

**” PASAJ CLUBUL VĂCARILOR (BAIA MARE – RECEA)”**  
**Sinteză Studiu de Fezabilitate**

Obiectivul proiectului este reprezentata de imbunatatirea fluxurilor de trafic dinspre mun. Baia Mare inspre drumurile europene/nationale prin varianta de ocolire Baia Mare, inspre UAT-urile invecinate si invers, precum si facilitarea transferului traficului greu in zona sensului giratoriu din zona Clubul Vacarilor. Obiectivul s-a propus in vederea descongestionarii traficului la intrarea in mun. Baia Mare, fluidizarea si sporirea sigurantei circulatiei pe rețeaua de drumuri international, nationale si locale si totodata pentru protejarea mediului inconjurator.

Obiectivul general al proiectului este de a spori eficiența economică a rețelei de transport din România prin dezvoltarea infrastructurii de transport de interes național în zona municipiului Baia Mare, ce va contribui astfel la dezvoltarea economică a Maramureșului și va crea premisele pentru creșterea volumului investițiilor, promovarea transportului durabil și a coeziunii în rețeaua de drumuri europene.

Obiectivele operaționale specifice al proiectului:

- asigurarea unei rețele de transport rutier sigure și operaționale, care să contribuie la reducerea numărului de accidente rutiere, precum și la reducerea timpilor de călătorie;
- eliminarea blocajelor de trafic la intrarea/ieșirea din localitate și creșterea vitezei de deplasare a traficului de tranzit, contribuind astfel la reducerea timpului de transport și la creșterea siguranței circulației;
- asigurarea capacității de circulație necesară și a condițiilor corespunzătoare de circulație aferente rețelei rutiere, cu efecte negative minime la nivelul mediului și ale ocupării de terenuri;
- reducerea semnificativă și descongestionarea traficului rutier de tranzit în zona metropolitană a municipiului Baia Mare, îmbunătățind astfel și conectivitatea la nivel regional;

Se propune realizarea unui pasaj, pe grinzi prefabricate din beton precomprimat, cu 4 deschideri 4x30.00m, având lungimea suprastructurii de cca. 121.75m si lungimea totala de cca. 428.65m. Pasajului asigura, in secțiune transversala, partea carosabila cu 4 benzi de circulație si cate un trotuar tehnologic pe fiecare parte.

Gabaritul de libera trecere pe sub pasaj va fi de min. 5.50 m.

**Suprastructura:**

Va fi alcătuită fiecare din 14 grinzi prefabricate din beton precomprimat tip T cu înălțimea de 1.05 m si lungimea de 30.00 m. La partea superioara a grinzilor se va prevedea o placa de suprabetonare din beton armat C35/45 pentru asigurarea conlucrării grinzilor, ca si strat suport pentru hidroizolație si ca suport pentru straturile caili. Pentru asigurarea pantelor transversale placa din beton armat va avea grosime variabila de la 15 cm la 32 cm.

Placa de suprabetonare de va continua in dreptul pilelor lasandu-se rosturi de dilatație doar pe culee si pila centrala P2. Suprastructura va avea lățimea de 19.00 m, compusa din parte carosabila, zona efect de bordura si trotuar tehnologic. Trotuarele vor conține parapet metalic tip H4b, panouri fonoabsorbante si stâlpi metalici cu iluminat LED.

Gabaritul total in secțiune transversala va fi de 19,00 m compus din:

- 4 x 3.50m parte carosabila;
- 1.00m separator sensuri;
- 2 x 0.40m zona efect bordura;
- 2 x 1.60m trotuar tehnologic.

Dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație vor asigura deplasarea liberă a capetelor tablierelor, continuitatea suprafeței de rulare și etanșeitatea acesteia, conform STAS 8270-86. Acestea sunt prevăzute, la ambele capete ale pasajului si vor fi cu deplasare maxima de 100 mm.

Colectarea si evacuarea apelor de pe suprafata carosabilului se realizeaza prin pantele transversale si longitudinale si vor fi preluate de santurile trapezoidale de la piciorul taluzului iar de pe pasaj prin gurile de scurgere amplasate la distanță de max. 25.00 m una față de cealaltă, pe marginea părții carosabile. Apa colectată în gurile de scurgere va fi evacuată prin tuburi PVC amplasate sub partea inferioară a tablierului și direcționată către sistemul de rigole existente ale drumului. Suprastructura, pe fiecare deschidere, reazemă pe banchete prin intermediul unor aparate de reazem din neopren armat fixe si mobile.

**Infrastructura**

Infrastructura podului va fi alcătuită din 2 culee si 3 pile din beton armat. Culeele vor fi fondate fiecare prin intermediul a 10 piloți din beton armat C25/30, cu lungimea de min. 12.00 m si diametrul de 1.08 m. Piloții vor avea la partea superioara un radier din beton armat C25/30 cu lungimea de 17.00 m, lățimea de 5.90 m si înălțimea (grosimea) de 1.20 m. Elevațiile culeelor vor avea înălțimea de 4.50 m (cu tot cu banchetele de rezemare) si vor fi din beton armat C35/45. Acestea vor fi prevăzute cu ziduri de garda si ziduri întoarse tot din beton armat C35/45. Lungimea elevației unei culee va fi de 19.00 m.

In spatele culeelor, pe o lățime de 0.80 m se vor realiza drenuri (umpluturi drenante) învelite in geotextil. Pilele vor fi fondate fiecare prin intermediul a 10 piloți din beton armat C25/30, cu lungimea de min 12.00 m si diametrul de 1.08 m. Piloții vor avea la partea superioara un radier din beton armat C25/30 cu lungimea de 17.00 m, lățimea de 5.90 m si înălțimea (grosimea) de 1.20 m. Elevațiile pilelor vor fi alcătuite fiecare din 2 stâlpi circulari, cu diametrul de min. 1.50 m, din beton armat C35/45. La partea superioara a stâlpilor se va realiza o rigla, cu console, din beton armat C35/45, care va servi drept bancheta de rezemare.

**Calea pe pasaj, parapete:**

Calea pe pod este alcătuită din hidroizolație performantă (0.5-1 cm), protecția acesteia (BA8-3 cm) și două straturi asfaltice MAS16 4cm si BAP16 4 cm.

Delimitarea intre sensurile de circulație se va realiza cu elemente fizice de demarcare cu elemente reflectorizante.

Pe parapetul metalic se vor amplasa fluturasi reflectorizanti in conformitate cu prevederile SR 1948-1 -91. Culoarea fluturasilor reflectorizanti este rosu-dreapta/alb-stanga, pentru fiecare din sensurile de mers pentru zonele bidirectionale. La capetele pasajului se vor prevedea placi de racordare din beton armat C25/30, cu lungimea de 6.00 m, care vor rezema la un capăt pe culee (consola scurta de rezemare in spate culee), iar la celălalt pe o grinda de rezemare din beton armat C25/30.

#### **Rampele de acces la pasaj:**

Rampele de acces la pasaj vor avea lungimea totala de cca. 296.90m (149.30m+157.60m). Panta longitudinala pe rampele de acces va fi de 4%. Rampele se vor realiza din umpluturi succesive, in straturi de max 30 cm grosime, cu grad de compactare 100% Proctor/Proctor modificat. Umplutura pentru realizarea rampelor de acces va fi susținută cu ziduri de sprijin din beton armat C35/45, având înălțimea variabila. Pe coronamentul acestor ziduri se vor monta parapetele de siguranță in continuarea celor de pe pasaj. In spatele zidurilor, pe o lățime de 0.80 m se vor realiza drenuri (umpluturi drenante) învelite in geotextil.

#### **Calea pe rampele de acces:**

Calea pe rampele de acces, sistemul rutier va fi alcătuit din:

- Umplutura - pământ corespunzător
- 20cm cm strat de forma din balast sau 25.00 cm strat de forma din pamant stabilizat cu lianti hidraulici;
- 25cm strat superior de fundatie balast stabilizat cu lianți hidraulici;
- Geocompozit antifisura cu rez. La tractiune 100/100 kN/m
- 8 cm AB31.5 strat de baza;
- 6 cm BAD22.4 strat de legatura;
- 4 cm MAS16 strat de uzura;

#### **Bucle de legatura (bretele), sens giratoriu, asigurare directii:**

- Pentru asigurarea directiilor de mers s-au prevazut bucle de legatura (bretele), de o parte si de cealalta a rampelor de acces si un sens giratoriu sub pasaj. Structura a fost dimensionata astfel incat sa asigure incarcările corespunzătoare EUROCODE, respectiv convoaie de calcul conform SR EN 1991-2 LM1 si LM4 (incarcari cu oameni).

#### **LUCRARI DE DRUMURI**

Amplasamentul studiat începe la km DN1C 147+070 (spre Recea) si se termina la km DN1C 147+635 (spre Baia Mare). Proiectul propune reamenajarea sensului giratoriu la intersecția dintre DN1C (Strada Europa) si E58 (DNVOBM), km DN1C 147+350 si înființarea a 8 bretele pentru a asigura deplasarea autovehiculelor către toate direcțiile disponibile in amplasament;

#### **Amenajarea in plan**

- Sensul giratoriu va avea o banda de circulație pe calea inelara de 7.00m lățime amenajata cu îmbrăcăminte din mixturi bituminoase si dever 2.00% spre exterior;
- Raza insulei centrale va avea 12.00 m si va fi amenajata denivelat cu spațiu verde;
- Benzile pentru intrarea in sensul giratoriu vor avea 4.00 m, iar benzile pentru ieșirea din sensul giratoriu vor avea 4.50 m lățime;
- Benzile de circulație vor fi mărginite de acostamente de 0.75m;
- Razele la intrarea in sensul giratoriu – 15.00 m;
- Razele la ieșirea din sensul giratoriu – 20.00 m.

#### **Din punct de vedere organizatoric bretelele pasajului vor fi denumite astfel:**

- Bretea 1 a DN1C reprezintă intrarea in girație, pe lângă pasaj, de la Recea către Baia Mare;
- Bretea 2 a DN1C reprezintă ocolirea girației, pe lângă pasaj, de la Recea către DNVOBM (sud);
- Bretea 3 a DN1C reprezintă ocolirea girației, pe lângă pasaj, de la DNVOBM (Sud) către Baia Mare;
- Bretea 4 a DN1C reprezintă ieșirea din girație, pe lângă pasaj, de la Recea către Baia Mare;
- Bretea 5 a DN1C reprezintă intrarea in girație, pe lângă pasaj, de la Baia Mare către Recea;
- Bretea 6 a DN1C reprezintă ocolirea girației, pe lângă pasaj, de la Baia Mare către DNVOBM (Nord);
- Bretea 7 a DN1C reprezintă ocolirea girației, pe lângă pasaj, de la DNVOBM (nord) către Recea;
- Bretea 8 a DN1C reprezintă ieșirea din girație, pe lângă pasaj, de la Baia Mare către Recea;

#### **Profil longitudinal**

Amenajarea in profil longitudinal urmărește menținerea declivităților existente. Declivitățile proiectate au valori cuprinse între 0.10% si 1.70%.

#### **Profil transversal**

- Sensul giratoriu va avea un inel central cu raza de 12.00 m, o banda de siguranță de 1.50 m si calea inelara de 7.00m.
- Panta transversala a caii inelarea va fi de 2.00% apa scurgandu-se de pe drumul national spre santurile trapezoidale proiectate.
- Spatiul de siguranță va avea o panta de 4.00% iar inelul de semnalizare al insulei centrale 40.00%.

Profilul transversal tip respecta Normele Tehnice din 30 august 2017 privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor corelate cu STAS 10144/1-90 – Profiluri transversale. Prescripții de proiectare si STAS 10144/2-90 Trotuare, alei de pietoni si piste de ciclisti. Prescripții de proiectare. Intre structura rutiera existenta si cea proiectata, se va prevedea între stratul de uzura si cel de legatura un geosintetic cu lățimea de min. 1.00 m pentru împiedicarea transmiterii fisurilor. Pentru ranforsarea structurii rutiere se va respecta ORDIN nr. 472 din 25 septembrie 2014 pentru aprobarea reglementării tehnice "Normativ privind utilizarea geosinteticelor la ranforsarea structurilor rutiere cu straturi asfaltice, AND 592"

#### **Sistemul Rutier**

Intrucat traficul rutier ce conform studiului de trafic este format atat din vehicule usoare cat si grele, solutia de alcatuire a structurilor rutiere a fost stabilita constructiv conform instructiunilor normativului NP116-04 „Normativ pentru alcatuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru strazi”.

Structura rutiera a casetelor proiectate si a bretelelor se va realiza cu un sistem rutier similar cu cel al drumului national, si anume:

- 4cm mixtura asfaltica stabilizata MAS16 rul 50/70 MAS16;
- 6cm beton asfaltic deschis cu criblura BAD22.4 leg 50/70;
- 8cm anrobat bituminos cu criblura pentru strat de baza AB31.5 baza 50/70;
- Geocompozit antifisura cu rez. La tractiune 100/100 kN/m;
- 25cm strat superior de fundatie balast stabilizat cu lianți hidraulici;
- 25 cm strat inferior de fundatie de balast;
- 20cm cm strat de forma din balast sau 25.00 cm strat de forma din pământ stabilizat cu lianți hidraulici.

Acostamentele vor avea aceeasi structura rutiera cu cea a drumului national. La executia lucrarilor se vor respecta si normele de tehnice privind sanatatea si securitatea in munca si prevenirea la incendii.

#### **Lucrari de colectare si evacuare a apelor**

Colectarea si evacuarea apelor de suprafata se realizeaza prin pantele transversale si longitudinale si vor fi preluate de santurile trapezoidale de la piciorul taluzului. La km proiectului 0+370 este prevăzut un podeț transversal tip C2 din beton cu lungime de 32.00 in, iar ca urmare a înălțimii mici a canalului/șanțurilor are prevăzute in aval si in amonte aripi prefabricate.

#### **Lucrari de semnalizare si marcaje**

Semnalizarea rutiera verticala este prevazuta cu indicatoare de avertizare; indicatoare de reglementare; indicatoare de orientare si informare; indicatoare de interzicere; indicatoare aditionale ce sunt in conformitate cu prevederile SR 1848-2-2011 "Semnalizare Rutiera. Indicatoare si mijloace de semnalizare rutiera. Partea 2". Pentru bretelele nodurilor rutiere se utilizeaza indicatoare rutiere de format mare. Indicatoarele rutiere se vor confectiona cu folie clasa III – Diamond Grade, iar cele care se amplaseaza pe drumurile nationale cu folie clasa II – High Intensity.

Semnalizarea rutiera verticala conține următoarele elemente:

- indicatoare de avertizare
- indicatoare de reglementare
- indicatoare de orientare si informare
- indicatoare de interzicere
- indicatoare aditionale

Formatele indicatoarelor rutiere sunt reglementate prin Standardul roman SR 1848-2-2011 „Semnalizare Rutiera. Indicatoare si mijloace de semnalizare rutiera. Partea 2: Conditii tehnice”, functie de categoria drumului, dupa cum urmeaza:

- Indicatoare foarte mari – trasee de drumuri „E”, stabilite de către administratorul drumului
- Indicatoare mari – pe restul drumurilor nationale;
- Indicatoare normale – pe drumuri judetene, comunale, strazi, pe drumuri private deschise circulatiei publice si pe unele drumuri vicinale cu trafic mai important.

Pentru bretelele nodurilor rutiere se utilizeaza indicatoare rutiere de format mare.

Acolo unde din cauze obiective, indicatoarele de orientare, nu se pot monta la distantele din normative, acestea vor fi reamplasate in asa fel incat sa fie cat mai bine vazute de către participantii la trafic.

Portalele si consolele se vor achizitiona cu contur inchis, vor fi protejate prin zincare având in vedere intretinerea si protectia anticoroziva. Pentru o perceptie cu usurinta a mesajului de pe panourile de orientare, inscrisurile se vor realiza cu o inaltime a literelor de 300mm, pentru indicatoarele care se vor monta pe portale si console.

- Tip de panouri suport pentru indicatoare

Panourile suport pentru indicatoare se executa din tabla de aluminiu de 2 mm, executate cu dubla bordurare pe intregul contur si colturi rotunjite, in conformitate cu prevederile SR 1848-2011 sectiunile 1 si 2 si SR 12899.

- Stalpi cu diferite profiluri pentru indicatoare rutiere

Suportul indicatoarelor rutiere care se vor monta in consola, se va realiza din de aluminiu deoarece asigura o durata de viata de minimum 10 ani, iar indicatoarele care vor fi montate pe stâlpi vor fi executate din tabla zincata.

Acolo unde sunt prevăzute console sau portaluri/semiportaluri, trebuie sa se asigure un gabarit de trecere de 5,5 m, masurat de la cota din axul drumului la limita inferioara a indicatorului. Pentru asigurarea unei rezistente mecanice superioare a structurii metalice, stalpii indicatoarelor si a consolelor se vor realiza dintr-o singura bucata, fara innadiri ale sectiunii. Indicatoarele rutiere vor conține doar informatii esentiale si clare astfel incat conducatorul auto sa le perceapa dintr-o privire pentru a evita abaterea acestuia de la trafic.

- Structuri metalice complexe - console si portaluri/semi-portaluri

Acolo unde proiectul o prevede, indicatoarele rutiere vor fi suspendate deasupra cailor de rulare, prin montajul pe console sau portaluri/semi portaluri.

#### **b) Semnalizare orizontala - Marcajele**

Marcajele rutiere se vor realiza in conformitate cu Acordul european privind marcajele rutiere pentru completarea „Conventiei asupra semnalizarii rutiere” (1 mai 1971) si Standardul roman SR 1848-7/2015 „Semnalizare rutiera. Marcaje rutiere”. In functie de locatia unde acestea se aplica si de rolul marcajului in ghidarea traficului, vor fi prevăzute cateva tipuri de marcaj:

- marcaje longitudinale
- marcaje de delimitare a partii carosabile
- marcaje transversale
- marcaje diverse
- marcaje laterale

Marcajele rutiere se vor realiza utilizand materiale cu durata lunga de viata, respectiv doi componenti sau termoplastici. Marcajul lateral de delimitarea benzii de circulatie de banda de urgenta se realizeaza profilat pentru asigurarea efectului rezonator, fiind aplicat intr-o singura trecere, cu o inaltime a stratului de baza de 3mm si o inaltime a elementelor

rezonatoare de 6mm. Marcajul lateral se va intrerupe din 10,00m in 10,00m, pe cate 5,00 cm, pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale, evitandu-se astfel aparitia acvaplanarii. Distanța dintre doua elemente rezonatoare succesive va fi de circa 150 mm iar lungimea elementului rezonator va fi de circa 50 mm.

### c) Semnalizare temporara

Semnalizarea temporara se va face conform ORDIN nr. 1112 din 4 aprilie 2000 pentru aprobarea Normelor metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului.

Pe durata executiei lucrarilor la pasaj, se vor impune restrictii rutiere locale / temporare in zona lucrarilor.

### d) Fluturasi reflectorizanti

Pe parapetul metalic se vor amplasa fluturasi reflectorizanti conform cu SR 1948-1-91. Culoarea fluturasilor reflectorizanti este rosu-dreapta/alb-stanga, pentru fiecare din sensurile de mers pentru zonele bidirectionale. Pe zonele unidirectionale, rosu-rosu.

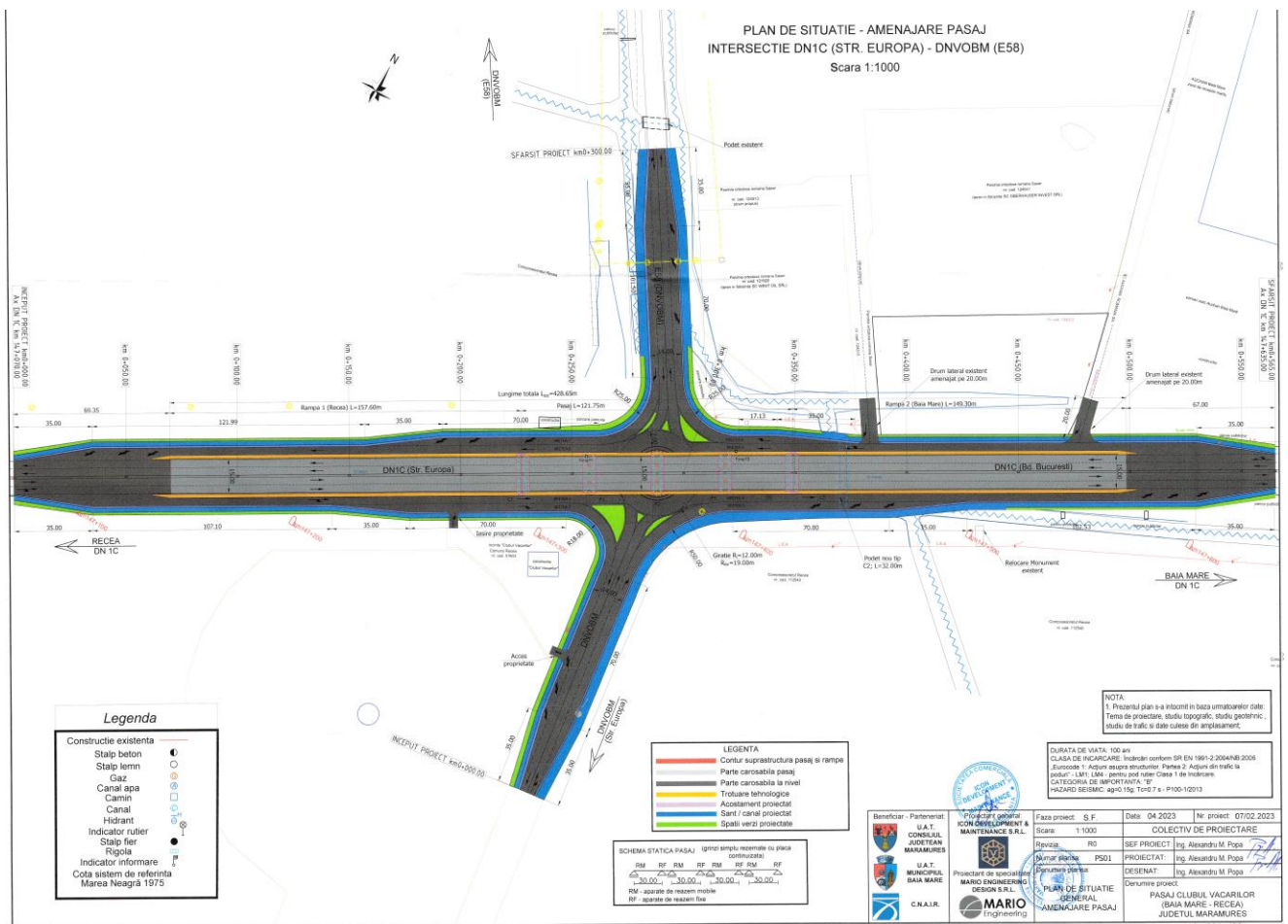
In aceasta etapa sunt prevăzute:

- Dotarea unor intersectii noi cu automate de dirijare a traficului, echipamente de detectie, semafoare cu sistem optic LED
- Introducerea sistemului de supraveghere video in intersectii

In acesta etapa se vor executa lucrari de:

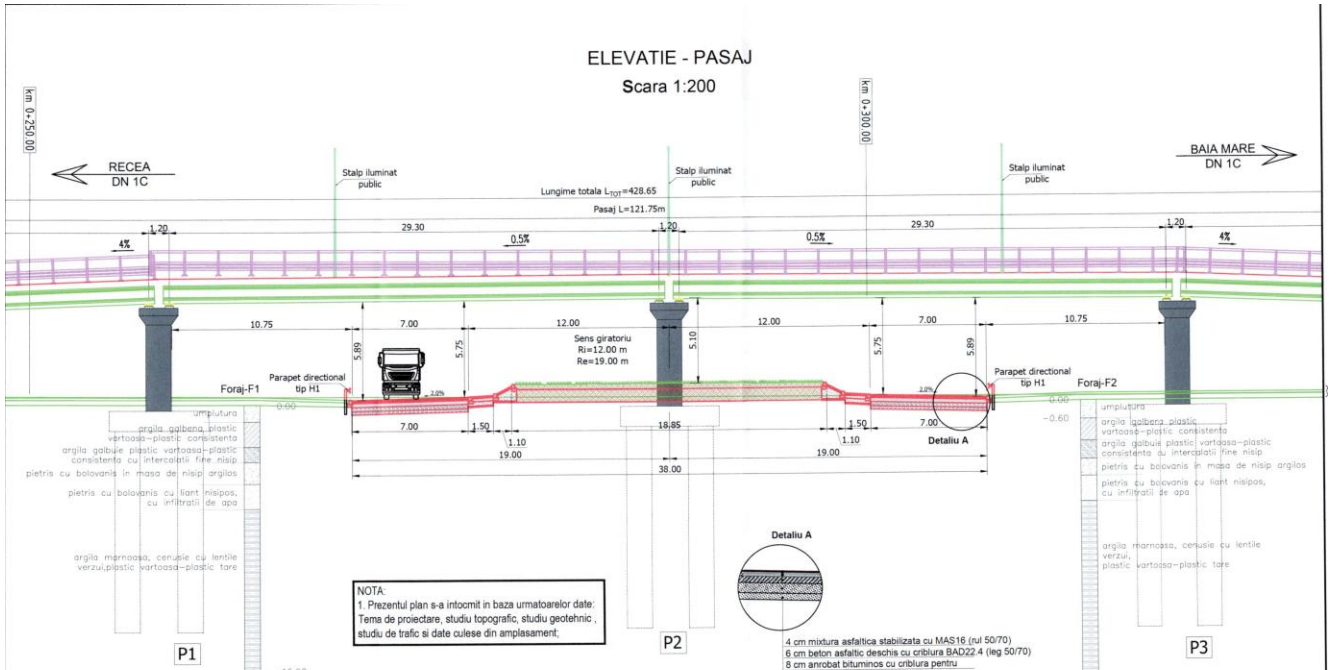
- Infrastructura de comunicatii
- Lucrari de canalizatie, semaforizare/detectie, camere de tragere, instalare cablaj semaforizare/detectie, prize de pământ, instalare stâlpi proprii pentru instalatia de semaforizare / detectie
- Infrastructura de comunicatii, canalizatii, cablaj, camera de tragere

Mutari si protejari de instalatii: Se vor reloca/proteja retelele identificate, de tipul: retele transport gaze naturale; retele distributie energie electrica; retele de apa-canal, conform avizelor detinatorilor de retele publice de utilitati.



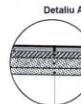
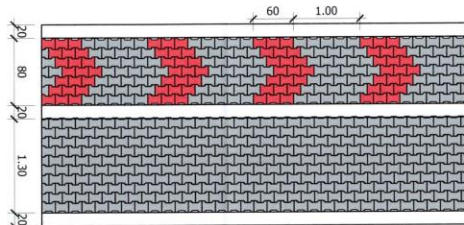
# ELEVATIE - PASAJ

Scara 1:200



**NOTA:**  
1. Prezentul plan s-a intocmit in baza urmatoarelor date:  
Tema de proiectare, studiu topografic, studiu geotehnic, studiu de trafic si date culesse din amplasament.

## DETALII AMENAJARE PAVELE - INEL SEMNALIZARE



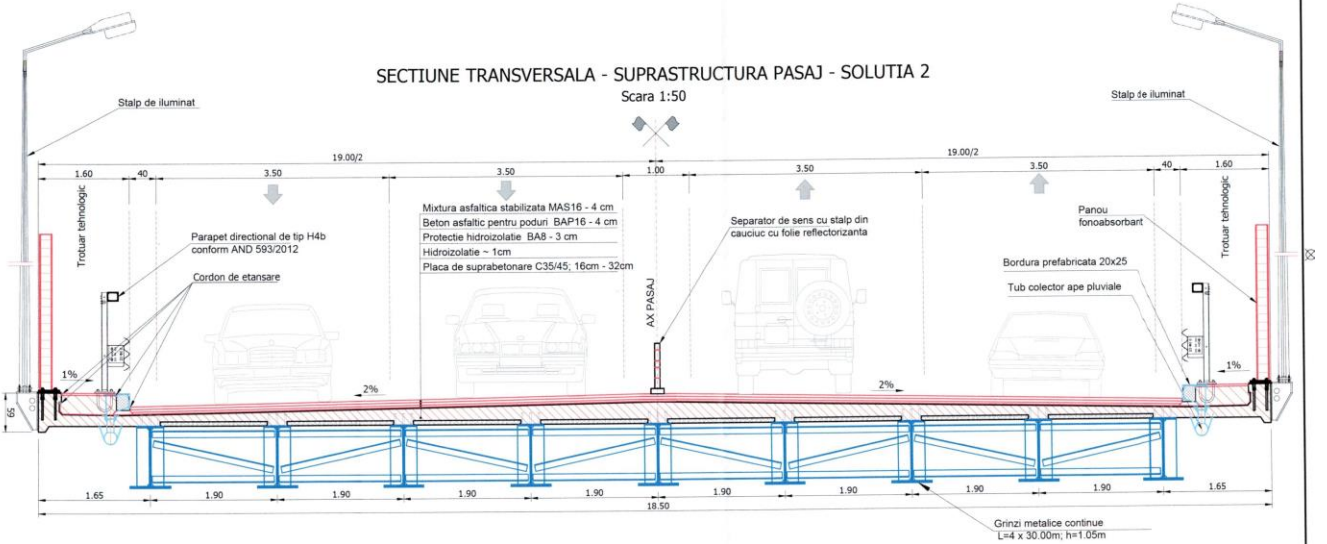
**Detaliu A**  
4 cm mixtura asfaltica stabilizata cu MAS16 (rul 50/70)  
6 cm beton asfaltic deschis cu criblura BAD22.4 (leg 50/70)  
8 cm asfalt bituminos cu criblura pentru strat de baza AB31.5 (baz 50/70)  
Geocompozit antifisura cu rez. la trac. 100/100 kN/m  
25 cm strat superior de fundatie din balast stabilizat  
25 cm strat inferior de fundatie de balast  
20 cm strat de forma din balast sau 25 strat de forma din pamant stabilizat cu lianti hidraulici

DURATA DE VIATA: 100 ani  
CLASA DE INCARCARE: Incărcări conform SR EN 1991-2:2004/NB.2006, Eurocode 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 2: Acțiuni din trafic la poduri - LM1, LM4 - pentru pod sâlcii Clasa 1 de încărcare.  
CATEGORIA DE IMPORTANTA: "B"  
HAZARD SEISMIC: ag=0.15g; Tc=0.7 s - P100-1/2013

Beneficiar - Parteneriat: U.A.T. CONSILIUL JUDETEAN MARAMURES U.A.T. MUNICIPIUL BAIA MARE C.N.A.I.R.	Proiectant general: ICON DEVELOPMENT & MAINTENANCE S.R.L. Proiectant de specialitate: MARIO ENGINEERING DESIGN S.R.L. MARIO Engineering	Faza proiect: S.F. Scara: 1:200 Revizie: RO Numar plansa: PLO3 Denumire plansa: ELEVATIE - PASAJ	Data: 04.2023 Nr. proiect: 07/02.2023 COLECTIV DE PROIECTARE SEF PROIECT: Ing. Alexandru M. Popa PROIECTAT: Ing. Alexandru M. Popa DESENAT: Ing. Alexandru M. Popa Denumire proiect: PASAJ CLUBUL VACARILOR (BAIA MARE - RECEA) JUDETEL MARAMURES
---	---	--	---

## SECTIUNE TRANSVERSALA - SUPRASTRUCTURA PASAJ - SOLUTIA 2

Scara 1:50

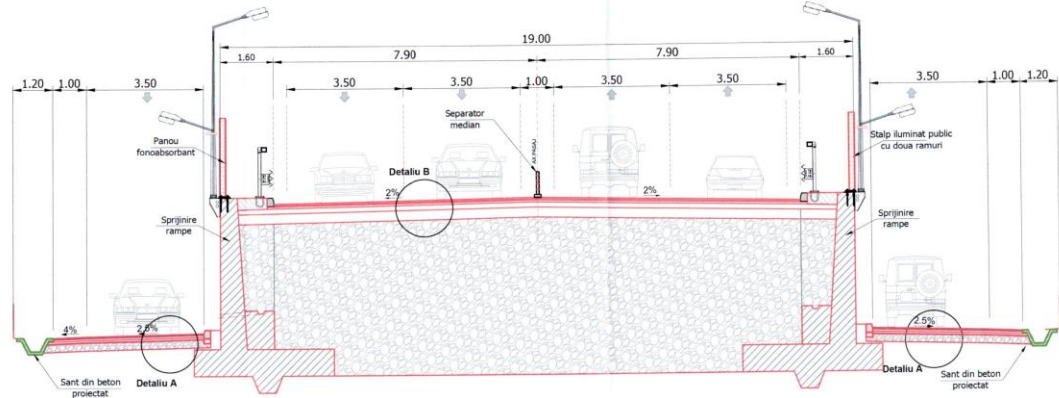


**NOTA:**  
1. Prezentul plan s-a intocmit in baza urmatoarelor date:  
Tema de proiectare, studiu topografic, studiu geotehnic, studiu de trafic si date culesse din amplasament.

DURATA DE VIATA: 100 ani  
CLASA DE INCARCARE: Incărcări conform SR EN 1991-2:2004/NB.2006  
Eurocode 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 2: Acțiuni din trafic la poduri - LM1, LM4 - pentru pod rutier Clasa 1 de încărcare.  
CATEGORIA DE IMPORTANTA: "B"  
HAZARD SEISMIC: ag=0.15g; Tc=0.7 s - P100-1/2013

Beneficiar - Parteneriat: U.A.T. CONSILIUL JUDETEAN MARAMURES U.A.T. MUNICIPIUL BAIA MARE C.N.A.I.R.	Proiectant general: ICON DEVELOPMENT & MAINTENANCE S.R.L. Proiectant de specialitate: MARIO ENGINEERING DESIGN S.R.L. MARIO Engineering	Faza proiect: S.F. Scara: 1:50 Revizie: RO Numar plansa: ST02 Denumire plansa: SECTIUNE TRANSVERSALA SUPRASTRUCTURA PASAJ - SOLUTIA 2	Data: 04.2023 Nr. proiect: 07/02.2023 COLECTIV DE PROIECTARE SEF PROIECT: Ing. Alexandru M. Popa PROIECTAT: Ing. Alexandru M. Popa DESENAT: Ing. Alexandru M. Popa Denumire proiect: PASAJ CLUBUL VACARILOR (BAIA MARE - RECEA) JUDETEL MARAMURES
---	---	---	---

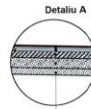
SECTIUNE TRANSVERSALA PRIN RAMPA  
Scara 1:100



DURATA DE VIATA: 100 ani  
CLASA DE INCARCARE: Incărcări conform SR EN 1991-2:2004/NB.2006  
„Eurocode 1: Acțiuni asupra structurilor. Partea 2: Acțiuni din traficul la poduri” - LM1, LM4 - pentru pod rutier Clasa 1 de încărcare.  
CATEGORIA DE IMPORTANȚĂ: „B”  
HAZARD SEISMIC:  $ag=0.15g$ ;  $Tc=0.7$  s - P100-1/2013

Nota:

1. Pentru ranforsarea structurii rutiere se va respecta ORDIN nr. 472 din 25 septembrie 2014 pentru aprobarea reglementărilor tehnice „Normativ privind utilizarea geosintetelor la ranforsarea structurilor rutiere cu straturi asfaltice, AND 592”



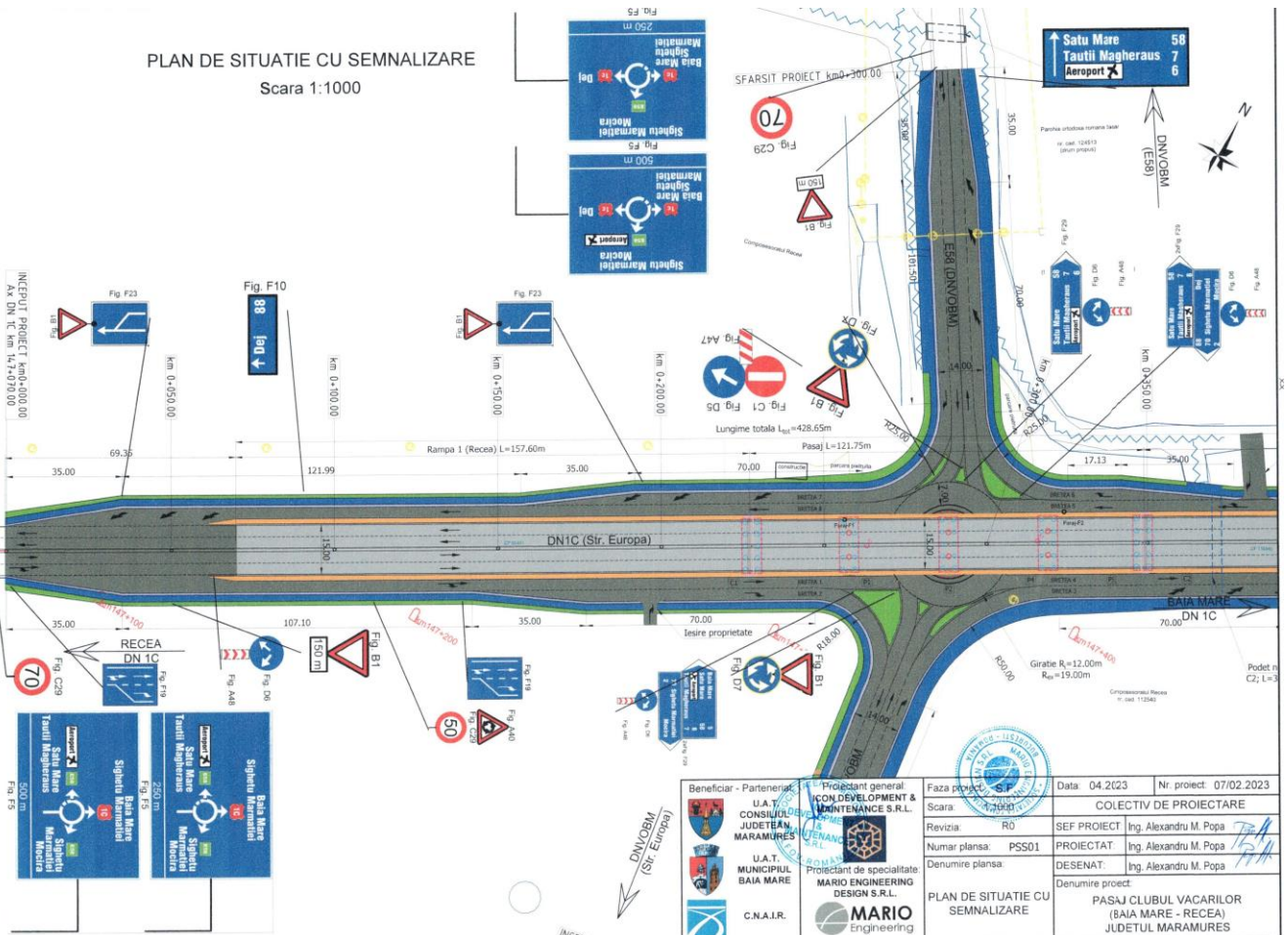
4 cm mixtură asfaltică stabilizată cu MAS16 (rul 50/70)  
6 cm beton asfaltic deschis cu criblura BAD22.4 (leg 50/70)  
8 cm anrobat bituminos cu criblura pentru strat de baza AB31.5 (baz 50/70)  
Geocompozit antifurcă cu rez. la trac. 100/100 kN/m  
25 cm strat superior de fundație din balast stabilizat  
25 cm strat inferior de fundație de balast  
20 cm strat de forma din balast sau 25 strat de forma din pamant stabilizat cu țanți hidraulici

4 cm mixtură asfaltică stabilizată cu MAS16 (rul 50/70)  
6 cm beton asfaltic deschis cu criblura BAD22.4 (leg 50/70)  
8 cm anrobat bituminos cu criblura pentru strat de baza AB31.5 (baz 50/70)  
Geocompozit antifurcă cu rez. la trac. 100/100 kN/m  
25 cm strat superior de fundație din balast stabilizat  
25 cm strat inferior de fundație de balast  
Umplutura - pamant cospunzator

NOTA:  
1. Prezentul plan s-a întocmit în baza următoarelor date:  
Tema de proiectare, studiu topografic, studiu geotehnic, studiu de trafic și datele date din amplasament.

Beneficiar - Partenerat:	U.A.T. CONSILIUL JUDEȚEAN MARAMUREȘ	U.A.T. MUNICIPIUL BAIA MARE	C.N.A.I.R.	Proiectant general:	ICON DEVELOPMENT & MAINTENANCE S.R.L.	Faza proiect:	S.F. Săra	Data:	04.2023	Nr. proiect:	07/02.2023
Proiectant de specialitate:	MARIO ENGINEERING DESIGN S.R.L.	MARIO Engineering		Denumire planșă:	SECTIUNE TRANSVERSALA PRIN RAMPA						
				Denumire proiect:	PASAJ CLUBUL VACARILOR (BAIA MARE - RECEA) JUDEȚUL MARAMUREȘ						

PLAN DE SITUATIE CU SEMNALIZARE  
Scara 1:1000



Beneficiar - Partenerat:	U.A.T. CONSILIUL JUDEȚEAN MARAMUREȘ	U.A.T. MUNICIPIUL BAIA MARE	C.N.A.I.R.	Proiectant general:	ICON DEVELOPMENT & MAINTENANCE S.R.L.	Faza proiect:	S.F. Săra	Data:	04.2023	Nr. proiect:	07/02.2023
Proiectant de specialitate:	MARIO ENGINEERING DESIGN S.R.L.	MARIO Engineering		Denumire planșă:	PLAN DE SITUATIE CU SEMNALIZARE						
				Denumire proiect:	PASAJ CLUBUL VACARILOR (BAIA MARE - RECEA) JUDEȚUL MARAMUREȘ						