

HOTĂRÂREA Nr. 27
din data de 26.02.2025

privind aprobarea Proiectului Tehnic și a indicatorilor tehnico – economici pentru obiectivul de investiții: „Modernizare transport public local (infrastructură rutieră reabilitată / modernizată, stații transport călători modernizate – autobuz și taxi, ITS)”

Consiliul Local al Municipiului Pașcani, județul Iași:

Având în vedere:

1. Referatul de aprobare, înregistrat cu nr. 4827/19.02.2025, întocmit de Primarul Municipiului Pașcani, în calitate de inițiator al proiectului de hotărâre, privind aprobarea Proiectului Tehnic și a indicatorilor tehnico – economici pentru obiectivul de investiții: „Modernizare transport public local (infrastructură rutieră reabilitată / modernizată, stații transport călători modernizate – autobuz și taxi, ITS)”;
2. Raportul comun de specialitate întocmit de Serviciul Tehnic și Investiții, Direcția Economică și Compartimentul Juridic și Contencios, din cadrul aparatului de specialitate al Primarului municipiului Pașcani, înregistrat cu nr. 4828/19.02.2025;
3. Avizul Consiliului Tehnico – Economic nr. 3/19.02.2025, înregistrat cu nr. 4769/CTE/19.02.2025;
4. Având în vedere prevederile Hotărârii Consiliului Local al Municipiului Pașcani nr. 213/04.12.2023 privind aprobarea participării municipiului Pașcani, în cadrul Programului de finanțare Programul Regional Nord – Est 2021 – 2027, Prioritatea 4, Nord – Est – O Regiune cu o Mobilitate Urbană mai Durabilă, apelul de proiecte PR/NE/2023/4RSO2.8/1/Mobilitate urbană MRJ+M, pentru obiectivul de investiții “Modernizare transport public local (infrastructură rutieră reabilitată / modernizată, stații transport călători modernizate – autobuz și taxi, ITS)”;
5. Având în vedere prevederile Hotărârii Consiliului Local al Municipiului Pașcani nr. 204/26.11.2024 privind aprobarea Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenție și a indicatorilor tehnico – economici pentru obiectivul de investiții „Modernizare transport public local (infrastructură rutieră reabilitată / modernizată, stații transport călători modernizate – autobuz și taxi, ITS)”;
6. Hotărârea Guvernului nr. 907/2016, privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/ proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, actualizată cu modificările și completările ulterioare;
7. Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, actualizată cu modificările și completările ulterioare ;
8. Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale;
9. Hotărârea Guvernului nr. 873/2022 pentru stabilirea cadrului legal privind eligibilitatea cheltuielilor efectuate de beneficiari în cadrul operațiunilor finanțate în perioada de programare 2021-2027 prin Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune și Fondul pentru o tranziție justă;
10. Ordinul nr. 269/2020, al Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor privind aprobarea ghidului general aplicabil etapelor procedurii de evaluare a impactului asupra mediului, a ghidului pentru evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalier și a altor ghiduri specifice pentru diferite domenii și categorii de proiecte;
11. Având în vedere Ghidului Solicitantului – Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte cu numărul PR/NE/2023/4/RSO2.8/1/ Mobilitate urbana MRJ+M cu modificările și completările ulterioare, aprobat și publicat pe site-ul www.regionordest.ro;

12. Prevederile art. 129, alin(2), lit.b) și alin. (4), lit. d) ale O.U.G nr. 57/2019, privind Codul Administrativ;

Având în vedere rapoartele de avizare ale Comisiilor de specialitate din cadrul Consiliului Local al Municipiului Pașcani:

- Avizul Comisiei de prognoze economico – sociale, buget, finanțe, industrie, agricultură, silvicultură, prestări servicii, comerț și IMM-uri, programe europene, atragere de fonduri structurale și relații externe, înregistrat sub nr. 121/25.02.2025;

- Avizul Comisiei juridice, ordine publică, administrație publică, drepturile omului și libertăți cetățenești, înregistrat sub nr. 105/25.02.2025;

- Avizul Comisiei de organizare și dezvoltare urbanistică, realizarea lucrărilor publice, protecția mediului, ecologie, patrimoniu, înregistrat sub nr. 92/25.02.2025;

În temeiul art. 139 alin. (1) și art. 196 alin. (1) litera a) din Ordonanța de urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE

Art.1 Se aprobă documentația tehnico – economică – Proiect Tehnic și indicatorii tehnico – economici pentru obiectivul de investiții: **“Modernizare transport public local (infrastructură rutieră reabilitată / modernizată, stații transport călători modernizate – autobuz și taxi, ITS)”** prezentată în **Anexa 1** parte integrantă din prezenta hotărâre.

- **VALOARE TOTALĂ: 41.625.769,63 lei**, inclusiv TVA 19% din care:

o Valoarea lucrărilor, (C+M): **36.824.711,35 lei**, inclusiv TVA 19%;

o Valoare dotări: **2.582.002,50 lei**, inclusiv TVA 19%;

o Valoare neeligibilă **9.378.937,94 lei**, inclusiv TVA 19%.

- **VALOARE MAXIMĂ ELIGIBILĂ: 32.246.831,69 lei** inclusiv TVA 19%;

DURATA DE REALIZARE: 17 luni, pentru execuție lucrări.

Art.2 Orice modificări ce conduc la creșterea valorii maxime a cheltuielilor corespunzătoare indicatorilor tehnico – economici aprobați, vor fi prezentate în plenul Consiliului local, în vederea actualizării acestora.

Art.3 Începând cu data prezentei hotărâri, orice prevederi contrare se abrogă.

Art.4 Serviciul Administrație Publică va comunica, în copie, prezenta hotărâre către:

- Instituția Prefectului Județului Iași
- Primarul Municipiului Pașcani
- Serviciul Urbanism și Amenajări Teritoriale
- Direcția Economică
- Compartimentul Patrimoniu și Contracte
- Compartimentul Juridic și Contencios
- Serviciul Tehnic și Investiții
- Compartimentul Programe Europene și Atragere Fonduri Structurale.

Prezenta hotărâre a fost adoptată astăzi, 26.02.2025, cu un număr de 16 voturi pentru, voturi abțineri 0, voturi împotriva 0, din totalul de 19 consilieri locali în funcție. (19 consilieri locali în funcție, 16 consilieri locali prezenți la momentul votului).

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Consilier local,
Spiridon Mihaela-Iulia

Contrasemnează pentru legalitate
Secretar General al Municipiului,
Irina Jitaru

PROIECT TEHNIC DE EXECUȚIE

~ PIESE SCRISE ~

ANEXA NR. 1

**“MODERNIZARE TRANSPORT PUBLIC
LOCAL (INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ
REABILITATĂ/MODERNIZATĂ, STAȚII DE
TRANSPORT CĂLĂTORI MODERNIZATE –
AUTOBUZ ȘI TAXI, ITS)”**



Faza	PTH + CS + DDE
Beneficiar	U.A.T. MUNICIPIUL PAȘCANI, JUDEȚUL IAȘI
Proiect nr.	63/2024
Contract nr.	3824 din 12.02.2024

S.C. ROAD ENGINEERING PROJECT S.R.L.
RO 40453450
J22/250/2019
road.project.2019@gmail.com
Tel: +40 743 112 260



ROAD

EXPERT
CERT
SYSTEMS





1.4 Studii geotehnice.

Extras din studiul geotehnic nr. 67 din 20.03.2024 elaborat conform normativelor în vigoare de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472.

Conform studiului geotehnic, investiția se încadrează în categoria geotehnică 2, cu risc geotehnic moderat.

Recomandări.

Terenul natural bun de fundare este reprezentat de: stratul de pământ de sub solul vegetal/zestre existentă, așa cum este reprezentat în fișele de foraj;

Adâncimea minimă de fundare în terenul bun de fundare este condiționată de capacitatea portantă necesară la baza fundației de drum. Capacitatea portantă a terenului bun de fundare se compară cu presiunea maximă la baza fundației de drum. Se recomandă ca în calculul presiunii la baza fundației de drum să se includă și suprasarcinile din trafic. Acestea trebuie clar definite ca fiind încărcări din trafic ușor, trafic mediu, trafic greu sau trafic excepțional.

Adâncimea de fundare este condiționată de limitarea tasărilor sub sarcină (cu luarea în considerare a încărcărilor din trafic). Se vor calcula tasările admisibile și se vor compara cu tasările limită acceptate raportat la tipul de structură proiectată;

Toate aceste cerințe trebuie complementare îndeplinite, astfel încât ca în etapa de exploatare a drumului să nu existe riscul de apariție a cedărilor locale de tip refulare sau burdușiri (ceea ce indică o depășire a capacității portante a terenului suport).

În cazul în care, una din cerințe nu poate fi îndeplinită, se vor lua cel puțin următoarele măsuri:

Îmbunătățire teren de fundare prin diferite procedee mecanice, așa cum este prevăzut în C29-1985;

Coborârea cotei de fundare la o adâncime prin care să fie îndeplinite condițiile de mai sus;

Limitarea presiunii la baza fundației de drum prin diferite soluții (grosimi straturi rutiere, tipuri de materiale din corpul fundației, etc.).

Realizarea unor rigole ranforsate monolite sau prefabricate acolo unde debleul are max. 1.50m înălțime și ziduri de sprijin cu fundație directă (cu dimensiuni calculate la fazele de proiect) pentru zone de debleu cu înălțime mai mare de 1.50m și unde nu pot fi obținute pante naturale mai mici de 1:1;

Disponerea unui sistem de drenaj în spatele structurii de sprijin;

Disponerea unor rigole/șanțuri cu secțiune deschisă sau protejată, în fața structurilor de sprijin;

Disponerea de rigole de acostament pe zonele de rambleu pentru preluarea apelor și deversarea controlată a acestora pe taluz;

Vegetalizarea suplimentară a versantului cu arbori cu rădăcini adânci, pivotante și ramificate;

Profilarea taluzului exterior pistelor la o pantă de maxim 2:3;

În cazul în care lățimea minimă a drumurilor proiectate este mai mare decât lățimea existentă dintre acostament și limita taluz rambleu, se va analiza varianta de dispunere a unei structuri de tip FAP, care să asigure lățimea minimă necesară sau decopertarea solului vegetal și construirea unui rambleu cu panta de maxim 2:3. Decizia de dispunere a unor structuri de sprijin sau de construire a unui rambleu care să asigure lățimea minimă este strict a proiectantului de





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

EC5 - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

specialitate și va fi luată în urma trasării profilelor transversale caracteristice bazate pe ridicarea topografică de detaliu

1.5 Recomandări și măsuri conform expertizei tehnice.

Structura rutieră s-a stabilit prin expertiza tehnică întocmită de către Raportul de expertiză tehnică drum expert tehnic Dr. Ing. Grădinaru T. Ioan, atestat M.L.P.A.T. nr. 09446.

1.6 Descrierea situației existente.

1. Strada Abator

Lățimea părții carosabile existente este de 14,00 m cu două benzi de 3,50 m pe fiecare sens, partea carosabilă fiind încadrată cu borduri prefabricate din beton. Traseul se desfășoară în municipiul Pașcani făcând parte din drumul național DN 28A.

Această stradă este de categoria I-a magistrală.

Strada studiată prezintă o structură rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 16 cm mixtură asfaltică;
- 16...30 cm material granular.

La partea superioară s-au constatat degradări structurale de tipul fisuri și crăpături longitudinale, dezvoltate pe urma roților și degradări de suprafață de tipul fisuri și crăpături de suprafață, pe alocuri suprafețe cu gropi și ciupituri.

Aceste degradări sunt prezente în principal pe banda unu de mers, datorită circulației autovehiculelor grele ce tranzitează Municipiul Pașcani.

După gradul de severitate se apreciază că există defecțiuni mijlocii și ușoare.

2. Strada Grădiniței

2.1 Tronson I.

Lățimea părții carosabile existente este de 8,00 m cu o bandă de 4,00 m pe fiecare sens, partea carosabilă fiind încadrată cu borduri prefabricate din beton. Traseul se desfășoară în municipiul Pașcani făcând parte din drumul național DN 28A.

Această stradă este de categoria I-a magistrală, scurgerea apelor se face prin canalizarea pluvială la marginea bordurilor.

Strada studiată prezintă o structură rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 15...16 cm mixtură asfaltică;
- 25...29 cm material granular.

La partea superioară s-au constatat degradări structurale de tipul fisuri și crăpături longitudinale, dezvoltate pe urma roților și degradări de suprafață de tipul fisuri și crăpături de suprafață, pe alocuri suprafețe cu gropi și ciupituri.

Aceste degradări sunt prezente în principal pe banda unu de mers, datorită circulației autovehiculelor grele ce tranzitează Municipiul Pașcani.

După gradul de severitate se apreciază că există defecțiuni mijlocii și ușoare.





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

În dreptul intersecției cu Str. Calea Romanului sunt în desfășurare lucrări de construcție a unui magazin de bricolaj, fapt pentru care s-a executat un sens giratoriu. Această zonă din Str. Grădiniței nu face obiectul prezentului proiect.

2.2 Tronson II.

Lățimea părții carosabile existente este de 14,00 m cu două benzi de 3,50 m pe fiecare sens, partea carosabilă fiind încadrată cu borduri prefabricate din beton. Traseul se desfășoară în municipiul Pașcani făcând parte din drumul național DN 28A.

Această stradă este de categoria I-a magistrală, scurgerea apelor se face prin canalizarea pluvială la marginea bordurilor.

Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 15...16 cm mixtură asfaltică;
- 25...29 cm material granular.

La partea superioară s-au constatat degradări structurale de tipul fisuri și crăpături longitudinale, dezvoltate pe urma roților și degradări de suprafață de tipul fisuri și crăpături de suprafață, pe alocuri suprafețe cu gropi și ciupituri.

Aceste degradări sunt prezente în principal pe banda unu de mers, datorită circulației autovehiculelor grele ce tranzitează Municipiul Pașcani.

După gradul de severitate se apreciază că există defecțiuni mijlocii și ușoare.

3. Strada Moldovei

Lățimea părții carosabile existente este de 12,00 m cu două benzi de 6,00 m pe fiecare sens între intersecția cu Strada Grădiniței Tr. I și intrare magazin comercial Kaufland, sensurile de circulație fiind delimitate în zona mediană prin scuar cu spațiu verde iar partea carosabilă este încadrată cu borduri prefabricate din beton.

Lățimea părții carosabile existente este de 8,00 m cu o bandă de 4,00 m pe fiecare sens între intersecția cu intrare magazin comercial Kaufland și Str. Ion Creangă, partea carosabilă fiind încadrată parțial cu borduri prefabricate din beton.

Traseul se desfășoară în municipiul Pașcani făcând parte din drumul național DN 28A.

Această stradă este de categoria I-a magistrală, scurgerea apelor se face parțial prin canalizarea pluvială la marginea bordurilor.

Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 12 cm mixtură asfaltică
- 16...29 cm mixtură asfaltică degradat
- 24 .. 32 material granular.

La partea superioară s-au constatat degradări structurale de tipul fisuri și crăpături longitudinale, dezvoltate pe urma roților și degradări de suprafață de tipul fisuri și crăpături de suprafață, pe alocuri suprafețe cu gropi și ciupituri.

Aceste degradări sunt prezente în principal pe banda unu de mers, datorită circulației autovehiculelor grele ce tranzitează Municipiul Pașcani.

După gradul de severitate se apreciază că există defecțiuni mijlocii și ușoare.





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ICS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

4. Strada Stadionului

Lățimea părții carosabile existente este de 8,00 m cu o bandă de 4,00 m pe fiecare sens, partea carosabilă fiind încadrată cu borduri prefabricate din beton.

Traseul se desfășoară în municipiul Pașcani, această stradă este de categoria IV-a, scurgerea apelor se face prin canalizarea pluvială la marginea bordurilor.

Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 10 cm mixtură asfaltică
- 31 cm material granular.

La partea superioară s-au constatat degradări structurale de tipul fisuri și crăpături longitudinale, dezvoltate pe urma roților și degradări de suprafață de tipul fisuri și crăpături de suprafață, pe alocuri suprafețe cu gropi și ciupituri.

Aceste degradări sunt prezente pe banda unu de mers, datorită circulației autovehiculelor grele ce tranzitează Municipiul Pașcani.

După gradul de severitate se apreciază că există defecțiuni mijlocii și ușoare.

