

HOTĂRÂREA NR. 394
privind aprobarea Expertizei tehnice și a Documentației de Avizare a
Lucrărilor de Intervenții pentru obiectivul de investiție
„Modernizare str. Porumbului” – varianta 1

Consiliul Local al Municipiului Craiova, întrunit în ședința ordinară din data de 31.07.2014;

Având în vedere raportul nr.107299/2014 întocmit de Direcția Investiții, Achiziții și Licitatii prin care se propune aprobarea Expertizei tehnice și a Documentației de Avizare a Lucrărilor de intervenții pentru obiectivul de investiție „Modernizare str. Porumbului” – varianta 1 și rapoartele comisiilor de specialitate ale Consiliului Local al Municipiului Craiova nr.158, 159, 160, 161 și 162/2014.

În conformitate cu prevederile art. 44 alin. 1 din Legea nr.273/2006 privind finanțele publice locale, modificată și completată și Hotărârii de Guvern nr.28/2008, modificată și completată, referitoare la aprobarea conținutului cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și a metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenți;

În temeiul art.36 alin.2 lit.b coroborat cu alin.4 lit.d, art.45 alin.2 lit.e, art.61 alin.2 și art.115, alin.1, lit.b din Legea nr.215/2001, republicată, privind administrația publică locală;

HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă Expertiza tehnică și Documentația de Avizare a Lucrărilor de intervenții pentru obiectivul de investiție „Modernizare str. Porumbului” – varianta 1 – având următorii indicatori tehnico – economici:

1. Valoarea totală a investiției (cu/fără TVA) –
1 . 054 , 97 / 850 , 78 mii lei
din care construcții montaj (C+M) (cu/fără TVA) - 892,03/719,38 mii lei
(prețuri – luna martie 2014)
2. Durata de realizare: 4 luni de la obținerea autorizației de construire
3. Lungime stradă – 315 m (175 m – tronsonul 1; 1,140 m – tronsonul 2)
4. Lățime stradă – 7,00 m
5. Lungime trotuare – 2x315 m
6. Lățimi trotuare – 2 m;

prevăzute în anexele nr.1 și 2 care fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Primarul Municipiului Craiova prin aparatul de specialitate: Serviciul Administrație Publică Locală și Direcția Investiții, Achiziții și Licitatii vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Teodor Nicușor SAS

CONTRASEMNEAZĂ,

SECRETAR,

Nicoleta MIULESCU

EXPERTIZA TEHNICA
MODERNIZARE STRAZI IN MUNICIPIUL CRAIOVA JUDETUL DOLJ.
Strada Porumbului

I. Scop.

Prezenta expertiza este intocmita cu scopul investigarii starii tehnice a strazilor din orasul Craiova din judetul Dolj si a recomandarii alegerii unor structuri rutiere conforme cu normele si standardele tehnice in vigoare si a nevoilor utilizatorilor.

Strada ce face obiectul prezentei expertize, este amplasata pe teritoriul orasului Craiova :

Strada Porumbului

II. Date generale.

Municipiul Craiova este situat în sudul României, pe malul stâng al Jiului, la ieșirea acestuia din regiunea deluroasă, la o altitudine cuprinsă între 75 și 116 m. Craiova face parte din Câmpia Română, mai precis din Câmpia Olteniei care se întinde între Dunăre, Olt și podișul Getic, fiind străbătută prin mijloc de Valea Jiului. Orașul este așezat aproximativ în centrul Olteniei, la o distanță de 227 km de București și 68 km de Dunăre. Forma orașului este foarte neregulată, în special spre partea vestică și nordică, iar interiorul orașului, spre deosebire de marginea acestuia, este foarte compact.

Relieful orașului Craiova se identifică cu relieful județului Dolj, respectiv de câmpie. Spre partea nordică se observă o ușoară influență a colinelor, în timp ce partea sudică tinde spre luncă.

Conform recensământului efectuat în 2011, populația municipiului Craiova se ridică la 269.506 locuitori, în scădere față de recensământul anterior din 2002, când se înregistraseră 302.601 locuitori. Majoritatea locuitorilor sunt români (89,49%), cu o minoritate de romi (1,96%). Pentru 8,25% din populație, apartenența etnică nu este cunoscută. Din punct de vedere confesional, majoritatea locuitorilor sunt ortodocși (91,03%). Pentru 8,11% din populație, nu este cunoscută apartenența confesională.

În conformitate cu „Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor” aprobat cu Ordinul MLPAT nr. 31/N din 2 oct. 1995 , lucrarea ce face

obiectul acestei expertize se încadrează la categoria de importanță C - construcții de importanță normală.

Din punct de vedere tehnic și în conformitate cu NP 116-04 “ Normativ privind alcatuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru străzi” strada Porumbului se încadrează în categoria tehnică IV “ străzi de folosință locală” și este amplasată integral pe teritoriul orașului.

III. Analiza stării de viabilitate a străzii investigate.

III.a. Generalități.

Evaluarea stării de degradare a fost efectuată pe baza metodologiei CD 155 – 2001 “*Instructiuni tehnice pentru determinarea stării tehnice a drumurilor moderne*” și AND 540-2003 “ *Normativ pentru evaluarea stării de degradare a îmbracamintii pentru drumuri cu structuri rutiere suple și semirigide*” . Totodată evaluarea stării de degradare a fost efectuată și pe baza măsurătorilor și aprecierilor vizuale efectuate la fața locului. Pentru aceasta a fost luată în considerare și arhiva fotografică atașată în anexă și alte studii de teren.

Cele mai frecvente degradări întâlnite în prezenta expertiză, sunt specifice drumurilor pietruite și acestea sunt: gropi, fagase , burdusiri și suprafețe mari de asfalt decapate, cauzate de siroiri ale apelor de suprafață sau staționarii îndelungate a acestora pe partea carosabilă ca urmare a unei drenări necorespunzătoare de acțiunea traficului și a factorilor de mediu. Prin aceste investigații s-a putut aprecia IG și ID (Indicele global de degradare și indicele de degradare ce conțin informații legate de structură și de suprafață) , astfel încât strada investigată să poată fi încadrată corespunzător.

În conformitate cu CD 155 IRI este apreciat pe baza măsurătorilor de planeitate și rugozitate dar pentru strada investigată are valori mai mari ca 4 (valori defavorabile). În evaluarea celor doi indici nu a fost nevoie să se utilizeze echipamente specializate (APL și SRT) deoarece din experiență , strada investigată nu poate fi încadrată decât la planeitate rea.

III.1. Strada Porumbului.

Strada investigata se desprinde din strada Lalelelor si Deva

Lungimea totala a strazii investigate este dupa cum urmeaza:

Strada Porumbului au lungimea $L=315\text{m}$

Traseul acestei strazi a fost impartit in 2 tronsoane cu desfasurare de la intersectia cu str. Adrian Paunescu pana la intersectia cu str. Dealul Spirei – tronsonul 1 (lungime 175 m) si de la intersectia cu str. Dealul Spirei pana la intersectia cu str. Lalelelor – tronsonul 2 (lungime 140 m).

Date generale.

Strada investigata se incadreaza in categoria tehnica IV. Aceasta strada face parte dintr-o trama stradala oraseneasca , cu dezvoltare radiala ortogonala specifica oraselor de campie. Strada investigata descarca trafic de resedinta .

Caracteristici geometrice.

- a. Traseul in plan este in aliniament.
- b. In profil longitudinal , strada investigata, se desfasoara intr-o zona de campie , declivitatile intalnite nu depasesc valoarea de 1.5%.
- c. In sectiune transversala , strada se desfasoara la nivelul terenului adiacent intre limitele de proprietate cu o parte carosabila de 7.00m .
- d. Structura rutiera a strazii este pietruita

III.b. Evaluare starii de degradare.

Evaluarea starii de degradare exprimata prin indicele global de degradare (IG) si prin indicele de degradare (ID) are la baza investigarea defectiunilor structurii rutiere si a suprafetei acesteia si a dispozitivelor de colectare si evacuare a apelor pluviale. Structura strazii se prezinta cu defecte specifice de tipul fagase , gropi, burdusiri, denivelari, cauzate de stationarea sau siroirea apelor pluviale pe partea carosabila dar si o descarcare necorespunzatoare a lor catre debusee naturale. In cazul acestei strazi , apele se descarca la canalizarea pluviala Structura actuala a strazii este cu asfalt si balast .

Aprecierea cantitativa a degradarilor se efectueaza prin luarea in considerare a tuturor degradarilor intalnite pe sectoarele investigate. Starea de degradare este apreciata

prin indicele de degradare ID care se determina prin raportarea suprafetei afectate de degradari la suprafata totala a partii carosabile.

Astfel $ID > 13$ ceea ce-i confera calificativul « **rau** ».

Totodata se aprecieza $IG < 77$ ceea ce-i confera calificativul « **rau** ».

III.c. Traficul.

Traficul desfasurat pe strada investigata este preponderent local de acces catre proprietati si sediile sociale ale asociatiilor familiale sau unitatile economice declarate. Cu o frecventa scazuta structura strazii va fi solicitata si de alte categorii de vehicule cu sarcina limitata la osia standard de 11,5t (utilitare de interventie tip pompieri si salubritate).

Astfel traficul , este preponderent compus din turisme si autovehicole utilitare mici cu sarcina de pana la 3,5 t. Se estimeaza un trafic exprimat in osii standard de 11,5 t $N_c < 0.1$ m.o.s. ce se incadreaza la un trafic usor.

Strada investigata se incadreaza la categoria tehnica IV.

IV. Geomorfologia terenului.

a. Geomorfologia.

Municipiul Craiova este situat în partea stângă a Jiului, la contactul a două regiuni geografice Podișul Getic în nord și Câmpia Olteniei în sud. Câmpia Olteniei are în fundament. Platforma Moesică acoperită cu o stivă groasă de formațiuni sedimentare paleozoice, mezozoice și neozoice. Cuvertura sedimentară ce definește individualitatea Câmpiei Olteniei este alcătuită din formațiuni fluvio-lacustre la care se adaugă depozite fluviale de terasă și lunci (pietrișuri și nisipuri), depozite loessoide și nisipuri eoliene .

În urma interpretărilor din teren și a analizei de laborator , s-a identificat pământul din stratul de fundație încadrat la categoria P3, pământuri insensibile la umiditate dar și la îngheț. În calculul de dimensionare a noilor structuri rutiere se recomandă $E_{vd} = 70 \text{ MPa}$.

c. Adancimea de inghet si conditii hidrologice.

In conformitate cu STAS 1709/1-90 amplasamentul strazii investigate se gaseste in zona caracterizata de tipul climatic I cu un indice de umiditate Thornthwaite $I_m = < -20$. Strada investigata se incadreaza la gradul de sensibilitate 2b, specific drumurilor situate la nivelul terenului natural sau usor in rambleu.

Adâncimea de îngheț, conform STAS 6054-77, este de 80- 90 cm.

d. Clima.

Datorita asezarii pe Glob latitudini medii, Romania prezinta un climat temperat cu diferentiuante, in functie de influenta climatica din anumite regiuni. Oltenia fiind situata in partea de sud-vest atarii, se afla sub influenta centrilor barici de actiune din Marea Mediterana, iar iarna se resimte si influenta Anticilonului Est-European.

Temperatura medie anuală la Stația meteorologică Craiova este de 10,8 °C, de-a lungul anilor valorile variind între 9,1 °C (în 1933) și 12,5 °C (în anul 2000).

Mersul anual este unul normal pentru zona temperat-continentală, cu media lunară cea mai ridicată în iulie (22,5 °C) și cea mai coborâtă în ianuarie (-2,4 °C), rezultând astfel o amplitudine medie anuală de 24,9 °C. Se remarcă faptul că valori negative ale mediilor lunare apar numai în ianuarie și februarie.

Cele mai mari temperaturi medii lunare au valori pozitive în tot cursul anului, acestea fiind cuprinse între 3,7 °C (ianuarie) și 25.8 °C (iulie). Cele mai mici valori medii lunare sunt negative în intervalul noiembrie-martie (-11,2 °C în ianuarie) și pozitive în restul anului, însă nedeășind pragul de 20 °C (19,4 °C în iulie).

e. Seismicitate.

In conformitate cu STAS 11100-93, strada investigata pe raza comunei se afla in zona gradului 7₁ macroseismic dupa scara Richter. Normativul P100-1/06, privitor la zonarea teritoriului Romaniei, dupa valorile coeficientilor seismici T_c si k_s , atribuie zonei se identifica valorile $T_c=1.5\text{sec.}$, si $a_g=0.16g$ pentru $IMR = 100\text{ani}$

V. Concluzii.

Strada investigata se incadreaza in categoria tehnica IV . Acestea asigura un trafic preponderent de resedinta .

Strada investigata are o structura pietruita cu piatra de rau.

Traseul acestei strazi a fost impartit in 2 tronsoane cu desfasurare de la intersectia cu str. Adrian Paunescu pana la intersectia cu str. Dealul Spirei – tronsonul 1 (lungime 175 m) si de la intersectia cu str. Dealul Spirei pana la intersectia cu str. Lalelelor – tronsonul 2 (lungime 140 m).

Scurgerea apelor pluviale de pe partea carosabila se efectueaza in prezent deficitar. Strada nu are canalizare pluviala.

O alta particularitate a acestei strazi o constituie , partea carosabila care in general, in sens transversal se mentine la valori de 7.00m .

VI. Recomandari cu caracter particular.

Strada investigata deserveste locuitorii din zona, sau asigura accesul catre obiective de interes economic si descarca trafic de resedinta si este circulata intamplator de vehicule cu sarcina mai mare de 3,5 t, sau vehicule limitate la osia standard 11,5 t.

Lipsa unei politici coerente de intretinere curente si periodice sau a fondurilor de intretinere a dus la aparitia defectelor atat de suprafata cat si structurale, coborand nivelul de viabilitate la calificativul « rau».

Pentru dimensionarea straturilor din compozitia structurilor rutiere pe baza metodologiei CALDEROM , evaluarea se bazeaza pe indeplinirea concomitenta a urmatoarelor criterii privind comportarea sub actiunea traficului :

- deformatia specifica de intindere admisibila la baza straturilor bitumonoase ;
- deformatia specifica de compresiune admisibila la nivelul patului drumului.

Pentru structurile mixte :

- deformatia specifica de intindere admisibila la baza straturilor bituminoase ;

- tensiunea de întindere admisibilă la baza straturilor din agregate stabilizate cu lianți hidraulici sau puzzolanici ;
- deformatia specifică de compresiune admisibilă la nivelul patului drumului.

Caracteristicile de deformabilitate ale terenului de fundare se stabilesc în funcție de tipul pământului , de tipul climateric al zonei în care se află localitatea sau traseul drumului investigat și de regimul hidrologic al complexului rutier și sunt prezentate în normativul PD 177-2001 publicat cu ordinul MTCT 609-2003. Caracteristicile terenului de fundare vor respecta prevederile STAS 2914 și STAS 12253.

În conformitate cu standardul privind elementele geometrice ale drumurilor, ținând cont că strada investigată se încadrează la categoria tehnică IV, aceasta asigurând circulația mijloacelor de transport în localitate, viteza de proiectare luată în calcul se va adapta la valori $< 50 \text{ km/h}$ după caz.

În vederea rezolvării racordărilor la intersecția cu drumurile laterale se recomandă raze cu valori de minim 6 m . Se recomandă asigurarea vizibilității în curbe precum și confortul optic . Pasul de proiectare se adaptează la linia roșie existentă , dar nu va fi mai mic de 50 m. În profil transversal , lățimea părții carosabile se determină în funcție de caracterul drumului și intensitatea orară de calcul a traficului echivalent , determinat conform STAS 7348-78. Lățimea benzilor carosabile se va determina în funcție de tipul predominant de vehicule și viteza de proiectare .

- **Se recomandă o structură flexibilă cu două straturi asfaltice , uzură și bază cu grosimi de 4 cm uzură și 6 cm legătură , peste o fundație superioară din piatră spartă minim 20 cm și balast minim 20 cm și un material anticontaminant de tip geotextil.**
- **Se vor amenaja trotuare cu un strat de Ba8 cm peste un strat de beton de ciment C16/20 de 10 cm și 10 cm fundație de balast.**
- **Linia roșie se va adapta funcție de accesul la proprietăți.**
- **Se recomandă ca în secțiune transversală partea carosabilă să fie de minim 6.00 m cu trotuare pe o parte sau pe ambele părți funcție de situație.**

- Scurgerea apelor pluviale se va asigura prin pante longitudinale cu descarcare la canalizarea pluviala.
- Se recomanda proiectarea unei semnalizari verticale si orizontale conforme cu seria de standarde 1848 si reglementarile in domeniu.

