta se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 85,00 mp.

- Pe tronsonul Km 0+170 – Km 0+296

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 63,00 mp.

- **ASIGURAREA SCURGERII APELOR**

- Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+170

Se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înaltimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 170 m.

- Pe tronsonul Km 0+170 – Km 0+296

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 126 m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

41. DS 250 – Str. Rasaritului – Sat Botez – km 0+000 – 0+050

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea drumului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+050 lățimea părții carosabile va fi de 5,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT011)

Lungimea drumului este de 50 m (0,050 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 250,00 mp.

Proces tehnologic:

- | | | |
|----|---|----------|
| a. | se execută o săpătură de aprox. 45 cm | |
| b. | strat de fundație din balast | - 25 cm; |
| c. | strat de bază de piatră spartă | - 15 cm; |
| d. | strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 | - 6 cm; |
| e. | strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 | - 4 cm. |

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 25,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm

- panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 50 m.

- **UTILITĂȚI**
- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

42. DE 1265 – Str. Unghet – Sat Botez – km 0+000 – 0+075

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea drumului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+075 lățimea părții carosabile va fi de 5,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT011)

Lungimea drumului este de 75 m (0,075 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 375,00 mp.

Proces tehnologic:

- se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- strat de fundație din balast - 25 cm;
- strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 37,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 75 m.

- **UTILITĂȚI**
- Caminele ce vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare, se vor aduce la cota strazii. Pe aceasta zona exista un capac de utilitati care se intersecteaza cu drumul/santul proiectat.

43. DS 269 – Str. Bercului – Sat Botez – km 0+000 – 0+174

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea drumului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+174 lățimea părții carosabile va fi de 5,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT011)

Lungimea drumului este de 174 m (0,174 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 870,00 mp.

Proces tehnologic:

- se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- strat de fundație din balast - 25 cm;
- strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;

- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 87,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 174 m.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

44. DS 4 – Str. Rasaritului – Sat Botez – km 0+000 – 0+340

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu doua benzi de circulație pe toată lungimea strazii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+340 lățimea părții carosabile va fi de 5,50 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de acoperis, încadrată de acostament de beton pe partea dreapta având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%, iar pe partea stanga incadrata de acostament din balast având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu latimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT009)

Lungimea drumului este de 340 m (0,340 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 1870,00 mp.

Proces tehnologic:

- | | | |
|----|---|----------|
| a. | se execută o săpătură de aprox. 45 cm | |
| b. | strat de fundație din balast | - 25 cm; |
| c. | strat de bază de piatră spartă | - 15 cm; |
| d. | strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 | - 6 cm; |
| e. | strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 | - 4 cm. |

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatra sparta, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatra sparta de 10 cm grosime;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 170 mp.

Acostamentul de pe partea stanga a drumului se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 170 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înaltimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 340m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.

UTILITĂȚI

- Caminele ce vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare, se vor aduce la cota strazii. Pe aceasta zona exista un capac de utilitati care se intersecteaza cu drumul/santul proiectat.

45. DS 108 – Str. Rasaritului – Sat Botez – km 0+000 – 0+043

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea străzii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+043 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată pe ambele părți de acostamente din balast cu latimea de 0.50m, cu panta transversala de 4%. (conf. plansa TT006)

Lungimea străzii este de 43 m (0,043 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 172,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentele se vor amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 43,00 mp.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

46. DS 73 – Str. Viilor – Sat Istihaza – km 0+000 – 0+252

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu doua benzi de circulație pe toată lungimea tronsonului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+180 lățimea părții carosabile va fi de 5,50 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de acoperis, încadrată de acostament de beton pe partea dreapta având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%, iar pe partea stanga incadrata de acostament din balast având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu latimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT009)

Lungimea tronsonului este de 180 m (0,180 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 990,00 mp.

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea tronsonului. Pe tronsonul Km 0+180 – Km 0+252 lățimea părții carosabile va fi de 3,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT010)

Lungimea tronsonului este de 72 m (0,072 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 216,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

- Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

- Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+180

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatra sparta, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatra sparta de 10 cm grosime;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 90,00 mp.

Acostamentul de pe partea stanga a drumului se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 90,00 mp.

- Pe tronsonul Km 0+180 – Km 0+252

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 36,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

- Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+180

- Se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înaltimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 180 m.

- Pe tronsonul Km 0+180 – Km 0+252

- Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 72 m.

UTILITAȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

47. DS 99 – Str. Viilor – Sat Istihaza – km 0+000 – 0+231

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu doua benzi de circulație pe toată lungimea strazii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+231 lățimea părții carosabile va fi de 5,50 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de acoperis, încadrată de acostament de beton pe partea dreapta având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%, iar pe partea stanga incadrata de acostament din balast având o lățime de 0,50 m și panta transversala de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu latimea de 1,60m cu adancimea maxima de 0,5m. (conf. plansa TT009)

Lungimea drumului este de 231 m (0,231 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 1270,50 mp.

Proces tehnologic:

- | | | |
|----|---|----------|
| a. | se execută o săpătură de aprox. 45 cm | |
| b. | strat de fundație din balast | - 25 cm; |
| c. | strat de bază de piatră spartă | - 15 cm; |
| d. | strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 | - 6 cm; |
| e. | strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 | - 4 cm. |

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatra sparta, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatra sparta de 10 cm grosime;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 115,50 mp.

Acostamentul de pe partea stanga a drumului se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;

- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 115,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înălțimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 231 m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.
- Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

48. DS 156 – Str. Bisericii – Sat Istihaza – km 0+000 – 0+105

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea drumului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+105 lățimea părții carosabile va fi de 5,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT011)

Lungimea drumului este de 105 m (0,105 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 525,00 mp.

Proces tehnologic:

- | | | |
|----|---|----------|
| a. | se execută o săpătură de aprox. 45 cm | |
| b. | strat de fundație din balast | - 25 cm; |
| c. | strat de bază de piatră spartă | - 15 cm; |
| d. | strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 | - 6 cm; |
| e. | strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 | - 4 cm. |

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 52,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - lățimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 105 m.

PODEȚE DE SUBTRAVERSARE

- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

49. DS 174 – Str. Ciurgau – Sat Istihaza – km 0+000 – 0+059

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu doua benzi de circulație pe toată lungimea drumului.

Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+059 lățimea părții carosabile va fi de 5,50 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de acoperis, încadrată de acostament de beton pe partea stanga având o lățime de 0,50 m si panta transversala de 4%, iar pe partea dreapta incadrata de acostament

din balast având o lățime de 0,50 m și panta transversală de 4%. Pe partea stângă este proiectat șanț de beton cu lățimea de 1,60m cu adâncimea maximă de 0,5m. (conf. planșa TT008)

Lungimea drumului este de 59m (0,059 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 324,50 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stângă se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de balast, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 29,50 mp.

Acostamentul de pe partea dreaptă se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 29,50 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înălțimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 59 m.

• **PODEȚE DE SUBTRAVERSARE**

• Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.

• **LUCRARI DE CONSOLIDARE VERSANTI**

Aceste lucrări se vor realiza pe **sectorul km 0+020 – 0+059 dreapta** cu ajutorul unor gabioane.

Proces tehnologic:

- se execută sapatura mecanizată;
- se finisează manual până la cota de fundare;
- se așează cutiile de gabioane;
- se așează umplutura de piatră în cutii.
- Datorită diferenței de nivel s-a propus montarea de parapeti direcționali metalici tip semigreu pe toată lungimea acestora.
- **UTILITAȚI**
- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

50. DS 209 – Str. Bokodomb – Sat Istihaza – km 0+000 – 0+140

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o bandă de circulație pe toată lungimea drumului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+140 lățimea părții carosabile va fi de 4,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea dreaptă având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea stângă încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversală de 10%. (conf. planșa TT012)

Lungimea drumului este de 140 m (0,140 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 560,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm

- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 70,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 140 m.

- **PODEȚE DE SUBTRAVERSARE**
- Podețele de subtraversare aflate în patul drumului sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.
- Pozițiile podețelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podețelor.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

51. DS 236 – Str. Pășunii – Sat Istihaza – km 0+000 – 0+242

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu o banda de circulație pe toată lungimea drumului. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+242 lățimea părții carosabile va fi de 5,00 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta unică, încadrată de acostament din balast pe partea stanga având o lățime de 0,5m și pantă transversală de 4,0%, iar pe partea dreapta încadrată de rigola de acostament aceasta având o lățime de 0,60 m cu panta transversala de 10%. (conf. plansa TT011)

Lungimea drumului este de 242 m (0,242 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 1210,00 mp.

Proces tehnologic:

- a. se execută o săpătură de aprox. 45 cm
- b. strat de fundație din balast - 25 cm;
- c. strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
- d. strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
- e. strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea stanga se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm. Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 121,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- rigole de acostament din beton:
 - latimea de 60 cm
 - panta 10 % (spre marginea exterioara)

Lungimea rigolelor de acostament de beton este de 242 m.

- **LUCRARI DE CONSOLIDARE VERSANTI**

Aceste lucrari se vor realiza pe **sectorul km 0+010 – 0+060 dreapta** cu ajutorul unei structuri din beton armat turnata monolit – **zid de sprijin din beton**. Proces tehnologic:

- se execută sapatura mecanizata;
- se finiseaza manual pana la cota de fundare;

- se cofrează și armează;
- se toarnă beton în cofraje;
- Datorită diferenței de nivel s-a propus montarea de parapeti direcționali metalici tip semigreu pe toată lungimea acestora.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

52. DS 260 – Str. Pășunii – Sat Istihaza – km 0+000 – 0+180

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu două benzi de circulație pe toată lungimea strazii. Pe tronsonul Km 0+000 – Km 0+180 lățimea părții carosabile va fi de 5,50 m, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de acoperis, încadrată de acostament de beton pe partea dreapta având o lățime de 0,50 m și panta transversală de 4%, iar pe partea stângă încadrată de acostament din balast având o lățime de 0,50 m și panta transversală de 4%. Pe partea dreapta este proiectat șanț de beton cu lățimea de 1,60m cu adâncimea maximă de 0,5m. (conf. planșa TT009)

Lungimea drumului este de 180 m (0,180 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 990,00 mp.

Proces tehnologic:

- | | | |
|----|---|----------|
| a. | se execută o săpătură de aprox. 45 cm | |
| b. | strat de fundație din balast | - 25 cm; |
| c. | strat de bază de piatră spartă | - 15 cm; |
| d. | strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 | - 6 cm; |
| e. | strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 | - 4 cm. |

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

ACOSTAMENTE

Acostamentul de pe partea dreapta a drumului se va amenaja din beton prin așternerea unui strat de piatră spartă, strat de nisip pilonat și turnarea unui beton de clasă C 30/37 în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută stratul de piatră spartă de 10 cm grosime;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

Suprafața acostamentelor de beton proiectate : 90,00 mp.

Acostamentul de pe partea stângă a drumului se va amenaja din balast prin așternerea unui strat în grosime de 10 cm.

Proces tehnologic:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de balast de 10 cm grosime;

Suprafața acostamentelor de balast proiectate : 90,00 mp.

ASIGURAREA SCURGERII APELOR

Se va asigura prin:

- șanțuri de beton:
 - înălțimea de 50 cm
 - taluz cu panta 2:3 (spre carosabil)
 - taluz cu panta 1:1 (spre terenul existent)

Lungimea șanțurilor de beton este de 180 m.

UTILITĂȚI

- Nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor de modernizare.

INTERSECȚII CU ALTE CAI DE COMUNICAȚIE

- Intersecțiile proiectate sunt intersecții amenajate la același nivel, acestea necesitând următoarele intervenții pentru sporirea siguranței circulației rutiere:
 - semnalizarea și marcarea rutieră a intersecțiilor.

Amenajarea intersecțiilor cu drumurile laterale

Pentru amenajare drumurilor laterale se va prevedea un sistem rutier pe o lungime de 25m și acostamente de 0,50m din balast, cu același sistem rutier ca pe drumul propus spre modernizare.

Structura rutiera de pe accese se va realiza sub forma sistemului rutier propus pentru partea carosabilă:

- 4 cm strat de uzura BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de legatura BAD 22,4 conform AND 605 (BAD22,4 leg 50/70 conform SR EN 13108)
- 15 cm piatră spartă conform SR EN 13242+A1
- 25 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1

Drumurile laterale se vor amenaja cu acelasi sistem rutier cu al străzilor pe o lungime de 25 m.