5. Strada Zimbrului

Lățimea părții carosabile existente este de 8,00 m cu o bandă de 4,00 m pe fiecare sens, partea carosabilă fiind încadrată cu borduri prefabricate din beton.

Traseul se desfășoară în municipiul Pașcani, această stradă este de categoria IV-a, scurgerea apelor se face prin canalizarea pluvială la marginea bordurilor.

Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 15 cm mixtură asfaltică
- 28 cm material granular.

La partea superioară s-au constatat degradări structurale de tipul fisuri și crăpături longitudinale, dezvoltate pe urma roților și degradări de suprafață de tipul fisuri și crăpături de suprafață, pe alocuri suprafețe cu gropi și ciupituri.

Aceste degradări sunt prezente pe banda unu de mers, datorită circulației autovehiculelor grele ce tranzitează Municipiul Pașcani.

După gradul de severitate se apreciază că există defecțiuni mijlocii și ușoare.

6. Strada Ceferiștilor

Lățimea părții carosabile existente este de 7,00 m cu o bandă de 3,50 m pe fiecare sens, urmată de pistă cicliști la nivelul benzii de 1,00 m, partea carosabilă fiind încadrată cu borduri prefabricate din beton.

Traseul se desfășoară în municipiul Pașcani, această stradă este de categoria III-a, scurgerea apelor se face prin canalizarea pluvială la marginea bordurilor.

Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 25...27 cm mixtură asfaltică





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

- 38...40 cm material granular.

La partea superioară s-au constatat degradări structurale de tipul fisuri și crăpături longitudinale, dezvoltate pe urma roților și degradări de suprafață de tipul fisuri și crăpături de suprafață, pe alocuri suprafețe cu gropi și ciupituri.

Aceste degradări sunt prezente pe banda unu de mers, datorită circulației autovehiculelor grele ce tranzitează Municipiul Pașcani.

După gradul de severitate se apreciază că există defecțiuni mijlocii și ușoare.

7. Strada Avram Iancu

Lățimea părții carosabile existente este de 7,00 m cu o bandă de 3,50 m pe fiecare sens, partea carosabilă fiind urmată de acostamente cu lățimea cuprinsă între 0,50 m – 1,00 m.

Traseul se desfășoară în Satul Blăgești, această stradă este de categoria IV-a, scurgerea apelor se face prin șanțurile existente.

Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 11...17 cm mixtură asfaltică
- 26...40 cm material granular.

La partea superioară s-au constatat degradări structurale de tipul fisuri și crăpături longitudinale, dezvoltate pe urma roților și degradări de suprafață de tipul fisuri și crăpături de suprafață, pe alocuri suprafețe cu gropi și ciupituri.

Aceste degradări sunt prezente pe banda unu de mers, datorită circulației autovehiculelor grele ce tranzitează Municipiul Pașcani.

După gradul de severitate se apreciază că există defecțiuni mijlocii și ușoare.

8. Strada Gării

Lățimea părții carosabile existente este de 14,00 m cu două benzi de 3,50 m pe fiecare sens, între intersecția cu Str. Vatră și Str. Republicii, partea carosabilă fiind încadrată cu borduri prefabricate din beton.

Lățimea părții carosabile existente este de 9,00 m cu o bandă de 4,50 m pe fiecare sens, între intersecția cu Str. Republicii și Str. Vasile Alecsandri, partea carosabilă fiind încadrată cu borduri prefabricate din beton.

Lățimea părții carosabile existente este de 7,00 m cu o bandă de 3,50 m pe fiecare sens, între intersecția cu Str. Vasile Alecsandri și acces incintă Agrocomplex Pașcani, urmată de spațiu de parcare la nivelul benzii de 2,75 m, partea carosabilă fiind încadrată cu borduri prefabricate din beton.

Lățimea părții carosabile existente este de 7,00 m cu o bandă de 3,50 m pe fiecare sens, partea carosabilă fiind urmată de acostamente cu lățimea cuprinsă între 0,50 m – 1,00 m.

Traseul se desfășoară în municipiul Pașcani asigurând legătura cu Sat Lunca, această stradă este de categoria III-a, scurgerea apelor se face parțial prin canalizarea pluvială la marginea bordurilor și șanțuri existente.

Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 14...32 cm mixtură asfaltică





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

- 36...40 cm material granular.

La partea superioară s-au constatat degradări structurale de tipul fisuri și crăpături longitudinale, dezvoltate pe urma roților și degradări de suprafață de tipul fisuri și crăpături de suprafață, pe alocuri suprafețe cu gropi și ciupituri.

Aceste degradări sunt prezente pe banda unu de mers, datorită circulației autovehiculelor grele ce tranzitează Municipiul Pașcani.

După gradul de severitate se apreciază că există defecțiuni mijlocii și ușoare.

9. Strada Unirii

Lățimea părții carosabile existente este de 6,00 m cu o bandă de 3,00 m pe fiecare sens, partea carosabilă fiind încadrată cu borduri prefabricate din beton.

Traseul se desfășoară în municipiul Pașcani asigurând legătura cu Sat Lunca, această stradă este de categoria IV-a, scurgerea apelor se face prin pantele longitudinale și transversale către marginea bordurilor și șanțuri existente.

Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 15 cm mixtură asfaltică
- 40...45 cm material granular.

La partea superioară s-au constatat degradări structurale de tipul fisuri și crăpături longitudinale, fâgașe, faianțări, dezvoltate pe urma roților și degradări de suprafață de tipul degradări de margine, pe alocuri suprafețe cu gropi.

Aceste degradări sunt prezente pe banda unu de mers, datorită circulației autovehiculelor grele ce tranzitează Municipiul Pașcani.

După gradul de severitate se apreciază că există defecțiuni mijlocii și ușoare.

10. Strada Mihai Viteazu

Lățimea părții carosabile existente este de 6,00 m cu o bandă de 3,00 m pe fiecare sens, partea carosabilă fiind încadrată cu borduri prefabricate din beton.

Traseul se desfășoară în municipiul Pașcani asigurând legătura cu Sat Lunca, această stradă este de categoria IV-a, scurgerea apelor se face prin pantele longitudinale și transversale către marginea bordurilor și șanțuri existente.

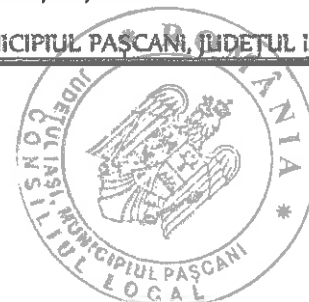
Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 7 cm mixtură asfaltică
- 20 cm dală din beton;
- 18 cm material granular.

La partea superioară s-au constatat degradări structurale de tipul fisuri și crăpături longitudinale, fâgașe, faianțări, dezvoltate pe urma roților și degradări de suprafață de tipul degradări de margine, pe alocuri suprafețe cu gropi.

Aceste degradări sunt prezente pe banda unu de mers, datorită circulației autovehiculelor grele ce tranzitează Municipiul Pașcani.

După gradul de severitate se apreciază că există defecțiuni mijlocii și ușoare.





11. Strada 1 Mai

Lățimea părții carosabile existente este de 6,00 m cu o bandă de 3,00 m pe fiecare sens, urmată de acostamente cu lățimea cuprinsă între 0,50 m – 1,00 m.

Traseul se desfășoară în municipiul Pașcani asigurând legătura cu Sat Lunca, această stradă este de categoria IV-a, scurgerea apelor se face prin pantele longitudinale și transversale către exteriorul platformei drumului.

Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 14 cm mixtură asfaltică
- 45 cm material granular.

La partea superioară nu s-au constatat degradări structurale sau degradări de suprafață. După gradul de severitate se apreciază că nu există defecțiuni mijlocii și ușoare.

12. Strada Emil Racoviță

Traseul se desfășoară în Sat Lunca, această stradă este de categoria IV-a, scurgerea apelor se face prin pantele longitudinale și transversale către șanțuri existente.

Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 30 cm material granular.

Profilul transversal al străzii este de tip mixt pe cea mai mare parte a traseului, lățimea platformei este cuprinsă, în general, între 6,00 - 10,00 m. Partea carosabilă are lățimi de 6,00-7,00 m și acostamente variabile de 0,00-0,75 m.

Strada nu are asigurată panta minimă exterioară pentru scurgerea apelor de pe partea carosabilă, fenomenul de îngheț dezgheț a apei staționată în gropi pe partea carosabilă sau în zona adiacentă străzii, constituie una din cauzele principale ale degradării lucrărilor de infrastructură existente.

Sistemele de colectare și evacuare controlată a apelor din precipitații existente sunt din beton sau din pământ însă sunt colmatate cu vegetație și aluviuni. În interiorul localităților, accesele la proprietăți nu au un caracter general, fiecare localnic asigurându-și propriul mod de acces, conduc adesea la împiedicarea scurgerii apelor pluviale către emisar.

Acostamentele de pământ sunt denivelate față de carosabil, sunt înierbate sau înmoroite pe vreme ploioasă și nu asigură evacuarea eficientă a apelor de pe suprafața de rulare spre șanțuri sau taluz.

13. Strada Spătar Preda Buzescu

Traseul se desfășoară în Sat Lunca, această stradă este de categoria IV-a, scurgerea apelor se face prin pantele longitudinale și transversale către șanțuri existente.

Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 34 cm material granular.





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

Profilul transversal al străzii este de tip mixt pe cea mai mare parte a traseului, lățimea platformei este cuprinsă, în general, între 5,00 - 9,00 m. Partea carosabilă are lățimi de 5,00-6,00 m și acostamente variabile de 0,00-0,75 m.

Strada nu are asigurată panta minimă exterioară pentru scurgerea apelor de pe partea carosabilă, fenomenul de îngheț dezgheț a apei staționată în gropi pe partea carosabilă sau în zona adiacentă străzii, constituie una din cauzele principale ale degradării lucrărilor de infrastructură existente.

Sistemele de colectare și evacuare controlată a apelor din precipitații existente sunt din beton sau din pământ însă sunt colmate cu vegetație și aluviuni. În interiorul localităților, accesele la proprietăți nu au un caracter general, fiecare localnic asigurându-și propriul mod de acces, conduc adesea la împiedicarea scurgerii apelor pluviale către emisar.

Acostamentele de pământ sunt denivelate față de carosabil, sunt înierbate sau înmoroite pe vreme ploioasă și nu asigură evacuarea eficientă a apelor de pe suprafața de rulare spre șanțuri sau taluz.

14. Strada Găștești

Traseul se desfășoară în Sat Găștești, această stradă este de categoria IV-a, scurgerea apelor se face prin pantele longitudinale și transversale către șanțuri existente.

Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 9...10 cm mixtură asfaltică;
- 39...43 cm material granular.

La momentul vizitei în amplasament s-au remarcat lucrări în execuție pentru asigurarea utilităților de distribuție apă potabilă, gaze și colectoare de canalizare. Ca urmare a acestor lucrări, structura rutieră existentă a fost afectată pe o suprafață de circa 60% datorate traseelor alternante ale utilităților cât și realizarea racordurilor proprietarilor din zonă la acestea.

După gradul de severitate se apreciază că există defecțiuni mijlocii și ușoare.

15. Strada Ion Creangă

Lățimea părții carosabile existente este de 5,50 m cu o bandă de 2,75 m pe fiecare sens, urmate de acostamente de 0,50 - 1,00 m pe tronsonul din intersecție cu str. Moldovei până în intersecție cu strada Toamnei. Pe acest tronson au fost efectuate lucrări de întreținere prin așternere covor asfaltic la nivelul anului 2024.

Scurgerea apelor se face către șanțurile existente.

Lățimea părții carosabile existente este de 5,50 m cu o bandă de 2,75 m pe fiecare sens, urmate de acostamente de 0,50 - 1,00 m din intersecție cu strada Toamnei până în intersecție cu strada 13 Decembrie.

Traseul se desfășoară în Sat Boșteni, această stradă este de categoria IV-a, scurgerea apelor se face prin pantele longitudinale și transversale către șanțurile existente.

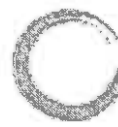
Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 10 cm mixtură asfaltică
- 27...30 cm material granular.





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

Pe tronsonul din intersecție cu str. Moldovei până în intersecție cu strada Toamnei, la partea superioară s-au constatat degradări structurale de tipul fisuri și crăpături longitudinale, fâgașe, faianțări, dezvoltate pe urma roților și degradări de suprafață de tipul degradări de margine, pe alocuri suprafețe cu gropi.

După gradul de severitate se apreciază că există defecțiuni mijlocii și ușoare.

16. Strada Fericirii

Lățimea părții carosabile existente este de 5,50 m cu o bandă de 2,75 m pe fiecare sens, urmate de acostamente de 0,50 – 0,75 m.

Traseul se desfășoară în Sat Sodomeni, această stradă este de categoria IV-a, scurgerea apelor se face prin pantele longitudinale și transversale către șanțurile existente.

Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 11...21 cm mixtură asfaltică
- 23...30 cm material granular.

La partea superioară s-au constatat degradări structurale de tipul fisuri și crăpături longitudinale, fâgașe, faianțări, dezvoltate pe urma roților și degradări de suprafață de tipul degradări de margine, pe alocuri suprafețe cu gropi.

După gradul de severitate se apreciază că există defecțiuni mijlocii și ușoare.

17. Strada 13 Decembrie

Lățimea părții carosabile existente este de 5,50 m cu o bandă de 2,75 m pe fiecare sens, urmate de acostamente de 0,50 – 0,75 m.

Traseul se desfășoară în Sat Sodomeni, această stradă este de categoria IV-a, scurgerea apelor se face prin pantele longitudinale și transversale către șanțurile existente.

Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 9...18 cm mixtură asfaltică
- 20...26 cm material granular.

La partea superioară s-au constatat degradări structurale de tipul fisuri și crăpături longitudinale, fâgașe, faianțări, dezvoltate pe urma roților și degradări de suprafață de tipul degradări de margine, pe alocuri suprafețe cu gropi.

După gradul de severitate se apreciază că există defecțiuni mijlocii și ușoare.

18. Strada Morilor

Lățimea părții carosabile existente este de 5,50 m cu o bandă de 2,75 m pe fiecare sens, urmate de acostamente de 0,50 – 0,75 m.

Traseul se desfășoară în Sat Sodomeni, această stradă este de categoria IV-a, scurgerea apelor se face prin pantele longitudinale și transversale către șanțurile existente.

Strada studiată prezintă o structura rutieră existentă conform studiului geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verificator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472 alcătuită din:

- 20...23 cm mixtură asfaltică





ROAD C

EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

- 35 cm material granular.

La partea superioară s-au constatat degradări structurale de tipul fisuri și crăpături longitudinale, fâgașe, faianțări, dezvoltate pe urma roților și degradări de suprafață de tipul degradări de margine, pe alocuri suprafețe cu gropi.

După gradul de severitate se apreciază că există defecțiuni mijlocii și ușoare.

Podețele existente, se prezintă în stare tehnică nesatisfăcătoare și nu îndeplinesc cerințele din punct de vedere al clasei de încărcare și al elementelor de siguranță și gabarit.

Trasarea lucrărilor cade în sarcina antreprenorului, care va utiliza în acest scop precizările din piesele desenate, memoriu tehnic și caiete de sarcini, cu respectarea STAS 9824/0-74 – Măsurători terestre. Trasarea pe teren a construcțiilor. Prescripții generale, STAS 9824/3-74 – Măsurători terestre. Trasarea pe teren a drumurilor publice proiectate, STAS 9824/4-84 – Măsurători terestre. Trasarea pe teren a lucrărilor de artă. Supraterane.

Trasarea lucrărilor se va face cu convocarea tuturor factorilor implicați în realizarea investiției: beneficiar, proiectant, constructor.

În baza coordonatelor (bornelor de reper) predate de proiectant, trasarea se va face prin materializarea punctelor caracteristice pentru fiecare element constructiv al drumului (ampriza drumului, axul proiectat, cote de nivel, limita părții carosabile, etc.).

Trasarea lucrărilor se va face de către persoana autorizată și cu aparatul verificat conform normelor în domeniu.

1.7 Criterii de stabilire a soluției adoptate

Crearea și modernizarea infrastructurii rutiere locale constituie elemente de bază pentru comunitatea rurală. Acestea sunt necesare pentru a asigura condiții de sănătate, protecția mediului, accesibilitate și în general condiții optime de trai.

