

BORDEROU

CONȚINUTUL PROIECTULUI.....	7
TEMA DE PROIECTARE.....	7a
CERTIFICAT DE URBANIZM r-I SÎNGEREI.....	7c
LISTA DE COORDONĂRI r-I SÎNGEREI.....	7d
CERTIFICAT DE URBANIZM r-I FLOREȘTI.....	7e
LISTA DE COORDONĂRI r-I FLOREȘTI.....	7f
LISTA FURNIZORILOR DE MATERIALE DE CONSTRUCȚIEI.....	8
SCRISOARE NR153 DE LA “NICSIR-FLOR”.....	8a
MEMORIU EXPLICATIV.....	9
1.0. DISPOZIȚII GENERALE.....	9
1.1. INTRODUCERE.....	9
1.2. CARACTERIZAREA RAIONULUI DE CONSTRUCȚIE.....	9
1.2.2. CONDIȚII NATURALE ȘI CLIMATERICE.....	9
1.2.3. REGIMUL DE ALIMENTARE ȘI HIDROLOGIC AL CURSURILOR DE APĂ.....	11
2. PARTEA TEHNICO-ECONOMICĂ.....	11
2.1. INFORMAȚII GENERALE.....	11
2.2. INTENSITATEA CIRCULAȚIEI.....	11
3. ARGUMENTAREA DATELOR DE PROIECT.....	12
3.1. NORME TEHNICE.....	12
3.2. DIRECȚIA TRASEULUI.....	13
3.3. PRINCIPALELE SOLUȚII PENTRU TERASAMENT.....	19
3.4. ÎMBRĂCĂMINTEA RUTIERĂ.....	20
3.5. STRUCTURI ARTIFICIALE.....	21
3.5.1. STRUCTURI ARTIFICIALE DE DIMENSIUNI MICI.....	21
3.5.2. PODURILE ȘI VIADUCTELE.....	28
3.6. INTERSECȚII ȘI RACORDĂRI.....	29
4.COSTUL CONSTRUCȚIEI.....	30
CONCLUZII.....	30

LISTE DE CANTITĂȚI

1.	Lista centralizată a cantităților de lucrări	31
2.	Lista de cantitati pentru demolarea imbracamintei rutiere existente	36
3.	Lista de cantități a demolarea trotuarelor	40
4.	Lista indicativa a lucrarilor pentru drumurile de ocolire PC177+80	41
5.	Diagrama repartizării volumelor de pământ	42
6.	Lista de cantitti pentru consolidarea taluzurilor cu geocelule PC 177+43 – PC 178+63	44
7.	Lista de cantitti pentru consolidarea taluzurilor cu geocelule PC 56+50 – PC 59+00	44a
8.	Lista de cantitti pentru consolidarea taluzurilor cu geocelule PC 294+34 – PC 296+83	45
9.	Lista de cantitti pentru consolidarea taluzurilor cu geocelule PC 339+35 – PC 341+67	46
10.	Lista de cantitati la consolidarea santurilor cu insamintare cu iarba pe strat vegetal	47
11.	Lista de cantitati la consolidarea santurilor cu piatra sparta	49
12.	Lista de cantitati la consolidarea santurilor cu beton monolit	51
13.	Construcția rigolei rapide trapezoidală din beton monolit	52
14.	Executarea imbracamintei rutiere	54
15.	Lista benzilor suplimentare în rampa	58
16.	Lista bordurii БР100.30.18	59
17.	Lista cantități de lucrări a construcției canal de fugă pe acostamente din elemente prefabricate B 1-18-50	60
18.	Amenajarea casiurilor deschise pentru evacuarea apelor de pe prtea carosabilă	61
19.	Lista cu cantități de lucrări pentru demolare și reparație a podețelor existente	67
20.	Lista cu cantități de lucrări pentru construcția podețelor tubulare din beton armat din țevi TC 100.25.2-M1 cu Ø1,0m	74
21.	Lista cu cantități de lucrări pentru alungirea podețului tubular cu elemente dreptunghiular secțiunea 3x2,0m la PC321+67,2	77
22.	Lista cu cantități de lucrări pentru construcția podețelor tubulare di beton armat cu Ø1,2m din țevi TC 120.25.1- M1	78
23.	Lista cu cantități de lucrări pentru construcția podețelor tubulare di beton armat cu Ø1,2m din țevi TC 120.25.2-M1	79
24.	Lista cu cantități de lucrări pentru construcția podețului tubular di beton armat din țevi TC 100.25.2-M2 cu Ø1,0 la PC 27+32,00	80
25.	Lista cu cantități de lucrări pentru construcția podețelor tubulare di beton armat cu Ø1,2m din țevi TC 120.25.1-M2	81
26.	Lista cu cantități de lucrări pentru alungirea podețului tubular din beton armat cu Ø1,0m la PC 34+15,80	83
27.	Lista cu cantități de lucrări pentru alungirea și construcția podețelor tubulare duble din beton armat cu 2Ø1,5m la PC 402+16,0	84

28.	Lista cu cantități de lucrări pentru alungirea podețului tubular cu elemente dreptunghiular secțiunea 2,0x2,0m la PC 411+61,00	85
29.	Lista cu cantități de lucrări pentru construcția podețului dreptunghiular tubular cu deschiderea 2(2,5x2,0)m la PC 177+80,5	86
30.	Lista cu cantități de lucrări pentru schimbarea elementelor de la intrarea podețelor din beton armat cu deschiderea 2,5x2,0m cu elemente supraridicate	87
31.	Lista cu cantități de lucrări pentru construcția podețului dreptunghiular tubular cu deschiderea 1,0x0,5m di beton armat monolit la PC 16+35,00	88
32.	Lista cu cantități de lucrări pentru construcția podețului 5x2,2m PC49+40	89
33.	Lista cu cantități de lucrări pentru construcția podețului 5x1,6m PC65+46	91
34.	Lista cu cantități de lucrări pentru construcția podețului 5x1,9m PC119+71	93
35.	Amenajarea drumurilor laterale	95
36.	Lista lucrarilor pentru drumul lateral spre Elizavetovca PC51+50	106
37.	Lista cu cantități de lucrări pentru construcția podețelor tubulare din beton armat cu ø0,6m din țevi TC60.25.2 la drumurile laterale	107
38.	Lista de cantități a construcției trotuarelor	116
39.	Construcția accecelor în curție private	117
40.	Lista cantități de lucrări a construcției intersecției giratorii	119
41.	Lista cantități de lucrări a construcției parapet metalic	121
42.	Amplasarea indicatoarelor rutiere	122
43.	Lista cantități de lucrări a construcției panouri, suporturi metalice, fundatii	139
44.	Semne rutiere, marcaje, borne kilometrice și stâlpi de semnalizare	140
45.	Lista volumelor la amenajarea platformelor de staționare	142
46.	Lista lucrărilor pentru platforma de parcare km 15+640	143
47.	Lista virajurilor	144
48.	Date hidrologice pentru podețe și poduri din componența drumului R13	149
49.	Lista cu cantitățile de lucrări la construcția podețelor dreptunghiulare 2,0x2,0) (Drum de ocolire, PC177+80)	152
50.	Lista cu cantități de lucrări pentru construcția podețelor tubulare din beton armat cu ø0,5m din țevi TC50.20.2 la accese în curte	153
51.	Lista volumelor la demolarea parapetului de protecție	154