Centralizator drumuri laterale

Nr.crt.	Pozitie km		Lungi mea
	Stanga	Dreapta	
Atintis			
1	0+090 (DS 145)		25
2	0+108 (DS 760)		25
3	0+068 (DS 657)		25
4		1+195 (DC 90)	25
Cecalaca			
5		0+175 (FN ax 4)	25
Botez			
6		0+188 (DS 337)	25
7	0+290 (DS 4)		25
Total			175

• **COLECTAREA ȘI EVACUAREA APELOR**

- Avand in vedere configuratia terenului, a sectoarelor dintre marginea partii carosabile ce sunt umplute cu pamant peste cota de scurgere a apelor spre rigole, a fagaselor care retin apa in corpul drumului, este necesara o colectare a lor dupa executarea partii carosabile si a acostamentelor, astfel incat sa se evite strangerea apei langa platforma drumului si sa duca la o evacuare a apelor cat mai rapida, astfel incat sa nu existe posibilitatea pierderii capacitatii portante a structurii rutiere.
- Dirijarea, colectarea și evacuarea apelor se va face gravitațional - prin sistemul centralizat de pante atât longitudinale cât și transversale ale căii spre santurile propuse ce vor descarca cu ajutorul podetelor transversale.
- Accesele la proprietati se vor amenaja prin realizarea de podete tubulare cu Dn 300 mm cu tub corugat SN 4, pe o lungime de 4-6m in dreptul fiecarui acces actual sau suplimentar acolo unde este cazul sa se asigure intrarea in curte. La capetele podetelor se vor executa timpane de beton armat. Amenajarea caili pe podet va fi la nivel de dala de beton de ciment armata cu plasa sudata.

• **Dispozitive de scurgere si evacuare a apelor pluviale**

- Apa superficiala provenita din ploii si din topirea zapezii actioneaza atat prin forta de antrenare, de eroziune cat si prin miscarea capacitatii portante a pamantului din patul drumului.
- De aceea apele superficiale trebuie indepartate de pe suprafetele platformei drumului si descarcate lateral, fie pe terenul natural, cand drumul este in rambleu, fie in santuri de pamant/beton sau rigole carosabile din beton C30/37, cand drumul este in debleu.
- Podetele transversale vor fi podete casetate C3 (conform plansa DET 003) si podete tubulare cu DN 600/ 800 /1000/ 1500 mm.

SEMNALIZAREA RUTIERA

După terminarea lucrărilor la carosabil, acesta se va marca pentru delimitarea acostamentelor cu linie continuă și se vor monta indicatoarele de circulație definitive.

Pe traseul strazilor studiate, se vor lua măsuri de semnalizare rutieră definitivă conform SR1848-1, SR1848-7 după realizarea modernizării drumurilor prin grija beneficiarului.

Materialele și utilajele de execuție a lucrărilor rutiere vor fi cele agrementate conform normelor tehnice.

Lucrările necesare de întreținere după realizarea investiției vor fi asigurate prin grija beneficiarului, prin personalul din cadrul departamentului de intretinere si mentenanta care va urmări și întreține atât pe perioada de iarnă cât și pe perioada de primăvară – toamnă drumurilor propuse pentru modernizare cât și cele existente.

Marcajele longitudinale cu linie continuă pentru delimitarea acostamentelor. Marcajele se vor realiza cu vopsea ecologică albă, care asigură vizibilitatea în condiții de ceață, ploaie atât pe timp de zi cât și pe timp de noapte. Vopseaua se aplică la rece în grosime de peliculă udă de 600 micrometri pe o lățime a benzii de 15 cm. Pe întregul traseu al drumurilor vor fi amplasați un număr de 69 indicatoare rutiere.

Măsurile pentru combaterea parcarilor ilegale în zona proiectului sunt următoarele:

- semnalizarea verticală;
- semnalizarea orizontală;
- poliția comunitară și rutieră;

SIGURANȚA CIRCULAȚIEI

Pe timpul execuției lucrărilor semnalizarea acestora se va face conform **Normelor metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului** - Ordin comun al Ministerului Transporturilor și al Ministerului de Interne nr. 411 / 1112 / 2000. Semnalizarea lucrărilor de execuție reprezintă o sarcină a constructorului.

Vizibilitatea se va asigura prin măsurile de semnalizare ce trebuie luate pe timpul exploatarei obiectivului. Vor fi semnalizate și marcate corespunzător: circulația auto, dirijarea fluxurilor în intersecții pentru evitarea conflictelor între fluxuri și respectiv între participanții la trafic.

Toate echipamentele rutiere vor fi semnalizate cu elemente reflectorizante (butoni retroreflectorizanți, dispozitive reflectorizante, marcaje rutiere, stâlpi de ghidare etc).

Recomandarea proiectantului este ca pe parcursul execuției lucrărilor circulația rutieră să fie deviată pe alte rute (dacă este posibil). În această ipoteză se recomandă semnalizarea lucrărilor conform figurii G2 și G4 din Normele metodologice.

Indiferent de forma în care se prezintă, semnalizarea rutieră trebuie să furnizeze participanților la trafic indicațiile obligatorii necesare pentru a circula în siguranță pe drumul public. În acest scop este prevăzută semnalizare verticală (indicatoare de circulație) și semnalizare orizontală (marcaje rutiere).

Sistemul de semnalizare verticală a fost studiat cu atenție pentru a avea o concordanță între acesta și sistemul de marcă orizontală, pentru a nu crea confuzii și interpretări gresite, pentru a fi citit cu ușurință atât pe timp de zi cât și pe timp de noapte.

Realizarea unei semnalizări verticale eficiente trebuie să cuprindă următoarele indicatoare rutiere, conform SR 1848-1-2011:

- Indicatoare rutiere de avertizare
- Indicatoare rutiere de reglementare: de prioritate
- Indicatoare rutiere de orientare și informare: de informare și panouri adiționale

Sistemul de semnalizare orizontală

În funcție de rolul pe care acestea îl au în dirijarea și orientarea circulației se prevede următorul tip de marcaj rutier, conform SR 1848-7-2004:

- Marcaj longitudinal: de tip E (linie continuă)
- Marcaj de delimitare a părții carosabile: de tip M (linie discontinuă 1x1)
- Marcaj rutier divers și transversal
- Semnalizare rutieră pe timpul execuției lucrărilor

Pe timpul execuției lucrărilor se vor respecta prevederile din Normele Metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instruire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului, aprobate prin Ordinul comun MI-MT nr. 1112/411 (publicat în Monitorul Oficial nr. 397124.08.2000).