VII. Reglementari tehnice in vigoare.

Prezenta expertiza are la baza studiul geotehnic si masuratori si relevee efectuate la fata locului de catre expert cat si urmatoarele reglementari tehnice :

CD 31-94	Instructiuni tehnice departamentale pt. determinarea capacitatii portante a sistemului de drumuri non-rigide si semi-rigide cu ajutorul deflectometrului	Ordinul MT 216	08.06.1994	BC 8/1995
CD 155-2000	Instructiuni tehnice privind starea tehnica a drumurilor moderne	Ordinul AND 17	26.01.2001	BTR 2/2001
DD 506-2001	Instructiuni tehnice privind investigarea traficului	Ordinul AND 20	26.01.2001	BTR 4/2001
AND 565-2001	Instructiuni tehnice referitoare la metodologia de determinare a caracterului plan al surafetei drumurilor cu Integratorul BUMP	Ordinul AND 78	26.03.2001	BTR 8/2001
	Standarde tehnice referitoare la evaluarea clasei tehnice a drumurilor publice	Ordinul MT 46	27.01.1998	MO 138 Bis/1998
	Standarde tehnice referitoare la proiectarea strazilor in localitatile urbane	Ordinul MT 49	27.01.1998	MO 138 Bis/1998
	Standarde tehnice referitoare la proiectarea strazilor in localitatile rurale	Ordinul MT 50	27.01.1998	MO 138 Bis/1998
	Standarde tehnice referitoare la proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor	Ordinul MT 45	06.04.1998	MO 138 Bis/1998
	Lista drumurilor publice cu limite de greutate la camioane	Ordinul MLPTL 41	16.01.2002	MO 107/2002
AND 550-99	Standard pt. dimensionarea straturilor bitumi- noase de rigidizare a sistemelor de drumuri non-rigide si semi-rigide	Ordinul AND 84	23.06.1999	BTR 1/2001

CD 16-2000	Standard referitor la conditiile de proiectare si tehnologia de executie pt. imbracamintile rutiere	Ordinul AND 214	18.12.2000	BTR 2/2001
PD 189-2000	Standard pt. determinarea capacitatii de trafic a drumurilor publice	Ordinul AND 213	18.12.2000	BTR 2/2001
PD 177-2001	Standard pt. dimensionarea sistemelor de drum non-rigide si semi-rigide (metoda analitica)	Ordinul AND 9	17.01.2001	BTR 1/2001
AND 513-2002	Instructiuni tehnice referitoare la proiectarea, executia si intretinerea drumurilor publice	Decizia nr. 09	09.01.2002	BTR 15/2002
CD 152-2002	Standard pt. dimensionarea straturilor de rigidizare a sistemelor de drumuri non-rigide si semi-rigide care contin agregate naturale	Decizia nr.160	21.03.2002	
NP 116-04	Normativ privind alcatuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru strazi	Ordin MTCT 196	15.02.05	BC 3/2005
STAS 10144/3	Elemente geometrice ale strazilor		1981	
SRTAS 10177/4	Amenajarea intersectiilor de strazi . Clasificare si prescriptii de proiectare.		1995	
NP 116-04	Normativ privind alcatuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru strazi	Osdin MTCT	02.2005	BTR nr. 2-3/2005

Prezenta expertiza a fost intocmita in conformitate cu Legea 10 /1995 privind Calitatea in Constructii si a Hotararii Nr. 925 /1995 pentru aprobarea Regulamentului de verificare si expertizare tehnica de calitate a proiectelor, a executiei lucrarilor si a constructiilor.

Prezenta expertiza are valabilitate 2 ani de la redactare , daca nu se produc modificari majore ca urmare a unor calamitati naturale , care pot modifica datele prezente.

Expert Tehnic

Dr. Ing. Marin George Catalin



1.	DATE GENERALE.....	2
1.1.	Denumirea obiectivului de investitii	2
1.2.	Amplasamentul	2
1.3.	Titularul investitiei.....	2
1.4.	Beneficiarul investitiei	2
1.5.	Elaboratorul proiectului	2
2.	DESCRIEREA INVESTITIEI	2
2.1.	Categoria de importanta a lucrarii	2
2.2.	Situatia existenta	2
2.2.1.	Studii efectuate	2
2.2.1.1.	Studiu geotehnic.....	2
2.2.1.2.	Ridicare topografica	2
2.2.1.3.	Date climaterice.....	2
2.2.1.4.	Date seismice	3
2.2.2.	Starea tehnica	3
2.2.2.1.	Situatia existenta	3
2.2.2.2.	Utilitati existente.....	3
2.2.3.	Valoarea de inventar a constructiei	4
2.3.	Concluziile raportului de expertiza tehnica	4
2.3.1.	Variante propuse	4
2.3.2.	Recomandarile expertizei tehnice	4
3.	DATE TEHNICE ALE INVESTITIEI.....	5
3.1.	Descrierea lucrarilor de baza.....	5
3.1.1.	Traseul strazii in plan si in profil longitudinal.....	5
3.1.2.	Profilul transversal	5
3.1.3.	Structuri rutiere	5
3.1.4.	Trotuare.....	6
3.1.5.	Lucrari propuse.....	6
3.1.6.	Dispozitive pentru scurgerea apelor	6
3.1.7.	Amenajare racordari strazi secundare.....	6
3.1.8.	Intersectii cu strazi principale	7
3.1.9.	Masuri de siguranta traficului.....	7
3.1.9.1.	Semnalizari si marcaje.....	7
3.1.9.2.	Semnalizarea orizontala.....	7
3.1.9.3.	Semnalizarea verticala.....	7
3.1.9.4.	Masuri privind traficul pietonal	7
3.2.	Constructii afectate de realizarea obiectivului.....	7
3.3.	Necesarul de utilitati rezultate in urma executiei lucrarilor de modernizare	7
4.	SOLUTIA RECOMANDATA.....	8
5.	ESTIMARI PRIVIND FORTA DE MUNCA OCUPATA.....	8
6.	INDICATORI TEHNICO - ECONOMICI.....	8
6.1.	Indicatori economici	8
6.2.	Indicatori tehnici	8
6.2.1.	Cantitati de lucrari propuse a fi executate:	8
6.3.	Costuri estimative si Durata de realizare.....	9
7.	AVIZE SI ACORDURI DE PRINCIPIU.....	9
8.	ANEXE	10

1. DATE GENERALE

1.1. Denumirea obiectivului de investitii

„Modernizare strada Porumbului”

1.2. Amplasamentul

Obiectivul este situat în intravilanul Municipiului Craiova, județul Dolj.

1.3. Titularul investitiei

Primaria Municipiului Craiova

1.4. Beneficiarul investiției

Primaria Municipiului Craiova

1.5. Elaboratorul proiectului

S.C. ROMASCO CONCEPT S.R.L.

2. DESCRIEREA INVESTITIEI

Obiectivul de investitii pentru care se solicita prestarea serviciilor de proiectare a lucrarilor de interventii, il reprezinta modernizarea strazii Porumbului ca parte a unor lucrari de reabilitare a tramei stradale a Municipiului Craiova.

Terenul necesar realizarii lucrarii face parte din patrimoniul Primariei Municipiului Craiova, lucrarile de interventii fiind proiectate astfel incat sa pastreze traseul si ampriza actuala a strazilor.

Suprafata de teren ocupata de constructie este de 3470 mp.

2.1. Categoria de importanta a lucrarii

Conform Ordinului M.L.P.A.T. nr. 31 din 30 octombrie 1995, ceasta lucrare se încadrează in categoria de importanță „C”.

Potrivit STAS 10144/1/90, străzile care fac obiectul proiectului se încadrează în străzi de categoria a III- a, cu doua benzi de circulatie – străzi care conectează zonele funcționale și rezidențiale de străzile de legătură sau magistrale.

2.2. Situatia existenta

2.2.1. Studii efectuate

2.2.1.1. Studiu geotehnic

Pentru stabilirea straturilor si a grosimilor sistemului rutier existent au fost efectuate sondaje geotehnice prin in carosabilul str. Porumbului cu adancimea de 2.00 m, rezultand urmatoarea structura existenta :

- 20 cm – 30 m Pavaj din bolovani de rau
- 30 cm – 40 cm Balast nisipos.
- In foraje sub acest strat a fost intalnite prafuri argiloase

Natura terenului de fundare stabilita conform SR EN ISO 14688-1 si 2 „Clasificarea si identificarea pamanturilor” este tip P4.

Studiul geotehnic este prezentat in volumul „Studiu geotehnic”.

2.2.1.2. Ridicare topografica

Pentru a realiza suportul topografic necesar proiectarii cat mai fidel si precis, s-a executat o ridicare topografica a constructiilor si instalatiilor existente in teren (stalpi, constructii, garduri, conducte, instalatii, camine, guri de scurgere, borduri) etc. Pe baza ridicarilor topografice au fost stabilite elementele geometrice necesare proiectarii acestei strazi.

Studiul topografic este prezentat in volumul “Studiu topografic”.

2.2.1.3. Date climatice

Perimetrul studiat se încadrează într-o zonă cu climă continentală specifică ținuturilor de campie, caracterizata prin veri foarte calde cu precipitatii moderate ce cad mai ales sub forma de averse. Temperatura medie anuală

a aerului se încadrează între 10.8°C și 11°C, cu un ecart pentru valori medii ale lunii iulie de 22°C - 23°C și pentru luna ianuarie de -2.5°C - 3°C. Numarul mediu anual al zilelor cu îngheț este de 100.

Precipitațiile atmosferice înregistrează în zona studiată valori medii anuale de 500 – 550 mm, cu valori medii pentru luna iunie de 71.3 mm și pentru luna februarie de 28.2 mm. Stratul de zapada are o durată medie anuală de cca. 50 de zile, cu grosimi medii decadales ce variază între 6 cm și 14 cm.

Zona se găsește în cadrul tipului climateric I cu indice de umiditate $I_m = -20 \dots 0$

Adâncimea de îngheț este de 0.70 m cf STAS 6054/77 (Zonarea României după adâncimea maximă de îngheț).

2.2.1.4. Date seismice

Zona studiată este situată în zona seismică «D» corespunzătoare unui coeficient seismic $K_s = 0,16$, perioada de colt $T_c = 1,0$ s și grad de seismicitate 82 (grad 8 cu perioada de revenire de 100 ani), în conformitate cu P100/2006.

2.2.2. Starea tehnica

În vederea inventarierii stării tehnice actuale a străzii Porumbului, a structurilor rutiere existente și a stării de degradare s-au organizat vizite pe teren, precum și realizarea unor slături pe fiecare stradă..

Principalele aspecte reținute din teren și prelucrarea acestora se referă la:

- identificări ale degradărilor de suprafață precum: fisuri și crapături longitudinale/transversale, ruperi de material (gropi), valurii;
- identificări ale degradărilor ce privesc structura rutieră pe grosimea ei cum sunt: fagasele, gropile, tasările, faianțări ale stratului de rulare;
- alcatuirea structurii rutiere existente;
- soluții de ranforsare a structurii rutiere existente cu straturi asfaltice;
- asigurarea scurgerii și evacuării apelor de suprafață.

2.2.2.1. Situația existentă

Traseul acestei străzi a fost împărțit în 2 tronșoane cu desfășurare de la intersecția cu str. Adrian Paunescu până la intersecția cu str. Dealul Spirei – tronșonul 1 (lungime 175 m) și de la intersecția cu str. Dealul Spirei până la intersecția cu str. Lalelelor – tronșonul 2 (lungime 140 m).

- Traseul în plan se prezintă sub forma a două aliniamente cu lungimile de 175 m și 140 m separate între ele de intersecția cu strada Dealul Spirei, viteza de circulație reglementată fiind de 50 km/h.
- Declivitatea în profil longitudinal are valoare redusă cca. 0.5%;
- Partea carosabilă are lățimea de 7,00 m (cate o bandă de circulație pe sens);
- Trotuare pe ambele părți, pe partea stângă cu lățimea 2 m și pe partea dreaptă cu lățimea 2 m, încadrate cu borduri din beton.

Îmbracaminta sistemului rutier este alcătuită din pavaj din bolovani de râu și piatră cubică și prezintă numeroase zone cu tasări locale, gropi, material dislocat, etc.

Partea carosabilă este încadrată cu borduri denivelate din beton (cu ciupituri, fără aliniere) cu înălțime liberă redusă între 3 și 10 cm, și trotuare din dale de beton 0.5 x 0.5 m în stare avansată de degradare (fisuri și crapături multiple, tasări, zone lipsă și rosturi deschise înierbate).

Intersecțiile sunt dirijate prin semnalizare cu indicatoare cedează trecerea.

Nu există semnalizare orizontală.

2.2.2.2. Utilități existente

Strada este dotată cu următoarele utilități:

- rețea de alimentare cu apă potabilă în trotuar;
- rețea de canalizare menajeră și guri de scurgere;
- rețea de alimentare cu gaze potabilă atât în ampriza trotuarelor;
- rețele electrice aeriene de joasă tensiune (LEA) precum și rețele de curenți slabi (telecomunicații), pozate aerian pe stalpi poziționați în gabaritul trotuarelor)

2.2.3. Valoarea de inventar a constructiei

In urma cuantificarii cantitatilor de lucrari si pe baza preturilor existente pe piata in aceasta perioada s-a elaborat devizul proiectului.

Conform situatiei comunicata de Primaria Municipiului Craiova valoarea de inventar a obiectivului propus spre studiu este de 1,074,432.84 RON.

Dupa interventiile propuse valoarea de inventar creste cu 719,379.74 RON, ceea ce reprezinta o crestere cu 67% si o valoare finala de inventar de 1,793,812.58 RON.

2.3. Concluziile raportului de expertiza tehnica

In cadrul expertizei tehnice efectuata de catre Romasco Concept in cardul acestui contract a au fost stabilite defectele si degradarile aparente existente in prezent. In conformitate cu "Normativul pentru evaluarea stării de degradare a îmbrăcămintei bituminoase pentru drumuri cu structuri rutiere suple și semirigide" indicativ AND 540-2003 s-au identificat defectele si degradarile aparente lale sistemului rutier.

Concluziile expertizei tehnice stabilesc ca fiind necesara inlocuirea in totalita a sistemului rutier si a trotuarelor.

In cadrul expertizei tehnice au fost descrise solutii tehnice privind reabilitarea sistemului rutier, pe baza carora s-au proiectat lucrarile pentru aducerea drumului la starea normala de functionare.

La elaborarea documentatiei tehnice s-a avut in vedere recomandarile si concluziile din expertiza tehnica.

2.3.1. Variante propuse

S-au propus urmatoarele structuri rutiere:

Varianta 1 – sistem rutier flexibil

- 4 cm strat de uzura BA16 cf. SR 174-1/2009;
- 6 cm strat de legatura BAD25 cf. SR 174-1/2009;
- 20 cm strat superior de fundatie din piatra sparta cf. SR 667/2001;
- 20 cm strat inferior de fundatie din balast cf. SR 662/2002;
- geotextil cu rol anticontaminant pe toata suprafata fundatiei;
- 5 cm strat din nisip pilonat.

Varianta 2 – sistem rutier semirigid

- 4 cm strat de uzura BA16 cf. SR 174-1/2009;
- 6 cm strat de legatura BAD25 cf. SR 174-1/2009;
- 15 cm strat superior de fundatie din balast stabilizat cu ciment cf. STAS 10473-1/87;
- 20 cm strat inferior de fundatie din balast cf. SR 662/2002;
- geotextil cu rol anticontaminant pe toata suprafata fundatiei;
- 5 cm strat din nisip pilonat.

2.3.2. Recomandarile expertizei tehnice

In proiect vor fi prevazute solutii tehnice si tehnologice de executie moderne si eficiente.

Solutiile din proiect vor fi corelate cu dotarile edilitare ale strazii.