Табл.2.2.1.2

Marca automobilului	Capacitatea, t	Volumul, veh/24 ore	Procentul fluxului	Sporirea intensității
ICARUS 250	-	74	1,18	1,035
GAZ-33021	1,50	592	8,79	1,040
ZIL-5301-AO	3,00	240	3,82	1,035
KAMAZ-5511	10,00	794	12,66	1,035
SCODA-700 RFT+ALKA	24.20	109	1.74	1.035
VOLVO+ASCO	42.50	332	5.29	1.035
VAZ-2109	0.00	4482	66.52	1.040
TOTAL:		6623	100.00	

Результаты определения интенсивности движения были использованы для определения общего модуля упругости при расчете дорожной одежды

3. ARGUMENTAREA DATELOR DE PROIECT

3.1. NORME TEHNICE

Reieșind din datele normative pentru intensitatea transportului rutier, exprimate în unități de transport, echivalente cu autoturismele, ținând cont de dezvoltarea economică și în conformitate cu sarcinba tehnică de elaborare a proiectului, normele și cerințele tehnice din NCM D.02.01:2015 «Proiectarea drumurilor publice»; CP D.02.11-2014 «Recomandări privind proiectarea străzilor și drumurilor din localități urbane și rurale», valorile minimale din proiectul dat stabilite pentru elementele de plan, profilul transversal și longitudinal sunt următoarele:

- în afara zonelor rezidențiale – în baza parametrilor pentru drumuri auto de categoria III
- în or. Florești - în baza parametrilor pentru străzi din cartiere locative,
- în localități rurale - în baza parametrilor pentru drumuri provinciale, cu o viteză proiectată de 40 km/oră.

Parametrii tehnici de bază sunt incluși în tabel.

Tabelul 3.1.1.

Parametrii elementelor drumului		Drum auto de categoria III		Stradă în zonă rezidențială	Drum provincial
Viteza proiectată, km/oră		80	60	40	40
Lățimea benzii de circulație, m		3,50	3,50	3,50	3,50
Numărul benzilor de circulație		2	2	2	2
Lățimea acostamentelor, m		2,50	2,50		
Lățimea trotuarelor pietonale, m				2,25	-
Lățimea benzii de protecție de lângă acostamente, m		0,5	0,5		0,5
Declivitatea longitudinală maximală, %		6	6,5	6	5
Raza minimală:					
- curbă în plan, m		300	150	175/90	90
- curbă convexă, m		5000	2500	/ 1000	600
- curbă concavă, m		2000	1500	/ 300	200
Sarcinile proiectate pentru structurile artificiale		A11, HK-80	A11, HK-80	A11, HK-80	A11, HK-80

Взаим. инв. №

Подпись и дата

Инв. №подл.

3.2. DIRECȚIA TRASEULUI

Axa traseului proiectat trece pe terasamentul existent, ținând cont de specificul reliefului din zonă.

Traseul cotește în calea sa, având 69 unghiuri de cotire. Parametrii stabiliți pentru curbele circulare corespund cerințelor normative și sunt selectați în așa mod, încât să poată fi maximal asigurate posibilele raze ale curbelor în plan, vizibilitatea clară și confortul în timpul circulației rutiere pe drumul proiectat.

Principalele soluții de proiect privind stabilirea axei sectorului de drum proiectat, parametrii planului traseului și a profilului longitudinal au fost luate, ținându-se cont de starea reală a drumului, în baza Listei de Defecte. În continuare, mai jos, urmează Lista Defectelor pentru sectorul proiectat de drum.

Инва.Неподл.	Подпись и дата	Взаим. инв. №							338- ME Memoriu explicativ	Лист
										13
			Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата		

Nr.	Amplasarea	Starea existentă	Planificarea măsurilor
	PC187+00 - PC192+00	Declivitatea longitudinală existentă de 7%	Menținerea declivității longitudinale existente, din cauza nerentabilității excavării unui debleu de pînă la 5m adîncime, avînd o bandă suplimentară de accelerare
	PC212+00 - PC216+00	Declivitatea longitudinală existentă de 7%, raza curbei concave de 1600m	Ridicarea rambleului cu 1.0-1.2m pe sectorul PC214+00 - PC215+00, reducerea declivității longitudinal pînă la 6% și mărirea razei curbei concave
	PC217+00 - PC220+00	Declivitatea longitudinală existentă de 6.5%	Menținerea declivității longitudinale existente, din cauza nerentabilității excavării unui debleu și decapării îmbrăcămintei rutiere existente, avînd o bandă suplimentară de accelerare
	PC231+00 - PC240+00	Declivitatea longitudinală existentă de 7%	Menținerea declivității longitudinale existente, din cauza nerentabilității excavării unui debleu și decapării îmbrăcămintei rutiere existente, avînd o bandă suplimentară de accelerare
	PC247+00 - PC252+00	Alternanța frecventă a curbelor concave și convexe cu raze mici	Corectarea profilului longitudinal, cu încadrarea unor curbe concave cu o rază mai mare
	PC322+00 - PC325+00	Declivitatea longitudinală existentă de 7%	Ridicarea rambleului cu 0.5-0.7m pe sectorul PC321+00 – PC323+00 reducerea declivității longitudinal pînă la 6.5%, din cauza nerentabilității excavării unui debleu și decapării îmbrăcămintei rutiere existente, avînd o bandă suplimentară de accelerare pe sectorul cu lungimea de circa 700m
	PC346+00 - PC349+00	Raza existentă a curbelor convexe 3850m	Menținerea declivității longitudinale existente, dat fiind că drumul trece în acest loc prin localitate, și construcția unui debleu în acest loc
	PC400+50 - PC403+50	Raza existentă a curbelor convexe de 600m	Menținerea declivității longitudinale existente, dat fiind că drumul trece în acest loc prin localitate Menținerea declivității longitudinale existente, dat fiind că drumul trece în acest loc prin localitate în condiții restrînse
Îmbrăcămintea rutieră			
	• km 1+533 – km 2+500	lățimea părții carosabile variază între 7,3 – 9,8m. Degradările prezente pe acest sector sunt faianțările în plăci și plombe.	Frezarea suprafeței existente, nivelarea stratului de bază existent cu adăugarea de materiale. Amenajarea stratului de bază de sus din asfalt reciclat la rece, stabilizat cu liant hidraulic. Amenajarea unei noi suprafețe din două straturi de beton asfaltic Frezarea suprafeței existente, nivelarea stratului de bază existent cu adăugarea de materiale. Amenajarea stratului de bază de sus din asfalt reciclat la rece, stabilizat cu liant hidraulic. Amenajarea unei noi suprafețe din două straturi de beton asfaltic

Взаим. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. №подл.	

