

STUDIU DE FEZABILITATE:

Studiu de trafic si de circulatie

MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL ÎN

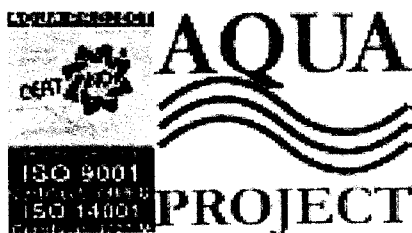
COMUNA ION CREANGĂ, JUDEȚUL NEAMȚ

Beneficiar:

COMUNA ION CREANGĂ, JUDEȚUL NEAMȚ

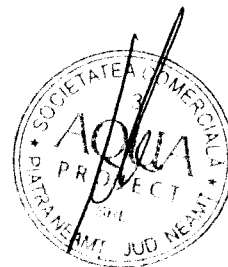
Proiectant general:

- ✦ Denumire: S.C. AQUA PROJECT S.R.L.
- ✦ Adresă: Str. Petru Rareș, nr. 63, Județul Neamț
- ✦ Date identificare: CUI RO27559846, J27/580/2010
- ✦ Contact: aquaproject@yahoo.com



Număr proiect:

~ 9724/2018~



INVESTIȚIA:

***”Modernizare drumuri de interes local in comuna Ion
Creangă, judetul Neamt”***

LISTĂ DE RESPONSABILITĂȚI ȘI SEMNĂTURI

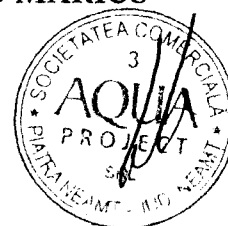
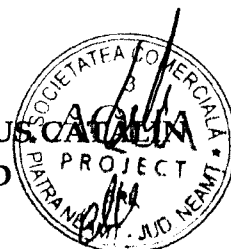
PROIECTANT:

- ✦ Denumire: S.C. AQUA PROJECT S.R.L.
- ✦ Adresă: Str. Petru Rareș, nr. 63, Județul Neamț
- ✦ Date identificare: CUI RO27559846, J27/580/2010
- ✦ Contact: aquaproject@yahoo.com



COLECTIV DE PROIECTARE:

- ✦ Șef de proiect: Inginer Căi ferate, drumuri și poduri LUPU MARIUS CĂTĂLIN
- ✦ Proiectant: Inginer Căi ferate, drumuri și poduri MURARIU VLAD ALEXANDRU
- ✦ Verificat/aprobat: Inginer Căi ferate, drumuri și poduri LUPU MARIUS CĂTĂLIN



NUMĂR CONTRACT:

- ✦ 9724/2018

NUMĂR PROIECT:

- ✦ 9724/2018

Notă:

Proiectantul, S.C. AQUA PROJECT S.R.L. declară pe proprie răspundere faptul că datele și soluțiile utilizate în cadrul studiului de circulație respectă normativele, staturile și legile aflate în vigoare la momentul întocmirii acestuia, respectiv, decembrie 2018.

BORDEROU

LISTĂ DE RESPONSABILITĂȚI ȘI SEMNĂTURI	1
1. <i>Introducere</i>	3
2. <i>Date Generale</i>	4
3. <i>Necesitatea și oportunitatea investiției</i>	4
4. <i>Cercetarea desfășurării traficului</i>	5
4.1 <i>Stabilirea criteriilor de înregistrare a intensității traficului</i>	5
4.2 <i>Determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacității portante și al capacității de circulație.</i>	5

1. Introducere

Studiile de trafic reprezintă documentațiile tehnico-economice care stabilesc caracteristicile traficului actual și viitor, structura rețelei de drumuri, amenajarea infrastructurii rutiere, dotările specifice transporturilor, precum și echiparea și organizarea sistemului de circulație.

Analiza caracteristicilor traficului este necesară, atât în etapa actuală, cât și de perspectivă, în vederea fundamentării soluțiilor privind:

- ✦ organizarea generală a circulației;
- ✦ planurile urbanistice generale și zonale ale localităților;
- ✦ planurile de amenajare a teritoriului de influență;
- ✦ proiectele de investiții pentru infrastructurile rutiere;
- ✦ documentațiile pentru dotările de circulație: parcaje, garaje, stații de transport în comun etc;
- ✦ echiparea tehnică a sistemului de dirijare și desfășurare a traficului.

