

Execuție lucrări pentru obiectivul de investiții "Reabilitare drumuri de interes local L=4,9 km în comuna Păușești-Măglași, județul Vâlcea"

I.D.: 59736419

Data publicarii	09.08.21	Coduri CPV	45233120-6
-----------------	----------	------------	------------

Pretul estimativ:	4.888.106,35 RON - 4.888.106,35 RON
-------------------	-------------------------------------

Descriere: Lucrările se vor executa conform proiectului tehnic. Drumurile comunale propuse spre reabilitare, în lungime totală de 4,9 km, sunt drumuri de interes local, de clasă tehnică V, fiind situate în satele Ulmeșel, Coasta Mare, Vlăduceni și Păușești-Măglași din comuna Păușești-Măglași, județul Vâlcea, după cum urmează: 1. D.C. 167 Bunești - Ulmeșel - Păușești-Măglași - km 0+000 - km 1+200, L = 1,200 km - pornește din centrul localității și se desfășoară în valea Pârâului Valea cu Case până la km 1+100, după care urcă pe versantul de nord-vest al văii; 2. D.C. 164 Păușești-Măglași - Vlăduceni - Bogdănești - km 0+000 - km 1+000.00, L = 1,000 km - drumul se desprinde din drumul național 64 A și se desfășoară pe terasa de est a râului Olănești până la km 0+110, apoi urcă pe versantul văii; 3. D.C. Biserica Chiciora - D.J. Cacova - km 0+000 - km 0+900.00, L = 0,900 km - drumul se desprinde din drumul național 64 A și se desfășoară la baza versantului de vest al văii râului Olănești. Punctul terminal se află la intersecția cu DJ 651 Păușești-Măglași - Stoenesti. 4. D.C. 165 Bunești - Coasta Mare - Priporu - km 0+000 - km 1+800.00 = 1800.00 m - drumul se desprinde din DC 167 "Centru-Batci" și urcă pe versantul de sud-est al văii pârâului Valea cu Case Date specifice tehnice pentru fiecare drum 1. D.C. 167 Bunești - Ulmeșel - Păușești-Măglași - km 0+000 - km 1+200, L = 1200.00 m Drumul este compus din 2 tronsoane: primul tronson are o lungime de 800 m, al doilea tronson are o lungime de 400 m. Drumul are asfalt pe primii 800 m cu lățimea de 4.00 m, acesta asfalt prezentându-se în condiții bune pentru trafic, nefiind nevoie înlocuirea lui. Se vor face doar reparații pe 20% din lungime a totală a drumului cu asfalt existent, adică se vor realiza plombe pe o suprafață totală de 640 mp. Plombele se vor realiza prin frezarea asfaltului existent pe adâncimea de 4 cm și plombarea cu BA 16 tot pe adâncimea de 4 cm. După realizarea reparațiilor se va trece la aplicarea unui covor asfaltic din BA 16 de 4 cm grosime pe 800 m lungime și 4 m lățime. Următorii 400 m au structura realizată doar din balast și aici se impune realizarea unui sistem rutier nou: strat de uzură de 4 cm grosime din BA 16 conform SR EN13108-1:2008 strat de legătură de 6 cm grosime din BAD 20 conform SR EN13108-1:2008 strat de bază de 12 cm grosime din piatra spartă conform STAS 6400/84, SR EN 13242:2013 strat de fundație de 30 cm grosime din balast conform STAS 6400/84, SR EN 13242:2013 Se vor realiza acostamente de 15 cm grosime din balast pe ambele părți pe toată lungimea drumului. Rigole pereche cu dale de beton se vor realiza pe toată lungimea drumului, L = 1200 m, pe ambele părți, cu perimetrul rigolei de 0.12 m²/ml, din C 16/20. Podete 1000 mm = 1 buc Podete 600 mm = 4 buc, (1 buc cu L = 15.00 m, 3 buc cu L = 10.00 m) Drumurile laterale vor fi asfaltate cu același sistem rutier ca și drumul modernizat, pe L = 20 m, B = 4.00 m, fiind în număr de 3 Numărul indicatoarelor de circulație este: 1 buc triunghi (Cedează trecerea). Se vor realiza 4 stații de întâlnire cu același sistem rutier ca drumul modernizat, cu forma trapez cu bază mare de 20 m, bază mică de 10 m și h = 2 m, cu o suprafață totală = (20+10) x 2/2 = 30 mp/stație. Podete acces proprietăți sunt în număr de 44 de bucăți. 2. D.C. 164 Păușești-Măglași - Vlăduceni - Bogdănești - km 0+000 - km 1+000, L = 1000 m Drumul este compus din 3 tronsoane: primul tronson are o lungime de 100 m, al doilea tronson are o lungime de 800 m și al treilea are o lungime de 100 m. Drumul este realizat din dale de beton, pe primii 100 m, în stare foarte bună, nedegradate care nu necesită îndepărtarea lor. Se va realiza curățarea dalelor de beton existente pe o lungime de 100 m și 4 m lățime. Se va turna un strat de binder BAD 20 de 6 cm grosime pentru preluarea denivelărilor pe o lungime de 100 m și 4 m lățime. După turnarea binderului se va turna un strat de uzură de 4 cm grosime BA 16 pe 100 m lungime și 4 m