							338- ME	Лист
							Memoriu explicativ	15
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата			

Nr.	Amplasarea	Starea existentă	Planificarea măsurilor
	<i>km 2+500 – km 11+900</i>	lăţimea carosabilului variază între 6,4 – 7,5m. Starea acestui sector este una mediocră, pe unele porţiuni predominînd faianţările şi pe unele locuri sunt tasări, acestea fiind localizate mai mult la marginea părţii carosabile. Tot la marginea părţii carosabile din cauza traficului greu care în ultima perioadă este tot mai mult şi îmbătrînirii liantului bituminos s-au format fâgaşe. Pe o mare parte a suprafeţei carosabilului sunt efectuate plombe, pe unele sectoare stratul de uzură fiind înlocuit în întregime cu un strat de beton asfaltic nou, care la rîndul său din cauza efectuării necorespunzătoare pe aproape toată suprafaţa reparată au apărut fisuri şi crăpături, iar pe alocuri chiar faianţări.	Frezarea suprafeţei existente, nivelarea stratului de bază existent cu adăugarea de materiale. Amenajarea stratului de bază de sus din asfalt reciclat la rece, stabilizat cu liant hidraulic. Amenajarea unei noi suprafeşe din două straturi de beton asfaltic Frezarea suprafeţei existente, nivelarea stratului de bază existent cu adăugarea de materiale. Amenajarea stratului de bază de sus din asfalt reciclat la rece, stabilizat cu liant hidraulic. Amenajarea unei noi suprafeşe din două straturi de beton asfaltic
	<i>km 11+900 – km 12+400</i>	lăţimea părţii carosabile este 6,4m. Sectorul dat este în stare foarte rea, mai ales la intersecţia drumului R13 cu drumul R40 unde în urma frînării a autocamioanelor de mare tonaj s-au format văluriri şi pe alocuri tasări. La fel sunt prezente faianţările în pînză de paianjen. Deasemenea în urma măsurării deflexiunii pe această porţiune se atestă o capacitate portantă mică, de aceea sectorul dat necesită construcţie nouă.	Decaparea totală a îmbrăcămintei rutiere existente şi înlocuirea ei cu altă îmbrăcăminte rutieră cu o altă structură
	<i>km 12+400 – km 15+050</i>	lăţimea carosabilului variază între 6,4 – 11,4m. Starea acestui sector este mediocră, pe unele porţiuni predominînd faianţările şi pe unele locuri tasări, acestea fiind localizate mai mult la marginea părţii carosabile. Pe o mare parte a suprafeţei carosabilului sunt efectuate plombe, pe unele sectoare stratul de uzură fiind înlocuit în întregime cu un strat de beton asfaltic nou, care la rîndul său din cauza efectuării necorespunzătoare pe aproape toată suprafaţa reparată au apărut fisuri şi crăpături, iar pe alocuri chiar faianţări.	Frezarea suprafeţei existente, nivelarea stratului de bază existent cu adăugarea de materiale. Amenajarea stratului de bază de sus din asfalt reciclat la rece, stabilizat cu liant hidraulic. Amenajarea unei noi suprafeşe din două straturi de beton asfaltic
	<i>km 15+050 – km 16+200</i>	lăţimea carosabilului este de aprox. 12,4m. Sectorul dat are 3 benzi de circulaţie, una în sens direct şi două în sens invers. Starea suprafeţei de rulare fiind foarte rea, mai ales banda suplimentară, unde sunt prezente faianţările în pînză de paianjen şi tasări.	Decaparea totală a îmbrăcămintei rutiere existente şi înlocuirea ei cu altă îmbrăcăminte rutieră cu o altă structură
	<i>km 16+300 – km 16+350</i>	lăţimea carosabilului este de 8,7m. Chiar la ieşirea de pe pod partea carosabilă este foarte degradată şi anume tasări.	

Взаим. инв. №	Подпись и дата	Инв. Неподрл.
---------------	----------------	---------------

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

338- ME
Memoriu explicativ

Nr.	Amplasarea	Starea existentă	Planificarea măsurilor
	km 16+350 – km 17+300	lăţimea carosabilului este de 8,9m. Pe acest sector degradări majore nu sunt, fiind doar crăpături şi faianţări în plăci	Frezarea suprafeţei existente, nivelarea stratului de bază existent cu adăugarea de materiale. Amenajarea stratului de bază de sus din asfalt reciclat la rece, stabilizat cu liant hidraulic. Amenajarea unei noi suprafeşe din două straturi de beton asfaltic
	km 17+300 – km 18+300	lăţimea carosabilului variază de la 8,9 la 11,5m. Acest sector prezintă o stare foarte rea. Sunt prezente atât faianţările în pînză de paianjen cît şi tasările pe o mare parte a suprafeţei de rulare.	Decaparea totală a îmbrăcămintei rutiere existente şi înlocuirea ei cu altă îmbrăcămintă rutieră cu o altă structură
	km 18+300 – km 20+300	lăţimea carosabilului variază între 8,5 - 12,2m. Pe acest sector de drum cel mai des întîlnite sunt faianţările în plăci, pe alocuri sunt faianţări în pînză de paianjen şi tasări	Frezarea suprafeţei existente, nivelarea stratului de bază existent cu adăugarea de materiale. Amenajarea stratului de bază de sus din asfalt reciclat la rece, stabilizat cu liant hidraulic. Amenajarea unei noi suprafeşe din două straturi de beton asfaltic
	km 20+300 – km 20+500	lăţimea carosabilului este de 11,5m. Pe aproape toată suprafaţa acestui sector sunt văluriri.	
	km 20+500 – km 21+250	lăţimea carosabilului variază între 8,5 - 11,6m. Pe acest sector de drum starea este una mediocră spre rea. Cel mai des întîlnite sunt faianţările în plăci, pe alocuri sunt faianţări în pînză de paianjen şi tasări. Plombe se întîlnesc pe o mare parte a suprafeţei de rulare.	Decaparea totală a îmbrăcămintei rutiere existente şi înlocuirea ei cu altă îmbrăcămintă rutieră cu o altă structură
	km 21+250 – km 21+500	lăţimea carosabilului variază între 8,8 - 9,5m. Pe acest sector de drum starea este foarte rea. Cel mai des întîlnite sunt faianţări în pînză de paianjen şi tasări. Plombe se întîlnesc pe o mare parte a suprafeţei de rulare.	
	km 21+500 – km 23+650	lăţimea carosabilului variază între 8,5 - 11,6m. Pe acest sector de drum starea este una mediocră spre rea. Cel mai des întîlnite sunt faianţările în plăci, pe alocuri sunt faianţări în pînză de paianjen şi tasări. Plombe se întîlnesc pe o mare parte a suprafeţei de rulare.	Frezarea suprafeţei existente, nivelarea stratului de bază existent cu adăugarea de materiale. Amenajarea stratului de bază de sus din asfalt reciclat la rece, stabilizat cu liant hidraulic. Amenajarea unei noi suprafeşe din două straturi de beton asfaltic
	km 23+650 – km 24+300	lăţimea carosabilului variază între 10,5 - 14,0m. Deasemenea sunt 2 benzi de frînare şi 2 benzi de accelerare la intersecţie cu drumul local L195. Starea pe acest sector este foarte rea. Pe aproape toată suprafaţa acestui sector sunt prezente faianţările în pînză de paianjen, iar pe alocuri chiar gropi. Plombe se întîlnesc pe o mare parte a suprafeţei de rulare.	Decaparea totală a îmbrăcămintei rutiere existente şi înlocuirea ei cu altă îmbrăcămintă rutieră cu o altă structură
	km 24+300 – km 24+700	lăţimea carosabilului variază între 8,7 - 10,5m. Pe acest sector de drum starea este una mediocră spre rea. Cel mai des întîlnite sunt faianţările în plăci, pe alocuri sunt faianţări în pînză de paianjen Plombe se întîlnesc pe o mare parte a suprafeţei de rulare.	Frezarea suprafeţei existente, nivelarea stratului de bază existent cu adăugarea de materiale. Amenajarea stratului de bază de sus din asfalt reciclat la rece, stabilizat cu liant hidraulic. Amenajarea unei noi suprafeşe din două straturi de beton asfaltic
	km 24+700 – km 24+915	lăţimea carosabilului este de 8,7m. Starea pe acest sector este foarte rea. Pe aproape toată suprafaţa acestui sector sunt prezente faianţările în plăci şi pînză de paianjen. Plombe se întîlnesc pe o mare parte a suprafeţei de rulare.	Decaparea totală a îmbrăcămintei rutiere existente şi înlocuirea ei cu altă îmbrăcămintă rutieră cu o altă structură