Studiile acestea se întocmesc, după caz, pentru întreg intravilanul localității, teritoriul de influență, pentru zone funcțional-urbanistice, organizarea anumitor categorii de trafic și de transport în comun, precum și pentru realizarea unor lucrări rutiere importante.

Teritoriul de influență a localităților este determinat de relațiile social-economice și de polarizare a forței de muncă.

Conținutul cadru al studiilor de trafic și metodologia aplicată depind de perioada perspectivei analizate care poate fi: cu termen scurt (de 2...5 ani), termen mediu (de 5...10 ani), termen lung (15...30 ani) și de largă perspectivă (30...50 ani).

Datorită intensificării și diversificării circulației precum și caracterul probabilistic al acesteia, analiza și organizarea traficului va constitui o activitate continuă, aflată permanent în atenția factorilor de răspundere, ceea ce necesită reactualizarea studiilor la intervale de 5...10 ani.

La elaborarea studiilor de trafic se au în vedere o serie de reglementări urbanistice și prescripții funcționale, cum ar fi:

- ✦ soluțiile de circulație se vor încadra într-o concepție unitară privind organizarea sistemului de transporturi cu asigurarea eficienței funcționale, tehnico-economice și sociale, protecția mediului și încadrarea în dinamica dezvoltării localităților.
- ✦ se va păstra pe cât posibil structura generală a rețelei de drumuri existente, nealterându-se specificul propriu al localităților.

Studiul de trafic prezentat este elaborat în baza prevederilor Normativului AND 584/2012 " Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacității portante și al capacității de circulație" și a Normativului AND 602/2012 "Metode de investigare a traficului rutier".

2. Date Generale

Se va moderniza o lungime totală de 10,731 km de drumuri din Comuna Ion Creangă astfel:

	Denumire drum	Lungime reala(m)
1	DL1	291.00
2	DL2	148.00
3	DL3	201.00
4	DL4	1093.00
5	DL5	249.00
6	DL6	410.00
7	DL7	344.00
8	DL8	313.00
9	DL9	1397.00
10	DL10	544.00
11	DL11	355.00
12	DL12	194.00
13	DL13	188.00
14	DL14	762.00
15	DL15	520.00
16	DL16	502.00
17	DL17	248.00
18	DL18	221.00
19	DL19	662.00
20	DL20	218.00
21	DL21	800.00
22	DL22	798.00
23	DL23	273.00
TOTAL		10731.00

Ion Creangă (în trecut, Brătești și I.C. Brătianu) este o comună în județul Neamț, Moldova, România, formată din satele Averești, Ion Creangă (reședința), Izvoru, Muncelu, Recea și Stejaru.

Comuna Ion Creangă este amplasată pe valea Siretului și pe dealurile Bârladului, cu întinse terenuri arabile și împădurite. Ea are o suprafață de 7.491 ha, dintre care 459 ha intravilan și 7.032 ha extravilan. Este traversată de drumul județean DJ207C, care o leagă spre nord-vest de Horia (unde se termină în DN2) și spre sud-est de Valea Ursului. La Ion Creangă, din acest drum se ramifică drumul județean DJ207D, care duce spre sud la Icușești.

3. Necesitatea și oportunitatea investiției

Ținând cont de complexitatea circulației rutiere, implicațiile asupra dezvoltării circulației între localitățile comunei Ion Creangă și orașele mari din apropiere, iar în cazul concret al Studiului de Fezabilitate este obligatoriu să fie cunoscute:

- natura și intensitatea traficului;
- ponderea transportului greu;
- evidența mijloacelor de transport în comun.

Orice lucrare de modernizare este fundamentată, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare, pe baza datelor care privesc traficul auto din zona respectivă.

4. Cercetarea desfășurării traficului

Se va cerceta traficul de pe drumurile modernizate pe o lungime totală de 10,731 km de drumuri din comuna Ion Creangă.