La nivelul anului 2011, România dispunea de o rețea de drumuri comunale (cu o lungime de 31.639 km) din care 48% erau drumuri pietruite și 29% drumuri de pământ (fiind de multe ori impracticabile în perioadele cu precipitații).

Pentru o dezvoltare unitară și coerentă a zonelor rurale și reducerea riscului de finanțare a unor investiții fragmentate, în ceea ce privește infrastructura de drumuri vor fi prioritizate cele care au în vedere conectivitatea drumurilor și rolul multiplu ale acestora către diverse căi de transport.

Rezultatul acestor investiții va fi o infrastructură rutieră de interes local care vor contribui la diminuarea tendințelor de declin social și economic și la îmbunătățirea nivelului de trai în zonele rurale.

De asemenea, din perspectiva forței de muncă existente la nivelul comunei, a orientării forței de muncă spre domenii cu potențial de creștere constantă pe termen mediu și lung și creșterea numărului de locuri de muncă cu o valoare ridicată, proiectul este definit ca necesar și oportun.

Nu în ultimul rând, dezvoltarea spațiului rural reflectă îmbunătățirea condițiilor de viață pentru populația rurală și creșterea atractivității acestor zone – constituie una dintre premisele de bază care au stat la baza fundamentării acestui proiect.

Avantajele aplicării scenariului recomandat din punct de vedere economic, social și de mediu:

- ✦ creșterea vitezei de circulație;
- ✦ reducerea consumului de carburanți, lubrifianți, piese de schimb, prelungirea duratei de viață a autovehiculelor;





- ✦ reducerea costurilor de operare a transportului;
- ✦ reducerea costurilor de exploatare;
- ✦ reducerea ratei accidentelor prin adoptarea de măsuri de siguranță;
- ✦ îmbunătățirea accesibilității pe teritoriul comunei;
- ✦ asigurarea măsurilor pentru protecția mediului prin reducerea prafului, zgomotului, noxelor, preluarea și descărcarea apelor pluviale;
- ✦ impact direct și indirect asupra dezvoltării economice, sociale și culturale;
- ✦ creșterea nivelului investițional și atragerea de noi investitori autohtoni și străini, care să contribuie la dezvoltarea zonei;
- ✦ stoparea sau diminuarea migrației populației din zona rurală către mediul urban sau în alte țări;
- ✦ atragerea și stabilirea specialiștilor necesari în administrație, sănătate, învățământ;
- ✦ crearea de noi locuri de muncă;
- ✦ creșterea veniturilor populației și sporirea contribuției la bugetul de stat prin impozite și taxe pe baza dezvoltării economice;
- ✦ creșterea implicit a calității vieții în mediul rural;
- ✦ reducerea nivelului de sărăcie, a numărului persoanelor asistate social;
- ✦ accesul la principalele obiective economice, sociale, culturale și la exploatarea agricole;
- ✦ intervenția mult mai rapidă a serviciilor de asistență medicală, veterinară ce se desfășoară cu greutate.

1.8 Indicatori tehnici.

Lucrările proiectate în cadrul scenariului I au urmărit respectarea următoarelor principii:

- adoptarea soluțiilor propuse și a recomandărilor din Raportul de expertiză tehnică drum elaborat de expert tehnic Dr. Ing. Grădinaru T. Ioan, atestat M.L.P.A.T. nr. 09446 și Studiul Geotehnic nr. 67/20.03.2024, întocmit de S.C. RC GEOPROIECT S.R.L. verificat la cerința Af de către verficator atestat Dr. Ing. Chirilă P. Daniela Elena atestat nr. 09472.
- aducerea structurii rutiere la parametri tehnici corespunzători categoriei drumului, asigurându-se astfel condiții optime de siguranță și confort pentru participanții la trafic;
- realizarea unui profil transversal cu elemente geometrice care să se încadreze, pe cât posibil, în prevederile legale, fără a depăși limitele de proprietate și a fi necesare exproprieri, conform cerințelor temei de proiectare și caietului de sarcini;
- asigurarea stabilității infrastructurilor și asigurarea scurgerii apelor pluviale în condiții optime.

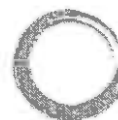
LUCRĂRI PREGĂTITOARE - sunt lucrările care se execută în prima etapă a lucrării de investiție pentru pregătirea stratului suport a lucrării de bază.

Se va face trasarea elementelor geometrice ale străzilor, podețelor, șanțurilor, trotuarelor și a consolidărilor cu materializarea elementelor definitorii ale traseului iar zona în care elementele geometrice trebuie refăcute iar umplutura din pământ se va executa până la cotele stabilite prin proiect.





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS – Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

Înainte de realizarea umpluturii se va curata ampriza de potmol si de materiale vegetale care, în timp, se pot degrada și pot produce tasări ale corpului drumului.

AMENAJAREA SISTEMULUI RUTIER PROIECTAT:

Modernizarea străzilor studiate constă în realizarea unei structuri rutiere suple realizat dintr-o succesiune de straturi după cum urmează: strat de uzură din beton asfaltic, strat de legătură din beton asfaltic deschis, strat de fundație superior din piatră spartă, strat de fundație inferior din balast, strat de formă stabilizat mecanic cu adaos de balast, soluție care respectă prevederile „Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (metoda analitică)” indicativ PD 177/2001, soluție care din punct de vedere tehnico – economic are costuri de execuție medii, lucrări de întreținere cu valori reduse, o durată medie de execuție și exploatare.

Traseul în plan este în general sinuos, aflat în zonă de deal, având curbe cu raze medii și mici. Traseele au fost proiectate ca o succesiune de aliniamente și curbe ținând cont de încadrarea părții carosabile proiectate cât mai fidel pe actualul amplasament. Linia roșie a fost proiectată astfel încât să se poată respecta punctele de cotă obligată existente, accesele la proprietăți și la drumurile laterale.

În cadrul proiectării profilului longitudinal, cota liniei roșii a fost raportată în concordanță cu situația existentă.

Totodată, s-a avut în vedere, pe cât posibil, compensarea volumelor de terasamente și nu în ultimul rând colectarea și evacuarea corespunzătoare a apelor pluviale.

Profilul transversal în aliniament a fost realizat de tip profil acoperiș, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5%, iar a acostamentelor de 2,5 – 4,0%. Lățimea părții carosabile a fost proiectată, ținând cont de staturile și normele în vigoare, în concordanță cu situația locală, cu una sau două benzi de circulație.

Profilul transversal a fost adaptat situației din teren în ceea ce privește dimensiunile părții carosabile și a acostamentelor impuse de limitele existente. Astfel, drumurile au fost proiectate pentru o viteză de bază de 50 km/h, având o partea carosabilă cuprinsă între 5,50 m și 14,00 m, urmate de acostamente cu lățime de 0,50 m - 0,75 m.

Modernizarea drumului studiat constă în execuția unei **structuri rutiere tip suplă** conform prevederilor „Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (metoda analitică)” indicativ PD 177/2001 alcătuită din:

1. Strada Abator – km 0+000,00 – km 0+708,00

- ❖ Marcaje rutiere;
- ❖ Semne de circulație..

2. Strada Grădiniței

- ❖ Marcaje rutiere;
- ❖ Semne de circulație.

3. Strada Moldovei – km 0+000,00 – km 1+230,00

- ❖ Marcaje rutiere;

Ioan
Gradinariu

Ioan Gradinariu
Expert tehnic, DM A.4, B.2,
D, ID 09446 MLPAT
2025.02.17 11:21:18 +02'00'





- ❖ Semne de circulație.
- 4. Strada Stadionului – km 0+000,00 – km 0+235,00
 - ❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip MAS 16, h = 6 cm+ 3 cm reprofilare;
 - ❖ strat de geocompozit antifisură.
- 5. Strada Zimbrului – km 0+000,00 – km 0+132,00
 - ❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip MAS 16, h = 6 cm+ 3 cm reprofilare;
 - ❖ strat de geocompozit antifisură.
- 6. Strada Ceferiștilor – km 0+000,00 – km 1+063,00
 - ❖ Marcaje rutiere;
 - ❖ Semne de circulație.
- 7. Strada Avram Iancu – km 0+000,00 – km 2+110,00
 - ❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BA 16, h = 4 cm;
 - ❖ strat de legătură din mixtură asfaltică tip BAD 22,4, h = 6 cm + 3 cm reprofilare;
 - ❖ strat de geocompozit anti fisură.
- 8. Strada Gării – km 0+000,00 – km 2+995,00
- 8.1 Km 0+000,00 – 0+050,00:
 - ❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip MAS 16, h = 6 cm+ 3 cm reprofilare;
 - ❖ strat de geocompozit antifisură.
- 8.2 Km 0+050,00 – km 2+995,00:
 - ❖ Marcaje rutiere;
 - ❖ Semne de circulație.
- 9. Strada Unirii – km 0+000,00 – km 1+504,00
 - ❖ Marcaje rutiere;
 - ❖ Semne de circulație.
- 10. Strada Mihai Viteazu – km 0+000,00 – km 2+357,00
 - ❖ Marcaje rutiere;
 - ❖ Semne de circulație.
- 11. Strada 1 Mai – km 0+000,00 – km 0+669,55
 - ❖ Marcaje rutiere;
 - ❖ Semne de circulație.
- 12. Strada Emil Racoviță – km 0+000,00 – km 0+691,00
 - ❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BA 16, h = 4 cm;
 - ❖ strat de legătură din mixtură asfaltică tip BAD 22,4, h = 6 cm;
 - ❖ strat superior de fundație din piatră spartă, h = 15 cm;
 - ❖ completare strat de fundație din balast, h = 10 cm.





ROAD

EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

13. Strada Spătar Preda Buzescu – km 0+000,00 – km 0+313,00
- ❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BA 16, h = 4 cm;
 - ❖ strat de legătură din mixtură asfaltică tip BAD 22,4, h = 6 cm;
 - ❖ strat superior de fundație din piatră spartă, h = 15 cm;
 - ❖ completare strat de fundație din balast, h = 10 cm.
14. Strada Gâștești – km 0+000,00 – km 2+000,00
- ❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BA 16, h = 4 cm;
 - ❖ strat de legătură din mixtură asfaltică tip BAD 22,4, h = 6 cm;
 - ❖ strat de bază din mixtură asfaltică tip AB 22,4, h = 6 cm;
 - ❖ strat superior de fundație din piatră spartă, h = 15 cm;
 - ❖ strat inferior de fundație din balast, h = 30 cm;
 - ❖ strat de formă din balast, h = 10 cm.
15. Strada Ion Creangă – km 0+000,00 – km 2+637,00
- 15.1 km 0+000,00 – km 1+500,00:
- ❖ Marcaje rutiere;
 - ❖ Semne de circulație.
- 15.2 km 1+500,00 – km 2+637,00:
- ❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BA 16, h = 4 cm;
 - ❖ strat de legătură din mixtură asfaltică tip BAD 22,4, h = 6 cm;
 - ❖ strat de bază din mixtură asfaltică tip AB 22,4, h = 6 cm + 2 cm reprofilare;
 - ❖ strat de geocompozit anti fisură.
16. Strada Fericirii – km 0+000,00 – km 1+812,00
- ❖ Marcaje rutiere;
 - ❖ Semne de circulație.
17. Strada 13 Decembrie – km 0+000,00 – km 1+316,00
- ❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BA 16, h = 4 cm;
 - ❖ strat de legătură din mixtură asfaltică tip BAD 22,4, h = 6 cm;
 - ❖ strat de bază din mixtură asfaltică tip AB 22,4, h = 6 cm + 2 cm reprofilare;
 - ❖ strat de geocompozit anti fisură.
18. Strada Morilor – km 1+812,00 – km 3+343,00
- 18.1 Km 1+812,00 – km 2+900,00:
- ❖ Marcaje rutiere;
 - ❖ Semne de circulație.
- 18.2 Km 2+900,00 – km 3+343,00:
- ❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BA 16, h = 4 cm;
 - ❖ strat de legătură din mixtură asfaltică tip BAD 22,4, h = 6 cm;
 - ❖ strat de bază din mixtură asfaltică tip AB 22,4, h = 6 cm + 2 cm reprofilare;





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

❖ strat de geocompozit anti fisură.

LUCRĂRI DE AMENAJARE ACOSTAMENTE DRUM - cuprinde aducerea la nivelul sistemului rutier nou executat a acostamentelor drumului, care se realizează cu aceeași structură rutieră a drumului sau cu strat din balast.

Pentru zonele în care se va executa acostament cu strat de balast, straturile sunt următoarele:

- 10 cm strat de balast;
- 15,00 cm strat de fundație superior: piatră spartă;
- 30,00 cm strat de fundație inferior balast

Panta transversală a profilului acostamentului este de 4,0%, balastul de pe acostamente se va împărștia și compacta în straturi uniforme.

LUCRĂRI DE COLECTAREA ȘI EVACUAREA APELOR PLUVIALE - cuprinde execuția de șanțuri periate, rigole de acostament, șanțuri din pământ și rigole din beton cu plăcuțe carosabile, astfel:

- șanțuri periate - cuprinde execuția unui șanț de scurgere și rolul de acostament consolidat având perimetrul protejat cu pereu din beton care va avea următoarea succesiune a straturilor: 5 cm de nisip pilonat și 10 cm de beton C30/37;
- rigole din beton cu plăcuțe carosabile - sunt elemente din beton armat dispuse pe secțiunile unde spațiul disponibil nu este suficient pentru șanțuri sau rigole.

Colectarea apelor provenite din precipitații se va realiza prin intermediul șanțurilor din beton rigole de acostament, șanțuri din pământ și rigole din beton cu plăcuțe carosabile iar descărcarea apelor colectate se va face prin amenajarea unor podețe tubulare dimensionate corespunzător debitelor de evacuat conform cerințelor STAS 10796/1/77 și STAS 10796/2/79 și a celor existente pe traseu.

Detalii de execuție și dimensiunile elementelor de scurgere și evacuarea apelor sunt prezentate în Piesele Desenate.

LUCRĂRI DE AMENAJARE DRUMURI LATERALE

Pentru asigurarea viabilității lucrărilor de pe traseul drumului este necesară și amenajarea acestor intersecții, astfel:

- amenajare parte carosabilă pe o lungime minimă de 25,0 m cu următoarea structură rutieră:
 9. strat de uzură din BA16, în grosime de 4,00 cm;
 10. strat de legătură din BAD 22,4, în grosime de 6,00 cm;
 11. strat de bază din piatră spartă, în grosime de 15,00 cm;
 12. completare strat de fundație din balast în grosime de 10,00 cm.
- amenajare scurgere ape: cuprinde execuția de podețe tubulare

Se va evita astfel aducerea pe partea carosabilă a drumului de potmol de pe drumurile laterale și distrugerea prin ruperi succesive a marginii părții carosabile a drumului.

De asemenea, prin execuția podețelor, se va asigura continuitatea firului de apă din șanțurile drumului spre zonele de descărcare. În prezent corpul drumurilor laterale se constituie baraje pentru apa din șanțuri, mai ales în cazurile în care nu se poate face descărcarea apelor în lungul drumului lateral contribuind la asigurarea de condiții de infiltrare a apei în corpul drumului care va avea efecte negative asupra structurii sistemului rutier.

Detalii de execuție și dimensiunile elementelor de amenajare a drumurilor laterale sunt prezentate în planul de situație.





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

LUCRĂRI DE PODEȚE

Pe traseu sunt necesare de executat podețe noi ce înlocuiesc podețele existente, care vor descarcă apele cumulate în zona drumului prin șanțuri, podețe tubulare $D = 800$ mm, podețe tip rigolă din beton cu plăcuțe carosabile, podețe casetate cu elemente prefabricate tip P2 și D5.

Detalii de execuție și dimensiunile elementelor podețelor sunt prezentate în Piesele Desenate.

ACCES LA PROPRIETĂȚI

În zona acceselor la proprietățile private, pentru a asigura continuitatea scurgerii apelor, au fost dispuse plăci din beton armat cu $L = 5,00$, $h = 0,15$ și $l = 1,50$ m pentru un număr aproximativ de 250 de accese.

Detalii de execuție și dimensiunile elementelor podețelor sunt prezentate în Piesele Desenate.