Взаим. инв. №	Подпись и дата	Инв. №подл.
---------------	----------------	-------------

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

338- ME
Memoriu explicativ

Лист
17

Nr.	Amplasarea	Starea existentă	Planificarea măsurilor
	km 24+965 – km 28+000	lăţimea carosabilului variază între 8,7 - 13,0m. Straea fiind mediocră spre rea. Pe acest sector de drum cel mai des întâlnite sunt faianţările în plăci, pe alocuri sunt faianţări în pînză de paianjen şi crăpături.	Frezarea suprafeţei existente, nivelarea stratului de bază existent cu adăugarea de materiale. Amenajarea stratului de bază de sus din asfalt reciclat la rece, stabilizat cu liant hidraulic. Amenajarea unei noi suprafeşe din două straturi de beton asfaltic
	km 28+000 – km 28+350	lăţimea carosabilului variază între 11,5 - 13,0m. Deasemenea sunt o bandă de frînare şi o bandă de accelerare. Sectorul dat a fost reparat cu 2-3 ani în urmă, deaceia degradări nu sunt, în afară de careva crăpături	
	km 28+350 – km 29+150	lăţimea carosabilului este de 11,5m. Straea fiind mediocră spre rea. Pe acest sector de drum cel mai des întâlnite sunt faianţările în plăci, pe alocuri sunt faianţări în pînză de paianjen şi crăpături.	
	km 29+150 – km 29+950	lăţimea carosabilului variază între 10,8 - 12,2m. Sectorul dat are starea foarte rea. Cel mai des întâlnite sunt faianţările în plăci, pe alocuri sunt faianţări în pînză de paianjen, tasări, plombe. Oporţiune de drum din acest sector a fost reparată recent, însă din cauza terasamentului înalt şi a podeţului care se află dedesubt, sectorul de drum se află în proces de alunecare.	Decaparea totală a îmbrăcămintei rutiere existente şi înlocuirea ei cu altă îmbrăcămintă rutieră cu o altă structură
	km 29+950 – km 31+550	lăţimea carosabilului este de aprox. 10,7m. Pe acest sector de drum cel mai des întâlnite sunt faianţările în plăci, pe alocuri sunt faianţări în pînză de paianjen şi crăpături.	Frezarea suprafeţei existente, nivelarea stratului de bază existent cu adăugarea de materiale. Amenajarea stratului de bază de sus din asfalt reciclat la rece, stabilizat cu liant hidraulic. Amenajarea unei noi suprafeşe din două straturi de beton asfaltic
	km 31+550 – km 31+900	lăţimea carosabilului este de 8,2m. Sector de drum cu starea foarte rea. Din cauza lipsei şanţurilor de colectarea a apelor pluviale, apa a pătruns în patul drumului ceea ce a dus la slăbirea capacităţii portante. Defecte fiind faianţările în pînză de paianjen şi tasările. Suprafeţe exudate (exces de bitum) observîndu-se pe suprafaţa de rulare.	Decaparea totală a îmbrăcămintei rutiere existente şi înlocuirea ei cu altă îmbrăcămintă rutieră cu o altă structură
	km 31+900 – km 34+050	lăţimea carosabilului variază între 7,2 - 7,6m. Pe acest sector de drum cel mai des întâlnite sunt faianţările în plăci, pe alocuri sunt faianţări în pînză de paianjen şi crăpături	Frezarea suprafeţei existente, nivelarea stratului de bază existent cu adăugarea de materiale. Amenajarea stratului de bază de sus din asfalt reciclat la rece, stabilizat cu liant hidraulic. Amenajarea unei noi suprafeşe din două straturi de beton asfaltic
	km 34+050 – km 34+350	lăţimea carosabilului variază între 7,2 - 7,4m. Acest sector este în stare foarte rea şi necesită o construcţie nouă. O mare parte a suprafeţei este acoperită cu tasări şi faianţări în pînză de paianjen.	Decaparea totală a îmbrăcămintei rutiere existente şi înlocuirea ei cu altă îmbrăcămintă rutieră cu o altă structură

Взаим. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. №подл.	