Pe durata executiei lucrarilor se va asigura accesul riveranilor de la fiecare strada.

Se vor respecta normativele ce privesc executia lucrarilor, calitatea materialelor, semnalizarea rutiera pe durata executiei si semnalizarea pe durata de exploatare (STAS 1848 si HG 85/2003).

Pe durata executiei lucrarilor se vor respecta normele de tehnica securitatii si protectie a muncii si de prevenire a incendiilor.

Lucrarile recomandate nu vor induce efecte negative asupra solului, apelor de suprafata, vegetatiei, nivelului de zgomot, microclimatului sau populatiei.

Nu vor fi afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Prin executarea lucrarilor mentionate vor rezulta influente favorabile asupra elementelor de mediu si benefice din punct de vedere economic si social ; urmare imbunatatirii conditiilor de circulatie rutiera si pietonala va fi redus volumul de praf, noxe si nivelul de zgomot perceput de riverani.

3. DATE TEHNICE ALE INVESTITIEI

3.1. Descrierea lucrarilor de baza

3.1.1. Traseul strazii in plan si in profil longitudinal

Proiectarea traseului in plan in profil longitudinal s-a realizat conform STAS 10144/3-91 Elemente geometri strazi precum si STAS 863-85 Lucrari de drumuri Elemente geometrice ale traseelor, urmarindu-se mentinerea platformei strazii in limita domeniului public, fara exproprii. De asemenea la proiectarea niveletei strazii s-a avut in vedere racordarea acceselor la proprietati partea carosabila a drumului.

Traseul in plan rezultat este alcatuit din 2 tronsoane in aliniament cu desfasurare de la intersectia cu str. Adrian Paunescu pana la intersectia cu str. Dealul Spirei – tronsonul 1 (lungime 175 m) si de la intersectia cu str. Dealul Spirei pana la intersectia cu str. Lalelelor – tronsonul 2 (lungime 140 m).

Vecinatatea apropiata a constructiilor (cu accese dese), nu permite modificari ale declivitailor din profil longitudinal, astfel ca declivitatile existente se vor mentine in vedere asigurarii accesului facil la proprietatile riverane, totodata asigurandu-se pantele minime necesare pentru scurgerea longitudina a apelor din precipitatii si a celor provenite din topirea zapezii. Declivitatile proiectate pe aceasta strada au valori cuprinse intre 0.2% si 1.3 % pentru tronsonul 1 si 0.3% - 0.5% pentru tronsonul 2. Racordarile verticale au raze cuprinse intre 3000m si 8000 m.

3.1.2. Profilul transversal

Proiectarea elementelor geometrice ale profilului transversal s-au realizat conform STAS 10144/1-90 Profiluri transversale strazi, totodata avandu-se in vedere respectarea integritatii proprietatilor ce marginesc strada Porumbului.

Elementele geometrice in profil transversal adoptate sunt prezentate in planul Profil tip din partea desenata a lucrarii si anume:

- latime parte carosabila $I = 2 \times 3.50$ m;
- latime trotuar stanga $I = 2.00$ m;
- latime trotuar dreapta $I = 2.00$ m;

3.1.3. Structuri rutiere

Intrucat traficului rutier ce se desfasoara in lungul strazii Porumbului este format din vehicule usoare, traficul greu fiind ocazional (deszapezire, masini de aprovizionare), 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”.

S-au analizat urmatoarele structuri rutiere conform recomandarilor expertizei tehnice:

Varianta 1 – sistem rutier flexibil – Profil Tip 1

- 4 cm strat de uzura BA16 cf. SR 174-1/2009;
- 6 cm strat de legatura BAD25 cf. SR 174-1/2009;
- 20 cm strat superior de fundatie din piatra sparta cf. SR 667/2001;
- 20 cm strat inferior de fundatie din balast cf. SR 662/2002;
- geotextil cu rol anticontaminant pe toata suprafata fundatiei;
- 5 cm strat din nisip pilonat.

Varianta 2 – sistem rutier semirigid – Profil Tip 2

- 4 cm strat de uzura BA16 cf. SR 174-1/2009;
- 6 cm strat de legatura BAD25 cf. SR 174-1/2009;
- 15 cm strat superior de fundatie din balast stabilizat cu ciment cf. STAS 10473-1/87;
- 20 cm strat inferior de fundatie din balast cf. SR 662/2002;
- geotextil cu rol anticontaminant pe toata suprafata fundatiei;
- 5 cm strat din nisip pilonat.

3.1.4. Trotuare

Amenajarea trotuarelor a fost prevazuta a se realiza conform STAS 10144/2-91, pe ambele parti ale strazii, adiacent partii carosabile pe o latime $l = 2.00$ m.

Trotuarele vor fi incadrate de borduri cu dimensiunea de 20×25 cm pe latura adiacenta partii carosabile si borduri cu dimensiunea de 10×15 cm pe latura dinspre proprietati.

S-a propus urmatoarea solutie constructiva pentru realizarea trotuarului:

- 4 cm strat de uzura BA8 cf. SR 174-1/2009;
- 10 cm strat din beton C16/20;
- 10 cm strat din balast;

Amenajarea trotuarelor in zonele de accese se va realiza prin modificarea deverului trotuarului si pozarea bordurilor cu inaltimea libera de 5 cm.

In dreptul trecerilor de pietoni se vor amenaja rampe pentru persoane cu handicap prin modificarea deverului trotuarului si pozarea bordurilor cu inaltimea libera de 3 - 5 cm.

3.1.5. Lucrari propuse

Pentru modernizarea strazii Porumbului rutiera se estimeaza urmatoarele lucrari:

Parte carosabila:

- demolare sistem rutier existent;
- ridicarea la cota proiect a capacelor de la caminele de canalizare si apa, gurilor de scurgere si a gurilor de aerisire de la reseaua de gaze naturale;
- pozare geotextil pe un strat din nisip pilonat de 5 cm;
- asternerea stratului de balast 20 cm;
- asternerea stratului de piatra sparta 20 cm sau realizare strat din balast stabilizat 15 cm;
- amorsare cu emulsie cationica cu rupere rapida cu 0.9 kg/mp;
- asternerea stratului de BAD25 6 cm;
- amorsare cu emulsie cationica cu rupere rapida cu 0.6 kg/mp;
- asternerea stratului de BA16 4 cm;
- implementarea masurilor de dirijarea circulatiei prin semnalizare orizontala si verticala;

Trotuare:

- demolare trotuare existente;
- pozare borduri 20×25 cm si 10×15 cm pe un strat din beton;
- asternerea stratului de balast 10 cm;
- realizarea stratului din beton C16/20 10 cm;
- amorsare cu emulsie cationica cu rupere rapida cu 0.6 kg/mp;
- asternerea stratului de BA8 4 cm;

3.1.6. Dispozitive pentru scurgerea apelor

Colectarea apelor pluviale de pe suprafata carosabila a drumului se va face prin guri de scurgere cu sifon si depozit din elemente prefabricate din beton tip A1 conform STAS 6701/82. Gurile de scurgere vor fi acoperite cu gratare carosabile din fonta.

In acest scop vor fi utilizate gurile de scurgere existente, prevazandu-se gratare de fonta unde acestea lipsesc.

Toate capacele gurilor de scurgere existente precum si ale caminelor de canalizare se vor ridica la cota proiectata.

3.1.7. Amenajare racordari strazi secundare

Nu exista intersectii cu strazi laterale.

3.1.8. Intersecții cu strazi principale

Amenajarea intersecțiilor cu strazile principale mentine solutia existenta in ceea ce priveste tipul si elementele geometrice ale amenajarii, realizandu-se racordarea liniei rosii proiectate la niveleta strazilor principale intersectate.

3.1.9. Masuri de siguranta traficului

3.1.9.1. Semnalizari si marcaje

Proiectarea sistemului de semnalizare si marcaj va fi efectuat atat pentru traseul studiat cat si pentru caile de comunicatii rutiere cu acces la aceasta. Se vor respecta prevederile SR 1848/7-2004.

De asemenea, marcajele pentru trecerile de pietoni vor fi pozitionate fata de limitele strazii astfel incat sa nu deranjeze traficul din intersectie.

O proiectare atenta a sistemului de semnalizare si marcaje concura la sporirea sigurantei circulatiei atat pe traseul studiat cat si pe drumurile cu acces la aceasta, ducand in final la sporirea fluentei traficului avand in vedere faptul ca traficul va creste simtitor dupa realizarea acestei investitii. O avertizare si o informare corecta, vizibila, porest confortul conducatorului auto, duce la eliminarea stresului acestuia, eliminandu-se confuziile si a manevrelor periculoase, in final a accidentelor si blocajelor.

Toate aceste masuri vor fi implementate la faza Proiect Tehnic.

3.1.9.2. Semnalizarea orizontala

O componenta principala a sistemului de orientare si dirijare a traficului auto o constituie marcajele realizate pe suprafata partii carosabile.

La faza Proiect Tehnic se vor detalia si vor departaja aceste lucrari in functie de rolul pe care acestea ia au in dirijarea si orientarea circulatiei:marcaje longitudinale, care cuprind liniile de directie si marcaj lateral, liniile obligate de racordare. Cu acest marcaj se va realiza separarea sensurilor de circulatie,delimitarea benzilor de circulatie si a partii carosabile. marcajele transversale se vor utiliza pentru a marca locurile de oprire, pentru avertizare privind reducerea vitezei la apropierea de zonele cu potential pericol.

Vopseaua utilizata pentru realizarea marcajelor trebuie sa aiba in proprietate antiderapante reflectorizante si sa aiba o durata de viata cat mai ridicata (rezistente la uzura).

Se recomanda folosirea de vopsele cu microbule pentru o mai buna vizibilitate pe timp de noapte.

3.1.9.3. Semnalizarea verticala

Sistemul de semnalizare pe verticala se va studia cu atentie pentru a avea o concordanta intre acesta si la sistemul de marcare orizontala, pentru a nu crea confuzii si interpretari gresite, pentru a fi citit cu usurinta atat pe timp de zi cat si pe timp de noapte.

Toate materialele utilizate (vopseaua de marcaj, portalele, indicatoare etc) vor fi agrementate conform HGR 766/1997 si cele care nu sunt agrementate vor fi insotite de Certificate de Calitate.

3.1.9.4. Masuri privind traficul pietonal

Pentru inlesnirea circulatiei pietonilor se vor folosi unde este cazul borduri ingropate si racordari cu planuri inclinate.

Pentru protectia pietonilor si prevenirea accidentelor intr-o faza ulterioara de proiectare se va studia triunghiul de vizibilitate in dreptul drumurilor laterale.

3.2. Constructii afectate de realizarea obiectivului

Odata cu modernizarea sistemului rutier al strazii si refacerea trotuarelor adiacente vor fi ridicate la cota proiect capacele de la caminele de canalizare, telefonie, gurile de scurgere si a gurile de aerisire de la reseaua de gaze naturale.

Lucrarile de modernizare nu vor afecta alte constructii aflate in ampriza sau in vecinatatea lucrarii.

3.3. Necesarul de utilitati rezultate in urma executiei lucrarilor de modernizare

In urma lucrarilor de modernizare a strazii Porumbului a rezultat ca nefiind necesara suplimentarea utilitatilor existente.

Pe perioada de exploatare a strazii Porumbului nu va fi necesara suplimentarea sau modificarea utilitatilor prevazute prin proiect.

4. SOLUTIA RECOMANDATA

Se propune structura rutiera 1 din urmatoarele considerente:

- Tehnologia de executie a stratului din balast stabilizat implica asteptarea a minimum 7 zile pentru intarirea acestuia, fapt ce va conduce la prelungirea timpul executiei si blocarea acceselor pe aceasta perioada .
- Stratul din balast stabilizat microfisureaza sub trafic, pe timpule exploatarei putand rezulta fisurari reflexive la nivelul imbracamintilor rutiere.

5. ESTIMARI PRIVIND FORTA DE MUNCA OCUPATA

Datorita faptului ca obiectivul este un drum public, acesta dupa ce va fi dat in exploatare nu va necesita forta de munca angajata permanent si in mod special pentru acest obiectiv. Pe timpul executiei insa, un numar insemnat de persoane calificate si necalificate vor ocupa locuri de munca in vederea finalizarii acestui obiectiv.

De asemenea, dupa ce drumul va fi data in exploatare, acesta va trebui sa fie intretinut de catre Administratia Domeniului Public Craiova.

6. INDICATORI TEHNICO - ECONOMICI

6.1. Indicatori economici

Varianta 1 - sistem rutier flexibil

Valoarea totala a investitiei: 850,780.24 lei (188,643.07 EURO)

(in preturi 14.03.2014 fara TVA)

din care: Constructii – Montaj 719,379.74 lei (159,507.70 EURO)

Varianta 2 - sistem rutier semirigid

Valoarea totala a investitiei: 922,331.23 lei (204,508.03 EURO)

(in preturi 14.03.2014 fara TVA)

din care: Constructii – Montaj 782,421.23 lei (173,485.86 EURO)

6.2. Indicatori tehnici

- lungime strada: 315 m (175 m Tronsonul 1, 140 m Tronsonul 2);
- latime strada: 7.00 m;
- lungime trotuare: 2 x 315 m;
- latimi trotuare: 2.00 m;

6.2.1. Cantitati de lucrari propuse a fi executate:

Parte carosabila:

mixturi asfaltice - 546.86 t;

(strat legatura + strat uzura) :

$2,315.25 \text{ mp} \times 0.06 \text{ m} \times 2.37 \text{ t/mc} + 2,315.25 \text{ mp} \times 0.04 \text{ m} \times 2.35 \text{ t/mc} = 992.25 \text{ t}$

volum fundatii - 992.25 mc;

(fundatii balast + fundatie piatra sparta)

$2,535.75 \text{ mp} \times 0.20 \text{ m} + 2,425.50 \text{ mp} \times 0.20 \text{ m} = 578.25 \text{ mc}$

- marcaje rutiere - 47.5 mp;
- indicatoare rutiere - 14 buc.

Trotuare:

- mixturi asfaltice - 124.36 t;

1,323.00 mp x 0.04 m x 2.35 t/mc = 124.36 t

- volum fundatii - 283.50 mc;

(volum balast din fundatii + volum beton din fundatii)

1,449.00 mp x 0.10 m + 1,386.00 mp x 0.10 m = 283.50 mc

- borduri 20 x 25 cm - 662.00 m;

- borduri 10 x 15 cm - 662.00 m.

6.3. Costuri estimative si Durata de realizare

Prezenta documentatie pentru avizarea lucrarilor de interventie a fost întocmita în conformitate cu H.G. nr. 28 / 09.01.2008, privind aprobarea conținutului – cadru al documentației tehnico – economice aferente investițiilor publice, precum și a Structurii și Metodologiei de elaborare a Devizului General pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții.

La realizarea lucrărilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementărilor naționale în vigoare, precum și legislației și standardelor naționale armonizate cu legislația U.E. Aceste materiale sunt în conformitate cu prevederile H.G. nr. 766 / 1997 și a Legii nr. 10 / 1995 privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate tehnic pentru execuția lucrărilor.

Evaluările pe obiecte pentru lucrările de construcții – montaj, pentru Cap.4 din Devizul General, au avut la bază categorii de prețuri și de lucrări actualizate la nivelul lunii martie 2014, pe baza ofertelor primite de la furnizori.

Tarifele, cotele și procentele folosite pentru serviciile de consultanță și urmărirea execuției, respectiv evaluarea Cap.3 din Devizul General se încadrează în limitele practicate de firmele de profil la ora actuală.

Evaluările pentru subcapitolul "Cheltuieli diverse și neprevăzute" au fost stabilite la un procent de 7% din valoarea lucrărilor de bază, conform H.G. nr. 28 / 09.01.2008.

Listele de cantitati si detalieria pe structura devizului general se gasesc in Anexele 1 – 4 .

Durata de realizare a investitiei este de 4 luni, conform Graficului de realizare a investitiei.