Semnalizarea rutieră pe orizontală se va executa cu marcaje termoplastice. Indicatoarele rutiere se vor monta pe stâlpi zincate. Marcajele rutiere orizontale se vor realiza din vopsea cu microbule de sticlă care nu necesită întreținere frecventă și au o rezistență la uzură mai mare, acestea executându-se conform SR 1848-7:2015.

Realizarea unor parametri tehnici optimi privind pantele longitudinale, transversale, marcarea și semnalizarea corespunzătoare, asigurarea colectării și scurgerii rapide a apelor pluviale, asigurarea vizibilității, asigură un grad înalt al siguranței circulației pe întreg obiectivul proiectat.

- **POD EXISTENT DIN BETON ARMAT PESTE PÂRÂUL AȚINTIȘ – KM 0+170 (PROPUS PENTRU REABILITARE)**

Podul a fost construit în 1971. S-a intervenit asupra acestuia de-a lungul anilor prin alte reparații locale, efectuate la date care nu se cunosc și pentru care beneficiarul nu deține documente.

Din punct de vedere seismic, conform prevederilor hărții zonării României în termeni de valori de vârf ale accelerației pentru cutremure având intervalul mediu de recurență IMR = 225 ani din Codul de proiectare seismică P100-1/2013, amplasamentul este caracterizat de următoarele valori:

- valoarea de proiectare a accelerației terenului: $a_g = 0,15 g$;
- perioada de control (colț) a spectrului de răspuns elastic pentru componenta verticală a accelerației terenului: $T_c = 0,7s$.
- Stratificația terenului este prezentată în studiul geotehnic atașat documentației.

Indicatori fizici: Suprafața ocupată de lucrările de construire/reabilitare pod nou peste parâul Ațintiș, lucrări propuse prin documentația tehnică, este de **140,00 mp**.

SOLUȚIILE PROIECTULUI

Poziția actuală a podului față de cursul râului, infrastructura podului este orientată paralel cu direcția de curgere a curentului.

Astfel, analizând cele menționate mai sus, au rezultat caracteristici:

- Lungime totală: 14,90 m;
- Lungime suprastructură: 10,24 m;
- Lungime ziduri întoarse: 2 x 2,20 m;
- Rosturi de dilatație: nu este cazul;
- Lățime totală suprastructură $B_t=8,40m$;
- Lățime carosabilă măsurată între trotuare 6,40m;
- Lățime circulabilă trotuare 2x0,77m;
- Lățime grinzi parapet 2x0,23m.

Clasa de încărcare: II, Convoi vehicule A10, S40.

STABILIREA LĂȚIMII PODULUI

Lățimea podului s-a determinat conform *STAS 2924-91 - Poduri de șosea. Gabarite.*, precum și *Ordinului Ministerului Transporturilor nr. 1296 din 2017 al Ministerului Transporturilor privind aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor.*

Având în vedere condițiile locale s-au impus condițiile de gabarit pentru două benzi de circulație. Astfel, s-au adoptat următoarele caracteristici:

- Lățime totală: 8,50 m;
- Lățime parte carosabilă: 2 x 3,00 m
- Lățime trotuar: 2 x 1,00 m
- Lățime borduri de granit: 2 x 0,20 m;
- Lățime lisă parapet: 2 x 0,25 m = 0,50 m.

convoi de calcul

Clasa de încărcare pentru podul analizat este stabilită conform *STAS 1545-89 – Poduri pentru străzi și șosele; Pasarele. Acțiuni*, *STAS 3221-86 – Poduri de șosea. Convoaie tip și clase de încărcare*. Astfel s-a stabilit clasa E de încărcare, respectiv convoi de calcul **A₃₀** și **V₈₀**.

INFRASTRUCTURA

Infrastructura este formată din 2 culee masive, cu fundații din beton, elevații și ziduri întoarse din beton armat, amplasate pe maluri. Fundarea culeelor este directă.

Aripile sunt din beton, sunt independente și nu sunt încastrate în culee.

SUPRASTRUCTURA

Suprastructura **existentă** a podului este alcătuită dintr-o structură de rezistență tip dală încastrată în culee. Consolele de trotuar sunt din beton armat, fără cale asfaltică pe trotuare, cu grinzi de parapet pe care sunt amplasate parapete pietonale metalice. - Dala este rezemată direct pe banchete, fără rost între dală și zidurile întoarse.

La partea superioară, se va realiza o placă de suprabetonare armată, cu grosime variabilă cuprinsă între 15 și 23 cm, realizată din beton armat clasa C35/45.

CALEA PE POD. PARAPET PIETONAL. PARAPET SEMIGREU TIP H1 și H4b

Se va realiza hidroizolația podului cu ajutorul unei de tip poliureic, astfel încât să permită turnarea unui strat de protecție superior pentru hidroizolație din BA 8 cu grosimea de 3 cm.

Parapetul semigreu se va monta doar pe zona rampelor câte 20 m pe fiecare parte a carosabilului.

Se vor monta bordurile de granit 20x25 cm pentru delimitarea trotuarului de partea carosabilă.

Aceste borduri vor fi dispuse pe un strat de mortar de bază cu grosimea de 3 cm.

Stratul de uzură pentru partea carosabilă este constituit din beton asfaltic pentru poduri BA 16 în grosime totală de 8,0 cm, turnat în două straturi de câte 4 cm.

Se va realiza stratul de uzură pentru trotuar în grosime de 3 cm (BA 8), având panta transversală de 1,0% spre partea carosabilă.

Se vor realiza cordoanele de impermeabilizare cu celochit, realizate la îmbrăcămintea pe trotuare, în spatele bordurilor și în stratul superior de îmbrăcămintă asfaltică la fața bordurilor.

racordarea cu terasamentul. rampe de acces pe pod. aripi

Aripile sunt din beton, sunt independente și nu sunt încastrate în culee.

Nu au fost identificate fenomene de subspălare la culee și aripi, eroziunea și degradările de suprafață fiind pe suprafețe reduse.

Se vor executa lucrări de reparații la aripi și torcretarea acestora.

Din cauza efectului de elasticitate dintre corpul drumului (elastic) și calea pe pod (rigidă) utilizatorul traseului resimte un șoc care crează disconfort în circulație.

De asemenea, sub acțiunea mecanică repetată, acțiune amplificată și de șoc resimțit de la trecerea pe cele două căi de rulare cu elasticitate diferită, partea carosabilă a drumului se va tasa diferențiat, eroda, ducând în final la ruperi succesive dinspre zonele libere spre axul drumului, în zona rampelor de acces.