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

Nr.	Amplasarea	Starea existentă	Planificarea măsurilor
	km 34+350 – km 34+900	lăţimea carosabilului fiind de 7,8m. Starea pe acest sector este bună fiind reparat recent. Degradări majore nu sunt, doar careva fisuri pe alocuri.	Frezarea suprafeţei existente, nivelarea stratului de bază existent cu adăugarea de materiale. Amenajarea stratului de bază de sus din asfalt reciclat la rece, stabilizat cu liant hidraulic. Amenajarea unei noi suprafeşe din două straturi de beton asfaltic
	km 34+900 – km 36+350	lăţimea carosabilului fiind de aprox. 11,5m. Sectorul dat de drum traversează or. Floreşti, starea fiind una rea. Din cauza traficului greu care frânează s-au format pe alocuri văluriri, la fel faianţări în pînză de paianjen sunt prezente, crăpături, plombe, tasări în zona lucrurilor de canalizare	
	km 36+350 – km 36+700	lăţimea carosabilului fiind de 11,5m. Sectorul a fost reparat recent. Degradări majore nu sunt, doar careva fisuri pe alocuri	
	km 36+700 – km 37+150	lăţimea carosabilului fiind de aprox. 10,5m. Starea acestui sector fiind una rea. Din cauza traficului greu care frânează s-au format pe alocuri văluriri, la fel faianţări în pînză de paianjen sunt prezente, crăpături, plombe, tasări în zona lucrurilor de canalizare	
	km 38+050 – km 40+130	lăţimea carosabilului variază de la 6,7 la 7,3m. Sectorul este într-o stare rea avînd în mare parte degradări ca făgaşe, tasări şi văluriri fiind localizate mai mult spre marginea părţii carosabile. Faianţările sunt prezente pe aproape 65% din suprafaţa de rulare.	
	km 40+130 – km 40+380	Sectorul dat este în stare avansată de degradare prin prezenţa tasărilor pe 60% din suprafaţă de rulare şi văluriri. Acest sector necesită urgent reparaţie capitală şi anume construcţie nouă a sistemului rutier.	Decaparea totală a îmbrăcămintei rutiere existente şi înlocuirea ei cu altă îmbrăcăminte rutieră cu o altă structură
	km 40+380 – km 40+550	lăţimea carosabilului este de 7,4m. Crăpături şi faianţări pe alocuri sunt prezente, plombe	Frezarea suprafeţei existente, nivelarea stratului de bază existent cu adăugarea de materiale. Amenajarea stratului de bază de sus din asfalt reciclat la rece, stabilizat cu liant hidraulic. Amenajarea unei noi suprafeşe din două straturi de beton asfaltic
	km 40+580 – km 41+050	lăţimea carosabilului fiind între 7,4-9,0m. Sectorul a fost reparat recent. Degradări majore nu sunt, doar fisuri şi crăpături sunt pe alocuri	
	km 41+050 – km 41+350	lăţimea carosabilului fiind de 7,4m. Faianţările şi plombe sunt prezente pe aproape 80% din suprafaţa de rulare	

3.3. PRINCIPALELE SOLUŢII PENTRU TERASAMENT

Profilul longitudinal a fost proiectat, reieşind din necesitatea de asigurare a vitezei proiectate, vizibilităţii de staţionare a mijloacelor de transport şi siguranţei rutiere, la fel ţinînd cont şi de folosirea la maximum a terasamentului existent.

Linia de proiect a fost executată în programul «ROBUR», ţinîndu-se cont de condiţiile hidro-geologice, hidrologice şi climaterice existente în zona de construcţie, de necesitatea de asigurare a rezistenţei, durabilităţii şi stabilităţii necesare cu cheltuieli minimale, la fel folosind la maximum terasamentul existent şi îmbrăcămintea rutieră existentă.

Cotele de proiect pe profilul longitudinal sunt indicate pe axa drumului proiectat (axa proiectată) (vezi profilele longitudinale şi transversale anexate pentru terasament).

Parapetrii minimali pentru profilul longitudinal sunt stabiliţi conform cerinţelor din Tabelul 7 NCM D.02.01: 2015 PROIECTAREA DRUMURILOR PUBLICE şi Tabelul 1, Tabelul 7 CP

Взаим. инв. №							338- ME	Лист
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	Memoriu explicativ	19	

altele noi. În total au fost proiectate 31 podețe, dintre care 3 amenajate din nou, 20 înlocuite cu altele și 5 alungite cu amenajarea albiilor.

Datele despre podețele existente și măsurile de reparație și înlocuire a acestora se conțin în Lista structurilor artificiale existente și Lista structurilor artificiale proiectate

Soluțiile de proiect pentru repararea și înlocuirea podețelor au fost elaborate în baza Listei de Defecte, întocmite în baza datelor de explorare hidro-meteorologică.

**Condițiile tehnice a podețelor existente din componența drumului
R13 (Bălți - Șoldanești-Gura Camencii)**

№	Locațiune, PC +	Structura de drenaj, nr. fotografiei	Secțiunea, m	Descrierea condițiilor tehnice	Soluțiile de proiect
1	16+33	Podet tubular b/a	Ø0,75	Podet tubular astupat	Înlocuire cu rigolă de beton cu grilă metalică sau podet cadru 1,0m x 1,0m
2	23+56	Podet tubular TN 204-209	Ø 1,0m	Podet tubular cu fîntînă de cădere	Tencuire pereții camerei și a capătului aval. Curățare albia de evacuare 200m cu h = 0,6m
3	27+32	Podet tubular TN 210-214	Ø 1,0m	Corpul podețului este dezgolit parțial. Grosimea terasamentului pe podet este de 0,1- 0,2m. Nu asigură trecerea liberă a debitului de calcul.	Înlocuire cu podet nou 2 Ø 1,00m și curățarea albiei de evacuare 100m cu h = 0,6m
4	34+16	Podet tubular b/a 215-223	Ø 1,0m	Podet tubular cu elemente conice la intrare și ieșire. Elementele conice sunt deplasate în jos. Secțiunea vie este parțial înămolită (20%). Rosturile nu sunt tencuite și prin ele curge roca terasamentului.	Podetul este necesar de reconstruit din nou fără elemente conice. Rosturile trebuie prelucrate bine.
5	72+63	Podet tubular 235-240	Ø 1,0m	Podet ovoidal 1,2x 0,9m extins porțiuni de tub TN. La intrare extiderea constituie 1,16m, iar până la capătul ovoidal 1,5m. La ieșire 1,20m. Rosturile formate sunt acoperite cu diferite materiale prin care se scurge roca terasamentului.	Înlocuire cu podet nou Ø1,0m

Взаим. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. Неподрл.	