4.1 Stabilirea criteriilor de înregistrare a intensității traficului

Pentru a ne încadra în prevederile legale, drumurile studiate se vor împărți în drumuri purtătoare de evoluție de trafic și drumuri nepurtătoare de evoluție de trafic.

Determinarea traficului de calcul se va face pentru drumurile purtătoare de trafic.

Drumurile se vor împărți, pe baza prevederilor **NORMATIVULUI** indicativ AND 557/2015, în posturi de înregistrare a circulației de categoria a 3-a, care sunt posturi de acoperire, în care se efectuează numai înregistrări manuale de circulație (conf. Art. 14).

4.2 Determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacității portante și al capacității de circulație.

Metodologia și parametrii de calcul utilizați pentru determinarea traficului rutier de calcul se efectuează conform instrucțiunilor din AND 584/2012 - "Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacității portante și al capacității de circulație".

Acesta prevede parcurgerea următoarelor etape:

- a) Stabilirea traficului de calcul pentru dimensionarea structurilor rutiere sau a straturilor de ranforsare.
- b) Stabilirea traficului de calcul pentru proiectarea și verificarea drumurilor din punct de vedere al capacității de circulație.
- a) Stabilirea traficului de calcul pentru dimensionarea structurilor rutiere sau a straturilor de ranforsare.

Traficul de calcul.

Conform instrucțiunilor din AND 584/2012 art.6 lit. c), pentru drumuri care nu se detin date de trafic, intensitatea medie zilnică anuală a traficului se determină prin efectuarea unui recensământ de circulație de scurtă durată și ajustarea datelor rezultate la nivel de MZA folosind relația:

$$MZA_K = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n q_{Ki} \times C_{KZ} \times C_{KA}$$

în care:

- n = numărul de zile de recensământ sau înregistrare automată;

- q_{ki} = intensitatea traficului pentru grupa „k” de vehicule pe durata recensământului efectuat în ziua „i”;
- C_{KZ} = coeficient de ajustare la nivel de 24 ore;
- C_{KL} = coeficient de ajustare la nivel MZL;
- C_{KA} = coeficient de ajustare anual.

Înregistrările manuale de circulație s-au efectuat prin recensăminte de circulație de scurtă durată timp de 3 zile pe durata a 14 h/zi corespunzătoare intervalului orar 7:00 – 21:00.

Din acest interval s-a extras traficul corespunzător a 8 h/zi, respectiv intervalul orar 8:00 – 12:00 și 14:00 – 18:00 pe drumul purtător de evoluție de trafic cel mai semnificativ – DL9.

Având ca date de plecare recensămintele efectuate, s-au calculat mediile zilnice anuale corespunzătoare în 24 h pentru vehicule fizice, pentru care s-au obținut următoarele valori:

Grupa de vehicule	Q_{ki}			$1/n_{n=3}$	C_{KZ}	C_{KL}	C_{KA}	C_e	MZA2018	MZA2033
	ziua 1	ziua 2	ziua 3						(vehicule fizice)	(vehicule fizice)
Biciclete Motociclete	10	9	13	0.33	1.15	1.02	0.77	0.81	10	8
Autoturisme	27	31	26	0.33	1.19	1.07	0.83	1.17	28	33
Microbuze	6	8	10	0.33	1.12	1.05	0.85	1.24	8	10
Autocamionete < 3,5 t	3	5	9	0.33	1.11	1.04	0.85	0.96	6	6
Autocamionete cu 2 osii	3	5	2	0.33	1.11	1.04	0.95	0.87	4	4
Autocamioane și derivate cu 3-4 osii	0	1	1	0.33	1.05	0.99	0.95	0.84	1	1
Autovehicule articulate	0	0	0	0.33	1.20	1.11	0.96	0.81	0	0
Autobuze	1	0	0	0.33	1.18	1.08	0.97	1.14	1	1
Tractoare cu/fără remorca veh. Speciale	0	0	0	0.33	1.11	1.04	1.04	0.75	0	0
Autocamioane cu remorci (tren rutier)	0	0	0	0.33	1.16	1.06	0.92	1.01	0	0
Vehicule cu tracțiune animală	1	6	2	0.33	1.12	1.05	0.86	0.96	3	3