De aceea, pentru a preveni acest fenomen, dar și pentru conservarea elementelor constructive a podului, zona de acces pe pod se va amenaja cu elemente din beton – dale de racordare.

Trecerea de pe pod pe rampele de acces se realizează prin intermediul dalelor de racordare prefabricate din beton armat care reazemă la un capăt pe zidul de gardă și la celălalt capăt pe grinda de reazemare din beton armat clasa C25/30.

Se va executa un prism din piatra sparta pentru reazemarea grinzii din beton cu secțiune 0,40 m x 0,40 m necesara reazemării dalelor de racordare.

Execuția dalelor se va realiza monolit pe șantier conform detaliilor de execuție.

Dalele se vor monta după terminarea umpluturilor în spatele culeelor asigurând compactarea umpluturilor până la atingerea gradului de compactare de 98%.

Rampele de acces pe pod (în lungime cumulată de 6 m) vor avea următoarea structură rutieră:

- Strat de fundație din balast în grosime de 25 cm, conform STAS 6400 – 84;
- Strat de bază din piatră spartă în grosime de 15 cm, conform STAS 6400 – 84;
- Strat de legătură din BAD 22,4 în grosime de 6 cm, conform AND 605-2016;
- Strat de uzură din BA 16 în grosime de 4 cm, conform AND 605-2016.

Pe rampe se va monta parapet **semigreu tip H1 cu latimea de lucru W1** pe câte 20m pe fiecare latura a rampelor.

AMENAJARE ALBIE. PROTECȚIE TALUZURI ALBIE

În vederea asigurării debitelor de calcul, atât în secțiunea podului cât și în albia râului, s-a procedat la amenajarea albiei atât în secțiunea podului, în amonte, cât și în aval de pod. Astfel, se vor realiza lucrări de decolmatare și de profilare a albiei paraului Atintis.

Pentru scurgerea debitului de calcul Q(5%) cu asigurarea unei înălțimi de liberă trecere a apelor sub pod de minim 1,0m, este necesară curățarea albiei de depuneri și vegetație (cu precădere în amonte) și realizarea unei recalibrări a albiei astfel încât secțiunea de scurgere a apei până la nivelul superior al malurilor să asigure o suprafață de circa 23...24mp, pe minim 30m în amonte și minim 30m în aval de pod.

Se recomandă pereerea fundului albiei cel puțin pe zona dintre extremitățile amonte și aval ale aripilor, pereul fiind protejat cu pîteni din beton încastrați în maluri și risberme de anrocamente spre amonte și aval.

Pereul se va realiza din beton de ciment C 30/37 în grosime de 20 cm dispus pe un strat drenant din balast în grosime de 10 cm.

AMENAJARE VARIANTA PROVIZORIE DE TRAVERSARE A PARAULUI Atintis

Pentru asigurarea circulației rutiere peste paraul Atintis se va lucra pe jumătate de cale de pod pentru asigurarea desfasurării circulației pe DC 90 pe toata perioada executiei lucrarilor de reabilitare.

b) justificarea necesității proiectului;

Dezvoltarea acestei zone depinde în mare măsură de calitatea infrastructurii existente în mod special de calitatea căilor de comunicație terestră, adică drumuri respectiv străzi. Modernizarea străzilor din comuna Așintîș, satele Așintîș, Cecălaca, Botez și Istihaza, fac parte din proiectul de dezvoltare urbanistică a comunei. Prin executarea lucrărilor propuse în prezenta documentație se vor obține mai multe avantaje: mărirea siguranței și a vitezei de circulație vehiculelor, scăderea costurilor de întreținere, evacuarea apelor pluviale prin amenajarea șanțurilor și a podețelor de descărcare a apelor.

Suprafața ocupată de străzile care urmează a fi modernizate aparțin domeniului public al comunei Așintîș. Terenul se află în întregime în folosința domeniului public, ampriza drumului rămânând nemodificată în urma procesului de modernizare. Atât în timpul

execuției lucrărilor cât și după finalizarea acestora nu vor fi ocupate terenuri suplimentare, nefiind necesare exproprieri de terenuri.

c) VALOAREA INVESTIȚIEI:

	exclusiv TVA	inclusiv TVA
Valoare totală	19.762.107,95	23.516.908,48
Valoare C+M	18.118.647,93	21.561.191,04

SURSELE DE FINANȚARE A INVESTIȚIEI

Lucrările de modernizare a străzilor prevăzute din Comuna Atintis, județul Mureș, ce constituie tema acestei documentații vor fi finanțate din fonduri guvernamentale și din fonduri aferente bugetului local.

d) DURATA DE REALIZARE a lucrărilor de execuție este de 24 luni

e) planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

- sunt anexate documentației

f) o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele).

Se prezintă elementele specifice caracteristice proiectului propus:

Structura Rutiera:

strat de bază de piatră spartă	- 15 cm;
strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100	- 6 cm;
strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100	- 4 cm.

Sistemul rutier propus pentru acostamente:

- se execută umplutura de balast sub acostament;
- pilonare strat de nisip de 5 cm grosime;
- turnare beton de clasă C 30/37 de 10 cm grosime.

POD

INFRASTRUCTURA

Infrastructura este formată din 2 culee masive, cu fundații din beton, elevații și ziduri întoarse din beton armat, amplasate pe maluri. Fundarea culeelor este directă.

Aripile sunt din beton, sunt independente și nu sunt încastrate în culee.

SUPRASTRUCTURA

Suprastructura existentă a podului este alcătuită dintr-o structură de rezistență tip dală încastrată în culee. Consolele de trotuar sunt din beton armat, fără cale asfaltică pe trotuare, cu grinzi de parapet pe care sunt amplasate parapete pietonale metalice. - Dala este rezemată direct pe banchete, fără rost între dală și zidurile întoarse.

La partea superioară, se va realiza o placă de suprabetonare armată, cu grosime variabilă cuprinsă între 15 și 23 cm, realizată din beton armat clasa C35/45.

CALEA PE POD. PARAPET PIETONAL. PARAPET SEMIGREU TIP H1 și H4b

Se va realiza hidroizolația podului cu ajutorul uneia de tip poliureic, astfel încât să permită turnarea unui strat de protecție superior pentru hidroizolație din BA 8 cu grosimea de 3 cm.

Parapetul semigreu se va monta doar pe zona rampelor câte 20 m pe fiecare parte a carosabilului.