LUCRĂRI DE STABILIZARE CORP DRUM – Str. Gâștești

În cazul fenomenelor de instabilitate a unor masive de pământ, cum ar fi de exemplu terasamentele căilor de comunicație, unde apar solicitări orizontale foarte mari, pentru preluarea acestor solicitări se prevăd lucrări de consolidare cu zid de sprijin din beton armat.

În zona studiată a fost efectuat un foraj, ce a pus în evidență stratificația din amplasament, în timpul execuției forajului nu a fost interceptat nivelul hidrostatic.

Pentru implementarea soluției de consolidare se va proceda la următoarea etapizare:

- Închiderea circulației pe sensul de mers pe zona de rambleu – marcare cu indicatoare vizibile pe timp de noapte;
- Profilarea terenului și realizarea unei structuri de sprijin de beton (zona de rambleu), cu fundația directă din beton simplu C25/30.
- Dispunerea unui parapet de protecție în zona de acostament – montat în structura de sprijin;
- Construirea unui zid de sprijin din beton armat având înălțimea elevației $H_{elev} = 2,00$ m - cuprinde execuția fundației din beton C25/30 ($1,80$ m x $0,50$ m) iar elevația se va executa din beton C30/37 ($2,00$ m x $0,50$ m). În spatele zidului se va executa chiureta drenului ($0,40$ m x $1,00$ m), se va poziționa barbacana, se va poziționa geotextil cu rol de filtru și apoi se va executa un dren din bolovani ($h = 0,80$ m), se va face umplutura cu pământ în spatele zidului, se va executa structura rutieră proiectată, astfel încât să se poată asigura stabilizarea drumului.

LUCRĂRI CONEXE

Pentru realizarea lucrărilor de baza este necesară și execuția de lucrări conexe care contribuie la buna desfășurare a lucrărilor de baza. Categoriile de lucrări sunt:

- demolări betoane - betoanele din plăcile de beton, șanțuri pereate degradate sau alte construcții conexe ale drumului care trebuie dezafectate și înlocuite cu altele noi, se sparg în bucăți manevrabile și se dezafectează din zona de lucru.

Deșeurile rezultate în urma demolării betoanelor se vor transporta în locuri special amenajate, unde se va încerca recuperarea tuturor materialelor.

- degajarea terenului de vegetație - cuprinde defrișarea și curățarea terenului de vegetație în zona unde se vor amenaja acostamentele care în prezent este acoperită de vegetație.

LUCRĂRI DE SIGURANȚA CIRCULAȚIEI

În perioada de execuție se va asigura siguranța circulației prin montarea de indicatoare de circulație pentru presemnalizarea și semnalizarea zonelor de lucru.

După execuția lucrărilor de amenajare a părții carosabile se va asigura o semnalizare rutieră conform normelor în vigoare cu marcaje longitudinale. Marcajele longitudinale au rolul de a delimita benzile de circulație pentru marcarea zonelor de interdicție a depășirilor.





Se vor monta parapete metalic deformabil pentru protejarea la eventuale ieșiri de pe partea carosabila, pentru redirectionare.

În perioada de execuție se va asigura siguranța circulației prin montarea de indicatoare de circulație pentru presemnalizarea și semnalizarea zonelor de lucru. De asemenea, în perioadele cu trafic intens se vor amplasa la capetele tronsoanelor în care se lucrează piloți de dirijare a traficului, instruiți în mod corespunzător.

Sistem rutier.

Modernizarea străzilor studiate constă în realizarea unei structuri rutiere suple realizat dintr-o succesiune de straturi după cum urmează: strat de uzură din beton asfaltic, strat de legătură din beton asfaltic deschis, strat de fundație superior din piatră spartă, strat de fundație inferior din balast, strat de formă stabilizat mecanic cu adaos de balast, soluție care respectă prevederile „Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (metoda analitică)” indicativ PD 177/2001, soluție care din punct de vedere tehnico – economic are costuri de execuție medii, lucrări de întreținere cu valori reduse, o durată medie de execuție și exploatare.

Traseul în plan este în general sinuos, aflat pe o zonă de deal, având curbe cu raze medii și mici. Traseele au fost proiectate ca o succesiune de aliniamente și curbe ținând cont de încadrarea părții carosabile proiectate cât mai fidel pe actualul amplasament. Linia roșie a fost proiectată astfel încât să se poată respecta punctele de cotă obligată existente, accesul la proprietăți și la drumurile laterale.

În cadrul proiectării profilului longitudinal, cota liniei roșii a fost raportată în concordanță cu situația existentă.

Totodată, s-a avut în vedere, pe cât posibil, compensarea volumelor de terasamente și nu în ultimul rând colectarea și evacuarea corespunzătoare a apelor pluviale.

Profilul transversal în aliniament a fost realizat de tip profil acoperiș, cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5%, iar a acostamentelor de 2,5 – 4,0%. Lățimea părții carosabile a fost proiectată, ținând cont de staturile și normele în vigoare, în concordanță cu situația locală, cu una sau două benzi de circulație.

Profilul transversal a fost adaptat situației din teren în ceea ce privește dimensiunile părții carosabile și a acostamentelor impuse de limitele existente. Astfel, drumurile au fost proiectate pentru o viteză de bază de 50 km/h, având o parte carosabilă cuprinsă între 5,50 m și 14,00 m, urmate de acostamente cu lățime de 0,50 m - 0,75 m.

Modernizarea drumului studiat constă în execuția unei structuri rutiere tip suplu conform prevederilor „Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (metoda analitică)” indicativ PD 177/2001 alcătuită din:

1. Strada Abator – km 0+000,00 – km 0+708,00
 - ❖ Marcaje rutiere;
 - ❖ Semne de circulație..
2. Strada Grădiniței
 - ❖ Marcaje rutiere;





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS – Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

❖ Semne de circulație.

3. Strada Moldovei – km 0+000,00 – km 1+230,00

❖ Marcaje rutiere;

❖ Semne de circulație.

Ioan
Gradinariu

Ioan Gradinariu
Expert tehnic, DM A.4, B.2,
D, ID 09446 MLPAT
2025.02.17 11:22:31 +02'00'

4. Strada Stadionului – km 0+000,00 – km 0+235,00

❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip MAS 16, h = 6 cm+ 3 cm reprofilare;

❖ strat de geocompozit antifisură.

5. Strada Zimbrului – km 0+000,00 – km 0+132,00

❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip MAS 16, h = 6 cm+ 3 cm reprofilare;

❖ strat de geocompozit antifisură.

6. Strada Ceferiștilor – km 0+000,00 – km 1+063,00

❖ Marcaje rutiere;

❖ Semne de circulație.

7. Strada Avram Iancu – km 0+000,00 – km 2+110,00

❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BA 16, h = 4 cm;

❖ strat de legătură din mixtură asfaltică tip BAD 22,4, h = 6 cm + 3 cm reprofilare;

❖ strat de geocompozit anti fisură.

8. Strada Gării – km 0+000,00 – km 2+995,00

8.1 Km 0+000,00 – 0+050,00:

❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip MAS 16, h = 6 cm+ 3 cm reprofilare;

❖ strat de geocompozit antifisură.

8.2 Km 0+050,00 – km 2+995,00:

❖ Marcaje rutiere;

❖ Semne de circulație.

9. Strada Unirii – km 0+000,00 – km 1+504,00

❖ Marcaje rutiere;

❖ Semne de circulație.

10. Strada Mihai Viteazu – km 0+000,00 – km 2+357,00

❖ Marcaje rutiere;

❖ Semne de circulație.

11. Strada 1 Mai – km 0+000,00 – km 0+669,55

❖ Marcaje rutiere;

❖ Semne de circulație.

12. Strada Emil Racoviță – km 0+000,00 – km 0+691,00

❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BA 16, h = 4 cm;





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

- ❖ strat de legătură din mixtură asfaltică tip BAD 22,4, h = 6 cm;
- ❖ strat superior de fundație din piatră spartă, h = 15 cm;
- ❖ completare strat de fundație din balast, h = 10 cm.

13. Strada Spătar Preda Buzescu – km 0+000,00 – km 0+313,00

- ❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BA 16, h = 4 cm;
- ❖ strat de legătură din mixtură asfaltică tip BAD 22,4, h = 6 cm;
- ❖ strat superior de fundație din piatră spartă, h = 15 cm;
- ❖ completare strat de fundație din balast, h = 10 cm.

14. Strada Gâștești – km 0+000,00 – km 2+000,00

- ❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BA 16, h = 4 cm;
- ❖ strat de legătură din mixtură asfaltică tip BAD 22,4, h = 6 cm;
- ❖ strat de bază din mixtură asfaltică tip AB 22,4, h = 6 cm;
- ❖ strat superior de fundație din piatră spartă, h = 15 cm;
- ❖ strat inferior de fundație din balast, h = 30 cm;
- ❖ strat de formă din balast, h = 10 cm.

15. Strada Ion Creangă – km 0+000,00 – km 2+637,00

15.1 km 0+000,00 – km 1+500,00:

- ❖ Marcaje rutiere;
- ❖ Semne de circulație.

15.2 km 1+500,00 – km 2+637,00:

- ❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BA 16, h = 4 cm;
- ❖ strat de legătură din mixtură asfaltică tip BAD 22,4, h = 6 cm;
- ❖ strat de bază din mixtură asfaltică tip AB 22,4, h = 6 cm + 2 cm reprofilare;
- ❖ strat de geocompozit anti fisură.

16. Strada Fericii – km 0+000,00 – km 1+812,00

- ❖ Marcaje rutiere;
- ❖ Semne de circulație.

17. Strada 13 Decembrie – km 0+000,00 – km 1+316,00

- ❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BA 16, h = 4 cm;
- ❖ strat de legătură din mixtură asfaltică tip BAD 22,4, h = 6 cm;
- ❖ strat de bază din mixtură asfaltică tip AB 22,4, h = 6 cm + 2 cm reprofilare;
- ❖ strat de geocompozit anti fisură.

18. Strada Morilor – km 1+812,00 – km 3+343,00

18.1 Km 1+812,00 – km 2+900,00:

- ❖ Marcaje rutiere;
- ❖ Semne de circulație.

18.2 Km 2+900,00 – km 3+343,00:





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

- ❖ strat de uzură din mixtură asfaltică tip BA 16, h = 4 cm;
- ❖ strat de legătură din mixtură asfaltică tip BAD 22,4, h = 6 cm;
- ❖ strat de bază din mixtură asfaltică tip AB 22,4, h = 6 cm + 2 cm reprofilare;
- ❖ strat de geocompozit anti fisură.

Soluția prezentată, din punct de vedere tehnic - economic are costuri de execuție medii, lucrări de întreținere cu valori reduse și o durată medie de execuție și exploatare.

Lucrările de modernizare a străzilor din Municipiul Pașcani, se vor desfășura pe următoarele amplasamente:

Nr. Crt.	Amplasament	Denumire obiectiv	Lungime proiect (m)	Nr. carte funciară	Suprafață C.F. (mp)
1.	Sat Blăgești	Str. Avram Iancu	2.110,00	69825	43.360,00
2.	Oraș Pașcani	Str. Abator	708,00	66103	66.103,00
3.		Str. Grădiniței tronson I	1.566,00	65239	76.455,00
4.		Str. Grădiniței tronson II	638,00	65236	
5.		Str. Gării	2.995,00	65267	56.134,00
6.		Str. 1 Mai	669,55	65232	16.369,00
7.		Str. Unirii	1.504,00	65209	22.167,00
8.		Str. Ceferiștilor	1.063,00	65319	65.319,00
9.		Str. Zimbrului	132,00	69801	4.908,00
10.		Str. Stadionului	235,00	66288	5.972,00
11.		Str. Moldovei	1.230,00	65208	58.940,00
12.		Str. Morilor	1.531,00	65362	23.898,00
13.		Str. Mihai Viteazu	2.357,00	65704	63.106,00
14.	Sat Lunca	Str. Emil Racoviță	691,00	65351	12.978,00
15.		Str. Preda Buzescu	313,00	66255	9.804,00
16.	Sat Boșteni	Str. Ion Creangă	2.637,00	65401	34.782,00
17.	Sat Sodomeni	Str. Fericirii	1.812,00	66281	33.974,00
18.		Str. 13 Decembrie	1.316,00	69920	20.836,00
19.	Sat Găstești	Str. Găstești	2.000,00	65282	30.879,00
Total =			25.507,55		645.984,00

Lățimea părții carosabile a fost proiectată ținând cont de limitele fizice ale amplasamentului, astfel încât circulația autovehiculelor să se desfășoare în condiții de siguranță și confort asigurându-se condițiile optime astfel:

Nr. Crt.	Obiect	Între pozițiile km		Profil tip aplicabil	Parte carosabilă (m)	Platformă drum (m)	Lungime [m]
1.	Str. Avram Iancu	0+000,00	0+033,00	PTT - 01	7,00	7,70	33,00
		0+033,00	0+225,00	PTT - 02	7,00	8,45	192,00
		0+225,00	0+250,00	PTT - 01	7,00	7,70	25,00
		0+250,00	0+495,00	PTT - 03	7,00	8,45	245,00
		0+495,00	1+700,00	PTT - 04	7,00	8,50	1.205,00
		1+700,00	2+110,00	PTT - 05	7,00	8,25	410,00
2.	Str. Abator	0+000,00	0+220,00	PTT - 06	14,00	14,00	220,00
		0+220,00	0+400,00	PTT - 07	14,00	14,00	180,00
		0+400,00	0+780,00	PTT - 08	14,00	14,00	380,00
3.	Str. Grădiniței tronson I	0+000,00	0+020,00	PTT - 12	9,00	9,00	20,00
		0+020,00	0+100,00	PTT - 11	9,00	9,00	80,00
		0+100,00	0+250,00	PTT - 10	9,00	9,00	150,00
		0+250,00	0+311,00	PTT - 13	9,00	9,00	61,00
		0+311,00	0+748,00	PTT - 14	9,00	9,00	437,00
		0+748,00	0+770,00	PTT - 13	9,00	9,00	22,00
		0+770,00	1+000,00	PTT - 15	14,00	14,00	230,00

Fază proiectare: P.T.H.