Grupa de vehicule	MZA2018 (vehicule fizice)	MZA2033 (vehicule fizice)	Coeficienti de echivalare			MZA2018 (vehicule etalon)	MZA2033 (vehicule etalon)
			ses	deal	munte		
Biciclete Motociclete	10	8	0.5	0.5	0.5	5	4
Autoturisme	28	33	1	1	1	28	33
Microbuze	8	10	1	1.2	1.2	8	10
Autocamionete < 3,5 t	6	6	1	1.2	1.2	6	6
Autocamionete cu 2 osii	4	4	2.5	5	7.2	10	10
Autocamioane și derivate cu 3-4 osii	1	1	2.5	5	7.2	3	3
Autovehicule articulate	0	0	3.5	5	7.2	0	0
Autobuze	1	1	2.5	5	7.2	3	3
Tractoare cu/fără remorca veh. Speciale	0	0	3.5	5	7.2	0	0
Autocamioane cu remorci (tren rutier)	0	0	4	5	7.2	0	0
Vehicule cu tracțiune animală	3	3	3	3	3	9	9
Total =	61	66				72	78

Nr. Crt.	Tipul vehiculului	MZA/2017	f _{ek}	MZA o.s. 115 kN/2017	Coeficienti evolutie					$\sum_{i=1}^n (P_{ki} + P_{ki+1}) \times t_i$	Produsul: col. 5 x col. 11
					2018	2020	2025	2030	2033		
1	Autocamioane și derivate cu 2 osii	4	0.1	0.4	0.92	0.79	0.96	1.17	1.06	11.41	5.00
2	Autocamioane și derivate cu 3-4 osii	1	0.7	0.7	0.90	0.74	0.88	1.05	1.65	11.44	9.00
3	Autovehicule articulate	0	0.9	0	0.88	0.69	0.90	1.19	1.87	11.65	0.00
4	Autobuze	1	0.6	0.6	1.10	1.24	1.52	1.89	1.69	13.54	9.00
5	Tractoare cu/fără remorcă, vehicule speciale	0	0.1	0	0.83	0.58	0.73	0.92	1.50	10.90	0.00
6	Autocamioane cu 2, 3 sau 4 osii cu remorcă (tren rutier)	0	1	0	1.01	1.02	1.18	1.38	1.51	12.34	0.00
Total MZA o.s. 115 kN											23.00

În cazul în care se dispune de date privind intensitatea traficului mediu zilnic anual în osii standard de 115 kN, actual și de perspectivă, traficul de calcul se stabilește cu relația:

$$N_c = 365 \times 10^{-6} \times c_{rt} \times \sum_{k=1}^5 [n_{k10} \times f_{ek} \times 0,5 \times \sum_{k=1}^6 (P_{ki} + P_{ki+1}) \times t_i] \text{ (m.o.s.)}$$
, în care:
Astfel rezultă:

$$N_c = 0,006 \text{ m.o.s.}$$

b) Stabilirea traficului de calcul pentru proiectarea și verificarea drumurilor din punct de vedere al capacității de circulație.

Capacitatea de circulație pe un drum public se stabilește conform PD 189-2012 "Normativ Pentru Determinarea Capacității de Circulație a Drumurilor Publice".

1. Date de intrare.

- Clasa drumului V;
- MZA = 61 veh./24 ore;
- MZA_E = 72 veh. Etalon/24 ore;
- Platforma drumului = 5,00 + 2 x 0,50 = 6,00 m;
- F_v = 0,88
- Zone cu depășirea interzisă – 30%
- Repartiția traficului pe sens: 60/40;
- Puncte de acces: 6/km;
- Viteza de circulație 50 km/oră.