Se vor monta bordurile de granit 20x25 cm pentru delimitarea trotuarului de partea carosabilă. Aceste borduri vor fi dispuse pe un strat de mortar de bază cu grosimea de 3 cm.

Stratul de uzură pentru partea carosabilă este constituit din beton asfaltic pentru poduri BA 16 în grosime totală de 8,0 cm, turnat în două straturi de câte 4 cm.

Se va realiza stratul de uzură pentru trotuar în grosime de 3 cm (BA 8), având panta transversală de 1,0% spre partea carosabilă.

Se vor realiza cordoanele de impermeabilizare cu celochit, realizate la îmbrăcămintea pe trotuare, în spatele bordurilor și în stratul superior de îmbrăcămintă asfaltică la fața bordurilor.

- **profilul și capacitățile de producție;**
- **descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz);**

CARACTERISTICILE TEHNICE ALE INVESTIȚIEI			
Nr. Crt.	Categoria lucrării	UM	Cantități
1.1.	Carosabil	MP	56.578,25
1.2.	Acostamente	MP	12.502

1.3.	Sant de beton	ML	6841
1.4.	Rigole de acostament	ML	7180
1.5.	Podete tubulare DN 1500 mm	BUC	1
1.6.	Podete tubulare DN 1000 mm	BUC	1
1.7.	Podete tubulare DN 800 mm	BUC	10
1.8.	Podete tubulare DN 600 mm	BUC	32
1.9.	Podete casetate C3, L=4,84m	BUC	2
1.10.	Podete casetate C3, L=8,08m	BUC	3
1.11.	Accese DN 300 mm	BUC	165
1.12.	Parapet semigreu H1 W1	M	1158
1.13.	Indicatoare rutiere	BUC	69
1.14.	Marcaje rutiere	KM	29,55

- **materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;**
 - strat de bază de piatră spartă - 15 cm;
 - strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 LEG 70/100 - 6 cm;
 - strat de uzură din mixtură asfaltică BA 16 RUL 70/100 - 4 cm.
 - **racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;**
 - Nu este cazul
 - **descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;**
 - refacerea zonei verzi ocupate temporar de lucrarile de santierul de constructii
 - Se va raporta la APM Mureș orice incident sau modificări intervenite din punct de vedere al protecției mediului.
 - În cazul apariției unui incident se vor lua măsuri imediate pentru eliminarea cauzelor și limitarea efectelor asupra factorilor de mediu
 - **căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;**
 - Nu este cazul
 - **resursele naturale folosite în construcție și funcționare;**
 - **metode folosite în construcție/demolare;**
 - sapaturi manuale si mecanice cu utilaje adecvate;betoane preparate in statii centralizate omologate,
 - **planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară;**
 - sunt anexate documentatiei
 - **relația cu alte proiecte existente sau planificate;**
 - Nu este cazul
 - **detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;**
 - Nu este cazul
 - **alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor);**
 - Nu este cazul
 - **alte autorizații cerute pentru proiect.**
 - Nu este cazul
- IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:**
- **planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului;**
 - Nu este cazul
 - **descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;**
 - Nu este cazul
 - **căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz;**
 - Nu este cazul
 - **metode folosite în demolare;**
 - Nu este cazul
 - **detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;**
 - Nu este cazul

- alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor).

- Nu este cazul

V. Descrierea amplasării proiectului:

Amplasamentul proiectului se află în localitățile Ațintiș, Cecălaca, Istihaza și Botez aparținând de comuna Ațintiș. Suprafața ocupată de străzile care urmează a fi modernizate aparțin domeniului public al comunei Ațintiș. Terenul se află în întregime în folosința domeniului public, ampriza drumului rămânând nemodificată în urma procesului de modernizare.

Suprafata ocupata de strazile care urmeaza a fi modernizate apartine domeniului public al Comunei Atintis, Judetul Mures. Terenul se afla in intregime in folosinta domeniului public, un numar de 52 strazi fiind propuse spre proiectare. Lungimea totala: **L=12.502 m** (12,502 km).Localitatile Atintis, Cecalaca, Botez sunt traversate de DJ 107G si localitatea Istihaza este traversata de DC 92.

Strazile proiectate au fost propuse pentru modernizarea sistemului rutier de către comuna AȚINTIȘ, județul Mureș, în a cărei administrație se află.

- **distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare;**

- Nu este cazul

- **localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;**

- Nu este cazul

- **hărți, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind:**

folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;

politici de zonare și de folosire a terenului;

arealele sensibile;

- Nu este cazul

- **coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970**

Coordonate stereo 70 :

Atintis X 431411; Y 548270

Cecalaca X 426234; Y 544274

Istihaza X 431245; Y 544114

Botez X 425298; Y 543526

- **detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.**

- Nu este cazul

VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile:

A. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu:

a) protecția calității apelor:

- **sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;**

- **stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute;**

In perioada executării lucrărilor preconizate, modul de asigurare a utilitatilor va fi :

- apa potabila necesara muncitorilor este asigurata de firma de constructii, in butelii de plastic din comert;

- apa necesara spalarii pe maini inainte de servirea mesei de pranz si la terminarea lucrului in fiecare zi, este asigurata prin organizarea santierului.

- pentru nevoile muncitorilor se va utiliza W.C. ecologic asigurat pe amplasament

- deseurile de natura menajera (resturi de mancare,hartii etc.)vor fi colectate intr-o pubela ecologica din dotarea firmei,fiind apoi evacuate odata cu celelalte deseuri de natura solida.

b) protecția aerului:

- **sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri;**

- **instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;**

- Din procesul tehnologic nu rezultă gaze sau pulberi
Obiectivul, în sine, la darea lui în folosință, nu va produce noxe care ar putea polua aerul. Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecția calității aerului.

Noxele ce pot polua aerul sunt produse în timpul lucrărilor de execuție: cele rezultate din execuția stratului de beton rutier, din realizarea săpăturii și aturnării betoanelor. Se recomandă utilizarea unor instalații de realizare a betonului rutier și folosirea unor stații de betoane ale căror emisii să se încadreze în valorile stabilite în Ordinul nr. 592/2002. La transportul și depozitarea materialelor granulare care pot elibera particule fine, se vor lua măsuri de acoperire a acestora cu prelate.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- sursele de zgomot și de vibrații;

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

- Surse de zgomot și vibrații nu sunt

Carosabilul a fost prevăzut cu o îmbrăcămintă din beton asfaltic, care duce la o circulație cu un nivel de zgomot scăzut față de nivelul zgomotului din prezent.

Zgomote și vibrații vor apărea în perioada de execuție, datorită utilajelor, dar durata acestora este limitată la perioada de lucru de zi.

d) protecția împotriva radiațiilor:

- sursele de radiații;

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor;

- Nu este cazul

e) protecția solului și a subsolului:

- sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatică și de adâncime;

- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;

În perioada de execuție, sursele de poluare a solului pot fi cele provenite de la traficul de utilaje și vehiculele grele desfășurate, prin pierderi de accidentale de ulei sau combustibil, de la manipularea unor substanțe potențial poluatoare

(vopsele, carburanți, solvenți, bitum etc.).

Pentru realizarea sistemului rutier se vor folosi agregate naturale, iar straturile căii se vor realiza cu lianți și emulsii care se vor folosi doar pentru realizarea sistemului rutier. Deșeurile rămase nu se vor lăsa sau împrăști pe terenul din jur, ci se vor depozita în recipiente și se vor duce la o groapă de gunoi autorizată. Constructorul va urmări realizarea unor cofraje etanșe astfel încât să se evite scurgeri intense de lapte de ciment.

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curățarea suprafețelor, udarea suprafețelor ș.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 și nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

În perioada de operare, sursele de poluare sunt doar accidentale (pierderi de substanțe toxice, produse petroliere). Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecția solului.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate;

- Nu sunt afectate monumente ale naturii și nici arii protejate;

g) protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

- identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele;

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public;

- Nu este cazul; lucrările propuse nu afectează așezările umane și vor contribui la protejarea solului, subsolului și a apelor de suprafață și subterane.

- Aprovizionarea cu materiale, evacuarea deșeurilor și a altor materiale se vor efectua fără a deranja vecinătățile, circulația pietonală, sau a autovehiculelor

h) prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatarei, inclusiv eliminarea:

- lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeurii generate;

- programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeurii generate;

- planul de gestionare a deșeurilor;

Gospodărirea deșeurilor

Pe strazi și în zona învecinată nu pot apărea deșeuri decât la executarea lucrărilor. În această situație, constructorul va avea în vedere ca pe tot parcursul executării lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curățenie. Această sarcină cade în seama executantului, deoarece la terminarea lucrărilor zona va fi predată la beneficiar curată.

Deșeuri diverse (solide-balast, pietriș, metal, lemn etc.) vâscoase (bitum, grăsimi, uleiuri etc.) în cantități modeste, se vor neutraliza sau se vor depozita în locuri special amenajate conform H.G. 865/2002.

Deșeurile rezultate în urma executării lucrărilor de terasamente, pietrișul, pământul, elemente de beton degradate se încarcă și se transportă în locurile special amenajate, indicate de autoritatea contractantă.

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

- **substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;**
- **modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.**

- Nu este cazul

B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității.

VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:

- **impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);**

- **extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate);**

- **magnitudinea și complexitatea impactului;**

- **probabilitatea impactului;**

- **durata, frecvența și reversibilitatea impactului;**

- **măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;**

- **natura transfrontalieră a impactului.**

Concluzii privind impactul asupra mediului

Impactul în urma realizării investiției este unul pozitiv, având influențe favorabile asupra mediului prin reducerea poluării fonice, a noxelor, reducerea consumului de combustibil, creșterea siguranței traficului etc.

Studiul proiectului propus, nu a scos în evidență existența în viitor a unor efecte semnificative asupra factorilor de mediu, care s-ar putea întâmpla datorită realizării pe amplasamentul menționat, a lucrărilor propuse; toate lucrările propuse se vor realiza cu protejarea factorilor de mediu din zona obiectivului, iar exploatarea va ține cont de asemeni de acest lucru.

Pe perioada execuției constructorul este obligat să respecte normele de protecție a mediului pentru a evita în totalitate poluarea mediului înconjurător.

Prin lucrările care fac obiectul prezentei documentații nu se evacuează în mediul ambient substanțe reziduale sau toxice.

Lucrările proiectate ce urmează a se realiza nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei, peisajului sau din punct de vedere al nivelului de zgomot.

Nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Prin lucrările propuse nu se afectează mediul deoarece:

- lucrările se vor efectua pe o suprafață de teren construită, neafectând alte terenuri (agricole, forestiere, etc.);
- lucrările de drumuri și poduri presupun procese tehnologice fără impact asupra factorilor de mediu, acestea neafectând aerul, apa, solul sau subsolul;
- materialele care se vor utiliza vor trebui să aibă agremente de folosire în condiții de nepoluare;
- utilajele care se vor utiliza nu vor produce poluare fonică, nivelul poluării fonice se include în valorile prevăzute de normele în vigoare, ele trebuind să facă parte din gama uzuală a utilajelor de construcții de drumuri și poduri;

Trebuie menționat faptul că, în general, aceste tipuri de lucrări schimbă favorabil impactul asupra mediului.

Odată cu îmbunătățirea fluxului de trafic al autoturismelor, consumul de combustibil se reduce și în mod direct și emisiile de poluanți.

Riscul accidentelor de trafic și a poluării accidentale se reduce în zona analizată, datorită circulației îmbunătățite, precum și a semnalizării corespunzătoare.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

IX. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare:

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).

- Nu este cazul

B. Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.

Durata de realizare a lucrărilor de execuție este de 18 luni

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

- localizarea organizării de șantier;

Pentru executarea obiectului de investiție sus menționat, organizarea de șantier se va amplasa pe teritoriul administrativ al Comunei Atintis, în apropierea obiectivului de investiție, în funcție de:

- căile de acces
- rețelele de alimentare cu apă
- rețelele de alimentare cu energie electrică
- rețeaua de telecomunicații

Organizarea de șantier va include lucrări care să asigure sursele de apă, energie electrică și telefon.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

- surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;

- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

Lucrările de Organizare de șantier necesare execuției lucrărilor vor cuprinde construcții și instalații ale constructorului, echipate cu mijloace la alegerea lui și care să-i permită satisfacerea obligațiilor și relațiilor cu beneficiarul, precum și cele privind controlul și calitatea execuției.

Aceste mijloace trebuie să-i permită antreprenorului să realizeze planul de asigurare a calității astfel ca toate materialele, instalațiile, dispozitivele și sistemele de control necesare execuției să fie în conformitate cu prevederile din proiect, din caietul de sarcini și din legile, normele și normativele în vigoare.