						338- ME	Лист
						Memoriu explicativ	22
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата		

Инва.Неподл.	Подпись и дата	Взаим.инв.№

№	Locațiune, PC +	Structura de drenaj,nr. fotografiei	Secțiunea,m	Descrierea condițiilor tehnice	Soluțiile de proiect
6	85+08	Podet tubular 241-249	Ø 1,0m	Podet ovoidal 1,25x 0,9m extins porțiuni de tub TN. La intrare extiderea constituie 2,2m, La ieșire 1,7m. Rosturile formate sunt acoperite cu diferite materiale prin care se scurge roca terasamentului. Secțiunea este înămolită 20%.	Înlocuire cu podet nou Ø 1,0m, curățare albia aval 15m.
7	90+75	Podet tubular 250-257	Ø 1,0m	Podet ovoidal 1,25 x 0,9m extins porțiuni de tub TN. La intrare extiderea constituie 1,7m, La ieșire 1,5m. Rosturile formate sunt acoperite cu diferite materiale prin care se scurge roca terasamentului. Secțiunea este înămolită 60%.Capetele de tip portal. La intrare este groapă lărgită de cădere a apei.	Secțiunea vie a podetului nu asigură trecerea liberă a debitului de calcul. Înlocuire cu podet nou 2 Ø 1,2m,
8	111+29	Podet ovoidal 260-264	-	Podet ovoidal 1,5 x 1,2m. Secțiunea este înămolită 90%. Capetele de tip portal. Condiția tehnică a secțiunii ovoidale nu este cunoscută.	Secțiunea vie a podetului nu asigură trecerea liberă a debitului de calcul. Înlocuire cu podet nou 2 Ø 1,2m,
9	136+17	Podet ovoidal 269-274	1,65x 1,2	Podet ovoidal 1,6 x 1,2m extins tot ovoidal. Secțiunea este înămolită 50%. Capetele de tip portal. Condiția tehnică a secțiunii ovoidale nu este cunoscută.	Secțiunea vie a podetului nu asigură trecerea liberă a debitului de calcul. Înlocuire cu podet nou 2 Ø 1,2m, curățare albia aval 10m cu adâncimea de 0,6m.
10	145+60	Podet ovoidal 275-280	1,2x0,7	Podet ovoidal constituit din piatră brut tencuită. Tencuiala este căzută pe multe locuri. Unele pietre sunt deplă-sate și căzute. Secțiunea este înămo-lită 50%. Capetele de tip portal. Condiția tehnică a podetului esre nesatisfăcătoare.	Înlocuire cu podet nou 2 Ø 1,2m,

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	338- ME Memoriu explicativ	Лист
							23

Инва.Неподл.	Подпись и дата	Взаим.инв.№

№	Locațiune, PC +	Structura de drenaj,nr. fotografiei	Secțiunea,m	Descrierea condițiilor tehnice	Soluțiile de proiect
11	177+81	Podet cadru 284-315	2(2,5mx2,0)	Structura este constituită din două elemente: 1) -pod cu două deschideri 2,9m.Înălțimea podului constituie 2,3m. 2) - părțile extinse ale podului constituite din elenente de blocuri 2,5m x 2,0m fără capete la fiecare deschidere a podului. Astfel podul a fost transformat în podeț. În amonte lungimea extinderii - 6,2m, în aval 7,0m. Suprastructura podului este constituită din grinzi cu lungimea de ≈ 6,0m. Condiția tehnică a podului este deplorabilă. Din numărul total de grinzi (20) 10 sunt ruinate 50-60% și încovoiate în jos. În orice moment podul poate să se prăbușească. Înălțimea terasamentului pe suprastructura podului constituie 5,0m. Armatura grinzilor este dezgolită și cuprinsă intens de corozie. Hidroizola-rea deteriorată. Elementele care constituie extinderea deasemenea sunt în condiție tehnică nesatisfăcătoare. Sun prezente fisuri și ieșiri de armatură.	Conform calculului hidrologico- hidraulic structura existentă trebuie înlocuită cu podeț cadru cu două fire 2,5m x 2,0m, cu elemente supraînălțate, în regim înecat.
12	186+11	Podet tubular TN 316-320	Ø 1,0m	Podet tubular TN cu capete cu aripi. În interiorul podețului un tub este deteriorat și se poate prăbuși.	Înlocuire cu podeț nou Ø 1,0m, curățare albia aval 20m.
13	214+75	Podet cadru 321-325	2,5x2,0m	Structura este constituită din două elemente: 1) -pod cu o deschide 3m.Înălțimea podului constituie 3,0m. 2) - părțile extinse ale podului constituite din elenente de blocuri 2,5m x 2,0m. Astfel podul a fost transfor-mat în podeț. În amonte lun-gimea extinderii -7m, în aval 8,0m. Suprastructura podului este construită din beton monolit. Condiția teh-nică a podului este satisfă-cătoare. Elementele extin-derii sunt în condiție bună. Capetele cu aripi au tencuială căzută și unele crăpături.	Conform calculului hidrologico- hidraulic structura existentă trebuie păstrată, însă pentru a mări debușeul podețului este necesar ca în amonte 3 elemente normale existente trebuie înlocuite cu elemente supraînăl-țate, Astfel podețul va lucra în regim înecat. Pentru regimul înecat este necesar de ridicat cota platformei drumului cu 1,0m.
338- ME					Лист
Memoriu explicativ					24
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

Инва.Неподл.	Подпись и дата	Взаим. инв. №

№	Locațiune, PC +	Structura de drenaj,nr. fotografiei	Secțiunea,m	Descrierea condițiilor tehnice	Soluțiile de proiect
14	227+53	Podet tubular TN 326-330	Ø 1,0m	Podet □1,0m□din beton armat extins cu elemente □ 1,0 TN. Lungimea extinderii 5m. Nu asigură trecerea liberă a debitului de calcul.	Înlocuire cu podet nou Ø 1,2m.Curățare 30m în aval
15	277+15	Podet tubular 332-337	Ø 1,0m	Elementele podetului au fisuri și ieșiri de armatură. Rosturile sunt deteriorate.Capetele sunt cofecționate din beton slab și se ruinează. Nu asigură trecerea liberă a debitului de calcul.	Înlocuire cu podet nou Ø 1,2m. Cotele radierului podetului nou trebuie să coincidă cu cele existente
16	281+43	Podet tubular TN 339-342	Ø 1,0m	Podet ovoidal 1,2x 0,9m extins cu porțiuni de tub TN. La intrare extinderea constituie 5,0m. La ieșire 5,0m. Radierul podetului este umplut cu un strat de beton cu grosimea 0,36m. Umplutura s-a efectuat cu scopul de a apropia forma secțiunii podetului tubular de forma ovoidală a podetului vechi. Rosturile formate dintre structuri sunt acoperite cu diferite materiale prin care se scurge roca terasamentului. Condiția tehnică a capătului amonte este satisfăcătoare. Capătul amonte este în stare ruinată.	Înlocuire cu podet nou Ø 1,0m. Cotele radierului podetului nou trebuie să coincidă cu cele existente
17	304+55	Podet tubular TN 350-355	Ø 1,0m	Podet ovoidal 1,2x 0,9m extins cu porțiuni de tub TN. La intrare extiderea constituie 2,16m, la ieșire - 2,1 m. Radierul podetului este umplut cu un strat de beton cu grosimea 0,14m. Umplutura s-a efectuat cu scopul de a apropia forma secțiunii podetului tubular de forma ovoidală a podetului vechi. Rosturile formate dintre structuri sunt acoperite cu diferite materiale prin care se scurge roca terasamentului. Condiția tehnică a capătului amonte este satisfăcătoare. Capătul aval este în stare ruinată.	Structura existentă nu corespunde cerințelor tehnice Conform calcului hidraulic secțiunea vie a podetului exitent nu asigură trecerea liberă a debitului de calcul. Este necesar înlocuire cu podet tubular 2Ø1,2m,