2. Repartizarea cererii de trafic pe sesuri de circulație.

$$Q_c = q_{CD1} + q_{CD2} = \frac{MZA \times K}{F_v} = \frac{61 \times 0,10}{0,88} = 5 \text{ veh/oră}$$

$$q_{CD1} = 0,60 \times 5 = 3 \frac{\text{veh}}{\text{oră}} = 4 \text{ veh. } \frac{\text{etalon}}{\text{ora}}$$

$$q_{CD2} = 0,40 \times 5 = 2 \frac{\text{veh}}{\text{oră}} = 2 \text{ veh. } \frac{\text{etalon}}{\text{ora}}$$

3. Viteza de circulație liberă.

$$V_L = V_C - V_{BA} - V_A = 62 - 10,3 - 4 = 47,70 \frac{\text{km}}{\text{oră}}$$

4. Viteza medie de parcurs.

$$V_{mp} = V_L - 0,0125(q_1 + q_2) - V_{DI} = 47,70 - 0,0125 \times 17 - 0 = 47,5 \frac{\text{km}}{\text{oră}}$$

5. Procentul de viteză de circulație liberă.

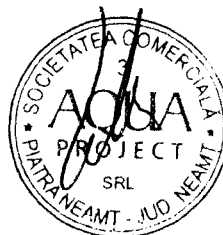
$$P_{VL} = \frac{V_{mp}}{V_L} = \frac{47,5}{47,7} = 99,37\%$$

6. Determinarea nivelului de serviciu.

Conform art. 6, pct. (4), tab. 2 rezultă nivelul de serviciu actual pentru segmentul de drum studiat A.

Întocmit,

Ing. Lupu Marius Cătălin



Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcțional-arhitectural și tehnologic:

Degradarea drumurilor s-a produs ca urmare a regimului pluvial intens, a diferențelor mari de temperatură și a ciclurilor repetate de îngheț-dezgheț.

Se impune deci, modernizarea sistemului rutier, în concordanță cu noile cerințe rezultate din intensitatea traficului și a condițiilor privind circulația pe drumurile publice.

Drumurile supuse modernizării asigură legătura între diferitele zone ale comunei cu agenți economici și alte căi de comunicații.

Prin modernizarea drumurilor vor fi influențate în sens pozitiv condițiile de trai ale localnicilor, activitatea economico-comercial, înfrumusețând zona. Pentru îmbunătățirea condițiilor de trafic și de viață ale populației se propune modernizarea acestor drumuri prin execuția unui sistem rutier modern.

Se va moderniza o lungime totală de 10,731 km de drumuri din comuna Ion Creangă astfel:

	Denumire drum	Lungime (m)
1	DL1	291.00
2	DL2	148.00
3	DL3	201.00
4	DL4	1093.00
5	DL5	249.00
6	DL6	410.00
7	DL7	344.00
8	DL8	313.00
9	DL9	1397.00
10	DL10	544.00
11	DL11	355.00
12	DL12	194.00
13	DL13	188.00
14	DL14	762.00
15	DL15	520.00
16	DL16	502.00
17	DL17	248.00
18	DL18	221.00
19	DL19	662.00

Studiu de fezabilitate

Comuna Ion Creangă, Județul Neamț

20	DL20	218.00
21	DL21	800.00
22	DL22	798.00
23	DL23	273.00
TOTAL		10731.00

Se propun următoarele categorii de lucrări:

- ✦ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
- ✦ strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
- ✦ strat de de bază din ballast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
- ✦ strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
- ✦ strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.

Drumurile laterale (8 bucăți) se vor amenaja pe lungimea de 15,00 ml, cu următorul sistem rutier:

- ✦ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
- ✦ strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
- ✦ strat de de bază din ballast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
- ✦ strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
- ✦ strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.

Rolul acestor amenajări este de a prelua cantitatea de noroi antrenată de cauciucuri pe timp ploios.

Prin realizarea drumurilor, colectarea și dirijarea apelor pluviale se va asigura confortul necesar pentru circulația rutieră pe toată perioada anului.

Principalii indicatori tehnici:

- + Lungime: 10.7314,00 ml;
- + Lățime parte carosabilă: 3,00/4,00/5,00 ml;
- + Lățime acostamente: 2 x (0,25...0,50) ml;
- + Podeț tubular cu diametrul de Ø600 mm: 28 podețe.
- + Podeț tubular cu diametrul de Ø1000 mm: 2 podețe
- + Podeț tubular de tip C3: 1 podeț.
- + Se vor amenaja 9898,00 ml de rigole din beton h=0,30 m;
- + Se vor amenaja 6012,00 ml de rigole din beton h=0,45 m;
- + Se vor amenaja 537,00 ml de santuri din beton;
- + Se vor amenaja 698,00 ml rigole de acostament.
- + Se va amenaja parapet de tip semigreu pe o lungime de 458 m.
- + Se va amenaja un zid de sprijin de tip fundatie adancita de parapet pe o lungime de 65 m.