GRAFICUL DE REALIZARE A INVESTITIEI								
Activitatea		Durata de execuție						
		Luna 1	Luna 2	Luna 3	Luna 4			
1	Demolare sistem rutier							
2	Demolare trotuare							
3	Aducere la cota camine retele utilitati							
4	Strat de fundatie din balast							
5	Strat de fundatie din piatra sparta sau balast stabilizat							
6	Strat de legatura din BAD25							
7	Strat de uzura din BA16							
8	Strat de fundatie trotuare din balast							
9	Strat de rezizenta trotuare din beton							
10	Strat de uzura trotuare din BA8							
11	Semnalizari si marcaje							

7. AVIZE SI ACORDURI DE PRINCIPIU

Se vor întocmi documentatiile pentru obtine avizele de amplasament si acordurile solicitate in certificatul de urbanism:

- Aviz Compania de apa Oltenia – Aviz apa-canal
- S.C. CEZ Vanzare S.A. – Aviz energie electrica
- Distrigaz Sud Retele – Aviz gaze
- IPJ Dolj Serviciul Rutier – Aviz politie
- Agentia Pentru Protectia Mediului Dolj - Aviz Mediu

8. ANEXE

ANEXA 1 – DEVIZUL GENERAL AL INVESTIȚIEI varianta 1

ANEXA 2 – DEVIZUL GENERAL AL INVESTIȚIEI varianta 2

ANEXA 3 – LISTE DE CANTITATI varianta 1

ANEXA 4 – LISTE DE CANTITATI varianta 2

Verificat

D. Pavel

Intocmit

I. Pavel

PLAN DE SITUATIE CU LOCALIZAREA SONDAJELOR

GEOTEHNICE
scara 1 : 5000

santier: str. Porumbului
Mun. Craiova, Jud. Dolj

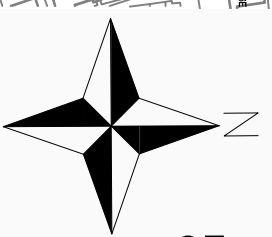
LEGENDA

-  Proiectie strada
-  F 1.49
locatie sonde
geotehnice

Copie dupa planul pus la dispozitie de beneficiar

S.C. DELTA VISION S.R.L.

proiect nr.:
G241/2014



santier: str. Porumbului
Craiova, jud. Dolj
pozitia sondajului: conform plan (plansa 1.49)

FISA SINTETICA A FORAJELOR

scara 1:100

S.C. DELTA VISION S.R.L.
proiect nr.: G241/2014

plansa nr. 2.49



Cota fata de 0,00 foraj	Litologie	Descriere stratificate	Nr. Probă	Adâncime proba m	Limită de curgere WL %	Limită de frământare WP %	Indice plasticitate Ip %	Indice de consist. Ic	Compoziție granulometrică							Umiditate naturală W %	Greutate vol. γ kN/mc	Greutate vol. uscată γ_d kN/mc	Porozitate n %	Indice pori e	Grad de umiditate Sr	Rezist. comp. monoaxială σ_z kN/cm ²	Coeficient permeabilitate		Indici de compresibilitate		Rezist. la tăiere C kPa	Penetrare dinamica standard (SPT) N ₃₀	
									Argilă	Praf	Nisip fin	Nisip mediu	Nisip mare	Pietriș	Bolovanis								k cm/sec	M ₂₋₃ kPa	ϵ_p2 cm/m	ϵ_m3 cm/m			ϕ
m				m	WL %	WP %	Ip %	Ic	0,002	0,005	0,05	0,25	0,50	2,00	20,0	70,0													

FORAJUL F1_49 (intre str Dl. Spirei și str. Lalelelor)

-0.20		Pavaj piatra de rau, cu nisip grosier																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																</
-------	--	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

FORAJUL F1_48 (intersecție cu str. Adrian Paunescu, sondaj proiectat din str. Vrancei)

-0.30		Pavei piatra de rau, cu nisip grosier																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
-------	--	---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

* material ras și omogenizat

**TABEL CENTRALIZATOR STRAZI
MUNICIPIUL CRAIOVA**

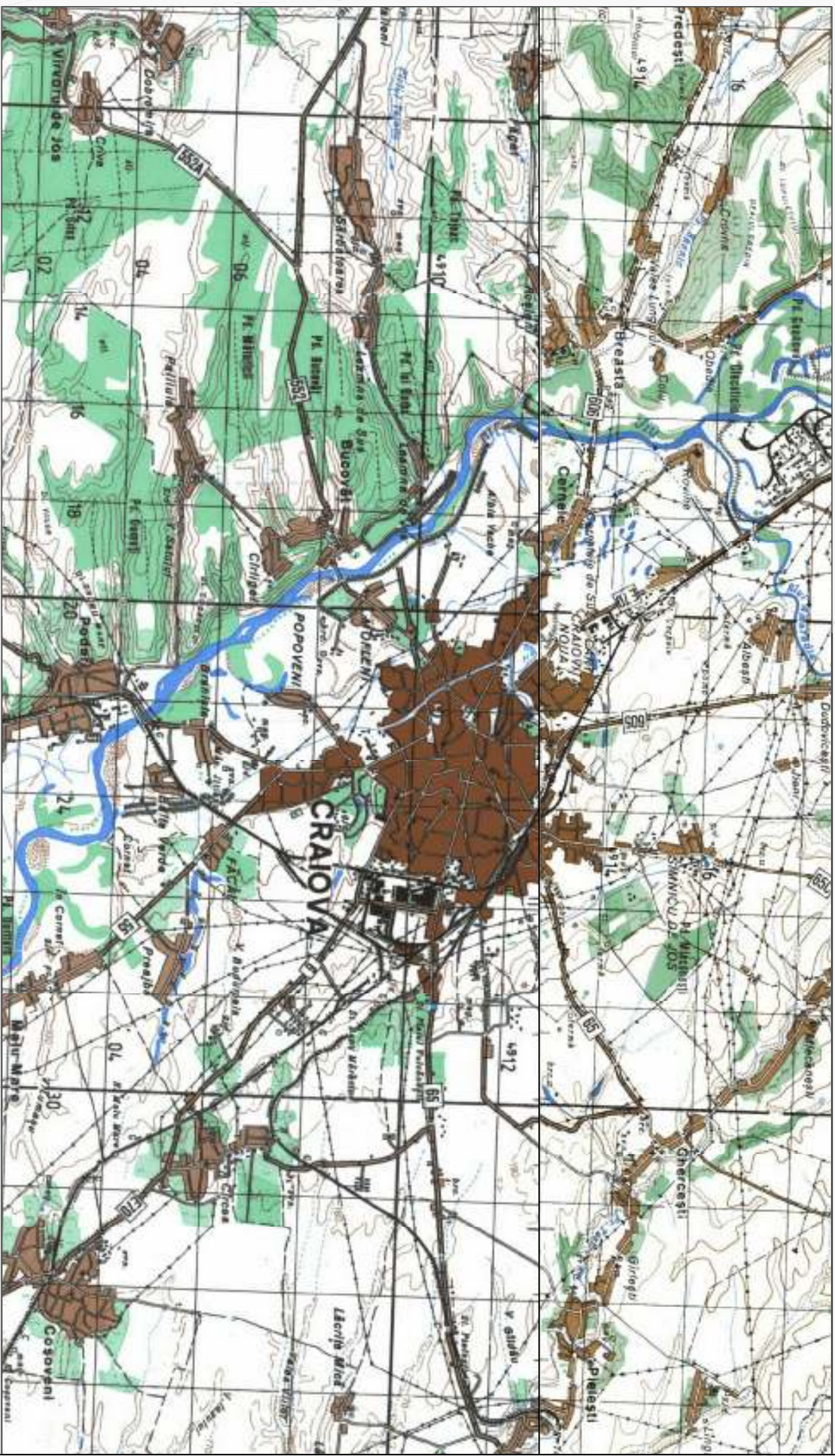
Proiect G241/2014

Numar	Nume strada	Numar	Nume strada
1	Modernizare str. Corabia	46	Modernizarea str. Ion Creanga
2	Modernizare str. Tulcea	47	Modernizarea str. Macinului ;
3	Modernizare str. Maghiranului	48	Modernizarea str. Vrancei ;
4	Modernizare str. Dimitrie Cantemir	49	Modernizarea str. Porumbului .
5	Modernizare str. Dăbuleni	50	Modernizare str. Stejarului
6	Modernizare str. Leandrului	51	Modernizare str. Eroii Sanitari
7	Modernizare str. Livezi	52	Modernizare str. Costache Negruzzi
8	Modernizare str. Corcova	53	Modernizare str. Cocorului
9	Modernizare str. Tisa	54	Modernizare str. Prelungirea Teilor
10	Modernizare str. Hârșova	55	Modernizare str. Botosani
11	Modernizare str. Ecoului	56	Modernizare str. Brasov
12	Modernizare str. Codlea	57	Modernizarea str. Babadag
13	Modernizare str. Căpșunilor	58	Modernizarea str. Barbatesti
14	Modernizare str. Marinei	59	Modernizarea str. Oltenita
15	Modernizare str. Techirghiol	60	Modernizarea str. Trandafirului
16	Modernizare str. Cărbunești	61	Modernizarea str. Aleea 1- 4 Izvorul Rece
17	Modernizare str. Strungarilor	62	Modernizarea str. Infanteriei
18	Modernizare str. Gutuiului	63	Modernizarea str. Merisorului
19	Modernizare str. Homer	64	Modernizarea str. Genistilor
20	Modernizare str. Arad	65	Modernizarea str. Fermei – Simnicu de Jos
21	Modernizare str. Pescarus	66	Modernizarea str. Alecu Russo
22	Reabilitare str. Brandusa	67	Modernizarea str. Antiaeriana
23	Reabilitare str. Motru	68	Modernizarea str. Vânătorii de Munte
24	Reabilitare str. Dr Stefan Berceanu	69	Modernizarea str. Cavaleriei
25	Reabilitare str. Fratii Golesti	70	Reabilitare str. C-tin Severeanu
26	Reabilitare str. Libertatii	71	Reabilitare str. Dr. Ion Augustin
27	Reabilitare str. Pandurilor	72	Reabilitare str. Dr. Victor Gomoiu
28	Reabilitare str. Dr. Mihai Canciulescu	73	Reabilitare str. Teilor
29	Modernizare str. Aleile 1-6 Alexandru cel Bun	74	Reabilitare str. Parângului
30	Modernizare str. Artileriei	75	Reabilitare str. Gheorghe Bibescu
31	Modernizare str. Mesteacănului	76	Reabilitare str. Cosuna
32	Modernizare str. Visinului	77	Reabilitare str. Alexandru cel Bun
33	Modernizare str. Aleile 1-5 Gheorghe Donici	78	Modernizare str. Gradinari
34	Modernizare str. Petrila	79	Modernizare str. Sinoe
35	Modernizare str. Deltei	80	Modernizare str. Emil Marghitu
36	Modernizare str. Zalău	81	Modernizare str. Iezerului
37	Modernizarea str. Albinelor si Aleea I, II	82	Modernizare str. Carpenului
38	Modernizarea str. Aleea Dunarii	83	Modernizare str. Aleea 1 Maria Rosetti
39	Modernizarea str. Drumul Fabricii	84	Modernizare str. Izvorul Rece
40	Modernizarea str. Micsunele	85	Modernizare str. Constanta,
41	Modernizarea str. Trifoiului	86	Modernizare str. Pui de Lei
42	Modernizarea str. Buzias	87	Modernizare str. Postavarul
43	Modernizarea str. Balzac	88	Modernizare str. Maria Rosetti
44	Modernizarea str. Rasinari	89	Modernizare str. Rachitei
45	Modernizarea str. Mixandrelor	90	Modernizare str. Razelm
		91	Modernizare str. Cristian Tell

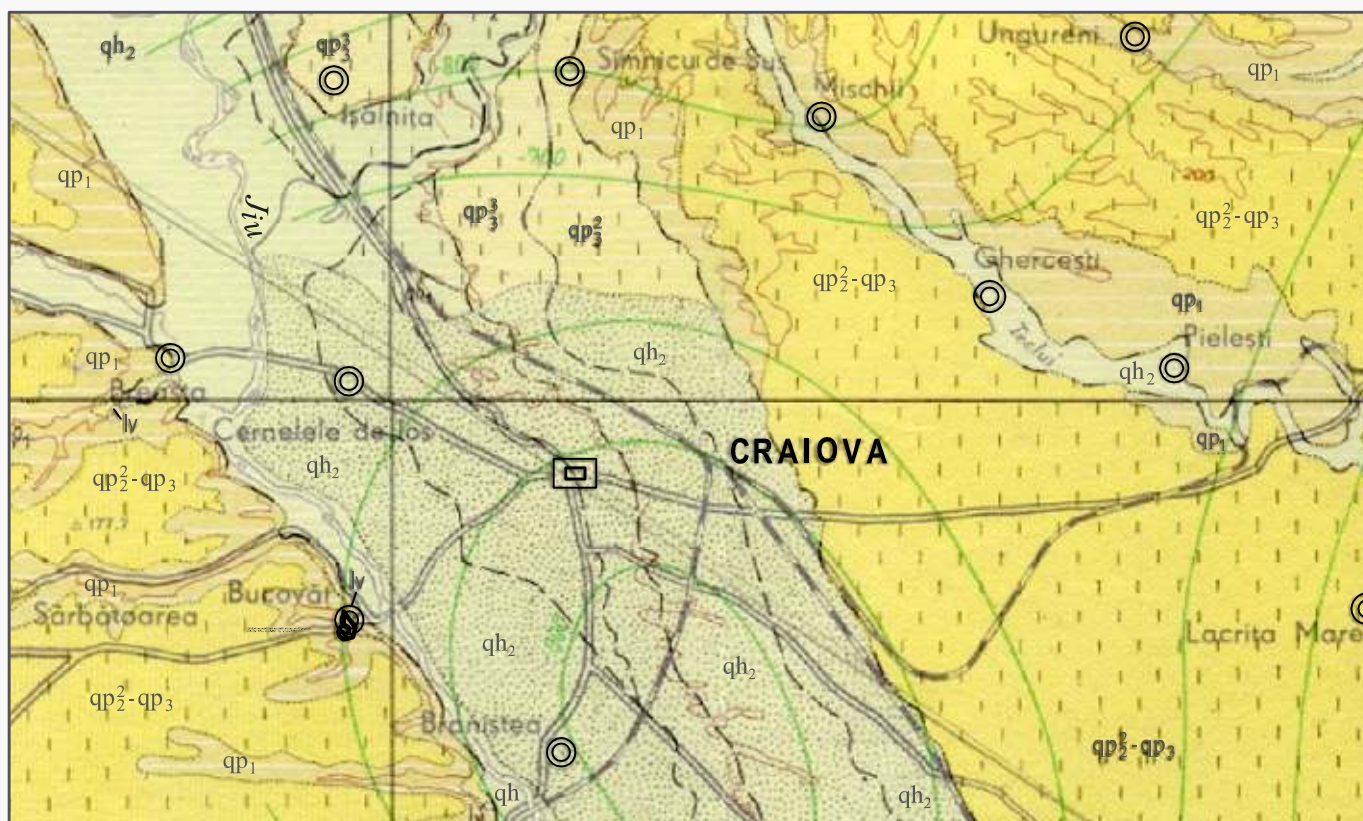
PLAN TOPOGRAFIC AL ZONEI MUNICIPIULUI CRAIOVA

(conform cu harta topografică, scara 1 : 100000, foaia L-34-132 și foaia L-34-144

ANEXA 2



HARTA GEOLOGICĂ A ZONEI MUNICIPIULUI CRAIOVA
(conform cu harta geologică a României, scara 1 : 200000, planșa 41 - Craiova)



LEGENDĂ GEOLOGICĂ

Eră	Perioadă	Epocă	Vârstă	Simbol	Litologie / Petrografie
NEOZOIC	CUATERNAR	HOLOCEN	{ SUPERIOR INFERIOR	qh qh₂ qh₁	Pietrisuri, nisipuri, nisipuri de dune, depozite loessoide
					Pietrisuri, nisipuri, depozite loessoide
		PLEISTOCEN	{ SUPERIOR MEDIU INFERIOR	qp₂-qp₃	qp₃³ Pietrisuri, nisipuri, depozite loessoide
					qp₃² Pietrisuri, nisipuri, depozite loessoide
				qp₂²	qp₂² Pietrisuri, nisipuri, depozite loessoide
					qp₁ Pietrisuri, nisipuri, argile
		NEOGEN	OLIGOCEN	LEVANTIN	lv

scara 1:100000

[illegible]

**“MODERNIZARE / REABILITARE STRAZI IN
MUNICIPIUL CRAIOVA
FAZA DE PROIECTARE E.T.+D.A.L.I.”
Loc. Craiova, jud. Dolj**

RAPORT GEOTEHNIC

1. INTRODUCERE

Lucrarea de față s-a întocmit la solicitarea proiectantului general SC ROMASCO CONCEPT SRL, în vederea stabilirii condițiilor geotehnice necesare elaborării expertizei tehnice (E.T.) și a documentației de avizare a lucrărilor de intervenții (D.A.L.I.) pentru 91 de străzi (Anexa 1) de pe raza Municipiului Craiova și a localităților arondate administrativ acestuia, conform cerinței Municipiului Craiova, în calitate de beneficiar.