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата
------	----------	------	--------	-------	------

Инва.Неподл.	Подпись и дата	Взаим. инв. №

№	Locațiune, PC +	Structura de drenaj, nr. fotografiei	Secțiunea, m	Descrierea condițiilor tehnice	Soluțiile de proiect
18	295+63	Poduț cadru 343-349	2,5x2,0m	<p>Poduțul a fost construit în anul 1998. Lungimea structurii constituie 66m (65 segmente). Elementele cadru ale poduțului sunt în condiție bună. Fundamentul este în condiție bună. Rosturile sunt tencuite 80%. Capetul amonte lipsește. Radierul în amonte și aval este consolidat. În aval lipsește anrocamentul din această cauză la capătul radierului poduțului se observă afuierea rocilor la adâncimea 0,6m. La intrarea în poduț, la distanța de 0,76m și la distanța de 1,52m de primul segment al poduțului trece o conductă de apă. Posibil din cauza prezenței apeductului nu a fost consruit capătul amonte.</p>	<p>Pentru a tranzita debitul de calcul, care este destul de impunător (30,4m³/s), este necesar de schimbat secțiunea vie a poduțului la intrare. Lungimea poduțului este cu rezervă. Trei sau patru elemente existente la intrare de înlocuit cu 3 elemente supraînălțate 2,5m x 2,5m. Astfel capacitatea de tranzitare a apei de către poduț se amplifică. Se păstrează regimul hidraulic înecat cu formarea unui lac de acumulare în amonte pentru 1-2 ore. Îndepărtând intrarea poduțului de apeduct se poate de construit liber capătul amonte. Capătul aval tebuie tencuit și construite detaliile care lipsesc. În interiorul poduțului este necesar tencuirea rosturilor 20%.</p>
19	308+62	Poduț tubular TN 356-360	Ø 1,0m	<p>Poduț ovoidal 1,2x 0,9m extins cu porțiuni de tub TN. La intrare extiderea constituie 3,0m, la ieșire - 3,15 m. Radierul poduțului este umplut cu un strat de beton cu grosimea 0,36m. Umplutura s-a efectuat cu scopul de a apropia forma secțiunii poduțului tubular de forma ovoidală a poduțului vechi. Rosturile formate dintre structuri sunt acoperite cu diferite materiale prin care se scurge roca terasamentului. Condiția tehnică a capătului amonte este satisfăcătoare. Capătul aval este în stare ruinată.</p>	<p>Înlocuire cu poduț nou Ø 1,0m. Cotele radierului poduțului nou trebuie să fie prevăzute mai înalte pentru a evita curățarea albiei în aval.</p>

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

Инва.Неподл.	Подпись и дата	Взаим. инв. №

№	Locațiune, PC +	Structura de drenaj,nr. fotografiei	Secțiunea,m	Descrierea condițiilor tehnice	Soluțiile de proiect
20	313+27	Podet tubular 361-366	Ø 1,0m	Podet ovoidal 1,2x 0,9m extins cu porțiuni de tub TN. La intrare extinderea constituie 3,20m, la ieșire - 1,90 m. Radierul podețului este umplut cu un strat de beton cu grosimea 0,25m. Umplutura s-a efectuat cu scopul de a apropia forma secțiunii podețului tubular de forma ovoidală a podețului vechi. Rosturile formate dintre structuri sunt acoperite cu diferite materiale prin care se scurge roca terasamentului. Condiția tehnică a capătului amonte este satisfăcătoare. Capătul aval este în stare ruinată.	Înlocuire cu podeț nou Ø 1,2m. Cotele radierului podețului nou trebuie să fie prevăzute mai înalte pentru a evita curățarea albiei în aval 100.
21	321+69	Podet tubular 367+374	3Ø2,0m	Podet în condiție satisfăcătoare cu excepția căderii parțiale a tencuiei de pe aripi. Secțiunea vie este înămolită 80%.	Este necesar curățarea interioară a podețului și albia de evacuare pe un sector de 100m cu adâncimea de 1,80m - 0,0m. Lățimea curățării 6,0m.
22	332+30	Podet tubular 376	Ø 1,5m	În legătură cu amplasarea construcțiilor locative a orașului Florești, modificarea reliefului în amonte de podeț și a debitului de calcul nesemnificativ secțiunea podețului în amonte a fost astupată. Torentul de apă este îndreptat spre podețul de la PC 321+69. Starea tehnică a podețului este bună cu excepția capătului aval de care cade tencuiala. Capătul amonte este astupat în totalmente.	Este necesar umplerea secțiunii cu nisip
23	340+74	Podet tubular 377-380	2Ø2,0m	Podet în condiție satisfăcătoare cu excepția căderii parțiale a tencuiei de pe aripi. Prin firul din dreapta, aproape de boltă, este fixată o conductă de metal colector □ 0,3m pentru canalizare. Secțiunea podețului este înămolită 30%. Capetele sunt crăpate cu tencuială căzută. Pe terasament se observă erodări masive de taluz.	Este necesar înlocuirea capetelor și curățarea podețului.

						338- ME	Лист
						Memoriu explicativ	27
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата		

№	Locațiune, PC +	Structura de drenaj, nr. fotografiei	Secțiunea, m	Descrierea condițiilor tehnice	Soluțiile de proiect
24	383+95	Podet ovalid 386-389	1,2 x 0,9	Podet ovalid 1,2x 0,9m extins cu porțiuni de tub b/a. Bolta podetului se ruinează. Capetele sunt crăpate cu tencuială căzută.	Înlocuire cu podet tubular Ø 1,0m.
25	391+17	Podet TUBULAR 392-395	Ø0,8m	Podet tubular cu cameră de cădere. Pereții camerei sunt constituiți din coteleț în anul 1892. La ieșire capătul este în condiție bună. În calitate de disipator de energie este prezent o treaptă de beton. Versantul este consolidat cu pietre prin care a crescut iarbă.	Înlocuire cu podet tubular Ø 1,0m cu disipator de energie
26	395+35	Podet ovalid 396-400	1,0x0,75	Podet ovalid 1,0x 0,75m extins cu porțiuni de tub b/a □1,0m la ieșire. În aval este cameră de cădere adâncă construită în anul 1892. Jonctiunea dintre structuri este de calitate inferioară.	Podetul se păstrează. Canera de cădere trebuie acoperită cu grilă metalică.
27	398+68	Podet tubular 401-404	Ø1,0m	Podet înămolit 90%. Condiția tehnică nu este cunoscută	Înlocuire cu podet tubular Ø 1,0m
28	402+42	Podet ovalid 405-414	≈1,6x 1,2	Podet ovalid înămolit 90%. Condiția tehnică nu este cunoscută	Înlocuire cu podet tubular 2 Ø 1,6m cu curățarea albiei pe un sector de 160m până la r.Camenca
29	418+85	Podet ovalid 416-429	1,9x1,6	Podet ovalid. Condiția tehnică este bună. În amonte este extins cu inele de 2,0m și cu cameră de cădere. În aval este parțial deteriorat disipatorul de energie în formă de trepte. Capătul consolidării se termină într-o râpă.	Este necesar de refăcut desiparorul de energie