Amenajarea intersecțiilor cu drumurile laterale (8 bucăți) pe o lungime de 15,00 ml se va face cu același tip de sistem rutier cu cel al drumurilor principale, respectiv :

- ✦ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
- ✦ strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
- ✦ strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
- ✦ strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
- ✦ strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.

Prin realizarea platformei și colectarea și dirijarea apelor pluviale vom asigura confortul necesar pentru circulația rutieră pe toată perioada anului.

Având în vedere ca amplasamentul aflat în zona de deal și încadrat în clasa tehnică V, viteza de proiectare adoptată este de 25 km/h.

Caracteristicile principale ale construcțiilor din cadrul obiectivului de investiții

OBIECT NR.1 Modernizare DL1

- ✦ Lungime: L= 291,00 ml;
- ✦ Lățime parte carosabilă: 4,00 m;
- ✦ Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
- ✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ✦ Drum de clasa tehnică: V;
- ✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ✦ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.45 m cu lungimea de 582,00 ml și 1 podet cu diametrul de 600 mm.

OBIECT NR.2 Modernizare DL2

- ✦ Lungime: L= 148.00 ml;
- ✦ Lățime parte carosabilă: 3,00 m;
- ✦ Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
- ✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ✦ Drum de clasa tehnică: V;
- ✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ✦ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;

- strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ⊕ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ⊕ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole de acostament m cu lungimea de 148,00 ml si 1 podet cu diametrul de 600 mm. Se va amenaja 148 ml de parapet de tip semigreu.

OBIECT NR.3 Modernizare DL3

- ⊕ Lungime: L= 201,00 ml;
 - ⊕ Lățime parte carosabilă: 4,00 m;
 - ⊕ Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
 - ⊕ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
 - ⊕ Drum de clasa tehnică: V;
 - ⊕ Viteza de proiectare: 25 km/h.
 - ⊕ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ⊕ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ⊕ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.30 m cu lungimea de 402,00 ml si 1 podet cu diametrul de 600 mm.

OBIECT NR.4 Modernizare DL4

- ⊕ Lungime: L= 1093,00 ml;
- ⊕ Lățime parte carosabilă: 4,00 m;
- ⊕ Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
- ⊕ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ⊕ Drum de clasa tehnică: V;
- ⊕ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ⊕ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;

- strat de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
- strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
- strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.30 m cu lungimea de 1613,00 ml și 6 podete cu diametrul de 600 mm.

OBIECT NR.5 Modernizare DL5

- ✦ Lungime: L= 249,00 ml;
- ✦ Lățime parte carosabilă: 4,00 m;
- ✦ Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
- ✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ✦ Drum de clasa tehnică: V;
- ✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ✦ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole de acostament m cu lungimea de 175,00 ml și 1 podet cu diametrul de 600 mm.

OBIECT NR.6 Modernizare DL6

- ✦ Lungime: L= 410,00 ml;
- ✦ Lățime parte carosabilă: 4,00 m;
- ✦ Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
- ✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ✦ Drum de clasa tehnică: V;
- ✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ✦ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.

✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.

✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.45 m cu lungimea de 434,00 ml și cu h=0.30 pe o lungime de 370 ml și 1 podet cu diametrul de 600 mm.

OBIECT NR.7 Modernizare DL7

✦ Lungime: L= 344,00 ml;

✦ Lățime parte carosabilă: 4,00 m;

✦ Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;

✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;

✦ Drum de clasa tehnică: V;

✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.

✦ Soluția tehnică propusă :

- strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
- strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
- strat de bază din balast stabilizat cu lianți hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
- strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
- strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.

✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.

✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.45 m cu lungimea de 340,00 ml și rigole cu h=0.30 pe o lungime de 328 m și 1 podet cu diametrul de 1000 mm.

OBIECT NR.7 Modernizare DL7

✦ Lungime: L= 313,00 ml;

✦ Lățime parte carosabilă: 4,00 m;

✦ Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;

✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;

✦ Drum de clasa tehnică: V;

✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.

✦ Soluția tehnică propusă :

- strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
- strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
- strat de bază din balast stabilizat cu lianți hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
- strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
- strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.

✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.

✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.30 m cu lungimea de 626,00 ml și 2 podete cu diametrul de 600 mm.

OBIECT NR.8 Modernizare DL8

- ✦ Lungime: L= 1397,00 ml;
- ✦ Lățime parte carosabilă: 5,00 m;
- ✦ Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
- ✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ✦ Drum de clasa tehnică: V;
- ✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ✦ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza santuri din beton C30/37 cu lungimea de 537,00 ml și 2 podete cu diametrul de 600 mm.

OBIECT NR.10 Modernizare DL10

- ✦ Lungime: L= 544,00 ml;
- ✦ Lățime parte carosabilă: 4,00 m;
- ✦ Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
- ✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ✦ Drum de clasa tehnică: V;
- ✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ✦ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.30 m cu lungimea de 1088,00 ml și 2 podete cu diametrul de 600 mm.

OBIECT NR.11 Modernizare DL11

- ✦ Lungime: $L = 355,00$ ml;
- ✦ Lățime parte carosabilă: 3,00 m;
- ✦ Lățime acostamente: $2 \times 0,375 - 0,50$ m;
- ✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ✦ Drum de clasa tehnică: V;
- ✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ✦ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole de acostament cu lungimea de 185,00 ml.
- ✦ Se va amenaja 15 ml de parapet de tip semigreu și o lungime de 20 m de zid de sprijin de tip fundație adâncită de parapet cu $h = 2,00$ m.

OBIECT NR.12 Modernizare DL12

- ✦ Lungime: $L = 194,00$ ml;
- ✦ Lățime parte carosabilă: 3,00 m;
- ✦ Lățime acostamente: $2 \times 0,375 - 0,50$ m;
- ✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ✦ Drum de clasa tehnică: V;
- ✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ✦ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 $h = 0,30$ m cu lungimea de 388,00 ml.

OBIECT NR.13 Modernizare DL13

- ✦ Lungime: $L = 188,00$ ml;

- ✦ Lățime parte carosabilă: 3,00 m;
- ✦ Lățime acostamente: 2 x 0.375-0,50 m;
- ✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ✦ Drum de clasa tehnică: V;
- ✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ✦ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.30 m cu lungimea de 366,00 ml.

OBIECT NR.14 Modernizare DL14

- ✦ Lungime: L= 762,00 ml;
- ✦ Lățime parte carosabilă: 3,00 m;
- ✦ Lățime acostamente: 2 x 0.375-0,50 m;
- ✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ✦ Drum de clasa tehnică: V;
- ✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ✦ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.30 m cu lungimea de 1524,00 ml si 2 podete cu diametrul de 600 mm.

OBIECT NR.15 Modernizare DL15

- + Lungime: L= 520,00 ml;
- + Lățime parte carosabilă: 3,00 m;
- + Lățime acostamente: 2 x0.375- 0,50 m;
- + Panta transversală : cu pantă de 2,5%;

Studiu de fezabilitate

Comuna Ion Creangă, Județul Neamț

- ⊕ Drum de clasa tehnică: V;
- ⊕ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ⊕ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ⊕ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
 - ⊕ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.30 m cu lungimea de 570,00 ml, 190 ml de rigola de acostament si 1 podet cu diametrul de 1000 mm. se va amenaja o lungime de 145 ml de parapet de tip semigreu si un zid de sorijin de tip fundatie adancita de parapet cu lungimea de 45 m si h=2.00 m.

OBIECT NR.16 Modernizare DL16

- ⊕ Lungime: L= 502,00 ml;
- ⊕ Lățime parte carosabilă: 4,00 m;
- ⊕ Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
- ⊕ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ⊕ Drum de clasa tehnică: V;
- ⊕ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ⊕ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ⊕ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
 - ⊕ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.45 m cu lungimea de 1004,00 ml si 2 podete cu diametrul de 600 mm.

OBIECT NR.17 Modernizare DL17

- + Lungime: L= 291,00 ml;
- + Lățime parte carosabilă: 4,00 m;
- + Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
- + Panta transversală : cu pantă de 2,5%;

- ⊕ Drum de clasa tehnică: V;
- ⊕ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ⊕ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ⊕ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ⊕ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.45 m cu lungimea de 496,00 ml și 1 podet de tip C3.

