

## **servicii de proiectare și execuție lucrări de refacere a infrastructurii locale afectate ca urmare a calamităților naturale, în baza HG nr.992/2021-2 LOTURI**

I.D.: 68841409

Data publicării	09.05.22	Coduri CPV	45233140-2
-----------------	----------	------------	------------

Pretul estimativ:	306.008,62 RON - 306.008,62 RON
-------------------	---------------------------------

Descriere: 2. "Refacere străzi, L= 2,05 km" COMUNA POIANA CÂMPINA, JUDEȚUL PRAHOVA, LOT 2: "Refacere străzi, L= 2,05 km" COMUNA POIANA CÂMPINA, JUDEȚUL PRAHOVA Pe drumul sătesc 126, strada Gutâiului, se constată apariția de fâgașe, denivelări ale platformei drumului, tasări ale platformei pe zone restrânse. Lungimea lui este de circa 350,00 metri. Profilul longitudinal prezintă declivități de maxim 7%. Curbele au raze cuprinse între 20 și 50,00 metri. Pe acest drum există o zonă de circa 30 metri, tasată ca urmare a unor infiltrații de apă din conducta de distribuție de apă. Lățimea medie pe acest drum este de circa 5,50 metri, fiind singura cale de acces către cele 5 gospodării (circa 50 persoane). În profil transversal drumul este în profil mixt și în debleu, fiind flancat de proprietăți pe o latură și de firul unei viroage pe cealaltă parte. Drumul sătesc nr 129, strada Codrului - apariția de fâgașe, denivelări ale platformei drumului, tasări ale platformei pe zone restrânse. Lungimea lui este de circa 1000,00 metri. Profilul longitudinal prezintă declivități de maxim 8,00%. Curbele au raze cuprinse între 20 și 50,00 metri. Se distinge o zonă ce prezintă o iminentă destabilizare a taluzului de (debleu, afectând echilibrul stâlpului electric. Lățimea medie pe acest drum este de aproximativ 4,75 metri. În profil transversal drumul este în profil mixt și în debleu, fiind flancat de proprietăți pe o latură și de firul unei viroage pe cealaltă parte. Pe drumul de exploatare, strada Orizontului, se constată apariția de fâgașe, denivelări ale platformei drumului, tasări ale platformei pe zone restrânse. Lungimea lui este de circa 700,00 metri. Profilul longitudinal prezintă declivități de maxim 6,5%. Curbele au raze cuprinse între 20 și 50,00 metri. Lățimea medie pe acest drum este de circa 5,50 metri, fiind singura cale de acces către cele 10 gospodării (circa 40 persoane). În profil transversal drumul este în profil mixt și în debleu, fiind flancat de proprietăți pe o latură și de firul unei viroage pe cealaltă parte. Structura rutieră existentă în urma examinării vizuale se constată că drumurile studiate sunt în prezent din pământ, punctual slab pietruit. Structura rutieră este degradată pe zonele din pământ având defecțiuni specifice drumurilor nmodernizate: gropi, fâgașe, praf. Stratul de pietruire nu a fost compactat și sub trafic, stratul superficial de balast și pietriș a fost înglobat în terasamentul, în patul drumului și restul a fost depozitat în cordoane în afara zonei de rulare a autovehiculelor. Străzile nu prezintă trotuare sau acostamente sau acolo unde există, sunt neîntreținute. Pentru evacuarea apelor pluviale există șanțuri sau rigole, pe sectoarele discontinue și cele existente sunt colmatate și degradate. Apa pluvială se scurge gravitațional pe partea carosabilă. În această situație, nu sunt asigurate condițiile necesare scurgerii apelor de suprafață. Se distinge lipsa șanțurilor, iar în alte parti se văd șanțuri de pământ făcute ca lucrări de întreținere, dar degradate, cu vegetație crescută. Prin refacerea străzilor din prezenta expertiză se vor asigura cerințele pentru îndeplinirea condițiilor de siguranță și confort ale traficului rutier. Având în vedere că străzile expertizate sunt mărginite de o parte și de alta de proprietăți, se va căuta pe cât posibil să se păstreze traseul existent astfel încât elementele geometrice ale traseului în plan să rămână nemodificate. Se vor corecta curbele care au raze mici astfel încât să se asigure o viteză de proiectare de 25 km/h. În profilul longitudinal se va așeza linia roșie astfel încât să se asigure scurgerea apelor și să se respecte valorile minime și maxime ale declivităților admisibile. Pentru sectoarele de drum ce au valori ce depășesc declivitatea maximă admisibilă se vor lua măsuri pentru sporirea rugozității suprafeței. Profilul transversal Străzile din prezenta expertiză vor fi prevăzute cu o bandă de circulație și cu platforme de încrucișare, în profil transversal, având următoarele elemente, corespunzătoare drumurilor de clasa tehnică V - drumuri de exploatare de categorie III, conform STAS 2900-89 (străzi