Beneficiar: MUNICIPIUL PAȘCANI, JUDEȚUL IAȘI





Nr. Crt.	Obiect	Intre pozițiile km		Profil tip aplicabil	Parte carosabilă (m)	Platformă drum (m)	Lungime [m]
		1+125,00	1+475,00				
		1+475,00	1+539,00	PTT - 17	16,50	16,50	64,00
		1+539,00	1+566,00	PTT - 18	15,30	15,30	27,00
4.	Str. Grădiniței tronson II	0+000,00	0+638,00	PTT - 09	14,00	14,00	638,00
		0+638,00	0+560,00	PTT - 19	14,00	14,00	560,00
5.	Str. Gării	0+560,00	1+225,00	PTT - 20	9,00	9,00	665,00
		1+225,00	2+220,00	PTT - 21	12,00	12,00	995,00
		2+220,00	2+995,00	PTT - 22	7,00	7,00	775,00
6.	Str. 1 Mai	0+000,00	0+676,00	PTT - 23	6,00	6,00	670,00
7.	Str. Unirii	0+000,00	1+504,00	PTT - 24	6,00	7,40	1.504,00
8.	Str. Caferiștilor	0+000,00	1+063,00	PTT - 29	9,00	9,00	1.063,00
9.	Str. Zimbrului	0+000,00	0+132,00	PTT - 30	7,00	7,00	132,00
10.	Str. Stadionului	0+000,00	0+235,00	PTT - 31	9,00	9,00	235,00
		0+235,00	0+290,00	PTT - 32	12,00	13,90	290,00
11.	Str. Moldovei	0+336,00	0+480,00	PTT - 33	15,00	15,00	144,00
		0+480,00	0+997,00	PTT - 34	13,00	13,00	517,00
		0+997,00	1+230,00	PTT - 35	13,00	13,00	233,00
12.	Str. Morilor	1+812,00	2+925,00	PTT - 42	5,50	6,90	1.113,00
		2+925,00	3+343,00	PTT - 43	5,50	5,50	418,00
13.	Str. Mihai Viteazu	0+000,00	1+800,00	PTT - 25	6,00	7,40	1.800,00
14.	Str. Emil Racoviță	0+000,00	0+075,00	PTT - 26	5,50	5,50	75,00
		0+075,00	0+691,00	PTT - 27	5,50	7,00	616,00
15.	Str. Preda Buzescu	0+000,00	0+269,00	PTT - 28	5,50	7,00	269,00
16.	Str. Ion Creangă	0+000,00	1+500,00	PTT - 36	5,50	6,70	1.500,00
		1+500,00	2+637,00	PTT - 37	5,50	6,70	1.137,00
17.	Str. Fericirii	0+000,00	1+812,00	PTT - 42	5,50	6,90	1.812,00
		0+000,00	0+170,00	PTT - 38	5,50	6,90	170,00
18.	Str. 13 Decembrie	0+170,00	0+400,00	PTT - 39	5,50	6,00	130,00
		0+400,00	0+525,00	PTT - 40	5,50	6,20	125,00
		0+525,00	1+290,00	PTT - 39	5,50	6,00	765,00
		1+290,00	1+316,00	PTT - 41	5,50	6,70	26,00
19.	Str. Gătești	0+000,00	0+245,00	PTT - 44	5,50	6,90	245,00
		0+245,00	0+325,00	PTT - 45	5,50	6,90	80,00
		0+325,00	0+620,00	PTT - 46	5,50	6,90	295,00
		0+620,00	0+860,00	PTT - 44	5,50	6,90	340,00
		0+860,00	1+070,00	PTT - 47	5,50	6,90	110,00
		1+070,00	1+540,00	PTT - 44	5,50	6,90	470,00
		1+540,00	1+723,00	PTT - 47	5,50	6,90	183,00
		1+723,00	2+000,00	PTT - 46	5,50	6,90	277,00
TOTAL =							25.507,55

Lățimea acostamentelor a fost proiectată ținând cont de limitele fizice ale amplasamentului, astfel încât circulația autovehiculelor să se desfășoare în condiții de siguranță și confort asigurându-se condițiile optime astfel:

Nr. Crt.	Obiect	Intre pozițiile km		Profil transversal tip aplicabil	Acostament din balast		Lungime [m]	Lungime [m]	Acostament consolidat		Lungime [m]
		0+033,00	0+425,00		Stânga (m)	Dreapta (m)			Stânga (m)	Dreapta (m)	
1.	Str. Avram Iancu	0+425,00	0+495,00	PTT - 03	-	-	70,00	0,00	-	-	0,00
		0+495,00	1+700,00	PTT - 04	X	X	2.410,00	0,00	-	-	0,00
		1+700,00	2+110,00	PTT - 05	X	X	820,00	0,00	-	-	0,00
2.	Str. Emil Racoviță	0+075,00	0+691,00	PTT - 27	X	-	616,00	0,00	-	-	0,00
3.	Str. Preda Buzescu	0+000,00	0+269,00	PTT - 28	X	-	269,00	0,00	-	-	0,00
4.	Str. Ion	1+500,00	2+637,00	PTT - 37	-	-	0,00	0,00	-	-	1.137,00

Fază proiectare: P.T.H.

Beneficiar: MUNICIPIUL PAȘCANI, JUDEȚUL IAȘI





Nr. Crt	Obiect	Intre pozitiile km		Profil transversal tip aplicabil	Acostament din balast		Lungime [m]	Lungime [m]	Acostament consolidat		Lungime [m]
					Stanga (m)	Dreapta (m)			Stanga (m)	Dreapta (m)	
	Creangă										
5.	Str. 13 Decembrie	0+170,00	0+400,00	PTT - 39	-	-	0,00	0,00	-	X	130,00
		0+525,00	1+290,00	PTT - 39	-	-	0,00	0,00	-	X	765,00
		1+290,00	1+316,00	PTT - 41	-	-	0,00	0,00	-	X	26,00
					TOTAL Acostament din balast =		4.577,00	1425,0	TOTAL Acostament consolidat =		1.596,00

Scurgerea apelor a fost realizată astfel încât acestea să fie colectate atât de pe versanți, cât și de pe platforma drumului și apoi descărcate corespunzător, prin intermediul unui sistem de șanțuri și podețe. Pe cea mai mare parte din trasee, au fost amplasate rigole din beton cu plăcuțe carosabile și șanțuri din beton sau din pământ care au secțiune trapezoidală, astfel încât să asigure o adâncime de scurgere de minim 30 cm.

Nr. Crt	Obiect	Intre pozițiile km		Profil transversal tip aplicabil	Șanț din beton		Lungime [m]	Șanț din pământ		Lungime [m]
					Stânga (m)	Dreapta (m)		Stânga (m)	Dreapta (m)	
1.	Str. Avram Iancu	0+495,00	1+700,00	PTT - 04	-	-		X	X	2.410,00
		1+700,00	2+110,00	PTT - 05	-	-		X	-	410,00
2.	Str. Ion Creangă	0+000,00	1+500,00	PTT - 36	-	X	1.500,00	-	-	0,00
		1+500,00	2+637,00	PTT - 37	-	X	867,00	-	-	0,00
3.	Str. 13 Decembrie	1+290,00	1+316,00	PTT - 41	-	X	26,00	-	-	0,00
TOTAL =							2.393,00			2.820,00

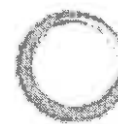
Nr. Crt	Obiect	Intre pozițiile km		Profil transversal tip aplicabil	Rigolă din beton		Lungime [m]
					Stânga (m)	Dreapta (m)	
1.	Str. 13 Decembrie	0+170,00	0+400,00	PTT - 39	-	X	230,00
		0+525,00	1+290,00	PTT - 39	-	X	765,00
TOTAL =							995,00

Nr. Crt	Obiect	Între pozițiile km		Profil transversal tip aplicabil	Rigolă de acostament		Lungime [m]	Rigolă carosabilă		Lungime [m]	
					Stânga	Dreapta		Stânga	Dreapta		
					(m)	(m)		(m)	(m)		
1.	Str. Avram Iancu	0+000,00	0+033,00	PTT - 01	-	-	0,00	-	X	33,00	
		0+033,00	0+225,00	PTT - 02	-	-	0,00	-	X	192,00	
		0+225,00	0+250,00	PTT - 01	-	-	0,00	-	X	25,00	
		0+250,00	0+495,00	PTT - 03	-	-	0,00	X	X	435,00	
2.	Str. Unirii	0+000,00	1+504,00	PTT - 24	-	-	0,00	X	-	1.504,00	
3.	Str. Mihai Viteazu	0+000,00	2+357,00	PTT - 25	-	-	0,00	X	X	2.357,00	
4.	Str. Emil Racoviță	0+075,00	0+691,00	PTT - 27	-	X	616,00	-	-	0,00	
5.	Str. Preda Buzescu	0+000,00	0+269,00	PTT - 28	-	X	269,00	-	-	0,00	
6.	Str. Ion Creangă	1+500,00	2+637,00	PTT - 37	-	-	0,00	X	-	867,00	
7.	Str. 13 Decembrie	0+000,00	0+170,00	PTT - 38	-	-	0,00	X	X	340,00	
		0+400,00	0+525,00	PTT - 40	-	-	0,00	-	X	125,00	
		1+290,00	1+316,00	PTT - 41	-	-	0,00	X	-	26,00	
8.	Str. Fericiții	0+000,00	1+812,00	PTT - 42	-	-	0,00	X	-	1.812,00	
9.	Str. Găștești	0+000,00	0+245,00	PTT - 44	-	-	0,00	X	X	490,00	
		0+245,00	0+325,00	PTT - 45	-	-	0,00	X	X	160,00	
		0+325,00	0+620,00	PTT - 45	-	-	0,00	X	X	590,00	
		0+620,00	0+860,00	PTT - 44	-	-	0,00	X	X	680,00	
		0+860,00	1+070,00	PTT - 47	-	-	0,00	X	X	220,00	
		1+070,00	1+540,00	PTT - 44	-	-	0,00	X	X	940,00	
		1+540,00	1+723,00	PTT - 47	-	-	0,00	X	X	366,00	
1+723,00				2+000,00	PTT - 46	-	-	0,00	X	X	554,00
TOTAL =							885,00			11.716,0	





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

În punctele de minim pe profil longitudinal, pentru descărcarea apelor, au fost dispuse podețe tip rigolă carosabilă, podețe din elemente prefabricate tip D5, podețe tubulare D = 600 mm și D = 800 mm. De asemenea, în zona acceselor sau a drumurilor laterale, pentru a asigura continuitatea scurgerii apelor, au fost dispuse podețe tubulare D = 600 mm.

Pozii de aplicare podețe tip rigolă carosabilă						
Nr.Crt	Obiect	Poziție km	Poziționare	Stânga	Dreapta	Lungime (m)
1	Str. Avram Iancu	0+710,00	Lateral	-	-	10,00
2	Str. Ion Creangă	0+475,00	Transversal	-	-	20,00
		1+310,00	Transversal	-	-	22,50
3	Str. Morilor	2+374,00	Transversal	-	-	12,00
		2+926,00	Transversal	-	-	12,00
		3+070	Transversal	-	-	11,00
TOTAL =						87,50

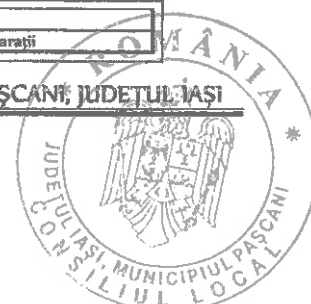
Pozii de aplicare podețe D = 600 mm						
Nr.Crt	Obiect	Poziție km	Poziționare	Stânga	Dreapta	Lungime(m)
1.	Str. Avram Iancu	0+593,00	Lateral	-	X	10,00
		0+995,00	Lateral	X	-	10,00
		1+057,00	Lateral	X	-	10,00
		1+205,00	Lateral	X	-	10,00
		1+320,00	Lateral	-	X	10,00
		1+550,00	Lateral	-	X	10,00
		1+577,00	Lateral	-	X	10,00
		1+593,00	Lateral	X	-	10,00
		1+697,00	Lateral	-	X	10,00
		1+698,00	Lateral	X	-	10,00
2.	Str. 13 Decembrie	0+563,00	Lateral	-	X	10,00
		0+838,00	Lateral	-	X	10,00
		0+915,00	Lateral	-	X	10,00
3.	Str. Unirii	1+104,00	Transversal	-	-	10,00
4.	Str. Emil Racoviță	0+132,00	Lateral	X	-	10,00
		0+532,00	Lateral	X	-	10,00
5.	Str. Preda Buzescu	0+152,00	Lateral	X	-	10,00
		0+310,00	Lateral	-	X	10,00
TOTAL lungimea de 10,00 m =						18,00 buc

Pozii de aplicare podețe D = 800 mm				
Nr.Crt	Obiect	Poziție km	Poziționare	Lungime(m)
1.	Str. Avram Iancu	0+438,00	Transversal	10,00
2.	Str. Ion Creangă	1+515,00	Transversal	12,50
3.	Str. 13 Decembrie	1+283,00	Transversal	10,00
4.	Str. Găștești	0+102,00	Transversal	7,50
		0+278,00	Transversal	10,00
		0+617,00	Transversal	12,50
		1+317,00	Transversal	12,50
5.	Str. Unirii	1+430,00	Transversal	12,50
TOTAL lungimea de 7,50 m =				1,00 buc
TOTAL lungimea de 10,00 m =				3,00 buc
TOTAL lungimea de 12,50 m =				4,00 buc

Pozii de aplicare podețe TIP "D5"				
Nr.Crt	Obiect	Poziție km	Poziționare	Lungime(m)
1.	Str. Găștești	0+998,00	Transversal	10,50
TOTAL =				1,00 buc

Pozii de aplicare podețe TIP "P2"				
Nr.Crt	Obiect	Poziție km	Poziționare	Lungime(m)
1.	Str. Ion Creangă	1+515,00	Transversal	6,00
TOTAL =				1,00 buc

Pozii podețe existente cu reparații				
Nr.Crt	Obiect	Poziție km	Poziționare	Tip reparații





1.	Str. Avram Iancu	0+640,00	Transversal	- decolmatare;
		0+928,00	Transversal	- refacere timpnare;
TOTAL =				2,00 buc

Pozitii podete/poduri existente la care nu se intervine			
Nr.Crt	Obiect	Pozitie km	Pozitionare
1.	Str. Ion Creanga	1+978,00	Transversal
2.	Str. 13 Decembrie	0+714,00	Transversal
3.	Str. Fericirii	1+812,00	Transversal
4.	Str. Gătești	1+058,00	Transversal
		1+064,00	Transversal
		1+175,00	Transversal
		1+728,00	Transversal
5.	Str. Gării	2+470,00	Transversal
TOTAL = 8,00 buc			

Siguranța circulației pe drum.

În vederea asigurării confortului în exploatare cât și a siguranței circulației, s-au prevăzut elemente specifice care constau în indicatoare de circulație și dirijare, avertizare, restricționare și orientare, conform planului de situație. Vizibilitatea pe traseul rutier trebuie asigurată în plan orizontal și în profil longitudinal, la distanța pe care două vehicule circulând pe aceeași bandă din sensuri contrare să poată fi frânate, măsurarea distanței făcându-se pe axa benzii interioare. În plan orizontal se vor degaja spațiile interioare curbilor de orice obstacole cum ar fi: dâmburi din pământ sau rocă, clădiri, garduri, plantații, etc. Când îndepărtarea obstacolelor din intervalele curbilor nu este posibilă sau este costisitoare, iar distanța de vizibilitate nu este asigurată, se vor prevedea semnalizări rutiere pentru reducerea vitezei de circulație și interzicerea depășirii, conform reglementărilor în vigoare cu privire la circulația pe drumurile publice.

Administratorul drumului public, antreprenorul sau executantul lucrărilor, conform competențelor ce îi revin, cu avizul poliției rutiere, este obligat să instaleze indicatoare ori alte dispozitive speciale, să aplice marcaje pe străzile publice, conform standardelor în vigoare, și să le mențină în stare corespunzătoare.

Circulația pietonală.

În vederea asigurării circulației pietonale în vecinătatea străzilor studiate, s-au proiectat trotuare pietonale cu strat de uzură din mixtură asfaltică cu următoarea structură:

- 6,00 cm strat de uzură din pavele autoblocante;
- 5,00 cm strat din nisip;
- 30,00 cm strat din balast amestec optimal.

Pozitii de aplicare trotuare				
Nr. Crt.	Obiect	Pozitionare		Suprafață (mp)
		Dreapta	Stânga	
1.	Str. Avram Iancu	X	-	550,00
		-	X	2.915,00
2.	Str. Abator	X	-	1.420,00
		-	X	565,00
3.	Str. Grădiniței tronson I	X	-	1.450,00
		-	X	1.730,00
4.	Str. Grădiniței tronson II	X	-	1.190,00
		-	X	425,00
5.	Str. Gării	X	-	50,00
		-	X	50,00
6.	Str. 1 Mai	-	X	1.150,00





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

Pozii de aplicare trotuare				
Nr. Crt.	Obiect	Pozitionare		Suprafata (mp)
		Dreapta	Stanga	
7.	Str. Unirii	-	X	1.500,00
8.	Str. Zimbrului	X	-	200,00
		-	X	210,00
9.	Str. Stadionului	X	-	500,00
		-	X	575,00
10.	Str. Moldovei	X	-	125,00
		-	X	325,00
11.	Str. Morilor	-	X	1.620,00
13.	Str. Mihai Viteazul	-	X	2.300,00
14.	Str. Emil Racovita	X	-	100,00
		-	X	150,00
15.	Str. Preda Buzescu	-	X	50,00
		-	-	0,00
16.	Str. Ion Creanga	X	-	150,00
		-	X	3.800,00
17.	Str. Fecicirii	-	X	1.900,00
18.	Str. 13 Decembrie	X	-	180,00
		-	X	1.250,00
19.	Str. Gastești	X	-	1.000,00
		-	X	900,00
TOTAL =				28.330,00

În cazul fenomenelor de instabilitate a unor masive de pământ, cum ar fi de exemplu terasamentele căilor de comunicație, unde apar solicitări montale foarte mari, pentru preluarea acestor solicitări se prevăd lucrări de consolidare cu piloți și stâlpi din beton armat, pentru a proteja sau susține structura drumului proiectat. În zona studiată au fost efectuate sondaje și foraje, ce au pus în evidență stratificația din amplasament, în timpul execuției sondajelor și forajelor nu a fost interceptat nivelul hidrostatic.

Pentru implementarea soluției de consolidare se va proceda la următoarea etapizare:

- Închiderea circulației pe sensul de mers pe zona de rambleu – marcare cu indicatoare vizibile pe timp de noapte;
- Profilarea terenului și realizarea unei structuri de sprijin de beton (zona de rambleu), cu fundația directă din beton simplu C25/30.
- Dispunerea unui parapet de protecție în zona de acostament – montat în structura de sprijin.
- Construirea unui zid de sprijin din beton armat având înălțimea elevației $H_{elk} = 3,00$ m - cuprinde execuția fundației din beton C25/30 iar elevația se va executa din beton C30/37. În spatele zidului se va executa chiuneta drenului, se va poziționa barbacana, se va poziționa geotextil cu rol de filtru și apoi se va executa un dren din bolovani, se va face umplutura cu pământ în spatele zidului, se va executa structura rutieră proiectată, astfel încât să se poată asigura stabilizarea drumului.

Pozii de aplicare ziduri de sprijin 3,00 m x 1,80 m					
Nr. Crt.	Obiect	Între pozițiile km		Pozitionare	Lungime[m]
		0+975,00	1+050,00	Dreapta	75,00
1	Str. Gastești	1+005,00	1+030,00	Stanga	25,00
Lungime totala ziduri de sprijin [m]					100,00

LUCRĂRI DE AMENAJARE DRUMURI LATERALE

Fază proiectare: P.T.H.

Beneficiar: MUNICIPIUL PASCANI, JUDEȚUL IASI





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

Pentru asigurarea viabilitatii lucrarilor de pe traseul drumului este necesara si amenajarea acestor intersectii, astfel;

- amenajare parte carosabila pe o minimă de 25,0 m cu urmatoarea structura rutiera:

1. strat de uzura din BA16, în grosime de 4,00 cm;
2. strat de legatura din BAD 22,4, în grosime de 6,00 cm;
3. strat de bază din piatră spartă, în grosime de 15,00 cm;
4. completare strat de fundație din balast în grosime de 10,00 cm.

- amenajare scurgere ape: cuprinde executia de podete tubulare

Se va evita astfel aducerea pe partea carosabila a drumului de potmol de pe drumurile laterale si distrugerea prin ruperi succesive a marginii partii carosabile a drumului.

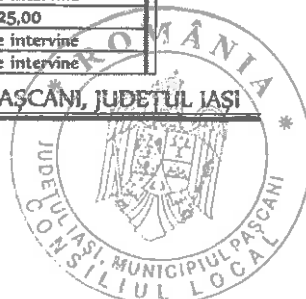
Deasemenea, prin executia podetelor, se va asigura continuitatea firului de apa din santurile drumului spre zonele de descarcare. In prezent corpul drumurilor laterale se constiuie in baraje pentru apa din santuri, mai ales in cazurile in care nu se poate face descarcarea apelor in lungul drumului lateral contribuind la asigurarea de conditii de infiltrare a apei in corpul drumului care va avea efecte negative asupra structurii sistemului rutier.

Detalii de executie si dimensiunile elementelor de amenajare a drumurilor laterale sunt prezentate in planul de situatie.

Nr.Crt.	Obiect	Pozitie kilometrică	Pozitionare	Lungime amenajare [m]
1.	Str. Avram Iancu	0+468	Dreapta	Nu se intervine
		0+593	Dreapta	25,00
		0+711	Stânga	25,00
		0+993	Stânga	25,00
		1+058	Stânga	25,00
		1+264	Stânga	25,00
		1+318	Dreapta	25,00
		1+553	Dreapta	25,00
		1+579	Dreapta	25,00
		1+592	Stânga	25,00
		1+698	Dreapta	25,00
		1+701	Stânga	25,00
2.	Str. Abator	0+193	Stânga	Nu se intervine
		0+614	Dreapta	Nu se intervine
3.	Str. Grădiniței tronson I	0+703	Stânga	Nu se intervine
		0+007	Stânga	Nu se intervine
		0+090	Stânga	Nu se intervine
		0+095	Stânga	25,00
		0+274	Stânga	Nu se intervine
		0+285	Dreapta	Nu se intervine
		0+295	Stânga	Nu se intervine
		0+305	Dreapta	Nu se intervine
		0+390	Stânga	Nu se intervine
		0+402	Stânga	Nu se intervine
		0+520	Stânga	Nu se intervine
		0+510	Stânga	Nu se intervine
		0+702	Dreapta	Nu se intervine
		0+760	Stânga	Nu se intervine
		0+773	Dreapta	Nu se intervine
		0+828	Dreapta	Nu se intervine
		0+853	Dreapta	Nu se intervine
4.	Str. Gării	1+257	Dreapta	Nu se intervine
		0+273	Stânga	Nu se intervine
		0+545	Stânga	Nu se intervine
		1+072	Stânga	Nu se intervine
		1+973	Stânga	Nu se intervine
		2+990	Stânga	25,00
5.	Str. 1 Mai	0+375	Stânga	Nu se intervine
6.	Str. Unirii	0+343	Stânga	Nu se intervine

Fază proiectare: P.T.H.

Beneficiar: MUNICIPIUL PÂSCANI, JUDEȚUL IAȘI





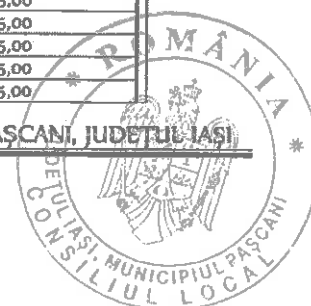
ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECB - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

Nr.Crt.	Obiect	Poziție kilometrică	Poziționare	Lungime amenajare (m)
7.	Str. Ceferiștilor	0+345	Dreapta	Nu se intervine
		0+623	Dreapta	Nu se intervine
		1+275	Dreapta	Nu se intervine
		0+217	Stânga	Nu se intervine
		0+219	Dreapta	Nu se intervine
8.	Str. Zimbrului	0+431	Stânga	25,00
		0+526	Dreapta	Nu se intervine
		0+932	Dreapta	Nu se intervine
		0+000	Dreapta	25,00
		0+806	Dreapta	Nu se intervine
9.	Str. Moldovei	0+096	Dreapta	25,00
		0+178	Dreapta	25,00
		0+268	Dreapta	25,00
		0+489	Stânga	25,00
		0+592	Dreapta	25,00
10.	Str. Morilor	0+631	Stânga	25,00
		1+915	Stânga	25,00
		1+096	Dreapta	25,00
		2+379	Stânga	25,00
		2+909	Stânga	Nu se intervine
11.	Str. Mihai Viteazu	2+997	Stânga	Nu se intervine
		3+212	Dreapta	30,00
		1+059	Stânga	25,00
		1+061	Dreapta	25,00
		1+532	Stânga	25,00
12.	Str. Emil Racoviță	1+553	Dreapta	25,00
		1+692	Dreapta	25,00
		1+751	Stânga	Nu se intervine
		1+936	Dreapta	Nu se intervine
		2+063	Stânga	Nu se intervine
13.	Str. Preda Buzescu	2+160	Dreapta	Nu se intervine
		2+247	Dreapta	Nu se intervine
		0+103	Dreapta	25,00
		0+132	Stânga	25,00
		0+532	Stânga	50,00
14.	Str. Ion Creangă	0+085	Dreapta	70,00
		0+152	Stânga	25,00
		0+308	Dreapta	25,00
		0+459	Stânga	25,00
		0+470	Dreapta	25,00
15.	Str. Fericirii	1+291	Stânga	25,00
		1+300	Stânga	25,00
		1+304	Dreapta	25,00
		1+517	Stânga	25,00
		1+519	Dreapta	25,00
16.	Str. 13 Decembrie	1+750	Dreapta	Nu se intervine
		1+947	Dreapta	Nu se intervine
		2+093	Stânga	25,00
		2+241	Dreapta	25,00
		2+312	Stânga	25,00
17.	Str. Găstepti	0+329	Dreapta	Nu se intervine
		0+563	Stânga	25,00
		0+125	Stânga	Nu se intervine
		0+161	Dreapta	25,00
		0+565	Dreapta	25,00





Nr.Crt.	Obiect	Poziție kilometrică	Poziționare	Lungime amenajare [m]
		0+612	Dreapta	25,00
		0+614	Stânga	25,00
		0+859	Stânga	25,00
		0+969	Stânga	25,00
		1+062	Stânga	Nu se intervine
		1+275	Stânga	25,00
		1+322	Stânga	25,00
		1+435	Stânga	25,00
		1+508	Dreapta	25,00
		1+722	Stânga	25,00
		1+918	Stânga	25,00
		1+958	Stânga	25,00
		Total =		1.650,00

ACCESSE LA PROPRIETĂȚI

În zona acceselor la proprietățile private, pentru a asigura continuitatea scurgerii apelor, au fost dispuse plăci din beton armat cu $L = 5,00$, $h = 0,15$ și $l = 1,60$ m pentru un număr aproximativ de 250 de accese.

STAȚII DE AUTOBUS – I.T.S.

Necesitatea și oportunitatea proiectului au fost fundamentate pentru ușurarea mai facilă a tranziției de la călătoria cu mașina personală la transportul public. O dată ce sistemele de transport public devin atractive cât și eficiente cetățenilor comunităților, pot contribui la diminuarea problemelor de mediu și de trafic care apar în urma creșterii parcului auto.

O schimbarea majoră către urbanizare poate crea o dezvoltare necontrolată a parcului auto din zonele urbane și limitrofe orașelor. Acest lucru poate fi contracarat prin implementare unor capacități de transport durabil către și dinspre orașe, iar aceste cerințe pot fi îndeplinite cu Sistemele inteligente de transport (ITS).

O stație de autobuz "inteligentă" are rolul de a oferi utilizatorilor rețelei de transport în comun un spațiu de protecție împotriva ploii și a vântului în sezonul rece dar și împotriva soarelui vara, având de asemenea rol în amenajarea și înfrumusețarea spațiului public

Componenta stație de autobuz "inteligentă":

- structura metalică va fi realizată din profile rotunde de oțel, rezultând un refugiu pentru calatori robust, rezistent și durabil;
- acoperișul va fi realizat din tabla de oțel de grosime 10,00 mm;
- pereții laterali vor fi realizați din sticla securizată de asemenea având grosimea de 10,00 mm casetați.
- stația va fi dotată cu obiecte de mobilier urban suplimentare: banca stradală, cos de gunoi stradal.
- dimensiunile stației de autobuz vor fi de $L 3000 \times l 1500 \times H 2400$ mm;
- sistem de iluminat în acoperiș de minim 2×8 W;
- panouri solare fotovoltaice în număr de 4 buc, de 1 Kw fiecare.

Poziționare stații BUS - ITS			
Nr.Crt.	Obiect	Poziție kilometrică	Poziționare
I.	Str. Avram Iancu	0+015	Stânga
		0+050	Dreapta
		0+800	Stânga
		0+837	Dreapta





Poziționare stații BUS - ITB			
Nr.Crt.	Obiect	Poziție kilometrică	Poziționare
		1+787	Stânga
		1+825	Dreapta
		2+050	Stânga
		2+087	Dreapta
2.	Str. Abator	0+325	Stânga
		0+365	Dreapta
3.	Str. Grădiniței tronson I	0+390	Stânga
		0+480	Dreapta
		1+990	Stânga
		1+410	Dreapta
4.	Str. Grădiniței tronson II	0+275	Stânga
		0+295	Dreapta
5.	Str. Gării	0+365	Stânga
		0+490	Dreapta
6.	Str. Unirii	0+135	Stânga
		0+150	Dreapta
		0+947	Stânga
		0+965	Dreapta
		1+385	Stânga
		1+410	Dreapta
7.	Str. Moldovei	0+065	Dreapta
		0+225	Stânga
		1+135	Dreapta
		1+160	Stânga
8.	Str. Morilor	2+160	Stânga
		2+190	Dreapta
		2+620	Stânga
		2+640	Dreapta
9.	Str. Mihai Viteazu	0+870	Stânga
		0+885	Dreapta
		1+625	Stânga
		1+645	Dreapta
		2+005	Stânga
		2+020	Dreapta
10.	Str. Emil Racoviță	0+060	Stânga
		0+087	Dreapta
		0+585	Stânga
		0+605	Dreapta
11.	Str. Preda Buzescu	0+275	Stânga
		0+615	Stânga
12.	Str. Ion Creangă	0+635	Dreapta
		1+385	Stânga
		1+405	Dreapta
		1+840	Stânga
		1+855	Dreapta
13.	Str. 13 Decembrie	0+070	Stânga
		0+090	Dreapta
		0+365	Stânga
		0+385	Dreapta
		1+240	Stânga
		1+260	Dreapta
14.	Str. Găștești	0+750	Stânga
		0+765	Dreapta
		1+220	Stânga
		1+240	Dreapta
		1+975	Stânga
Total = 60 buc			

Dirijare circulație auto prin amenajare sensuri giratorii.

Amenajarea intersecției în sens giratoriu, va conduce la identificarea celor mai bune soluții tehnice necesare în vederea creșterii gradului de siguranță rutieră și implicit scăderea numărului

Fază proiectare: P.T.H.

Beneficiar: MUNICIPIUL PASCANI, JUDEȚUL IASI





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

accidentelor rutiere ce va corespunde obiectivului Uniunii Europene de scădere a numărului accidentelor de circulație. Amenajarea acestui sens giratoriu are ca scop fluidizarea traficului în continuă creștere prin asigurarea manevrei de întoarcere a participanților la trafic.

Implementarea obiectivului are în vedere asigurarea infrastructurii pe baza cererii de transport în creștere, asigurând un grad ridicat de siguranță a traficului rutier cu următoarele rezultate și efecte pozitive:

- reducerea numărului de accidente;
- reducerea timpului de călătorie;
- îmbunătățirea condițiilor de siguranță și confort a participanților la trafic;
- realizarea unor economii de timp în trafic prin evitarea blocajelor.

1. Amenajare sens giratoriu cu 4 ramuri intersectate Str. Moldovei – Str. Stadionului – Str. Grădiniței.

Amenajarea traseului în plan s-a făcut în conformitate cu cerințele STAS 863/1985 iar sistematizarea intersecției conform cerințelor AND 100.0. Lucrările de sistematizare proiectate, urmăresc elementele geometrice existente ale Str. Moldovei, Str. Stadionului și Str. Grădiniței, dar cu condiționările impuse de asigurarea razelor minime de racordare ale marginilor părții carosabile și a unghiurilor de penetrare în sensul giratoriu.

În profil longitudinal.

În profil longitudinal s-a urmărit proiectarea unor declivități similare cu terenul natural nedorindu-se din punct de vedere al sistematizării verticale să existe diferențe mari în racordarea trotuarelor la accesele existente iar descărcarea apelor la guri de scurgere să se facă cât mai repede, apele pluviale să rămână un timp cât mai scurt pe suprafața carosabilă a străzilor, dar și de pe trotuarele amenajate, pentru a nu avea repercusiuni negative asupra siguranței circulației și calității sistemului rutier (infiltrații prin fisuri).

Profilul transversal.

În proiect din punct de vedere a profilului transversal proiectat partea carosabilă înelara este cu lățimea de 5,50 m, la care se prevede o supralărgire de 1,50 pentru a permite traficului de mare gabarit (autobuze, autocamioane) parcurgerea mai facilă a sensului giratoriu. Bretelele de acces în intersecție vor avea lățimea de 3,50 - 4,00m, iar bretelele de părăsire a sensului giratoriu vor avea lățimea de 3,50 - 4,00 m, condiție impusă de necesitatea racordării la lățimea existentă a străzilor.

Pantele în profil transversal au fost corelate cu profilul longitudinal pentru a asigura o cât mai bună scurgere a apelor pluviale. În profil transversal s-a adoptat o pantă a părții carosabile în giratoriu pe calea înelara de -2.00%, iar pe bretele de 2.50%.

Structura rutiera.

- 4,00 cm strat de uzură din MAS 16;
- Geocompozit antifisură;
- 6,00 cm strat de legătură din BAD 22,4;
- 6,00 cm strat de bază din AB 22,4;
- frezare mixtură existentă 14,00 cm.

Elemente geometrice proiectate:

- Raza interioară – R = 6,00 m;





ROAD

EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

- Insula centrală interioară – $R_i = 12,00$;
- Supralărgire la interior – $S_i = 1,50$ m;
- Raza exterioră a căii inelare este 15,00 m;
- Calea inelară are 2 benzi de circulație cu lățimea de 5,50 și 5,00, însumând o lățime totală de 10,50 m pe direcția centru Municipiul Pașcani și Str. Grădiniței;
- Calea inelară are 1 bandă de circulație cu lățimea de 5,50, însumând o lățime totală de 5,50 m pe direcția centru Municipiul Pașcani spre Str. Stadion și Târgu Neamț;
- Lățimea părții carosabile calea centrală la intrare Wint, pe Str. Moldovei: 1x4,00 m și 1x 3,50 m;
- Lățimea părții carosabile calea centrală la ieșire Wies, pe Str. Moldovei spre Str. Grădiniței: 1x6,00 m.
- Lățimea părții carosabile calea centrală la intrare Wint, pe Str. Grădiniței: 2x3,50 m;
- Lățimea părții carosabile calea centrală la ieșire Wies, pe Str. Grădiniței spre Centru Pașcani: 2x4,00 m.
- Lățimea părții carosabile calea centrală la intrare Wint, dinspre Centru Pașcani: 2x3,50 m;
- Lățimea părții carosabile calea centrală la ieșire Wies, dinspre Centru Pașcani spre Târgu Neamț : 1x4,00 m și 1x 3,50 m.
- Lățimea părții carosabile calea centrală la ieșire Wies, dinspre Centru Pașcani spre Str. Stadionului: : 1x3,60 m și 1x 3,50 m.
- Pe zona trecerilor de pietoni se va evidenția marcajul prin aplicarea unei vopseli de culoare roșie.

Insulele de separare a sensurilor de circulație se vor executa denivelat, cu borduri țesute iar între acestea se vor umple cu pământ, vor avea dimensiunile specificate în piesele desenate. Insulele denivelate vor fi delimitate de jur împrejur, la o distanță de minim 0,50 m, cu marcaj rutier. Bordurile vor avea dimensiunile de 20x25 cm și vor fi montate cu înălțimea liberă de 10 cm față de carosabil.

În această soluție de sistematizare a intersecției, fluxurile de circulație sunt dirijate astfel:

- relația cu Str. Moldovei dinspre Str. Grădiniței spre Târgu Neamț, se face prin penetrarea sensului giratoriu cu două benzi de circulație pe sens și ieșire cu două benzi de circulație pe sens;
- relația cu Str. Moldovei dinspre Str. Grădiniței spre centrul Municipiul Pașcani, se face prin penetrarea sensului giratoriu cu două benzi de circulație pe sens și ieșire cu două benzi de circulație pe sens;
- relația cu Str. Moldovei dinspre Str. Stadionului spre Târgu Neamț, se face prin penetrarea sensului giratoriu cu o bandă de circulație și ieșire cu două benzi de circulație pe sens;
- relația cu Str. Moldovei dinspre Târgu Neamț spre centrul Municipiul Pașcani, se face prin penetrarea sensului giratoriu cu două benzi de circulație pe sens și ieșire cu două benzi de circulație pe sens;





- relația cu Str. Stadionului dinspre centrul Municipiului Pașcani, se face prin penetrarea sensului giratoriu cu două benzi de circulație din care prima bandă este pentru relația înainte sau la dreapta iar cea de-a doua doar pentru direcția Str. Stadionului.

Din punct de vedere tehnologic, lucrările proiectate presupun următoarea succesiune în execuție:

- semnalizarea lucrărilor și delimitarea zonei de lucru;
- trasarea lucrărilor;
- execuția săpăturilor pe zonele unde este necesară execuția zonelor de supralărgire;
- realizarea structurii rutiere pe benzile de intrare – ieșire și pe zonele de supralărgire;
- spargerea insulelor de beton existente, acolo unde este necesar;
- execuția structurii rutiere pe calea inelară propriu și a insulelor de separație în configurația proiectată;
- realizarea marcajelor și semnalizării definitive.

2. Amenajare sens giratoriu cu 4 ramuri intersecție Str. Moldovei – Acces Magazin Comercial – Acces R.A.G.C.L.

Amenajarea traseului în plan s-a făcut în conformitate cu cerințele STAS 863/1985 iar sistematizarea intersecției conform cerințelor AND 600. Lucrările de sistematizare proiectate, urmăresc elementele geometrice existente ale Str. Moldovei, Acces Magazin Comercial și Acces R.A.G.C.L., dar cu condiționările impuse de asigurarea razelor minime de racordare ale marginilor părții carosabile și a unghiurilor de penetrare în sensul giratoriu.

În profil longitudinal.

În profil longitudinal s-a urmărit proiectarea unor declivități similare cu terenul natural nedorindu-se din punct de vedere al sistematizării verticale să existe diferențe mari în racordarea trotuarelor la accesurile existente iar descărcarea apelor la guri de scurgere să se facă cât mai repede, apele pluviale să rămână un timp cât mai scurt pe suprafața carosabilă a străzilor, dar și de pe trotuarele amenajate, pentru a nu avea repercusiuni negative asupra siguranței circulației și calității sistemului rutier (infiltrații prin fisuri).

Profilul transversal.

În proiect din punct de vedere a profilului transversal proiectat partea carosabilă inelară este cu lățimea de 5,50 m, la care se prevede o supralărgire de 1,50 m pentru a permite traficului de mare gabarit (autobuze, autocamioane) parcurgerea mai facilă a sensului giratoriu. Bretelele de acces în intersecție vor avea lățimea de 3,50m - 4,00m, iar bretelele de părăsire a sensului giratoriu vor avea lățimea de 4,00 m - 4,50m, acestea se vor racorda la lățimea existentă a străzilor.

Pantele în profil transversal au fost corelate cu profilul longitudinal pentru a asigura o cât mai bună scurgere a apelor pluviale. În profil transversal s-a adoptat o pantă a părții carosabile în giratoriu pe calea inelară de -2.00%, iar pe bretele variabilă de 2.50%.

Structura rutieră.

- 4,00 cm strat de uzură din MAS 16;
- Geocompozit antifisură;
- 6,00 cm strat de legătură din BAD 22,4;





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

- 6,00 cm strat de bază din AB 22,4;
- frezare mixtură existentă 14,00 cm.

Elemente geometrice proiectate:

- Raza interioară – $R = 6,00$ m;
- Insula centrală interioară – $R_i = 12,00$ m;
- Supralărgire la interior – $S_i = 1,50$ m;
- Raza exterioară a căii inelare este 13,00 m;
- Calea inelară are 2 benzi de circulație cu lățimea de 4,50 și 5,50, însumând o lățime totală de 10,00 m pe direcția dinspre centru Municipiul Pașcani spre Târgu Neamț;
- Calea inelară are 1 bandă de circulație cu lățimea de 5,50, însumând o lățime totală de 5,50 m pe direcția dinspre Târgu Neamț spre centru Municipiul Pașcani, Acces Magazin Comercial și acces R.A.G.C.L.;
- Lățimea părții carosabile calea centrală la intrare Wint, pe Str. Moldovei dinspre Târgu Neamț: 1x4,00 m;
- Lățimea părții carosabile calea centrală la ieșire Wies, pe Str. Moldovei spre Str. Centru Municipiul Pașcani: 1x4,00 m.
- Lățimea părții carosabile calea centrală la intrare Wint, pe Str. Moldovei dinspre Centru Municipiul Pașcani: 2x3,50 m;
- Lățimea părții carosabile calea centrală la ieșire Wies, pe Str. Moldovei spre Târgu Neamț: 2x4,00 m.
- Lățimea părții carosabile calea centrală la intrare Wint, pe Acces Magazin Comercial: 1x4,50 m;
- Lățimea părții carosabile calea centrală la ieșire Wies, pe Acces Magazin Comercial: 1x3,75 m cu obligație spre Târgu Neamț și 1x3,50 m toate direcțiile.
- Lățimea părții carosabile calea centrală la intrare Wint, dinspre acces R.A.G.C.L.: 1x3,00 m;
- Pe zona trecerilor de pietoni se va evidenția marcajul prin aplicarea unei vopseli de culoare roșie.

Insulele de separare a sensurilor de circulație se vor executa denivelat, cu borduri țesite iar între acestea se vor umple cu pământ, vor avea dimensiunile specificate în piesele desenate. Insulele denivelate vor fi delimitate de jur împrejur, la o distanță de minim 0,50 m, cu marcaj rutier. Bordurile vor avea dimensiunile de 20x25 cm și vor fi montate cu înălțimea liberă de 10 cm față de carosabil.

În această soluție de sistematizare a intersecției, fluxurile de circulație sunt dirijate astfel:

- relația cu Str. Moldovei dinspre Centru Municipiul Pașcani spre Târgu Neamț și Acces Centru Comercial, se face prin penetrarea sensului giratoriu cu două benzi de circulație pe sens și ieșire cu două benzi de circulație pe sens;
- relația cu Str. Moldovei dinspre Acces Centru Comercial spre centrul Municipiul Pașcani și Târgu Neamț, se face prin penetrarea sensului giratoriu cu două benzi de circulație pe sens și ieșire cu două benzi de circulație pe sens spre Târgu Neamț și una spre acces R.A.G.C.L. și Centru Municipiul Pașcani;





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

- relația cu Str. Moldovei dinspre acces R.A.G.C.L. spre Târgu Neamț, Centru Municipiul Pașcani și Acces Centru Comercial, se face prin penetrarea sensului giratoriu cu o bandă de circulație și ieșire cu două benzi de circulație pe sens spre Târgu Neamț și una spre acces Centru Comercial și Centru Municipiul Pașcani;
- relația cu Str. Moldovei dinspre Târgu Neamț spre centrul Municipiul Pașcani, se face prin penetrarea sensului giratoriu cu două benzi de circulație pe sens și ieșire cu două benzi de circulație pe sens.

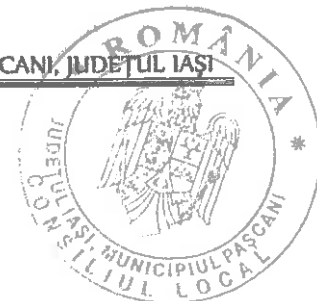
Din punct de vedere tehnologic, lucrările proiectate presupun următoarea succesiune în execuție:

- semnalizarea lucrărilor și delimitarea zonei de lucru;
- trasarea lucrărilor;
- execuția săpăturilor pe zonele unde este necesară execuția zonelor de supralărgire;
- realizarea structurii rutiere pe benzile de intrare – ieșire și pe zonele de supralărgire;
- spargerea insulelor de beton existente, acolo unde este necesar;
- execuția structurii rutiere pe calea inelară precum și a insulelor de separație în configurația proiectată;
- realizarea marcajelor și semnalizării definitive.

Pentru asigurarea siguranței circulației s-au proiectat:

- semnalizare rutieră verticală realizată din indicatoare de circulație de reglementare. Indicatoarele de reglementare, în număr de 1.289 bucăți vor fi amplasate în zonele periculoase, și la intersecțiile drumurile laterale.
- pentru limitarea vitezei de deplasare înaintea trecerilor de pietoni s-au proiectat limitatoare de viteză la 30 km/h cât și insule separatoare. Dimensiunile și amplasamentul acestora sunt evidențiate în piesele desenate.
- în dreptul trecerilor de pietoni, au fost proiectate elemente de avertizare tactilo – vizuală care permit persoanelor care utilizează bastonul alb și sensibilitatea la călcare sau identificarea vizuală să obțină informații despre un anumit traseu sau despre prezența unui eventual pericol, rampe pentru accesul persoanelor având posibilități limitate de mișcare, care se deplasează numai în fotoliu rulant, cu mai puțini sau mai multă ușurință, în funcție și de restul capacităților lor.
- Str. Ceferiștilor la poziția kilometrică 0+911,00 trecerea de pietoni existentă va fi modernizată prin execuția unui semafor pentru ambele sensuri de circulație cu buton trecere de pietoni cu oprire trafic când pietoni apasă pe buton cu posibilitatea conectării la dispozitive destinate persoanelor fără vedere.
- Str. Ceferiștilor la poziția kilometrică 0+929,00 se intersectează cu Str. Izvoarelor. Trecerea de pietoni existentă va fi modernizată prin execuția unui semafor trecere pietoni, cu buton trecere de pietoni cu oprire trafic când pietoni apasă pe buton cu posibilitatea conectării la dispozitive destinate persoanelor fără vedere.
- Str. Ceferiștilor, între poziția kilometrică km 0+588,00 – km 1+042,00 parcarile existente se vor moderniza prin reconfigurarea modului de parcare astfel:

$$l = 2,50 \text{ m};$$





ROAD



EXPERT
CERT
SYSTEMS

ECS - Certification Body
ISO 9001 ISO 14001

- L = 5,40 m;
- Oblicitate: 70°;
- Total locuri de parcare create – 132 buc din care:
 - Locuri persoane cu dizabilități: 18 buc;
 - Locuri vehicule electrice: 15 buc;
 - Locuri de parcare persoane fără dizabilități: 99 buc.

Semnalizare rutieră orizontală: 14.155 mp.

Lucrări de ecologizare a zonei și de amenajare a terenului

După finalizarea lucrărilor, se propun realizarea unor lucrări de refacere a cadrului natural în vederea aducerii zonei la parametri normali de mediu.

Lucrările de refacere a cadrului natural constau în:

- reamenajarea terenului folosit ca organizare de șantier;
 - refacerea terenului din zona obiectivului, curățarea și degajarea de corpuri străine;
- așternere sol vegetal pe suprafețele ocupate cu lucrările de construcție și semănare cu iarbă.

Întocmit

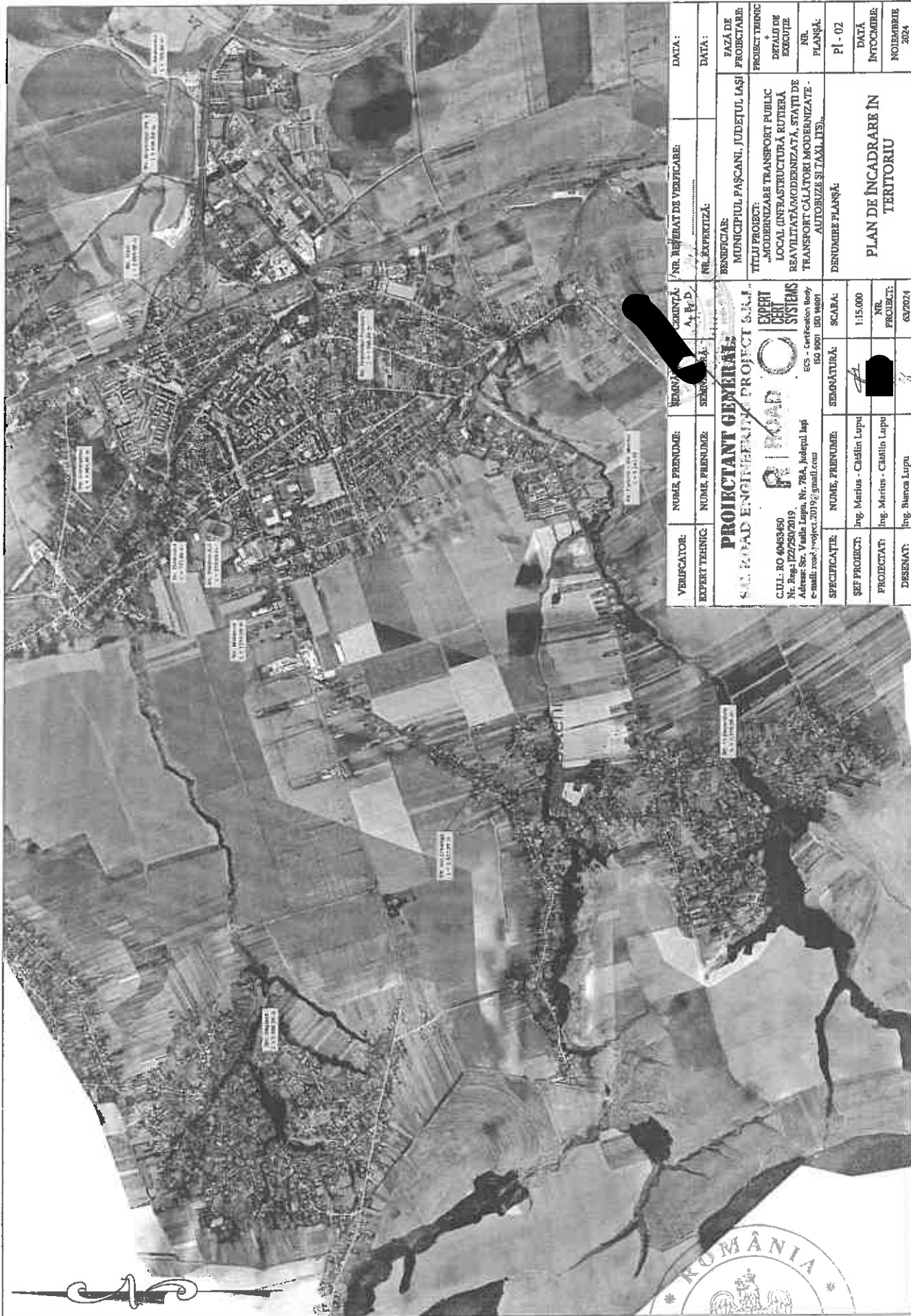
Ing. L. [redacted] tălin





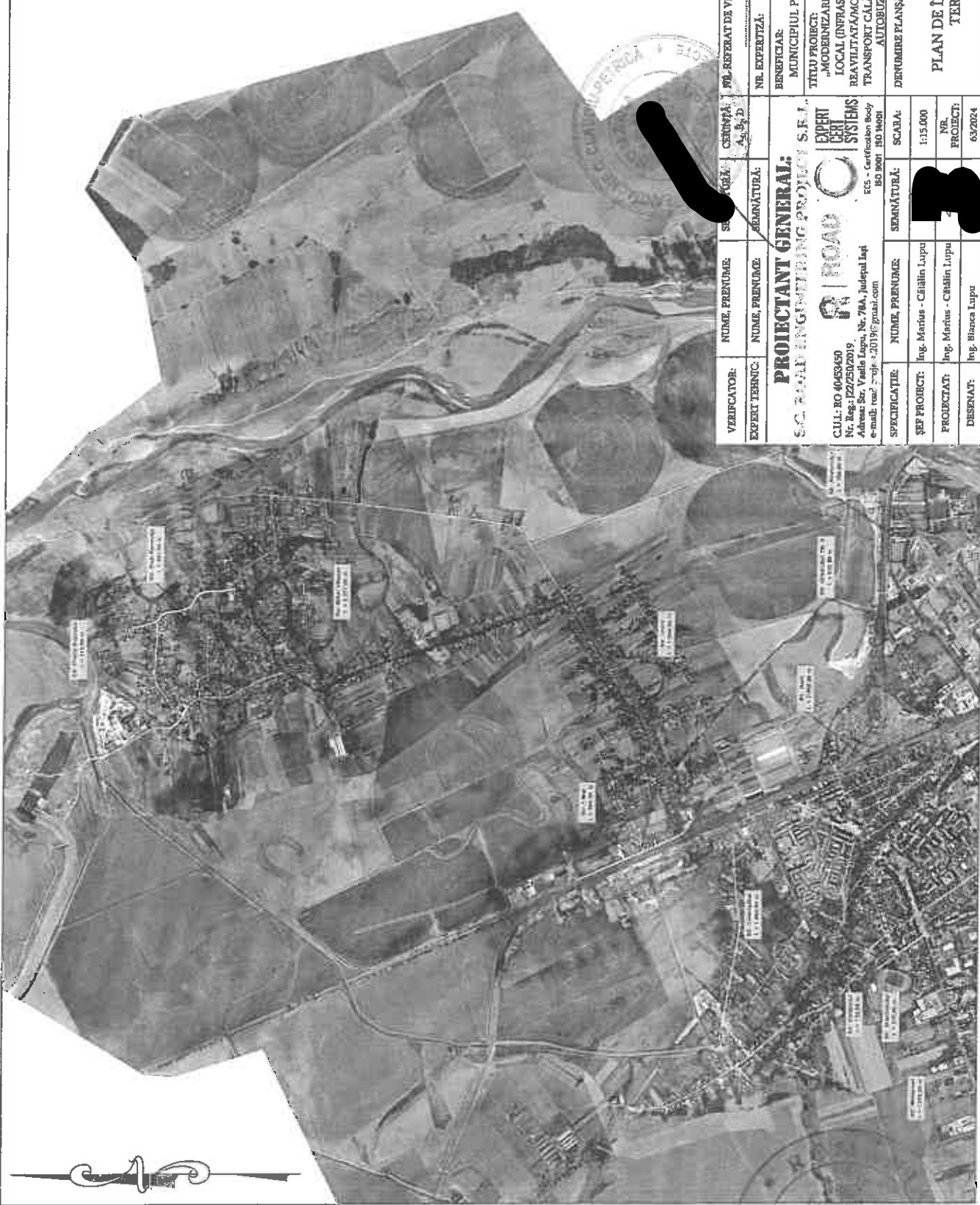
VERIFICATOR:	NUME, PRENUME:	SIGNATURA:	DATA:	NR. REZERVAT DE VERIFICARE:	DATA:
EXPERT TEHNIC:	NUME, PRENUME:	SEANĂ:	DATA:	NR. EXPERIENȚĂ:	DATA:
PROIECTANT GENERAL: S.C. ROAD ENGINEERING PROIECT S.R.L. C.U.I. RO 4043350 Nr. Reg. 1222502019 Adresă Str. Văduța Lupu, Nr. 76A, Județul Iași e-mail: road.proiectant@gmail.com			BENEFICIAR: MUNICIPIUL PAȘCANI, JUDEȚUL IAȘI TITLU PROIECT: „MODERNIZARE TRANSPORT PUBLIC LOCAL (INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ REABILITATĂ/MODERNIZATĂ, STAȚII DE TRANSPORT CALĂTORI MODERNIZATE - AUTOBUZE ȘI TAXI, I.T.S.).		
SPECIFICAȚIE:	NUME, PRENUME:	SEANĂ:	SCARA:	DENUMIRE PLANȘĂ:	
ȘEF PROIECT:	Ing. Marius - Cătălin Lupu		1:15.000	PLAN DE ÎNCADRARE ÎN TERITORIU	
PROIECTANT:	Ing. Marius - Cătălin Lupu		NR. PROIECT:	DATA ÎNTOCMIRE:	
DISENAT:	Ing. Bianca Lupu		69/2024	NOIABRIE 2024	





VERIFICATOR	NUME, PRENUMERE	SEMPĂTURĂ	SEMĂTURĂ	DATA	NR. ÎNREGISTRAT DE VERIFICARE	DATA
EXPERT TEHNIC	NUME, PRENUMERE	SEMPĂTURĂ	SEMĂTURĂ	DATA	NR. ÎNREGISTRAT	DATA
PROIECTANT GENERAL S.C. ZPAD ENGINEERING PROIECT S.R.L. CUI: RO 40453450 Nr. Reg: 122/25/2019 Adresă: Str. Văde Lupu, Nr. 78A, Județul Iași e-mail: zpad@proiect.2019@gmail.com						
PROIECT DE ÎNCADRARE ÎN TERITORIU						
BENEFICIAR MUNICIPIUL PAȘCANI, JUDEȚUL IAȘI						
TITLU PROIECT: „MODERNIZARE TRANSPORT PUBLIC LOCAL (INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ REAVILITATĂ/MODERNIZATĂ, STATII DE TRANSPORT CĂLĂTORI MODERNIZATE - AUTORIZAȚIE ȘI TĂLĂLIS)“						
DENUMIRE PLANȘĂ: PI - 02						
DATA ÎNTOCMIRII NOIEMBRIE 2024						

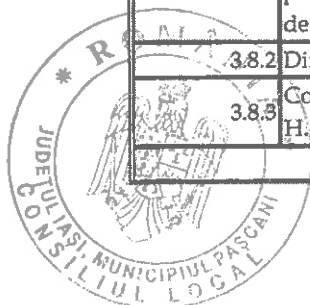




VERIFICATOR:	NUME, PRENUMARE	SCALA:	CERINȚA:	NR. REFERAT DE VERIFICARE:	DATA:
EXPERT TEHNIC:	NUME, PRENUMARE	SEMĂNĂTURĂ:	SEMĂNĂTURĂ:	NR. EXPERTIZĂ:	DATA:
PROIECTANT GENERAL: S.C. ROAD ENGINEERING PROJECT S.R.L.					
CUI: RO 4043450 Nr. Reg: 02/230/2019 Adresa: Str. Vădeia Lupa, Nr. 76A, Județul Iași e-mail: road@road-engineering.com					
PROIECT DE ÎNCADRARE ÎN TERITORIU					
BENEFICIAR: MUNICIPIUL PAȘCANI, JUDEȚUL IAȘI					
TITLU PROIECT: „MODERNIZARE TRANSPORT PUBLIC LOCAL (INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ REABILITATĂ/MODERNIZATĂ, STAȚII DE TRANSPORT CALĂTORI MODERNIZATE - AUTOBUZE ȘI TAXI, ITS)„					
NR. PLANȘĂ: p1 - 03					
DATA: 03/10/2024					



Beneficiar:	U.A.T. MUNICIPIUL PAȘCANI, JUDEȚUL IAȘI			
Proiectant	S.C. ROAD ENGINEERING PROJECT S.R.L.			
Faza:	D.T.A.C.			
DEVIZUL GENERAL al obiectivului de investiții				
MODERNIZARE TRANSPORT PUBLIC LOCAL (INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ REABILITATĂ/MODERNIZATĂ, STAȚII TRANSPORT CĂLĂTORI MODERNIZATE - AUTOBUZE ȘI TAXI, ITS)				
		Valori în ~ LEI ~		
Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fără TVA) lei	TVA lei	Valoare cu TVA lei
1	2	3	4	5
CAPITOLUL 1 Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului				
1.1	Obținerea terenului	0.00	0.00	0.00
1.2	Amenajarea terenului	0.00	0.00	0.00
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea terenului la starea inițială	0.00	0.00	0.00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților	0.00	0.00	0.00
Total capitol 1		0.00	0.00	0.00
CAPITOLUL 2 Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții				
Total capitol 2		0.00	0.00	0.00
CAPITOLUL 3 Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică				
3.1	Studii	103,877.50	19,736.73	123,614.23
3.1.1	Studii de teren	91,877.50	17,456.73	109,334.23
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	12,000.00	2,280.00	14,280.00
3.1.3	Alte studii specifice	0.00	0.00	0.00
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	25,000.00	4,750.00	29,750.00
3.3	Expertizare tehnică	25,000.00	4,750.00	29,750.00
3.4	Studiu de trafic	35,000.00	6,650.00	41,650.00
3.5	Proiectare	227,500.00	43,225.00	270,725.00
3.5.1	Temă de proiectare	0.00	0.00	0.00
3.5.2	Studiu de fezabilitate	0.00	0.00	0.00
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	37,500.00	7,125.00	44,625.00
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	25,000.00	4,750.00	29,750.00
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	90,000.00	17,100.00	107,100.00
3.5.6	Proiect tehnic și detalii de execuție	75,000.00	14,250.00	89,250.00
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	0.00	0.00	0.00
3.7	Consultanță	240,000.00	45,600.00	285,600.00
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	200,000.00	38,000.00	238,000.00
3.7.2	Auditul financiar	40,000.00	7,600.00	47,600.00
3.8	Asistență tehnică	191,000.00	36,290.00	227,290.00
3.8.1	Asistență tehnică din partea proiectantului	16,000.00	3,040.00	19,040.00
3.8.1.1	pe perioada de execuție a lucrărilor	10,000.00	1,900.00	11,900.00
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	6,000.00	1,140.00	7,140.00
3.8.2	Dirigenție de șantier	175,000.00	33,250.00	208,250.00
3.8.3	Coordonator în materie de SSM potrivit prevederilor H. G. nr. 300/2006	0.00	0.00	0.00
Total capitol 3		847,377.50	161,001.73	1,008,379.23



CAPITOLUL 4 Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1	Construcții și instalații	30,617,265.43	5,817,280.43	36,434,545.86
4.1.1	MODERNIZARE TRANSPORT PUBLIC LOCAL (INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ REABILITATĂ/MODERNIZATĂ, STAȚII TRANSPORT CĂLĂTORI MODERNIZATE - AUTOBUZE ȘI TAXI, ITS)	30,617,265.43	5,817,280.43	36,434,545.86
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5	Dotări	2,169,750.00	412,252.50	2,582,002.50
4.6	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
Total capitol 4		32,787,015.43	6,229,532.93	39,016,548.36
CAPITOLUL 5 Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de șantier	327,870.15	62,295.33	390,165.48
5.1.1	Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	327,870.15	62,295.33	390,165.48
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării șantierului	0.00	0.00	0.00
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	340,396.49	0.00	340,396.49
5.2.1	Comisioanele și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	0.00	0.00	0.00
5.2.2	Cota aferentă ISC pentru controlul calității lucrărilor de construcții	154,725.68	0.00	154,725.68
5.2.3	Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea	30,945.14	0.00	30,945.14
5.2.4	Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC	154,725.68	0.00	154,725.68
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/desființare	0.00	0.00	0.00
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute	332,055.15	63,090.48	395,145.63
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	60,000.00	11,400.00	71,400.00
Total capitol 5		1,060,321.80	136,785.81	1,197,107.61
CAPITOLUL 6 Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste				
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	0.00	0.00	0.00
6.2	Probe tehnologice și teste	0.00	0.00	0.00
Total capitol 6		0.00	0.00	0.00
Capitolul 7 Cheltuieli aferente marjei de buget				
7.1	Cheltuieli aferente marjei de buget 25% din (1+2+3+4+5.1.1)	339,272.63	64,461.80	403,734.43
7.2	Cheltuieli pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de preț	0.00	0.00	0.00
Total capitol 7		339,272.63	64,461.80	403,734.43
TOTAL GENERAL		35,033,987.36	6,591,782.27	41,625,769.63
din care: C + M (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 4.1 + 4.2 + 5.1.1)		30,945,135.58	5,879,575.76	36,824,711.35

Data întocmirii,

Dec-24

Beneficiar,

U.A.T. MUNICIPIUL PAȘCANI, JUDEȚUL IAȘI

Întocmit,

S.C. ROAD ENGINEERING PROJECT S.R.L.

Ing. Lupu Marius Cătălin





ROMÂNIA

JUDEȚUL IAȘI

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI PAȘCANI

Str. Ștefan cel Mare, nr.16, cod: 705200

Telefon: 0232-762300;0232-762530; Fax: 0232-766259;

e-mail: office@primariapascani.ro

CONSILIUL TEHNICO ECONOMIC

Nr. 4769 / CTE /19.02.2025.

APROBAT

PRIMAR

MARIUS NICOLAE DENTILIE

AVIZ Nr. 3 / 19.02.2025

Avînd în vedere prevederile HCL nr. 225/19.12.2024 și ca urmare a convocării transmise de Președintele CTE în baza solicitării Serviciului Tehnic și Investiții, pentru emiterea avizului referitor la documentația tehnico - economică:

P.Th. și D.E. – Proiect Tehnic și Detalii de Execuție, pentru obiectivul de investiții:

„Modernizare transport public local (infrastructură rutieră reabilitată/modernizată, stații de transport călători modernizate – autobuz și taxi, ITS)”

Documentația tehnică – P.Th. și D.E. – Proiect Tehnic și Detalii de Execuție și Deviz general, au fost elaborate în baza Contractului nr. 3824/12.02.2024 – servicii de proiectare tehnică, încheiat de MUNICIPIUL PAȘCANI cu S.C. ROAD ENGINEERING PROJECT S.R.L. IAȘI.

În ședința din 19.02.2025, conform Procesului verbal nr. 2/19.02.2025,

CONSILIUL TEHNICO ECONOMIC

de la nivelul Consiliului Local al Municipiului Pașcani, emite:

AVIZ FAVORABIL

MENȚIUNI:

- Documentația a fost elaborată conform H.G. nr. 907/2016, privind etapele de elaborare și conținutul – cadru al documentațiilor tehnico – economice aferente obiectivelor/ proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice.
- Se vor respecta prevederile legale aflate în vigoare privind achizițiile publice, finanțele publice și autorizarea lucrărilor de construcții.

Întocmit
Ing. CONSTANTIN BUZATU

PREȘEDINTE C.T.E.
MIHAI CLAUDIU BODOAȘCĂ