OBIECT NR.18 Modernizare DL18

- ⊕ Lungime: L= 291,00 ml;
- ⊕ Lățime parte carosabilă: 3,00 m;
- ⊕ Lățime acostamente: 2 x 0.375-0,50 m;
- ⊕ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ⊕ Drum de clasa tehnică: V;
- ⊕ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ⊕ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ⊕ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ⊕ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.30 m cu lungimea de 442,00 ml și 1 podet cu diametrul de 600 mm.

OBIECT NR.19 Modernizare DL19

- + Lungime: L= 662,00 ml;
- + Lățime parte carosabilă: 4,00 m;
- + Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
- + Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- + Drum de clasa tehnică: V;
- + Viteza de proiectare: 25 km/h.
- + Soluția tehnică propusă :

Studiu de fezabilitate

Comuna Ion Creangă, Județul Neamț

- strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.30 m cu lungimea de 1324,00 ml și 1 podet cu diametrul de 600 mm.

OBIECT NR.20 Modernizare DL20

- ✦ Lungime: L= 218,00 ml;
 - ✦ Lățime parte carosabilă: 4,00 m;
 - ✦ Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
 - ✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
 - ✦ Drum de clasa tehnică: V;
 - ✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.
 - ✦ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.30 m cu lungimea de 436,00 ml și 2 podete cu diametrul de 600 mm.

OBIECT NR.21 Modernizare DL21

- ✦ Lungime: L= 800,00 ml;
- ✦ Lățime parte carosabilă: 4,00 m;
- ✦ Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
- ✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ✦ Drum de clasa tehnică: V;
- ✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ✦ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;

- strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
- strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
- strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.45 m cu lungimea de 1600,00 ml și 1 podet cu diametrul de 600 mm.

OBIECT NR.22 Modernizare DL22

- ✦ Lungime: L= 798,00 ml;
- ✦ Lățime parte carosabilă: 4,00 m;
- ✦ Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
- ✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ✦ Drum de clasa tehnică: V;
- ✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ✦ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.45 m cu lungimea de 1556,00 ml și 1 podet cu diametrul de 600 mm.

OBIECT NR.23 Modernizare DL23

- ✦ Lungime: L= 273,00 ml;
- ✦ Lățime parte carosabilă: 4,00 m;
- ✦ Lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
- ✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ✦ Drum de clasa tehnică: V;
- ✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ✦ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;

- strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.30 m cu lungimea de 421,00 ml.

OBIECT NR.24 Amenajare 8 drumuri laterale pe 15 ml

- ✦ Lungime: L= 120,00 ml;
- ✦ Lățime parte carosabilă: 3.00-4.00 m
- ✦ Lățime acostamente: 2 x 0.375-0.50 m;
- ✦ Panta transversală : cu pantă de 2,5%;
- ✦ Drum de clasa tehnică: V;
- ✦ Viteza de proiectare: 25 km/h.
- ✦ Soluția tehnică propusă :
 - strat de uzură din mixtură asfaltică tip BAPC 16, în grosime de 4,00 cm;
 - strat de legatura din BADPC22,4, în grosime de 6,00 cm;
 - strat de de bază din balast stabilizat cu lianti hidraulici, în grosime de 15,00 cm;
 - strat de fundație inferior din balast în grosime de 15,00 cm;
 - strat de forma din pământ stabilizat cu aport de balast 50%, în grosime de 15 cm.
- ✦ Se va realiza o semnalizare rutieră verticală și orizontală prin intermediul căreia se va garanta siguranța circulației.
- ✦ Pentru captarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma se vor realiza rigole din beton C30/37 h=0.30 m cu lungimea de 120,00 ml.

Categoria de importantă a obiectivului.

SCURTĂ PREZENTARE A CONSTRUCȚIEI:

Obiectul prezentei documentații sunt drumurile din comuna Ion Creangă, acestea vor fi aduse la parametri de exploatare normali pentru buna desfășurare a circulației în toate anotimpurile anului.

FACTORII DETERMINANȚI ȘI CRITERIILE ASOCIATE PENTRU STABILIREA CATEGORIEI DE IMPORTANTĂ A CONSTRUCȚILOR

Nr crt.	Factorii determinanți	Criterii asociate
1.	<i>Importanță</i>	<i>i. oameni implicați direct în cazul unor disfuncții ale construcției</i>