3.5.2. PODURILE ȘI VIADUCTELE

În scopul funcționării normale a drenajului, se mai prevede construcția a cinci poduri. În tabelul de mai jos sunt incluși parametrii tehnici de bază pentru poduri.

Табл. 3.5.2.1 Основные технические параметры мостов

ПК +	Расчетная скорость, км/час	Расчетные пролеты	Длина моста м	Габарит моста	Покрытие	Нормативные нагрузки
99+91,74		2x6	12,55	Г9+2x0,75	а/б	A11, НК-80
162+52,80		16,4+17,9+19,0+17,9+16,4	101,95	Г9+2x0,75	а/б	A11, НК-80
249+63,00		4x11,36	50,69	Г9+2x0,75	а/б	A11, НК-80
387+11		1x8,8	16,0	Г-10	а/б	A11, НК-80
405+75,10		4x8,66		Г10,4+2x1,5	а/б	A11, НК-80

Взаим. инв. №	338- ME						Лист
	Memoriu explicativ						28
Подпись и дата	Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	
Инв. Неподл.							

Trei poduri existente de dimensiuni mici cu lungimea de 6m vor fi înlocuite cu podețe din beton monolit, avînd următoarele secțiuni:

PC 49+39,83 5,0x2,2;

PC 65+46,00 5,0x1,6;

PC 119+70,20 5,0x1,9

Această soluție de proiect a fost acceptată din considerente economice. Secțiunile podețelor, în toate 3 cazuri, sunt suficiente pentru debitul de apă specificat, iar cheltuielile pentru aceste structuri sunt mai mici decît cele pentru reconstrucția podurilor.

O descriere mai amplă a soluțiilor de proiect pentru reconstrucția tuturor podurilor proiectate, Desenele tehnice și Listele Cantităților sunt prezentate în compartimentul respectiv al proiectului dat.

În scopul sporirii capacității drumului li a siguranței rutiere, proiectul dat prevede construcția a două pasaje peste calea ferată. În ambele cazuri drumul trece deasupra căilor ferate. Mai jos sunt incluși parametrii tehnici de bază pentru pasaje proiectate

Tabelul 3.5.2.2 Parametrii tehnici de bază pentru pasaje

Amplasarea PC +	55+44,25	376+79,00
Schema structurii	1x14,5	1x24
Lungimea structurii	14,50	24,75
Viteza proiectată, km/oră	80	80
Gabaritele deschiderii	Г-9	Г-10+2x0,75
Gabaritele înălțimii deasupra căii ferate	6,9	6,9
Nr. benzilor de circulație, buc.	2	2
Îmbrăcămintă rutieră	Beton asfalt	Beton asfalt
Sarcinile normative	A11, HK-80	A11, HK-80

O descriere mai amplă a soluțiilor de proiect pentru reconstrucția pasajelor, Desenele tehnice și Listele Cantităților sunt prezentate în compartimentul respectiv al proiectului dat.

3.6. INTERSECȚII ȘI RACORDĂRI

Drumul proiectat este intersectat în afara zonelor rezidențiale de alte drumuri de o categorie mai josasă și care fac parte din rețeaua rutieră republicană. În localități, drumul proiectat intersectează străzile existente. Proiectul prevede amenajarea tuturor intersecțiilor drumului proiectat cu alte drumuri și străzi. Razele curburilor la intersecții sunt stabilite în conformitate cu cerințele NCM D.02.01: 2015 PROIECTAREA DRUMURILOR PUBLICE și CP D.02.11-2014 RECOMANDĂRI PRIVIND PROIECTAREA STRĂZILOR ȘI DRUMURILOR DIN LOCALITĂȚI URBANE ȘI RURALE.

Desenele tehnice și volumele de lucrări pentru intersecții și drumuri laterale sunt anexate la proiect, în compartimentele respective. Plus la aceasta, drumul proiectat se mai intersectează de trei ori cu căile ferate. În două cazuri aceste intersecții ale drumului du căile ferate sunt trecere la nivel cu calea ferată, iar într-un caz – e o intersecție denivelată.

Proiectul dat prevede reamenajarea trecerilor la peste calea ferată în intersecții denivelate. Parametrii tehnici de bază pentru pasaje sunt indicate în compartimentul precedent. Desenele tehnice, volumele lucrărilor și descrierea mai amplă a soluțiilor de

Взаим. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. №подл.	

						338- ME Memoriu explicativ	Лист
							29
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата		

proiect pentru reamenajarea intersecțiilor date sunt incluse în compartimentul respective al proiectului (Vol3 Cartea 1 și Cartea 5)

4.COSTUL CONSTRUCȚIEI

Cheltuielile de deviz pentru reabilitarea drumului au fost determinate după metoda resurselor la nivelul actual al prețurilor – la situația din trimestrul 2 al anului 2015.

Materialele inițiale care au stat la baza determinării costurilor sunt: sarcina de proiectare, Lista surselor de obținere și modul de transportare a principalelor materiale de construcție, Lista centralizată de totalizare a volumelor de lucrări, întocmită reieșind din soluțiile de proiect. Costul reconstrucției drumului proiectat la situația trimestrul 2 al anului 2015 a constituit 724009.06mii lei, inclusiv și lucrările de montare și instalare 701335.52 mii lei

Costul reabilitării 1 km de drum 18146.49 mii lei

Memoriul explicativ cu descrierea amplă a modului de determinare a costului reconstrucției și defalcarea cheltuielilor pentru reconstrucția drumului, pe capitol, este inclus în estimarea sumară a costurilor

CONCLUZII

Reabilitarea drumului va permite circulația rutieră neîntreruptă, confortabilă, pe tot parcursul anului, în condiții de siguranță rutieră, va reduce pierderile cauzate de accidentele rutiere, va îmbunătăți condițiile de viața ale populației din regiune și a mediului.

Инва.Неподл.	Подпись и дата	Взаим. инв. №							338- ME Memoriu explicativ	Лист
										30
			Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата		