

# Lucrări de întreținere străzi

COMUNA TUNARI, JUD. ILFOV

**BENEFICIAR:**

**PRIMARIA COMUNEI TUNARI, JUD. ILFOV, ROMANIA**

**CONSILIUL LOCAL AL COMUNEI TUNARI**

**STR. MIHAI EMINESCU, NR.1, LOC. TUNARI, ILFOV**

**Cod de proiect IDP 5318**

**2019**

Cuprins:

Parte scrisa:

1. Borderou;
2. Memoriu tehnic;

Parte desenata:

1. Plan de ansamblu;
2. Plan de situație;
3. Profil longitudinal;
4. Profile transversale tip și detalii.

## 1. DATE GENERALE

### **1.1. Denumirea obiectivului de investiție:**

Lucrări de intretinere străzi

Cod proiect IDP 5318

Data întocmirii: 2019

### **1.2. Amplasamentul:**

Loc. Tunari, jud. Ilfov, Romania

### **1.3. Titularul investiției:**

Consiliul Local - Primăria Comunei Tunari, jud. Ilfov, str. Mihai Eminescu, nr. 1

COD fiscal 4505618

### **1.4. Beneficiarul investiției:**

Consiliul Local - Primăria Comunei Tunari, jud. Ilfov, str. Mihai Eminescu, nr. 1

COD fiscal 4505618

### **1.5. Elaboratorul studiului:**

S.C. IDEAL Prima Design S.R.L

sediu social: Str. Balta Pasarea, Nr.8-10, Tunari, Romania

## 2. INFORMATII GENERALE PRIVIND PROIECTUL

### **2.1. Situația actuala si entitatea responsabila cu implementarea proiectului:**

#### **Situația actuala**

- terenul pus la dispoziție de către primăria comunei Tunari este liber de sarcini;
- terenul face parte din patrimoniul public al primăriei;
- terenul este liber de orice tip de construcție;

Entitatea responsabila pentru implementarea proiectului este Consiliul Local – Primăria Comunei Tunari, jud. Ilfov.

Strada are suprafața carosabila dintr-un strat de balast având o grosime variabila 20-30 cm. Starea de degradare evidențiază denivelări si fâgașe. Nu sunt amenajate trotuare pentru traficul pietonal.

Aspectul urbanistic al zonei studiate are funcțiunea de străzi care asigura accesul către proprietăți private.

#### **Geomorfologia terenului**

Din punct de vedere al stabilității, traseul străzilor este stabil, nefiind afectat de fenomene geomorfologice sau geologice care să pună în pericol stabilitatea obiectivului proiectat;

Terenul aferent investiției proiectate se afla situat morfologic pe câmpia interfluvială dintre râurile Colentina si Snagov, alcătuita din depozite aluviale, tinere, in general uniforme, formate din argile prăfoase-prafuri argiloase, încadrate in cadrul "lutului de București", pana la adâncimea de 1,50 m.

Pană la adâncimea de 1,50 m fata de cota terenului natural nu s-au interceptat infiltrații de apă subterană.

Sistemul rutier existent, realizat dintr-o umplutură de balast, groasă de cca. 20-30 cm, relativ bine compactată, dar care are numeroase gropi.

Pe baza rezultatelor obținute în laboratorul geotehnic se pot face următoarele clasificări conform STAS 2914-84 (Lucrări de drumuri – Terasamente. Condiții tehnice generale de calitate):

- terenul natural de sub sistemul rutier existent este constituit dintr-o argilă prăfoasă cafeniu gălbuie cu intercalații gălbui și roșcat cărămizii, cu rare concrețiuni calcaroase, plastic vârtoasă
- calitatea ca material pentru terasamente este de tip 4b, conform STAS 2914-84.
- conform STAS 1709/2-90 pământurile interceptate sunt de tipul P4-P5, foarte sensibile la fenomenul de îngheț dezgheț și la variațiile de umiditate.
- perimetrul cercetat se încadrează conform indicelui de umiditate Thornthwaite ( $I_m$ ) în tipul I cu  $20 < I_m < 40$  (cf. STAS 1709/1-90).

Pentru modernizarea străzilor se recomandă scarificarea, completarea și recompactarea umpluturii existente până la atingerea unui grad de compactare de minim 98% din densitatea optimă de compactare a materialului folosit. Pe ultimul strat compactat se recomandă efectuarea a minim 3 probe de determinare a gradului de compactare cu Placa Lucas. Domeniul de valori minime care urmează a fi atinse fiind  $E_{v1}=25\ 000$  kPa,  $E_{v2}=50\ 000$  kPa și  $E_{v2}/E_{v1} < 2.0$ .

## **2.2. Descrierea investiției**

Necesitatea și oportunitatea investiției: beneficiarul dorește să asigure accesul persoanelor riverane la proprietăți în condiții minime de confort și siguranță.

### **Situația proiectată:**

Din acest proiect face parte strada Petre Ispirescu, conform cu planurile de situație și de amplasament.

Soluția constă în reprofilarea, completarea și compactarea stratului de balast existent, urmând a se așterne apoi 20 cm balast și 5 cm strat de protecție BA16.

Datorita faptului ca într-o etapa viitoare, peste structura rutiera se va adauga un strat de piatra sparta si doua straturi asfaltice, linia roșie va urmări linia existenta in profil longitudinal.

La intersecția cu străzile laterale din pământ, acestea se vor amenaja cu același sistem rutier ca si străzile din proiect, pe o lungime de 15.00 m de la intersecție.

**Structura rutiera carosabil:**

- 5 cm strat de protecție BA 16;
- 10 cm strat de piatra sparta – 0-40
- 10 cm strat de balast
- scarificare, completare si compactarea stratului de balast existent

Tabel caracteristici geometrice străzi:

Nr.crt.	Strada	Lățime	Lungime
1	Petre Ispirescu	5.50	718.45
	Total		<b>718.45</b>

**In plan** strada se prezinta sub forma unui aliniamente medii, racordate prin arc de cerc având raza  $R=200$  m.

Lungimea totala a străzilor este de 718.45 m.

**In profil transversal** străzile vor prezenta următoarele elemente :

- parte carosabila  $2 \times 5.50$ m;
- șanț de pământ 0.90 m – pe ambele părți

Panta in profil transversal:

- carosabil 2.50%;

Elementele geometrice (raza de racordare in plan, raza de racordare in plan vertical, pas de proiectare, declivități longitudinale, etc.) vor fi conform STAS 10144/1991.

### **3. DATE TEHNICE ALE INVESTITIEI**

#### **3.1. Descrierea lucrărilor de baza**

Metodologia de lucru:

1. Se va decoperta/săpa stratul de balast existent pe o grosime de 10 cm si se va depozita local in vederea repunerii în patul drumului;
2. Se vor decoperta/săpa următorii 30 cm de strat existent, urmând a fi încărcăți, transportați în locuri puse la dispoziție de beneficiar (inclusiv așternere, nivelare, compactare, fiind prevăzute ore suplimentare de buldoexcavator în acest sens), la maxim 10km de amplasament;
3. Se va reazeza stratul de balast existent (decopertat anterior și depozitat temporar local), se scarifică (pe o adâncime de 30cm), reprofilează (transversal și longitudinal) și se compactează;
4. Se completează cu balast 10 cm care se compactează;
5. Se adaugă stratul principal de balast de 10 cm și se compactează;
6. Se adaugă stratul principal de piatră spartă de 10 cm și se compactează;
7. Stratul suport se amorsează cu emulsie bituminoasă 0.9 l/mp;
8. Se așterne stratul de protecție din asfalt de 5 cm BA16 si se compactează;
9. Se va închide stratul de uzură (BA16) prin badijonare (emulsie cationica 60% bitum 0.8-1.0 Kg/mp si nisip 3-5 Kg/mp) urmata de o compactare ușoară pentru fixarea nisipului si stabilitatea badijonării;
10. Se reprofilează șanțurile de pământ existente.

Prețurile materialelor oferitate sunt prețuri loco (aduse la locul de amplasament).  
Ofertantul va include în articolele de deviz prezentate în antemăsurători toate operațiile și

cheltuielile necesare executării lucrărilor în conformitate cu documentația tehnică prezentată.

Lucrările care fac obiectul prezentei documentații cuprind operațiunile necesare de executat în scopul asigurării unor condiții minime de confort și de siguranță a circulației impuse de normele și normativele tehnice în vigoare. Prin executarea lucrărilor propuse pe aceste drumuri se va realiza:

- îmbunătățirea condițiilor de transport și siguranță a circulației în zonă;
- reducerea cheltuielilor de transport și a uzurii autovehiculelor.

#### **4. Stabilirea categoriei de importanta**

Lucrările prevăzute a se executa prin prezentul proiect, urmăresc în principal îmbunătățirea căii de rulare, creșterea capacității portante a sistemului rutier și asigurarea scurgerii apelor pluviale.

CATEGORIA DE IMPORTANTĂ STABILITĂ: REDUSĂ „D”

#### **5. Masuri de tehnica si securitatea muncii**

Se vor respecta cu strictețe normele de protecția muncii în conformitate cu Legea nr. 50/1996, cap. A, B, C cât și Normele 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 conform Ord. MI/MT 1112/411/08.06.2000, publicat în MO. 379/2000.

Viitorul executant al lucrărilor de construcții va fi obligat să respecte normele specifice de prim ajutor în conformitate cu Ord. 17/84 al Ministerului Transporturilor.



Având în vedere că lucrările de construcții se efectuează pe teritoriul localității Tunari, pentru a nu fi perturbată circulația și activitățile locuitorilor, la terminarea zilei de lucru, utilajele, mijloacele de transport și materialele vor fi îndrumate către locul destinat organizării de șantier, sau spre locuri special amenajate.

La fiecare punct de lucru vor exista dotări medicale corespunzătoare, specifice punctelor de prim ajutor, care, în eventualitatea accidentelor de muncă să fie asistate de cabinetele medicale din sate sau comună.

## **6. Garanția acordată lucrărilor**

Se va acorda lucrărilor executate o perioadă de garanție de 2 ani, perioadă în care executantul va remedia pe propria cheltuială eventualele neconformități apărute. În cazul în care acesta nu va interveni operativ, după semnalarea oficială, conform termenelor oferite, beneficiarul poate executa reparațiile pe propria cheltuială și propriile resurse urmând ca cheltuielile să fie scăzute din garanția de bună execuție.

Garanția de bună execuție va fi de 10% din valoarea lucrărilor oferite, urmând a se returna integral la momentul recepției finale, după perioada de garanție.

CATEGORIA DE IMPORTANȚĂ STABILITĂ: REDUSĂ „D”

## **7. Durata execuției lucrărilor**

Durata execuției lucrărilor nu va depăși 6 luni de la momentul primirii ordinului de începere a lucrărilor, ținându-se cont de faptul că perioada de timp friguros (conform reglementărilor tehnice în vigoare) nu se ia în considerare.

Întocmit,

Ing. Andreea Vișan