Drumurile / străzile supuse prezentului studiu sunt situate, în general, într-o zonă de luncă. Ele deservește atât locuitorilor din cartierele aflate pe raza Municipiului Craiova cât și celor din localitățile arondate administrativ municipiului (Șimnicu de Jos, Cârcea, Făcăi).

În condițiile în care circulația pietonală și auto pe străzile ce fac obiectul prezentului studiu se desfășoară defectuos, este absolut necesar ca locuitorii urbei să beneficieze de un trafic desfășurat în condiții de siguranță și confort și totodată accesul către proprietăți să poată fi asigurat la standarde urbane, iar lucrările conexe (de scurgere și drenaj a apelor pluviale – podețe și șanțuri existente la marginea amprizei străzii – ce necesită a fi reabilitate și modernizate) să nu afecteze accesul la respectivele proprietăți.

Pentru o centralizare mai ușoară a informațiilor obținute din lucrările de cercetare, străzile au fost numerotate de la 1 la 91 (Anexa 1) în ordinea temei primită de la proiectantul general (SC ROMASCO CONCEPT SRL), aceste numere sunt întâlnite și în codurile lucrărilor de teren.

2. DATE GENERALE

2.A. DESCRIEREA AMPLASAMENTULUI

Oraşul de reşedinţă al judeţului – Municipiul Craiova se află localizat în partea central-estică a judeţului Dolj, la aproximativ 20 km - vest de limita administrativă cu judeţul Olt. Zona urbană a oraşului este traversată de traseele drumurilor naţionale principale - DN 6 (Caracal – Craiova – Drobeta Turnu Severin), DN 56 (Craiova – Calafat), DN 65 (Piteşti – Craiova), a drumurilor naţionale secundare - DN 55 (Craiova – Bechet) şi DN 65C (Craiova – Horezu), a Drumurilor Judeţene –552, 605 şi 606 (desprinse din DN 6 în zona vestică a oraşului), a Drumului Comunal 4 (desprins din DN 65C la periferia nord-estică spre localitatea Mlecăneşti), precum şi a numeroaselor străzi – drumuri locale / vicinale, printre care şi cele ce fac obiectul modernizării.

2.A.1. Dpdv morfologic – (conform Enciclopediei Gerografice a României, Editura Tehnică, 1982, Judeţul Dolj) – sectoroarele de drum din zonele / cartierele periferice ale oraşului se înscriu pe lunca şi terasele extinse ale Râului Jiu (zona de câmpie piemontană) şi aparţin subunităţii morfologice „*Câmpia Romanaţi*” din cadrul marii unităţi „*Câmpia Română*”, la limita nordică cu unităţile mai înalte – „*Dealurile Geamărtăluului*” din cadrul *piemontului Getic*.

Altitudinea terenului în zona urbană este cuprinsă între 98 m şi 105 m.

Câmpia Romanaţi, situată la est de Râul Jiu şi compusă din terasele extinse ale acestuia, este aproape complet lipsită de un sistem de drenaj hidrografic. Terassele sunt acoperite de şiruri întinse de dune, între care se formează văi secundare, alungite pe direcţia NV – SE, urmând micile depresiuni situate între dune.

▪ Procese geomorfologice actuale şi degradarea terenurilor în zona câmpiilor piemontane (pe care se înscrie zona studiată) sunt caracterizate în principal de *eroziune în suprafaţă* asociată cu *şiroirea* şi *ravenarea*; Deşi procesele de eroziune sunt relativ reduse la nivel areal, modelarea actuală a reliefului are un potenţial semnificativ pe lunca şi terasele cursurilor superioare ale râurilor şi pâraielor, degradarea terenurilor fiind impusă de frecvenţa – densitatea reţelei de văi din cuprinsul câmpiei piemontane. Local, în zonele de „*frunte de terasă*” procesele de modelare, mai sus menţionate sunt asociate şi cu *sufozii* şi / sau *prăbuşiri* locale.

În lungul luncii şi albiei minore a Jiului şi afluenţilor acestuia (dintre care menţionăm – ca cel mai important râul Amaradia – aflat la circa 4 km nord de Craiova), predomină procesele de *colmatare* şi *eroziune laterală de mal*, puse în evidenţă de apariţia bancurilor aluviale, a despletirilor şi deselor schimbări de curs în urma viiturilor.

2.A.2. Dpdv geologic – substratul terenului în zona Municipiului Craiova și zonele adiacente acestuia se desfășoară exclusiv pe formațiuni recente de vârstă cuaternară – (*Holocen* și *Pleistocen mediu – superior*), alcătuite din depozite aluvionare (pietrișuri și nisipuri), eoliene (nisipuri prăfoase / argiloase) și loessoide (prafuri argiloase / nisipoase) ale luncii și teraselor inferioare ale Jiului și, respectiv – pe zonele de interfluviu – formațiuni aparținând *Pleistocenului inferior*, reprezentate prin depozite fluvio-lacustre (argile, argile prăfoase / nisipoase). Depozitele loessoide (ce ocupă suprafețe restrânse în arealul din care face parte Municipiul Craiova) sunt reprezentate în general prin „loessuri remaniate” (transformate în pământuri loessoide), constituite din prafuri argiloase loessoide și prafuri nisipoase loessoide.

Repartizate pe etajele ce aparțin cronologic *Cuaternarului*, formațiunile sedimentare prezintă următoarele caracteristici:

▫ *pleistocenul inferior* prezintă ca stratotip denumit „*Strate de Cândești*” cu trecere spre sud și sud-est la stratotipul denumit „*Strate de Frățești*” și este alcătuit din trei orizonturi (cu grosimi cumulate cuprinse între 20 – 100 m):

– Orizontul inferior este constituit din pachete nisipuri fine până la grosiere (bogat fosilifere), cu lentile de pietrișuri și bolovănișuri; În acest orizont apar numeroase intercalații lenticulare de argile, sau chiar pachete de strate argiloase sau marne, cu grosimi variabile: În zonele adiacente Craiovei sunt prezente strate centimetrice – decimetrice de cărbuni (lignit);

– Orizontul mediu este constituit din argile, nisipuri fine și nisipuri argiloase;

– Orizontul superior este reprezentat prin pietrișuri și bolovănișuri, cu matrice nisip grosier.

▫ *pleistocenul mediu* este constituit din:

– Depozite loessoide prăfoase – argiloase și nisipos – prăfoase, gălbui sau roșcate, cu grosimi ce variază între 5 m și 10 - 20 m, cu trecere la depozite argilos – nisipoase, roșiatice (cunoscute sub denumirea de „argila roșie”), cu grosimi ce variază între 3 m și 15 m; Aceste depozite sunt de origine deluvial – proluvială, în care sunt prezente frecvent elemente de pietrișuri mărunte, fiind întâlnite pe câmpurile înalte dintre Jiu și Olt;

– Depozite ale teraselor vechi ale Jiului, cu origine exclusiv aluvionară și constituite din pietrișuri, bolovănișuri, nisipuri, cu grosimi variind între 5 – 15 m.

▫ *pleistocenul superior* este constituit din:

– Depozite loessoide prăfoase – nisipoase, nisipos – argiloase și nisipos – prăfoase, gălbui – cenușii, macroporice ale teraselor vechi ale Jiului, cu grosimi variind între 3 - 10 m;

– Depozitele aluvionare ale teraselor înalte ale Jiului, alcătuite din pietrișuri, bolovănișuri și nisipuri, cu grosimi variind între 3 – 10 m;

– Depozitele loessoide ale teraselor înalte ale Jiului, alcătuite din prafuri nisipoase și nisipuri argiloase, cenușiu - gălbui, cu grosimi variind între 5 – 10 m;

- Depozitele aluvionare ale teraselor superioare prezente pe zonele de interfluvii, reprezentate prin pietrișuri, bolovănișuri și nisipuri, cu grosimi variind între 3 – 8 m;
- Depozitele loessoide ale teraselor superioare, alcătuite din nisipuri argiloase loessoide, de origine deluvial – proluvială, cenușiu - gălbui, cu grosimi de 3 – 8 m;
- Depozitele teraselor inferioare, în constituția cărora intră pietrișuri, bolovănișuri și nisipuri, cu grosimi de 5 – 7 m;
 - holocenul inferior este reprezentat de formațiuni de origine aluvială și constituit din:
- Depozitele aluvionare ale teraselor joase alcătuite din pietrișuri, bolovănișuri și nisipuri, cu grosimi de 3 – 8 m;
- Depozitele loessoide ale teraselor inferioare, alcătuite din pietrișuri, bolovănișuri și nisipuri, cu grosimi de 3 – 10 m;
 - holocenul superior este reprezentat de formațiuni aparținând luncilor, subordonat de depozite de mlaștină, depozite loessoide ale teraselor joase, iar pe areale restrânse, prin depozite de dune.
- Depozitele aluvionare luncilor sunt alcătuite din pietrișuri, bolovănișuri și nisipuri, cu grosimi variind între 10 – 15 m;
- Depozitele de mlaștină, prezente pe anumite sectoare ale albiilor majore, sunt constituite din nisipuri măloase și argile nisipoase măloase, cenușii – negricioase, cu grosimi ce pot depăși pe alocuri 10 m;

2.A.3. Dpdv hidrologic – zona studiată este situată în lungul luncii și teraselor Jiului și afluentului său secundar - dreapta – râul Amaradia (având punctul de confluență cu Jiul la circa 4 km nord-vest de Craiova – zona localității Rovine), întreaga rețea hidrografică (constituită din pâraie cu caracter permanent sau sezonier) fiind tributară – marelui bazin colector Jiului.

Râul Jiu, afluent principal al Fluviului Dunărea, este unul dintre sistemele fluviale mari ale țării și reprezintă axul hidrografic al județului Dolj, traversându-l pe direcția nord-sud; Prezintă o suprafață de bazin „S” de 10.070 km² și o lungime „L” de 331 km, drenând împreună cu afluenții săi (principali sau secundari) întregul areal al județului Dolj pe o lungime de circa 140 kilometri.

Zona estică a orașului este traversată pe direcția predominantă nord-vest – sud-est de un canal colector – regularizat ce preia apele din lacurile naturale și artificiale din nord (cartierul Craiovița Nouă) și se racordează la Jiu în sudul Craiovei – zona Balta Verde – Mănăstirea Jitianu (la aproximativ 3 km sud de oraș).

2.A.4. Dpdv climatic – Municipiul Craiova se încadrează în sectorul cu climă continentală (aparținând districtului climatic central al Câmpiei Române) caracterizat prin ierni moderate din punct de vedere al regimului termic, cu viscole rare și frecvente intervale de încălzire, datorate advecțiilor de aer cald dinspre Marea Mediterană, respectiv veri calde, cu precipitații nu prea bogate, ce cad mai ales sub formă de averse.

-
- Temperatura medie anuală a aerului se situează în intervalul $10 \div 11$ °C;
 - temperatura medie a lunii ianuarie: $-2 \div -3$ °C;
 - temperatura medie a lunii iulie: $22 \div 23$ °C.

 - Precipitațiile medii multianuale sunt cuprinse între $500 \div 550$ mm / an;
 - cantitatea medie de precipitații din luna ianuarie: $30 \div 40$ mm;
 - cantitatea medie de precipitații din luna iulie: $50 \div 60$ mm.

 - Conform STAS 6054 - 77 – adâncimea maximă de îngheț în terenul natural ”Z” este de 80 cm.

 - Conform STAS 1709 / 1 - 90 – traseul în sudiu al drumurilor / străzilor respective aparține tipului climatic „I” (moderat uscat) cu indicele de umiditate Thornthwaite „I_m” = $-20 \div 0$.

 - Media aritmetică a valorilor indicelui de îngheț din cele mai aspre trei ierni dintr-o perioadă de 30 ani la drumurile cu sisteme rutiere nerigide (conform STAS 1709 / 1 - 90), pentru clasele de trafic mediu, ușor și foarte ușor este: $I_{med}^{5/30} = 372$ (°C * zile); Corespunzător acestui indice, adâncimea de îngheț în sistemul rutier, corespunzătoare tipului climatic „I” și condițiilor hidrologice – considerate „defavorabile” la momentul actual (conform STAS 1709 / 2 - 90) este de:
 - 95 cm pentru tipul de pământ P₂ (pietriș cu nisip);
 - 81 cm pentru tipul de pământ P₃ (nisip, nisip prăfos);
 - 79 cm pentru tipul de pământ P₃ (nisip argilos);
 - 75 cm pentru tipul de pământ P₄ (praf, praf nisipos-argilos);
 - 68 cm pentru tipul de pământ P₅ (argilă prăfoasă, argilă nisipoasă, argilă-prăfoasă-nisipoasă);
 - 65 cm pentru tipul de pământ P₅ (argilă);
 - 57 cm pentru tipul de pământ P₅ (argilă grasă);

 - Conform SR 174 / 1- octombrie 2008, privind îmbrăcămințile bituminoase cilindrate, executate la cald, zona studiată aparține zonei climatice I (zona caldă).

 - Conform PD 177 - 2001 – valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare „Ep” (pentru sisteme rutiere nerigide, tip climatic „I” și condiții hidrologice „defavorabile” prezintă următoarele valori:
 - tip pământ P₁ – Ep = 100 (MPa);
 - tip pământ P₂ – Ep = 90 (MPa);
 - tip pământ P₃ – Ep = 65 (MPa);
 - tip pământ P₄ – Ep = 70 (MPa);
 - tip pământ P₅ – Ep = 70 (MPa);
-

2.A.5. Conform normativului NP 126 – 2010 – referitor la fundarea construcțiilor pe pământuri cu umflări și contracții mari (PUCM) – este semnalată prezența acestora în regiunea din care face parte Municipiul Craiova, acolo unde sunt întâlnite formațiuni argiloase (argile - argile grase); Pământurile argiloase prezente în această zonă au un potențial de contracție – umflare „mare”.

2.A.6. Dpdv seismic

- Conform STAS 11100 / 1 - 93, referitor la macrozonarea seismică pe teritoriul României, gradul de intensitate seismică în zona Municipiului Craiova este 8_2 (grade MSK) cu o perioadă de revenire la 100 ani (2) ;

- Conform normativului P 100 - 2013, referitor la proiectarea seismică a construcțiilor – zonarea valorii de vârf a acceleației terenului pentru proiectare „ a_g ”, având intervalul mediu de recurență (al magnitudinii) $IMR = 225$ ani (și 20 % probabilitate de depășire în 50 de ani) este de $0,20_g$ iar perioada de colț „ T_c ” are valoare de 1,0 secunde pe întreg arealul aflat în studiu.

- Zona seismică de calcul pentru proiectare este „D”.

2.A.7. Conform GT 006 - 97 – Ghid pentru identificarea și monitorizarea alunecărilor de teren, arealul din care face parte și zona drumurilor / străzilor supuse modernizării se caracterizează prin:

- potențial de producere a alunecărilor: „redus”;
- posibilitate de alunecare: „redușă”;
- coeficientul „K” $< 0,10$.

2.B. LUCRARI EFECTUATE

2.B.1. Introducere

Cercetarea geotehnică a terenului s-a executat în conformitate cu "Normativ privind exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare", indicativ NP 074/2007, „Cercetări geotehnice prin foraje executate în pământuri” STAS 1242/4-85. Identificarea și clasificarea pământurilor s-a făcut conform STAS 1243-88 pe baza determinărilor de laborator efectuate pe probe prelevate din foraje. Calculul preliminar al terenului de fundare s-a efectuat conform STAS 3300/2-85 respectiv NP 112-2004.

Începerea investigațiilor de teren a fost precedată de documentarea privind arealul în care urmau să se desfășoare prospecțiunile geotehnice.

S-au obținut date referitoare la:

- morfologia zonei studiate;

- geologia regiunii;
- particularitățile geotehnice ale pământului din cuprinsul regiunii (eventuala prezență pământurilor cu umflări și contracții mari – “PUCM”);
- climatul regiunii;
- hidrologia regiunii;
- fenomenele de instabilitate prezente în zonă;
- seismicitatea regiunii.

Studierea unor documentații preexistente a permis familiarizarea cu parametrii geotehnici ai formațiunilor din zonă, iar recunoașterile preliminare au furnizat date folosite în timpul execuției investigațiilor geotehnice pe teren (pentru definitivarea proiectului), precum și la întocmirea prezentului referat geotehnic.

Investigațiile geotehnice (inclusiv observațiile de teren) au fost realizate începând cu a doua săptămână a lunii martie (anul 2014), imediat după un sezon de precipitații intense.

2.B.2. Volumul lucrărilor

Pentru fazele de proiectare E.T. + D.A.L.I. au fost efectuate (pe traseele drumurilor / străzilor - în zona lucrărilor de terasamente proiectate) un număr de 145 investigații / sondaje geotehnice (denumite/notate în documentație **F”a”_”b”**, unde ”a” reprezintă numărul sondajului pe stradă iar ”b” reprezintă codul străzii conf. Anexa1).

Forajele geotehnice au fost efectuate în conformitate cu prevederile STAS 1242 / 4 - 85 “*Teren de fundare. Cercetări geotehnice prin foraje executate în pământuri*”, cu adâncimea de investigare cuprinse între 1.50m ÷ 2.00m fiecare, astfel încât acestea să pună în evidență atât structura sistemului rutier cât și litologia terenului natural.

Amplasamentul sondajelor geotehnice este ilustrat pe planurile de situație cu localizarea sondajelor geotehnice anexate (planșele 1.1 ÷ 1.91), realizate după planul primit de la beneficiar.

Din forajele geotehnice s-au prelevat probe de pământ (litologice), în vederea analizării acestora într-un laborator geotehnic atestat;

Pe baza informațiilor vizuale obținute din foraje, corelate cu determinările de laborator au fost realizate fișele sintetice ale sondajelor, scara 1:100 (prezentate în planșele 2.1 ÷ 2.91).

2.B.2. Metode și utilaje folosite

În vederea stabilirii naturii terenului, forajele geotehnice au fost executate cu o instalație manuală tip ”Pionier”, în sistem uscat, cu Ø 6”.

Pentru investigarea/decopertarea sistemului rutier (șlițuri) au fost folosite echipamente electrice (picamer) alimentate de la un generator de curent portabil.

Materialul / pământul rezultat în urma săpăturii în foraje a fost inițial inspectat și cercetat vizual, iar pe măsura avansării în adâncime, a putut fi observată stratificația interceptată și implicit prin măsurători în gaura de foraj s-au putut identifica limitele de strat și grosimile acestora. După descrierea vizuală a materialului, din acesta s-au prelevat probe în vederea determinărilor de laborator.

Localizarea sondajelor în teren a fost condiționată atât de normativele de proiectare, factori geo-morfologici cât și de starea de ”deteriorare” a carosabilului, În acest sens, au fost alese locații cu gropi, crăpături etc. astfel încât investigațiile invazive asupra structurii rutiere să afecteze cât mai puțin calea de rulare.

În zona de execuție a sondajelor, după realizarea și cartarea acestora, au fost efectuate lucrări de reabilitare a carosabilului, astfel încât traficul rutier/pietonal să nu fie afectat de lucrările de cercetare.

3. SINTEZA OBSERVATIILOR DE TEREN, CARACTERISTICI GEOTEHNICE

3.1. Str. Corabia

3.1.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Fața Luncii și cu o lungime de cca. 220m, delimitată de str. Buzăului (la Vest) și str. Isvarna (la Est), str. Corabia prezintă o structura rutieră din balast compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare, cu gropi, ocazional umplute cu resturi de materiale de construcții (foto 1.1 ÷ 1.4). Zonal se mai văd urme din vechiul pavaj cu piatră de râu.

Zonele pietonale sunt delimitate / amenajate doar în capetele străzii, pe tronsoane de cca. 25÷40, dar deteriorate, cu borduri lipsă sau tasate.

Foto 1.1 Intrarea din str. Buzăului



Foto 1.2



Foto 1.3 Vedere spre str. Isvarna si zone pietonale



Foto 1.4 Detaliu pavaj piatra de rau



La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.1.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,70m, vezi planșa 2.1) umpluturi neorganizate, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din nisipuri fine prăfoase, gălbui, mediu îndesate, foarte umede spre saturate.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.1.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.1.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.1.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.1.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	P_{conv} (KPa)
Umplutură anizotropică, mediu compactată	0.3-0.70 (F1_1) 0.30-0.70 (F2_1)	18,6	13	7	0,68	0,70	-	7000	0,72	$10^{-3} - 10^{-5}$	140
Nisip fin prăfos, gălbui, mediu indesar, foarte umed la saturat	0.70-2.00 (F1_1) 0.70-1.70 (F2_1)	19,5	23	3	0,62	-	0,48	5900	0,82	$10^{-2} - 10^{-4}$	145

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)

k (cm/s) →
 p_{conv} (kPa) →

Coeficientul Poisson - coeficientul de deformăție laterală
 Presiunea conventionala de baza

3.1.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_1	Balast compactat	0,30	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Foarte sensibile
	Umplutura neorganizata	0,40						
F2_1	Balast compactat	0,30	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81		
	Umplutura neorganizata	0,40						

3.2. Str. Tulcea

3.2.a. Descriere amplasament

Amplasată în zona Popoveni, str. Tulcea are o lungime de cca. 200m, este mărginită la Nord de str. Brăila și prezintă o structura rutieră necorespunzătoare, realizată prin împănarea terenului cu un amestec de piatră de râu (bolovăniș), balast și resturi de cărămizi, afectată de gropi și fâgașe care la data lucrărilor de teren ereau pline cu apa.



Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate.

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresiionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.2.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din formațiuni coezive de argile gălbui, plastic vârtoase, cu oxizi de fier, foarte umede, cantonate deasupra unui orizont de argilă nisipoasă. La adâncimea de -1,90m, sondajul F1_2 a interceptat nivelul freatic (posibil apă de infiltrație).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.2.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.2.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din foraje geotehnice s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.2.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune respectiv medii – 1 respectiv 3 puncte;
- Apa subterană – posibil epuizante normale – 2 puncte;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 10 respectiv 12 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.2.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Argilă galbenă, plastic vâtoasă, cu oxizi de fier	0.40-1.80 (F1_2) 0.30-1.70 (F2_2)	20,3	13	31	0,67	0,87	-	9750	1,00	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁶	300
Argilă nisipoasă, galbenă cu filme cenușii, plastic consistent, cu concreții mici de calcar și oxizi de fier	1.80-2.00 (F1_2)	19,8	11	24	0,72	0,59	-	6880	1,00	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	260

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.2.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologic	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_2	Umplutură realizată prin împănare cu piatra	0,40	Argila, plastic vartoasa	P5	70	65	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_2	Umplutură realizată prin împănare cu piatra	0,30	Argila, plastic vartoasa	P5	70	65		

3.3. Str. Maghiranului

3.3.a. Descriere amplasament

Situată în cartierul Lascăr Catargiu, strada face legătura între str. Râului la nord și str. Luminiței la est.

Structura rutieră este realizată din balast compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare. Zonele pietonale nu sunt delimitate. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate (foto 3.1, 3.2)



Nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.3.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajul, executat în ampriza străzii, a interceptat un orizont de umpluturi neorganizate, din nisipuri prăfoase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10 ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din nisipuri prăfoase, mediu indeseate, foarte umede.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.3.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.3.

3.3.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 10 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.3.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutură neorganizată	0.30-0.90 (F1_3)	17,4	13	7	0,69	0,70	-	6800	0,80	$10^{-3} - 10^{-5}$	150
Nisip prafos, mediu indesar, umed	0.90-1.70 (F1_3)	17,8	21	3	0,68	-	0,40	6450	0,80	$10^{-2} - 10^{-3}$	145

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventională de baza

3.3.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_3	Balast compactat	0,30	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Sensibile
	Umplutura neorganizata	0,60						

3.4. Str. Dimitrie Cantemir

3.4.a. Descriere amplasament

Cu o lungime de cca. 700m, mărginită la Nord-vest de str. Potelu, unde alături de străzile Alecu Russo, Cristian Tell și str. Costache Negruzii, deservește un mic complex rezidențial, din cartierul Veterani, iar la Sud-est de str. Eroii Sanitari, prezintă o structura rutieră mixtă, realizată din beton pus în operă peste un strat de balast compactat (zona cartierului rezidențial, un tronson de cca. 180m, foto 4.1) respectiv balast compactat, cu gropi și fâgașe, până la intersecția cu str. Eroii Sanitari (foto 4.2). Tronsonul betonat, prezintă un carosabilul deteriorat, afectat, în special, de degradări în zona rosturilor de cofrare și-a căminelor de vizitare a rețelelor subterane.

Foto 4.1 vedere spre str.Potelu, din zona sondajului FI_4



Foto 4.2 vedere spre str.Eroii Sanitari



Zonele pietonale, amenajate doar pe tronsonul betonat, sunt realizate din beton și delimitate de carosabil prin borduri de beton degradate și/sau înierbate.

În amplasament s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul burdușirilor, fisurilor/crăpăturilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice.

3.4.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din formațiuni coezive de argile cafenii-gălbui, plastic vârtoase, cu oxizi de mangan, cantonate deasupra unui orizont argilos-nisipos, plastic consistent.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.4.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.4.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.4.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune respectiv medii – 2 respectiv 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 respectiv 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.4.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Argilă cafeniu gălbuie, plastic vâtoasă, cu oxizi de mangan	0.45-1.50 (F1_4) 0.30-0.70 (F2_4)	19,9	13	32	0,67	0,85	-	9800	0,90	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁶	320
Argilă nisipoasă, galben cafenie, plastic consistent, cu calcar diseminat	1.50-2.00 (F1_4) 0.70-2.00 (F2_4)	19,4	11	26	0,67	0,63	-	7700	0,84	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	290

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.4.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologic	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_4	Beton	0,12	Argila, plastic vartoasa	P5	70	65	nefavorabile	Foarte sensibile
	Balast compactat	0,30 - 0,35						
F2_4	Balast compactat	0,12	Argila, plastic vartoasa	P5	70	65		

3.5. Str. Dăbuleni

3.5.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Brestei și cu o lungime de cca. 130m, delimitată la vest de str. Zăvoiului și la est de str. Bilteni, str. Dăbuleni prezintă o structură rutieră realizată din balast compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare, afectată de gropi care la data lucrărilor de teren erau pline cu apă. Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate. Nu au fost identificate sisteme de captare/drenare a apelor pluviale. (foto 5.1)



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.5.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră, sondajele executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din orizonuri slab coezive de nisipuri fine-medii, cenușiu-gălbui, medii îndesate, care spre bază devin mai grosiere, foarte umede spre saturate. Deși în amplasament nu a fost interceptat nivelul freatic, acesta a fost identificat în apropiere la adâncimea de -1,90m (sondajul F1_13 str. Căpșunilor) și poate prezenta variații $\pm 0,50$ m, fiind direct influențat de cota apei din Balta Craiovița.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.5.
Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.5.

3.5.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu următorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – posibil epuizmente normale – 2 puncte;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 12 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.5.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Nisip fin-mijlociu, cenusiu-gălbui, mediu indesar, foarte umed la saturat	0.50-2.00 (F1_5)	17,8	26	1	0,66	-	0,50	12000	0,74	$10^{-1} - 10^{-2}$	400

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventională de baza

3.5.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_5	Balast nisipos compactat, spre baza cu resturi de caramizi	0,50	Nisip fin-mijlociu, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Sensibile

3.6. Str. Leandrului

3.6.a. Descriere amplasament

Situată în cartierul Lascăr Catargiu, strada face legătura între Bld. Știrbei Vodă la nord și str. Luminiței la est.

Structura rutieră este realizată din balast compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare. Zonele pietonale nu sunt delimitate. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate de gaz și canalizare (foto 6.1, 6.2)



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușurilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.6.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -1,00m, vezi planșa 2.6) umpluturi neorganizate, din nisipuri prăfoase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din nisipuri prăfoase, mediu indeseate, foarte umede.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.6.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.6.

3.6.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 10 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.6.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	P _{conv} (KPa)
Umplură neorganizată	0.30-1.00 (F1_6) 0.30-0.80 (F2_6)	17,4	13	7	0,69	0,70	-	6800	0,80	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	150
Nisip prafos, mediu indesar, umed	1.00-1.70 (F1_6) 0.80-2.00 (F2_6)	17,8	21	3	0,68	-	0,38	6400	0,88	10 ⁻² - 10 ⁻³	140

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
P _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventională de baza

3.6.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_6	Balast compactat	0,30	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Sensibile
	Umplutura neorganizata	0,70						
F2_6	Balast compactat	0,30	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81		
	Umplutura neorganizata	0,50						

3.7. Str. Livezi

3.7.a. Descriere amplasament

Str. Livezi este amplasată în cartierul Romanești și are o lungime de cca. 200m, fiind delimitată de Bld. Nicolae Romanescu (la Vest) și str. Sebeș (la Est).

Pe tronsonul cuprins între Bld. Nicolae Romanescu și Aleea Livezi, carosabilul este realizat din pavaj cu piatră cubică, respectiv, între Aleea Livezi și str. Sebeș, din piatră de râu, aflat într-o stare necorespunzătoare, cu zone lipsa de pavaj și gropi / tasări în care se acumuleaza apa. Zonele pietonale realizate din placi de beton (pavaj), sunt delimitate de carosabil prin borduri deteriorate, tasate și/sau acoperide de vegetație. In amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate. (foto 7.1, 7.2)

Foto 7.1 Detaliu zona pietonala si pavaj piatra cubica



Foto7.2 Detaliu pavaj piatra de rau



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, făgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.7.b. Litologia terenului natural

Imediat sub infrastructura rutieră realizată din balast compactat, sondajele au interceptat terenul natural, alcătuit din nisipuri argiloase, plastic moi, foarte umede, ce trec spre bază în nisipuri prăfoase cafenii, mediu îndesate, saturate.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.7.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.7.

3.7.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii respectiv dificile – 3 respectiv 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 respectiv 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.7.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	P _{conv} (KPa)
Nisip argilos, negricios cafeniu, plastic moale	0.30-1.70 (F1_7) 0.30-1.70 (F2_7)	19,5	14	19	0,68	0,42	-	4400	0,91	10 ⁻² - 10 ⁻⁵	200
Nisip prafos, cafeniu, mediu indesar, saturat	1.70-2.00 (F1_7) 1.70-2.00 (F2_7)	18,8	21	3	0,67	-	0,38	6450	0,88	10 ⁻² - 10 ⁻³	145

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ ($^{\circ}$)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
P _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.7.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet		
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
F1_7	Pavaj piatra cubica	0,12	Nisip argilos, plastic moale	P3	65	79	nefavorabile	Foarte Sensibile		
	Nisip grosier	0,18								
	Balast compactat	0,20								
F2_7	Pavaj din piatra de rau si nisip grosier	0,30	Nisip argilos, plastic moale	P3	65	79				
	Balast compactat	0,20								

3.8. Str. Corcova

3.8.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Romaneschi și cu o lungime de cca. 330m, delimitată de str. Școlii (la Sud) și str. Nedeia (la Nord), str. Corcova prezintă o structura rutieră din balast compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare, cu gropi, ocazional umplute cu resturi de materiale de construcții (foto 8.1 ÷ 8.2).

Zonele pietonale sunt delimitate / amenajate doar pe sectorul cuprins între str. Potelu și Nedeia, dar deteriorate, cu borduri lipsă sau tasate.

