

AVIZ DE VERIFICARE

Contractul 36/2022-PE-D

DENUMIREA LUCRĂRII: "REPARAȚIA CAPITALĂ A DRUMULUI LOCAL CU LUNGIMEA DE 1,4 KM ÎN SATUL MĂNOILEȘTI, RAIONUL UNGHENI"

PROIECTANT GENERAL: SRL „CONSTANT-PROIECT”

FAZA DE PROIECTARE Proiect de execuție

BENEFICIARUL LUCRĂRII PNUD Moldova, Primaria Manoilesti r-nul Ungheni

IȘP C. Rosca.
№ 0154 seria 2018-P din 21.11.2018

I.Date generale :

Categoria tehnică a străzii proiectate Reparația capitală a drumului local cu lungimea de 1,4 km în satul Mănoilești, raionul Ungheni conform studiului de trafic, normelor CP D.02.11-2014

“Recomandări privind proiectarea străzilor și drumurilor din localități urbane și rurale” B.01.05:2019 “Urbanism. Sistematizarea și amenajarea localităților urbane și rurale”, precum și Planului Urbanistic str. Industrială se clasifică ca “stradă din intravilan-sat” Lpc=6.00 Viteza de circulație 25 km/ora pe sectorul PC 0+00 – PC 4+40.

Pentru sectorul PC 4+40 – PC 7+90 intravilanul localității Lpc=5.50 “stradă din intravilan-sat” Viteza de circulație 20 km/ora.

Pentru PC 7+90 – PC 13+50 extravilanul localității Manoilesti conform studiului de trafic și „СНП 2.05.11.83 Внутрихозяйственные автомобильные дороги в колхозах, совхозах и других сельскохозяйственных предприятиях” drumul se clasificat ca drum din gospodarie agricola clasa 2C cu latimea partii carosabile de 4.5 m si 2 acostamente consolidate cu pietris.

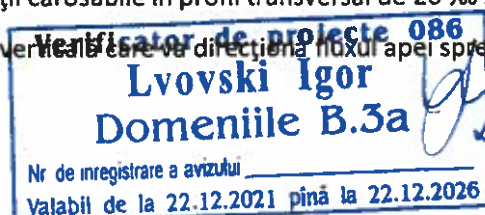
Sistemul rutier existent, conform forărilor efectuate s-a constatat că este alcătuit din pietriș amestecat cu nisip și pământ.

Sistemul rutier este proiectat reieșind din cerințele transport - exploatare stabilite pentru stradă de interes local, componența intensității transportului, condiții climaterice și condiții hidrologice, conform ODN 218.046-01.

Evacuarea apelor de suprafață de pe carosabilul drumului se va asigura prin intermediul declivităților părții carosabile longitudinale, declivitatea părții carosabile în profil transversal de 20 % spre acostament , precum și prin intermediul pietrei de bordură verticale care va direcționa fluxul apei spre santurile laterale.

- Profile longitudinale de la 4% pînă la 65%

- Îmbrăcămintea rutieră existentă - prundiș amestecat cu moluz, pământ și nisip h=18-20 cm.



Sistemul rutier

Tipul de structură rutieră: PC 0+00 – PC 1+60 si Platforma autobuse:

- Sistem rutier existent hmed>18cm
- Strat de ranforsare din piatră (split) fr.8-63, LA/30 conform SM EN 13242+A1
hmed=12cm

Strat de legătură din beton asfaltic deschis cu criblura BAD 22,4

conform CP D.02.25:2021 h=6 cm

Strat de rulare din beton asfaltic cu criblura BA 16 conform CP D.02.25:2021

h=4 cm

Tipul de structură rutieră: PC 1+60 – PC 4+40 Supralargire:

- Strat de rulare din beton asfaltic cu criblura BA 16 CP D.02.25:2021 h=4 cm
- Strat de legătură din beton asfaltic deschis cu criblura BAD 22,4. CP D.02.25:2021
h=6 cm
- Strat de fundație din piatră (split) fr.31.5-63, LA/30 conform SM EN 13242+A1
h=12 cm
- Strat de fundație din piatră (split) fr.8-31.5, LA/30 conform SM EN 13242+A1
h=16 cm
- Strat drenant din amestec de agregat cu $D \leq 45$ GA80
conform SR-EN 13242+A1: 2008 h=10 cm

Tipul de structură rutieră: PC 4+40 – PC 13+50 Platforma

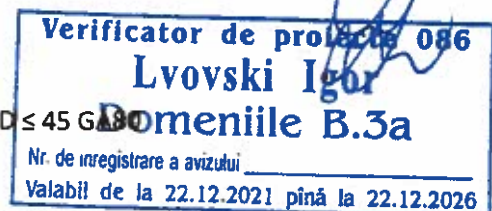
Strat de fundație din piatră (split) fr.31.5-63, LA/30 conform SM EN 13242+A1 h=12 cm

- Strat de fundație din piatră (split) fr.8-31.5, LA/30 conform SM EN 13242+A1

h=16 cm

- Strat drenant din amestec de agregat cu $D \leq 45$ GA80

conform SR-EN 13242+A1: 2008 h=10 cm



II. Obiectii si propuneri :

1. De prezentat calcul structurii rutiere.
2. De prevazut supralargiri pentru razele mici in plan (VU2 , VU3)conform tabelului 3 din CP D.02.11-2014
3. Platforma de parcare trebuie sa fie separata de la drumul principal si str. Florilor. De prevazut separare cu bariera de protectie
4. Declivitatea maxima pentru platformele de parcare 40‰. De corectat
5. De aratat podetul Pc 5+78 pe plan
6. De adaugat stratul drenant(antigel) la imbracamintea rutiera tip II pentru intersectii minore
7. De indicat cerintele necesare pentru beton la bordura si fundatie. (Profile transversale tipice.Detaliiu "A")
8. De indicat cerintele pentru granulometrie la stratul drenant in structura rutiera
9. De prevazut taierea a treptelor de infratire la profilele transversale.
10. Declivitatea minima a rigolei de prevazut 4‰. De corectat
11. La rigolele cu declivitate mai mare de 50‰ de prevazut consolidare de tip 'Rigola rapida" (de adaugat pinte)conform Proiect tip 503-09-7.84
12. De argumentat parametrele pentru caminul de descarcare a podetului, ținând cont de viteza a apei.
13. De adaugat la plansa caracteristicile hidrologice pentru podet
14. De adaugat consolidarile necesare la podet si camin de descarcare conform proiect tip 501 - 0 – 46
15. De corectat latimea caminului la detaliu "Eliatie capat amonte" (desen p.78)

De prezentat proces verbal de revizuire conform obiectiilor și propunerilor menționate de verificator.

Verificator de proiecte
Nr.086 din 22.12.2021

12.09.2022

I. Lvovski



Proces verbal _____

Răspuns la observațiile din avizul de verificare pentru compartimentul tehnic.
Obiectul proiectat: "Reparația capitală a drumului local cu lungimea de 1,4 km în satul Mănoilești, raionul Ungheni".

Obiect Nr. 36/2022-PE-SL

Proiectant: "Constant-Proiect" SRL
Faza de proiectare: Proiect de executie
Beneficiarul Lucrării: PNUD Moldova, Primaria com Manoilesti
IȘP: C. Roșca
№0154 seria 2018-P din 21.11.2018

Nr.	Denumirea obiecțiilor și propunerilor	Răspunsul proiectantului
1	De prezentat calcul structurii rutiere.	Obiecția se acceptă. Au fost executate solicitările.
2	De prevazut supralargiri pentru razele mici în plan (VU2 , VU3)conform tabelului 3 din CP D.02.11-2014	În proiect este prevazut supralargirea partii carosabile în aceste unghiuri.(Compartimentul grafic plan traseu precum și secțiuni transversale).
3	Platforma de parcare trebuie să fie separată de la drumul principal și str. Florilor. De prevazut separare cu bariera de protecție	Platforma prevazută pentru staționarea vehiculelor de rută are și destinația de petrecere a evenimentelor satului. Intensitatea spre agenții agro-economice nu este atât de mare pebtru a o separa prin bariera de protecție. Beneficiarul a expus în sarcina de proiectare ca aceasta platforma să fie deschisă omogenă cu carosabilul drumului, delimitată prin marcaj rutier.
4	Declivitatea maximă pentru platformele de parcare 40%. De corectat.	Declivitatea a fost corelată în concordanță cu situația existentă a îmbrăcăminții rutiere. Pentru a obține o declivitate de 40 % este necesar de executat construcție nouă a platformei. Dat fiind faptul ca platforma dispune de un strat de pietris de aproximativ 15 cm existent, a fost executat un strat de ranforsare și straturi de asfalt. În plus declivitatea este dictată și de poziționarea fundației al gardului de lângă platforma care este din beton.
5	De aratat podetul Pc 5+78 pe plan	Obiecția se acceptă. Au fost executate modificările.
6	De adaugat stratul drenant(antigel) la îmbracamintea rutiera tip II pentru intersecții minore	Pentru intersecțiile minore sistemul rutier de tip II este prevazut pentru racordarea suprafețelor proiectate cu cea existentă. Stratul de pietris de 15 cm este pentru racordare provizorie.
7	De indicat cerințele necesare pentru beton la bordura și fundație. (Profile transversale tipice.Detalii "A")	Obiecția se acceptă. Au fost executate modificările. Beton monolit, C12/15 M20
8	De indicat cerințele pentru granulometrie la stratul drenant în structura rutiera	Obiecția se acceptă. Au fost executate modificările.

Verificator de proiect: 086
Lyovski Igor
Domeniile B.3a
Nr. de înregistrare a avizului
Valabil de la 22.12.2022 până la 22.12.2026

9	De prevazut taierea a treptelor de infratire la profilele transversale	Obiectia se acceptă. Au fost executate modificările.
10	Declivitatea minima a rigolei de prevazut 4‰. De corectat	Obiectia se acceptă. Au fost executate modificările.
11	La rigolele cu declivitate mai mare de 50‰ de prevazut consolidare de tip "Rigola rapida" conform Proiect tip 503-09-7.84	Obiectia se acceptă partial. Conform calculul hidrologic volumul apelor pluviale spre evacuare prin intermediul acestui sant triumghiular consolidat cu beton este mai mic decit celui maxim de calcul. Declivitatea santului mai mare de 50‰ este present pe 2 segmente PC 7+50-PC 8+20 declivitatea de 60% si PC 9+70-10+40 declivitatea este de 56‰ si nu va influenta major la stabilitatea santului in profil longitudinal. De mentionat ca pina la aceste sectoare si dupa aceste sectoare declivitatea santului este de aproximativ 10-30 ‰ si vor incetini viteza apei din sant.
12	De argumentat parametrii caminului de descarcare a podetului, ținând cont de viteza apei.	Parametrii geometrici ai caminului de descarcare sunt adoptati in conformitate cu parapetrii sectiunii podetului.
13	De adaugat la plansa caracteristicile hidrologice pentru podet	Obiectia se acceptă. Au fost executate solicitarile.
14	De adaugat consolidările necesare la podet si camin de descarcare conform proiect tip 501 - 0 - 46.	Obiectia se acceptă. Au fost executate solicitarile.
15	De corectat latimea caminului la detaliu "Elivatie capat amonte" (desen p.78)	Obiectia se acceptă. Au fost executate solicitarile.

Inginer Șef Proiect

№ 0154 din 21.11.2018



C. Rosca

Verificator de Proiect

№ 086 din 22.12.2021

I. Lvovski