latime. Pentru urmasori 800 m realizati din asfalt puternic degradat, se vor decapa straturile asfaltice existente pe lungimea de 800 m si latimea de 4.00 m cu grosime de 10 cm. Se va realiza sistemul rutier tip, dar in locul fundatiei drumului de 30 cm grosime din balast se va realiza doar reprofilarea fundatiei drumului, folosindu-se astfel și zestrea drumului existent. Stratul de uzura va fi de 4 cm grosime din BA 16 conform SR EN13108-1:2008. Stratul de legatura va fi de 6 cm grosime din BAD 20 conform SR EN13108-1:2008. Stratul de baza va fi de 12 cm grosime din piatra sparta conform STAS 6400:84,SR EN 13242:2013. Stratul de reprofilare fundatie va fi de 15 grosime din balast conform STAS 6400/84,SR EN 13242:2013. Urmatorii 100 m au structura realizata doar din balast si aici se impune realizarea unui sistem rutier nou: strat de uzura de 4 cm grosime din BA 16 conform SR EN13108-1:2008; strat de legatura de 6 cm grosime din BAD 20 conform SR EN13108-1:2008; strat de baza de 12 cm grosime din piatra sparta conform STAS 6400:84,SR EN 13242:2013; strat de fundatie de 30 grosime din balast conform STAS 6400/84,SR EN 13242:2013 Se vor realiza acostamente de 15 cm grosime din balast pe ambele parti pe toata lungimea drumului. Rigole pereate cu dale de beton se vor realiza pe toata lungimea drumului, $L = 1000$ m, pe ambele parti, cu perimetrul rigolei de 0.12 m²/ml, din C 16/20. Podete 1000 mm = 1 buc Podete 600 mm = 1 buc cu $L = 15.00$ m Nu sunt prevăzute drumuri laterale. Numărul indicatoarelor de circulatie este: 1 buc triunghi (Cedeaza trecerea). Se vor realiza 3 statii de intalnire cu acelasi sistem rutier ca drumul modernizat, cu forma trapez cu baza mare de 20 m, baza mica de 10 m si $h = 2$ m, cu o suprafata totala = $(20+10) \times 2/2 = 30$ mp/statie. Podete acces proprietati sunt in numar de 38 de bucati. 3. D.C. BISERICA CHICIORA - D.J. CACOVA, km 0+000 - km 0+900, $L = 900$ m Drumul are asfalt pe toata lungimea de 900 m cu latimea de 4.00 m, acesta asfalt prezentandu-se in conditii bune pentru trafic, nefiind nevoie de inlocuirea lui. Se vor face doar reparatii pe 10% din lungimea a totala a drumului cu asfalt existent, adica se vor realiza plombe pe o suprafata totala de 360 mp. Plombele se vor realiza prin frezarea asfaltului existent pe adancimea 4 cm si plombarea cu BA 16 tot pe adancimea de 4 cm. Dupa realizarea reparatiilor se va trece la aplicarea unui covor asfaltic din BA 16 de 4 cm grosime pe 900 m lungime si 4 m latime. Se vor realiza acostamente de 15 cm grosime din balast pe ambele parti pe toata lungimea drumului. Rigole pereate cu dale de beton se vor realiza pe toata lungimea drumului, $L = 900$ m, pe ambele parti, cu perimetrul rigolei de 0.12 m²/ml, din C 16/20. Podete 1000 mm = 1 buc, Podete 600 mm = 4 buc, (1 buc cu $L = 10.00$ m, 2 buc cu $L = 5.00$ m, 1 buc cu $L = 8.00$ m) Drumurile laterale vor fi asfaltate cu acelasi sistem rutier ca și drumul modernizat, pe $L = 20$ m, $B = 4.00$ m, fiind în numar de 4 Numărul indicatoarelor de circulatie este: 2 buc triunghi (Cedeaza trecerea). Se vor realiza 2 statii de intalnire cu acelasi sistem rutier ca drumul modernizat, cu forma trapez cu baza mare de 20 m, baza mica de 10 m si $h = 2$ m, cu o suprafata totala = $(20+10) \times 2/2 = 30$ mp/statie. Podete acces proprietati sunt in numar de 52 de bucati. 4. D.C. 165 Bunești - Coasta Mare - Priporu, km 0+000 - km 1+800 m, $L = 1800$ m Drumul este compus din 2 tronsoane: primul tronson are o lungime de 1600 m, iar al doilea tronson are o lungime de 200 m. Drumul are asfalt pe primii 1600 m cu latimea de 4.00 m, care prezinta burdusuri, faiantari si plombe degradate. Se vor decapa straturile asfaltice existente pe lungimea de 1600 m si latimea de 4.00 m cu grosime de 10 cm. Se va realiza sistemul rutier tip, dar in locul fundatiei drumului de 30 cm grosime din balast se va realiza doar reprofilarea fundatiei drumului, folosindu-se astfel și zestrea drumului existent. Stratul de uzura va fi de 4 cm grosime din BA 16 conform SR EN13108-1:2008. Stratul de legatura va fi de 6 cm grosime din BAD 20 conform SR EN13108-1:2008. Stratul de baza va fi de 12 cm grosime din piatra sparta conform STAS 6400:84,SR EN 13242:2013. Stratul de reprofilare fundatie fundatie va fi de 15 grosime din balast conform STAS 6400/84,SR EN 13242:2013. Urmatorii 200 m au structura realizata doar din balast si aici se impune realizarea unui sistem rutier nou: strat de uzura de 4 cm grosime din BA 16 conform SR EN13108-1:2008; strat de legatura de 6 cm grosime din BAD 20 conform SR EN13108-1:2008; strat de baza de 12 cm grosime din piatra sparta conform STAS 6400:84,SR EN 13242:2013; strat de fundatie de 30 grosime din balast conform STAS 6400/84,SR EN 13242:2013 Se vor realiza acostamente de 15 cm grosime din balast pe ambele parti pe toata lungimea drumului. Drumul are rigole existente pe ambele parti pe o lungime de 1600 m din totalul de 1800 m, motiv pentru care se vor realiza rigole noi pereate cu dale de beton pe $L = 200$ m, pe ambele parti. Pentru rigolele existente se vor realiza reparatii pe 15% din totalul rigolelor existente si colmatarea rosturilor pe 50% din lungimea rigolelor existente. Podete 600 mm = 6 buc. din care: 1 buc cu $L = 10$ m și 5 buc cu $L = 5$ m Drumurile laterale vor fi asfaltate cu acelasi sistem rutier ca și drumul modernizat, pe $L = 20$ m, $B = 4.00$ m, fiind în numar de Numărul indicatoarelor de circulatie este: 1 buc triunghi (Cedeaza trecerea). Se vor realiza 6 statii de intalnire cu acelasi sistem rutier ca drumul modernizat Nu exista podete acces proprietati noi pe acest drum, dar se vor realiza reparatii la un numar de 20 podete existente.