Foto 8.1



Foto 8.2



Foto 8.3



Foto 8.4



Nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.8.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,90m, vezi planșa 2.8) umpluturi neorganizate, negricioase-cafenii, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din formațiuni necoezive de nisipuri fine-mijlocii, mediu îndesate, foarte umede (F2_8) respectiv formațiuni coezive de argilă nisipoasă, plastic moale (F1_8).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.8.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.8.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat o variație în plan orizontal a litologiei terenului de fundare, de la Nord spre Sud, de la argile nisipoase plastic moi (F1_8) la nisipuri fine-mijlocii, mediu îndesate (F2_8). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.8.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii respectiv dificile – 3 respectiv 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 respectiv 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.8.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutură anizotropică, mediu compactată	0.15-0.90 (F1_8) 0.30-0.70 (F2_8)	19,0	12	21	0,74	0,54	-	6200	0,80	$10^{-2} - 10^{-5}$	140
Argilă nisipoasă, negricioasă, plastic moale, foarte umedă	0.90-2.00 (F1_8)	19,6	9	21	0,73	0,44	-	4750	0,98	$10^{-4} - 10^{-6}$	230
Nisip fin-mediu, brun-cafeniu, mediu indelat, foarte umed	0.70-2.00 (F2_8)	17,9	26	1	0,66	-	0,48	12000	0,67	$10^{-1} - 10^{-3}$	330

Unde:		
γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.8.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_8	Balast compactat	0,15	Argila nisipoasa, plastic moale	P5	70	68	nefavorabile	Foarte sensibile
	Umplutura neorganizata	0,75						
F2_8	Balast compactat	0,50	Nisip, mediu indesarat	P3	65	81		Insensibile
	Umplutura neorganizata	0,40						

3.9. Str. Tisa

3.9.a. Descriere amplasament

Strada aparține de localitatea Făcăi, este situată la sud-vest de str. Prelungirea Bechetului (DN55) și paralelă cu aceasta.

Structura rutieră este realizată din balast compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare. Zonele pietonale nu sunt delimitate. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate (foto 9.1, 9.2)



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, făgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.9.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat de sondajele executate în ampriza străzii Tisa este alcătuit din formațiuni necoezive de nisipuri fine-mijlocii, foarte umede, mediu indeseate.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.9.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.9.

3.9.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune – 2 puncte;

- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.9.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Nisip fin-mijlociu, cenusiu la gălbui, mediu indesar, foarte umed	0.30-1.50 (F1_9) 0.3-1.50 (F2_9)	18,7	25	2	0,64	-	0,48	11500	0,76	$10^{-1} - 10^{-3}$	330

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ ($^{\circ}$)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.9.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_9	Balast compactat	0.30	Nisip mijlociu, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	sensibile
F2_9	Balast compactat	0,30	Nisip mijlociu, mediu indesar	P3	65	81		

3.10. Str. Hârșova

3.10.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Brestei și cu o lungime de cca. 230m, delimitată de str. Fragilor (la Nord) și str. Fulger (la Sud), str. Hârșova prezintă o structura rutieră din balast nisipos compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare. (foto 10.1 ÷ 10.4)

Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate.



În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate.

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.10.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,70m, vezi planșa 2.10) umpluturi neorganizate, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de

cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din praf nisipos argilos, cafeniui-gălbui, plastic moale cantonat deasupra unui orizont de nisipuri mijlocii, gălbui, mediu îndesate, foarte umede spre saturate.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din foraje geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.10.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.10.

3.10.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii respectiv dificile – 3 respectiv 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 respectiv 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.10.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutura neomogena din nisip argilos, plastic consistent și material de construcții	0.30-0.70 (F1_10) 0.30-0.70 (F1_89)	17,6	13	8	0,68	0,71	-	6850	0,80	$10^{-3} - 10^{-5}$	130
Praf nisipos argilos, cafeniu galbui, plastic moale	0.70-1.70 (F1_10) 0.70-1.60 (F1_89)	18,8	7	15	0,74	0,48	-	3800	0,93	$10^{-3} - 10^{-4}$	220
Nisip mijlociu, gălbui, mediu indesar, foarte umed la saturat	1.70-2.00 (F1_10) 1.60-2.00 (F1_89)	18,0	26	1	0,68	-	0,50	12000	0,76	$10^{-1} - 10^{-2}$	400

Unde:

γ (kN/m³) →
 Φ (°) →

Greutatea volumică în stare naturală
Unghiul de frecare internă

c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
Ic/I_D	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
Sr (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.10.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”**E_p**” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”**Z**”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_10	Balast nisipos compactat	0,30	Praf nisipos argilos, plastic moale	P4	70	75	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Umplutura neomogena	0,40						

3.11. Str. Ecoului

3.11.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Romanești, str. Ecoului este delimitată de Bld. Nicolae Romanescu la Vest și str. Homer la Est.

Structura rutieră este realizată din balast compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare (foto 11.1, 11.2).



Zonele pietonale, amenajate pe partea stângă a drumului) sunt delimitate de borduri deteriorate și sau tasate.

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vâlvirilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.11.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat imediat sub structura rutieră de sondajele executate în ampriza străzii Ecoului, este alcătuit din formațiuni necoezive de nisipuri mijlocii-grosiere, mediu îndesate, foarte umede la saturat.

La adâncimea de -1,80m, sondajul F1_11 a interceptat nivelul freatic (posibil de infiltrație).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.11.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.11.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din foraje geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului (străzile Homer și Alea Dunării).

3.11.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – posibil epuizante normale – 2 puncte;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 12 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.11.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (^o)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	P _{conv} (KPa)
Nisip mijlociu-mare, brun-cafeniu, mediu îndesat, foarte umed	0.30-1.70 (F1_11)	18,1	28	1	0,66	-	0,50	12200	0,58	10 ⁻¹ - 10 ⁻²	400
Nisip mare-mijlociu,, galbui, mediu îndesat, saturat	1.70-2.00 (F1_11)	18,2	29	1	0,64	-	0,50	12500	0,62	10 ⁻¹ - 10 ⁻²	400

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
P _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventională de baza

3.11.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_11	Balast compactat	0,30	Nisip, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Insensibile

3.12. Str. Codlea

3.12.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Romanești și cu o lungime de cca. 400m, str. Codlea prezintă o structura rutieră din balast compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare, cu gropi, ocazional umplute cu resturi de materiale de construcții (foto 12.1 ÷ 12.2).



Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate.

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.12.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat imediat sub structura rutieră de sondajele executate în ampriza străzii Codlea, este alcătuit din formațiuni necoezive de nisipuri fine-mijlocii, mediu îndesate, foarte umede.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.12.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.12.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.12.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.12.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Nisip fin-mediu, galbui, mediu indesar, saturat	0.50-2.00 (F1_12) 0.50-2.00 (F2_12)	17,9	26	1	0,66	-	0,48	12000	0,67	$10^{-1} - 10^{-3}$	330

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.12.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_12	Balast compactat	0,50	Nisip, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Insensibile
F2_12	Balast compactat	0,50	Nisip, mediu indesar	P3	65	81		

3.13. Str. Căpșunilor

3.13.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Brestei și cu o lungime de cca. 260m, delimitată la vest de str. Țicleni, cu o orientare Est-Vest, str. Căpșunilor prezintă o structură rutieră realizată din balast compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare.

Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate și sisteme de captare/drenare a apelor pluviale. (foto 13.1-13.2)



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, făgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.13.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră, sondajele executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din orizonuri slab coezive de nisipuri fine-medii, cenușiu-gălbui, medii îndesate, care spre bază devin mai grosiere, foarte umede spre saturate. La adâncimea de -1,90m, sondajul F1_13 a interceptat nivelul freatic (acesta putând prezenta variații $\pm 0,50$, fiind direct influențat de cota apei din Balta Craiovița).

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.13.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.13.

3.13.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – posibil epuizante normale – 2 puncte;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 12 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.13.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	P _{conv} (KPa)
Nisip fin-mijlociu, cenusiu-gălbui, mediu indesar, foarte umed	0.60-1.80 (F1_13) 0.40-1.70 (F2_13)	17,8	26	1	0,67	-	0,50	12000	0,73	10 ⁻¹ - 10 ⁻²	400
Nisip mediu-mare, ceusiu-gălbui, mediu indesar, saturat	1.80-2.00 (F1_13)	18,2	28	1	0,65	-	0,50	12300	0,77	10 ⁻¹ - 10 ⁻²	400

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ ($^{\circ}$)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
P _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.13.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_13	Balast nisipos compactat	0,60	Nisip fin-mijlociu, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Sensibile
F2_13	Balast nisipos compactat	0,40	Nisip fin-mijlociu, mediu indesar	P3	65	81		

3.14. Str. Marinei

3.14.a. Descriere amplasament

Cu o lungime identificată de cca. 850m, situată în zona Veterani, str. Marinei se dezvoltă sub forma unei bucle, în interiorul str. Vânători de Munte, la est de str. Geniştilor. Strada prezintă o structura rutieră realizată balast nisipos ± bolovaniş / piatră spartă, compactat, degradată, afectată de gropi şi fâgaşe, având uneori un aspect de drum de tarla (foto 14.1, 14.2).

Zonele pietonale nu sunt amenajate / delimitate. În amplasament nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

Foto 14.1 vedere spre est din zona sondajului F1_14



Foto 14.2 Detaliu tronson situate la est de str. Artileriei



La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecţiuni şi degradări de tipul vălurilor, burduşurilor, fâgaşelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare şi tasărilor locale favorabile acumulării şi staţionării apelor meteorice, precum şi lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj şi evacuare a apelor pluviale.

La data realizării lucrărilor de teren, pe tronsonul situat la Est de str. Artileriei, erau în desfăşurare lucrări de canalizare subterană.

3.14.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din argile nisipoase, cafenii, plastic consistente, cantonate deasupra unui orizont de nisip argilos.

Litologia interceptată si rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.14.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.14.

În urma corelării tuturor informaţiilor (de teren şi laborator), obţinute din forajele geotehnice s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a

formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.14.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.14.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Argilă nisipoasă, cafeniu galbuie, plastic consistenta	0.30-1.00 (F1_14) 0.30-1.20 (F1_68) 0.40-1.00 (F2_14)	19,6	12	24	0,68	0,68	-	7700	0,90	$10^{-3} - 10^{-5}$	275
Nisip argilos, cafeniu- galbui, plastic consistent,	1.00-2.00 (F1_14) 1.20-2.00 (F1_68) 1.00-2.00 (F2_14)	19,4	14	20	0,57	0,58	-	7450	0,85	$10^{-3} - 10^{-5}$	240

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ ($^{\circ}$)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.14.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”.

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_14	Balast nisipos, compactat	0,30	Argila nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68	nefavorabile	Foarte sensibile
F1_68	Balast compactat ± piatra sparta / bolovanis	0,30	Argila nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68		
F2_14	Balast nisipos, compactat	0,40	Argila nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68		

3.15. Str. Techirghiol

3.15.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Fața Luncii și cu o lungime de cca. 220m, delimitată de str. Doicești (la Nord) și str. Rândunelelor (la Sud), str. Techirghiol prezintă o structura rutieră din balast nisipos compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare. (foto 15.1 ÷ 15.2).

Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelilor îngropate.



Nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul văturirilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.15.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,70m, vezi planșa 2.15) umpluturi neorganizate, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din nisipuri fine prăfoase, gălbui, mediu îndesate, foarte umede, cantonate deasupra unui orizont de nisipuri fine-medii, gălbui, mediu îndesate, foarte umede spre saturate.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.15.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.15.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a

formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.15.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.15.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Umplutură anizotropică, mediu compactată	0.3-0.70 (F1_15) 0.3-0.70 (F1_57)	18,6	13	7	0,68	0,70	-	7000	0,72	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	140
Nisip fin prăfos, cafeniu gălbui, mediu indesaț, foarte umed	0.70-1.20 (F1_15) 0.70-1.40 (F1_57)	19,5	23	3	0,62	-	0,48	6300	0,82	10 ⁻² - 10 ⁻⁴	145
Nisip fin-mediu, gălbui, mediu indesaț, foarte umed la saturat	1.20-2.00 (F1_15) 1.40-2.00 (F1_57)	19,2	26	1	0,68	-	0,46	11250	0,83	10 ⁻² - 10 ⁻³	240

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.15.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_15	Balast compactat	0,30	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Foarte sensibile
	Umplutura neorganizata	0,40						

3.16. Str. Cărbunești

3.16.a. Descriere amplasament

Situată în cartierul Lascăr Catargiu, strada face legătura între str. Sinaia la vest și str. Siretului la est.

Structura rutieră este realizată din balast și bolovăniș compactat , aflată într-o stare necorespunzătoare (în special spre str. Siretului). Zonele pietonale, amenajate doar pe jumătatea estică, sunt delimitate cu borduri deteriorate sau îngropate.



Nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.16.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajul, executat în ampriza străzii, a interceptat (până la adâncimi de maxim -0,60m, vezi planșa 2.16) umpluturi neorganizate, cafenii-cenușii, din balast, piatră spartă și resturi de cărămizi cu liant argilos-prăfos, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din praf argilos nisipos, cafeniu, plastic moale (F1_16) cantonat deasupra unui orizont de nisip prăfos, cafeniu gălbui, mediu îndesat, foarte umed.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.16.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.16.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.16.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii respectiv dificile – 3 respectiv 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 10 respectiv 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.16.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	P _{conv} (KPa)
Umplură neorganizată	0.20-0.60 (F1_16)	17,4	13	7	0,69	0,70	-	6800	0,80	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	150
Praf nisipos argilos, cafeniu, plastic moale	0.60-1.50 (F1_16)	19.3	7	16	0.71	0.32	-	4000	0.91	10 ⁻³ - 10 ⁻⁴	170
Nisip prafos, mediu indosat, umed	1.50-2.00 (F1_16)	17,8	21	3	0,68	-	0,38	6400	0,88	10 ⁻² - 10 ⁻³	140

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
P _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.16.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_16	Balast nisipos cu bolovanis	0,20	Praf nisipos argilos, plastic moale	P4	70	75	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Umplutura neorganizata	0,40						

3.17. Str. Strungarilor

3.17.a. Descriere amplasament

Situată în cartierul Fața Luncii, strada are o șungime de cca. 300m și face legătura între str. Drumul Jiului la Nord-vest și str. Bucovăț la Sud-est.

Structura rutieră este realizată din pavaj de piatră de râu (foto 17.1) spre sud fiind înlocuit cu balast (foto 17.2), aflată într-o stare necorespunzătoare. Carosabilul este delimitat lateral cu borduri sparte, tasate sau lipsă.



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.17.b. Litologia terenului natural

Terenul natural a fost interceptat doar în sondajul F2_17, la adâncimea de -1,80m și este alcătuit din nisip mijlociu-mare cu rar pietriș mic, gălbui, mediu îndesat, saturat. În rest, imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat umpluturi neorganizate, neomogene, din nisipuri argiloase, plastic consistente, în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.17.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.17.

3.17.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu următorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri dificile – 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;

- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.17.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Umplutură neorganizată	0.30-2.00 (F1_17) 0.30-1.80 (F2_17)	17.8	13	20	0,69	0.54	-	6650	0.72	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	120
Nisip mijlociu-mare cu rar pietris mic, galbui, mediu îndesat, foarte umed la saturat	1.80-2.00 (F2_17)	18,0	27	1	0,65	-	0,46	11800	0,76	10 ⁻¹ - 10 ⁻²	400

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.17.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_17	Pavaj din piatra de râu și nisip grosier	0,30	<i>*Nisip, mediu îndesat</i>	P3	65	81	nefavorabile	insensibile
	Umplutura neorganizata	1,70						
F2_17	Balast compactat	0,30	Nisip, mediu îndesat	P3	65	81		
	Umplutura neorganizata	1,50						

*Litologie neidentificată în sondaj, aproximată prin corelare geologică cu lucrări realizate în arealul amplasamentului

3.18. Str. Gutuiului

3.18.a. Descriere amplasament

Strada Gutuiului deservește o zonă rezidențială din cartierul Valea Roșie, accesul făcându-se prin capătul dinspre sud - sud-vest din str. Aurel Vlaicu.

Structura rutieră este realizată dintr-un strat de balast compactat în amestec cu beton concasat și cărămidă spartă (foto 18.1, 18.2), primii 25-30m de la intrarea pe stradă (zonă în care strada prezintă o pantă de cca. 10%) fiind acoperită de un strat de 10-15cm de beton (foto 18.3, 18.4).