secundare in localitati rurale).-Parte carosabila: 4.00 m;-Acostamente: 2x0.50 m;-Platforma: 5.00 m;Pe strada Orizontului, unde există degradarea părții carosabile a drumului, se vor lua măsuri de consolidare a zonei, prin amplasarea unui zid de protecție din beton sau din gabioane si refacerea platformei drumului.'Pe strada Codrului, stâlpii electrici care prezintă devieri de la verticală, se vor îndrepta, și se va consolida fundația. Fundația a fost erodată ca urmare a acțiunii apelor pluviale, în perioada de precipitații abundente.Prin refacerea străzilor,structura rutieră proiectată va corespunde cerințelor unor drumuri de exploatare de categorie III, conform STAS 2900 (străzi secundare în localități rurale).S-au analizat mai multe variante de structuri rutiere, corespunzătoare clasei de trafic ușor (0.2 ... 0.7 m.o.s.) conform CD155-2002 si s-a stabilit următoarea soluție:Pietruire: - min. 20 cm piatra sparta conform STAS 6400, SR EN 13242;-Min. 30 cm balast conform STAS 6400, SR EN 13242;Pe tronsoanele din pământ (dacă există) se va asigura la nivelul terenului de fundație (patului drumului) o capacitate portantă minimă recomandată, caracterizată prin valoarea modului de elasticitate dinamic echivalent, de 80 MPa sau prin valoarea coeficientului patului K0 de 50 MPa. In cazul în care pământul din patul drumului nu poate răspunde acestei cerințe, se va prevedea un strat de formă (STAS 12253-84) de minim 10 cm (grosimea stratului de formă se va dimensiona în funcție de capacitatea portantă la nivelul patului drumului) din pământ tratat cu var sau cu alți lianți rutieri sau stabilizat cu enzime, sau un strat de formă având o altă soluție stabilită pe baza unui studiu geotehnic care să asigure capacitatea portantă menționată anterior.Se poate aplica oricare soluție, în funcție de posibilitățile locale și de cerințele beneficiarului. Soluția aleasă se va verifica la traficul actual și de perspectivă precum și la îngheț de către proiectant. Se recomandă în prima etapă, soluția III conform cerinței beneficiarului.Se va avea în vedere asigurarea accesului la proprietăți.Acostamentele se pot realiza din material granular sau pot fi consolidate (cu aceeași structura rutiera ca și partea carosabilă).Pentru colectarea apelor de suprafață din zona drumurilor studiate se vor proiecta rigole / șanțuri neprotejate sau protejate și rigole carosabile în funcție de declivități și de spațiul existent între proprietăți, ținând seama de prevederile STAS 10796/2 - "Construcții necesare pentru colectarea și evacuarea apelor. Rigole, șanțuri și casieri".De asemenea, pentru asigurarea scurgerii apelor din zona drumului se vor realiza podețe noi în punctele de minim ale terenului în sens longitudinal, în funcție de situația din teren, dacă este cazul, se vor amplasa podețe pentru descărcarea șanțurilor. După caz, pentru asigurarea accesului la proprietăți și pe drumurile laterale intersectate, în vederea asigurării continuității șanțurilor, se vor prevedea podețe tubulare sau rigole carosabile, după caz.Va fi asigurat accesul la proprietăți pe toata durata execuției lucrărilor..

---