Constructorul va asigura pentru beneficiar un spațiu, pentru a permite personalului de urmărire a lucrărilor, păstrarea în siguranța a tuturor actelor de constatare și procesele verbale. (recepții pe faze, lucrări ascunse, etc.)

După terminarea lucrărilor organizarea de șantier se va desființa iar terenul liber de orice sarcina va fi redat proprietarului.

Organizarea de șantier va cuprinde:

- Împrejmuire
- Toalete ecologice
- Construcție provizorie (baracă) cu rol de: Vestiar – va conține piese de mobilier și echipamente caracteristice.
- Construcție provizorie (baraca) cu rol de: Birou – va conține piese de mobilier și echipamente caracteristice care să permită urmărirea și coordonarea lucrărilor.

Curățenia pe șantier

În vederea asigurării unui flux normal al lucrărilor, antreprenorul general al lucrării va asigura ordinea și curățenia, atât în incinta organizării de șantier cât și în zona lucrărilor. Se vor respecta condițiile din avize.

La terminarea lucrărilor se vor demonta toate lucrările de organizare de șantier și se va curata terenul din zonă.

Servicii sanitare

Organizarea de șantier va include și dotarea cu un post de prim ajutor prevăzut cu medicamentele și instrumentele necesare intervențiilor de prim ajutor.

Personalul de pe șantier va fi instruit din punct de vedere al măsurilor sanitare.

Se vor asigura mijloace de comunicare rapidă în incinta șantierului pentru cazuri de necesitate.

Constructorul va răspunde de protecția tuturor bunurilor mobile și imobile aflate în zona de lucru împotriva fumului, efectului substanțelor chimice, materialelor bituminoase, a combustibililor și lubrifianților. Constructorul va trebui să respecte, la toate instalațiile și utilajele folosite, limitele noxelor prevăzute în normativele în vigoare la data execuției. Nivelul de zgomot pentru utilaje nu trebuie să depășească 55 dB.

În cazul producerii unor daune la diverse instalații sau bunuri, constructorul trebuie să anunțe beneficiarii acestor instalații și va lua măsuri pentru repararea de urgență pe cheltuiala sa a daunelor produse. Semnalizarea șantierului se va realiza conform normelor în vigoare ținând cont de condițiile în care se realizează lucrările de reparații și consolidări.

Execuția lucrărilor se va face cu respectarea exigențelor de calitate prevăzute în caietele de sarcini și în standardele și normativele în vigoare în România.

Alte facilități pentru organizare de șantier

Nu sunt necesare surse suplimentare pentru realizarea utilităților cerute de organizarea de șantier.

Protejarea lucrărilor executate și a materialelor din șantier

Pe durata execuției lucrărilor construcțiile vor fi protejate conform tehnologiei din caietele de sarcini și solicitărilor beneficiarului.

Executantul se va îngriji de menținerea curățeniei pe șantier, de adunarea zilnică a resturilor de materiale, de depozitarea materialelor în condiții corespunzătoare și spații special amenajate în acest scop .

Se va urmări ca desfășurarea activității zilnice a locuitorilor precum și accesul lor la proprietăți să fie cât mai puțin perturbată de executarea lucrărilor.

Impactul investiției asupra mediului

Pe perioada execuției constructorul este obligat să respecte normele de protecție a mediului pentru a evita în totalitate poluarea mediului înconjurător.

Prin lucrările care fac obiectul prezentei documentații nu se evacuează în mediul ambient substanțe reziduale sau toxice .

Lucrările proiectate ce urmează a se realiza nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei, peisajului sau din punct de vedere al nivelului de zgomot.

Nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Prin lucrările propuse nu se afectează mediul deoarece:

- lucrările se vor efectua pe o suprafață de teren construită, neafectând alte terenuri (agricole, forestiere, etc.);
- lucrările de drumuri presupun procese tehnologice fără impact asupra factorilor de mediu, acestea neafectând aerul, apa, solul sau subsolul;
- materialele care se vor utiliza vor trebui să aibă agremente de folosire în condiții de nepoluare;
- utilajele care se vor utiliza nu vor produce poluare fonică, nivelul poluării fonice se include în valorile prevăzute de normele în vigoare, ele trebuind să facă parte din gama uzuală a utilajelor de construcții de drumuri;

Considerăm că prin intervențiile propuse se vor îmbunătăți condițiile de mediu prin executarea șanțurilor și asigurarea evacuării apelor pluviale.

La terminarea lucrărilor se vor demonta toate lucrările de organizare de șantier și se va curăța terenul din zonă.

Lucrările de execuție se vor face prin firme de specialitate de către personal calificat. Executantul lucrărilor va organiza și va dota fiecare post de lucru conform specificului lucrării executate , cu respectarea tuturor normelor și normativelor de protecția muncii , atât cele generale cât și cele specifice fiecărei operațiuni în parte , în vederea evitării accidentelor de muncă.

Se interzice depozitarea ambalajelor, molozului și deșeurilor pe spațiul carosabil în vederea evacuării acestora executantul va încheia contract cu societatea de salubritate.

Se va monta un panou cuprinzând datele de identificare ale construcției: Beneficiar, proiectant, constructor, nr. autorizație de construcție, data începerii și data terminării.

XI. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile:

- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;

- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;

- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

- modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.

- refacerea zonei verzi ocupate temporar de lucrările de santierul de construcții

- Se va raporta la APM Mureș orice incident sau modificări intervenite din punct de vedere al protecției mediului.

- În cazul apariției unui incident se vor lua măsuri imediate pentru eliminarea cauzelor și limitarea efectelor asupra factorilor de mediu

XII. Anexe - piese desenate:

1. planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele); planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

- sunt anexate documentației

2. schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare;

- Predare – primire amplasament, verificare panou de identificare

- trasare lucrare

- teren de fundare

- îmbracaminte

- Recepția preliminară a lucrării

- Recepția finală a lucrării

3. schema-flux a gestionării deșeurilor;

- Nu este cazul

4. alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.

XIII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări

- Nu este cazul

- descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

- Nu este cazul

XIV. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate:

Bazin hidrografic Mureș

Pârâul Atintis cod cadastral IV-1-.77.0.0.0.0

- **POD EXISTENT DIN BETON ARMAT PESTE PÂRÂUL AȚINTIȘ – KM 0+170 (PROPUS PENTRU REABILITARE)**

Coordonate pod X 431317; Y 547902

Semnătura și ștampila titularului