Foto 18.1.



Foto 18.2 Detaliu carosabil



Foto 18.3.



Foto 18.4 Limita beton



Suprafețele pietonale nu sunt delimitate / amenajate.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.18.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat imediat sub structura rutieră de sondajele executate în ampriza străzii Gutuiului, este alcătuit din formațiuni coezive de argile, cafenii gălbui, plastic consistente.

Litologia interceptată si rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.18.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.18.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.18.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.18.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Argila, cafenie, plastic consistenta	0.50-1.50 (F1_18)	19,6	11	26	0,70	0,74	-	7000	0,92	$10^{-5} - 10^{-7}$	270

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.18.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_27	Amestec compactat de ballast, beton concasat si caramida	0,35	Argila, plastic consistenta	P5	70	65	nefavorabile	Foarte sensibile

3.19. Str. Homer

3.19.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Romanești și cu o lungime de cca. 500m, str. Homer prezintă o structura rutieră din balast compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare, cu gropi și fâgașe, la data realizării lucrărilor de teren pline cu apă (foto 19.1 ÷ 19.4).



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.19.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat imediat sub structura rutieră de sondajele executate în ampriza străzii Homer, este alcătuit din formațiuni necoezive de nisipuri fine-grosiere, mediu îndesate, foarte umede la saturat.

La adâncimea de -1,90m, sondajul F1_19 a interceptat nivelul freatic (posibil apa de infiltrație).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.19.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.19.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.19.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – posibil epuizante normale – 2 puncte;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 12 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.19.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Nisip mijlociu-mare, brun-cafeniu, mediu îndesat, foarte umed	0.30-2.00 (F1_19) 0.30-1.70 (F2_19)	18,1	28	1	0,66	-	0,50	12200	0,58	10 ⁻¹ - 10 ⁻²	400
Nisip fin-mediu, galbui, mediu îndesat, saturat	1.70-2.00 (F2_19)	18,2	29	1	0,64	-	0,50	12500	0,62	10 ⁻¹ - 10 ⁻²	400
Nisip fin-mediu, galbui, mediu îndesat, saturat	0.30-2.00 (F3_19)	17,8	26	1	0,67	-	0,48	10000	0,64	10 ⁻¹ - 10 ⁻³	330

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.19.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_19	Balast compactat	0,30	Nisip, mediu indesat	P3	65	81	nefavorabile	Insensibile
F2_19	Balast compactat	0,30	Nisip, mediu indesat	P3	65	81		
F3_19	Balast compactat	0,30	Nisip, mediu indesat	P3	65	81		

3.20. Str. Arad

3.20.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Lascăr Catargiu, str. Arad are o lungime de cca. 100m, este mărginită la Vest de str. Muntenia, la Est de str. Brașov și prezintă o structura rutieră necorespunzătoare, realizată dintr-un amestec de balast și resturi de cărămizi mediu compactat, afectată de gropi și fâgașe care la data lucrărilor de teren erau pline cu apă (foto 20.1÷20.3). Pe ultimii 20m spre str. Brașov, pe partea dreaptă a fost identificat un canal care la data lucrărilor de teren era plin cu apă (foto 20.4).

Foto 20.1 Intrarea dinspre str. Muntenia



Foto 20.2



Foto 20.3 Vedere spre intersecția str. Brașov



Foto 20.4 Canal și vegetație de baltă (zona sondajului F1_20)



Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate. Cu excepția canalului, nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul văturirilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.20.b. Litologia terenului natural

Imediat sub umplutura ce alcătuiește structura rutieră, sondajele executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din nisip prăfos (slab nisipos), brun cenușiu, mediu îndesat, saturat, cantonat deasupra unui orizont necoeziv de nisip fin-mijlociu, cenușiu-gălbui, mediu îndesat. La adâncimea de -0,70m, sondajul F1_20 a interceptat un nivel freatic (posibil apă de infiltratie, acesta putând avea funcție de nivelul apei din canal, menționăm că distanța față de canal era de cca 4,00m – pe partea opusă a drumului).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.20.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.20.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.20.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu următorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – posibil epuizante normale – 2 puncte;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 12 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.20.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplură mediu compactată din ballast nisipos, material de construcții și piatră spartă, cu liant argilos-prăfos brun negricios	0.00-0.60 (F1_20)	17,5	13	8	0,68	0,71	-	6700	0,85	$10^{-3} - 10^{-6}$	150
Nisip prafos, brun-cenușiu, mediu îndesat, saturat	0.60-1.30 (F1_20)	17,9	21	50	0,68	-	0,46	7100	0,86	$10^{-2} - 10^{-5}$	280
Nisip fin-mediu, cenușiu galbui, mediu îndesat, saturat	1.30-2.00 (F1_20)	18,6	25	2	0,65	-	0,48	11250	0,73	$10^{-1} - 10^{-3}$	330

Unde:		
γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.20.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_20	Umplutură mediu compactata din ballast nisipos, material de construcții si piatra Sparta, cu liant argilos-prafos	0,60	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	sensibile

3.21. Str. Pescarusului

3.21.a. Descriere amplasament

Strada se află situată în zona Bordei, este delimitată la Est de str. Zorilor, la Vest de str. Drumul Muntenilor și are o lungime de circa 550m.

Structura rutieră este din balast nisipos compactat, deteriorată, cu gropi (foto 21.1 – 21.2) până în dreptul nr. 34.

Foto 21.1 Gropi cu apă în structura rutiera din balast



Foto 21.2 Foto asupra zonei cu suprastructura din balast compactat



În continuare (spre str. Zorilor) suprastructura rutieră este realizată din asfalt, aflată într-o stare relativ bună, cu zone pietonale și spații verzi delimitate de borduri (cca. 50% din lungimea acestora sunt deteriorate, îngropate și/sau acoperite de vegetație) (foto 21.3 – 21.4).

Foto 21.3 Zona asfaltata



Foto 21.4 Borduri deteriorate/acoperite de vegetatie



La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vâlvirilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

Apele de suprafață se scurg de pe versantul din nordul strazii, peste structura de balast, conducând la erodarea la suprafață a sistemului rutier.

3.21.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat de sondajele executate în ampriza străzii, este alcătuit din formațiuni de nisipuri fine-mijlocii, mediu-îndesate, cantonate deasupra unui orizont de praf nisipos argilos, plastic moale.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.21.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.21.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală).

3.21.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu următorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii respectiv dificile – 3 respectiv 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 respectiv 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.21.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Nisip fin-mediu, cafeniu, mediu indesar, foarte umed	0.30-0.80 (F1_21) 0.55-1.00 (F2_21)	18,4	20	1	0,72	-	0,34 - 0,40	14400	0,88	$10^{-2} - 10^{-3}$	225
Praf nisipos argilos, brun, plastic moale – plastic consistent, foarte umed	0.80-2.00 (F1_21) 1.00-1.50 (F2_21)	19,7	13	2	0,66	0,48 - 0,50	-	14500	0,93	$10^{-3} - 10^{-5}$	180

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.21.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr. sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_21	Balast compactat	0,15	Nisip fin-mediu, mediu indesar spre afanat	P3	65	81	nefavorabile	Sensibile
	Umplutura din nisip si pietris	0,15						
F2_21	Asfalt	0,08	Nisip fin-mediu, mediu indesar	P3	65	81		
	Amestec compactat de nisip si piatra sparta	0,47						

3.22. Str. Brândușa

3.22.a. Descriere amplasament

Amplasată în zona centrală a orașului, str. Brândușa are o lungime totală de cca. 320m fiind delimitată la Nord de str. Mihai Viteazul și la Sud de str. Madona. Carosabilul are o îmbrăcămintă asfaltică, afectată de degradări atât de suprafață (fisuri/crăpături atât longitudinale cât și transversale și/sau faianțări dezvoltate preferențial de-a lungul rețelelor subterane și gropi ocazional plombate) cât și de tip structural (tasări, burdușiri). Aceleași tipuri de degradări sunt vizibile și la nivelul zonelor pietonale care sunt delimitate de carosabil prin borduri sparte, îngropate sau lipsă. (foto 22.1÷22.4)

Foto 22.1 Deteriorari in lungul retelelor subterane



Foto 22.2 Fisuri/faiantari



Foto 22.3 Trotuar deteriorat



Foto 22.4 Plombe deteriorate



Strada prezintă o ușoară pantă (cca. 2%) ce înclină spre sud.

În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate și sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fisurilor/crăpăturilor neorientate, faianțărilor, gropilor, favorabile acumulării și staționării apelor meteorice.

3.22.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,70m, vezi planșa 2.22) umpluturi neorganizate, din argile nisipoase, plastic moi, în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din praf argilos, gălbui, plastic moale cantonat deasupra unui orizont de argile prăfoase nisipoase, gălbui, plastic moi.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.22.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.22.

3.22.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri dificile – 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.22.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutura neomogena din argilă nisipoasă, plastic moale și material de construcții	0.40-0.70 (F1_22)	18,4	11	19	0,72	0,40	-	4600	0,92	$10^{-3} - 10^{-6}$	130
Praf argilos, galben, plastic moale	0.70-1.60 (F1_22)	19,0	9	16	0,79	0,39	-	3800	0,92	$10^{-4} - 10^{-6}$	140
Argilă prăfoasă nisipoasă, galben, plastic moale	1.60-2.00 (F1_22)	19,2	9	20	0,75	0,38	-	3900	0,91	$10^{-3} - 10^{-5}$	180

Unde:

γ (kN/m³) →
 Φ (°) →

Greutatea volumică în stare naturală
Unghiul de frecare internă

c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
Ic/I_D	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
Sr (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.22.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”**E_p**” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”**Z**”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_22	Asfalt	0,05	Praf argilos, plastic moale	P5	70	68	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Piatra de rau (bolovanis)	0,05						
	Balast nisipos	0,20						
	Umplutura neomogena	0,40						

3.23. Str. Motru

3.23.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Brestei și cu o lungime de cca. 340m, delimitată de str. Brestei (la Nord) și str. Fulger (la Sud), str. Motru prezintă o structură rutieră din beton, aflată într-o stare necorespunzătoare cu fisuri / crăpături și gropi (unele plombate cu asfalt) în special în zona rosturilor de cofrare și-a căminelor de canalizare. Spre sud (80-90m) carosabilul este asfaltat. (foto 23.1÷23.4). Între intersecția cu str. Fulger și intersecția cu str. Albinelor relieful prezintă o ușoară pantă de cca. 3% ce înclină spre Sud.

Zonele pietonale, betonate și/sau asfaltate, sunt deteriorate și delimitate de carosabil prin borduri degradate, tasate, acoperite de vegetație sau lipsă.

Foto 23.1 Vedere spre str. Brestei, zona sondajului F1 23



Foto 23.2 Detaliu carosabil deteriorat



Foto 23.3 Vedere spre nord din zona sondajului F2 23



Foto 23.4 Iesirea spre str. Fulger



În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate. Spre str. Fulger s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale (foto 23.4).

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, fisurilor/crăpăturilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării

apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.23.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,80m, vezi planșa 2.23) umpluturi neorganizate, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din praf nisipos argilos, cafeniu-gălbui, plastic moale care spre nord devine mai grosier, fiind identificat ca nisip fin-prăfos, cafeniu, mediu îndesat. Aceste straturi sunt cantonate deasupra unui orizont de nisipuri mijlocii, gălbui, mediu îndesate, foarte umede spre saturate.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.23.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.23.

3.23.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu următorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii respectiv dificile – 3 respectiv 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 respectiv 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.23.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Umplutura neomogena din nisip argilos, plastic consistent și material de construcții	0.50-0.80 (F1_23) 0.45-0.70 (F2_23)	17,6	13	8	0,68	0,71	-	6850	0,82	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	130
Nisip prafos, cafeniu, mediu indesar, foarte umed	0.80-1.40 (F1_23)	19,4	21	3	0,65	-	0,41	5000	0,78	10 ⁻² - 10 ⁻³	145
Praf nisipos argilos, cafeniu galbui, plastic moale	0.70-1.60 (F2_23)	18,8	7	15	0,72	0,42	-	3850	0,93	10 ⁻³ - 10 ⁻⁴	220
Nisip mijlociu, gălbui, mediu indesar, foarte umed la saturat	1.40-2.00 (F1_23) 1.60-2.00 (F2_23)	18,0	26	1	0,68	-	0,50	12000	0,76	10 ⁻¹ - 10 ⁻²	400

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _D	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coefficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.23.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pământului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_23	Asfalt degradat	0,05	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Beton	0,15						
	Balast cu bolovanis , compactat	0,30						
	Umplutura neomogena	0,30						
F2_23	Beton	0,15	Praf nisipos argilos, plastic moale	P4	70	75	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Balast cu bolovanis , compactat	0,30						
	Umplutura neomogena	0,25						

3.24. Str. Dr. Ștefan Berceanu

3.24.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul 1 Mai, strada Dr. Ștefan Berceanu are o lungime de cca. 360m, este delimitată de str. Popoveni (la Sud) și str. Dr. Ion Cantacuzino (la Nord) și prezintă o structură de beton cu îmbrăcăminte din asfalt. Structura rutieră se prezintă necorespunzător, fiind afectată atât de degradări de suprafață (la nivelul asfaltului) cât și de tip structural (în special în zonele lucrărilor de canalizare) (foto 24.1÷24.4).

Zonele pietonale, asfaltate, sunt delimitate de carosabil prin borduri deteriorate și/sau tasate în zonele de acces la locurile de parcare auto. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate.

Foto 24.1



Foto24.2



Foto 24.3



Foto 24.4



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul fisurilor/crăpăturilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.24.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajul F1_24 a interceptat (până la adâncimea de -0,90m, vezi planșa 2.24) umpluturi neorganizate, cenușiu-negricioase, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural, este alcătuit din nisipuri argiloase, plastic moi, ce trec spre bază în nisipuri prăfoase cafenii-cenușii, mediu îndesate, foarte umede.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.24.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.24.

3.24.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii respectiv dificile – 3 respectiv 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 respectiv 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.24.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutură anizotropică, mediu compactată	0.23-0.90 (F1_24) 0.23-0.90 (F1_28)	19,0	12	21	0,74	0,54	-	6200	0,80	$10^{-2} - 10^{-5}$	140
Nisip argilos, cafeniu cenușiu, plastic moale, foarte umed, cu rar pietris mic	0.90-1.50 (F1_24) 0.90-1.40 (F1_28)	19,7	14	20	0,67	0,45	-	4450	0,92	$10^{-3} - 10^{-5}$	250
Nisip prafos, cafeniu cenușiu, mediu indosat, foarte umed	1.50-2.00 (F1_24) 1.40-2.00 (F1_28)	19,4	21	3	0,65	-	0,41	5000	0,78	$10^{-2} - 10^{-3}$	145

Unde:		
γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.24.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet		
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
F1_24	Asfalt	0,08	Nisip argilos, plastic moale	P3	65	79	nefavorabile	Foarte Sensibile		
	Beton	0,15								
	Umplutura anorganica	0,67								
F1_28	Asfalt	0,08	Nisip argilos, plastic moale	P3	65	79			nefavorabile	Foarte Sensibile
	Beton	0,15								
	Umplutura anorganica	0,67								

3.25. Str. Frații Golești

3.25.a. Descriere amplasament

Amplasată în continuarea străzii Bariera Vâlcii (DN65C), delimitată la Nord de Bd. Dacia și la Sud de Calea București, strada Frații Golești are o lungime totală de cca. 1200m, din care primii 400m (între Bd. Dacia și Bd. Carol I) prezintă un aspect de bulevard, cu două benzi rutiere pe sens, cu un carosabil realizat din asfalt, aflat într-o stare corespunzătoare. Zonele pietonale sunt largi, asfaltate, delimitate de carosabil prin spații verzi și borduri. (foto 25.1). În continuare și până la intersecția cu Bd. Nicolae Iorga (cca. 90m lungime) carosabilul este asfaltat, neafectat de degradări, strada îngustându-se la o bandă pe sens.

Între Bd. Nicolae Iorga și Calea București suprafața rutieră, acoperită cu asfalt, este deteriorată, afectată de degradări atât de suprafață (fisuri/crăpături atât longitudinale cât și transversale, dezvoltate preferențial de-a lungul rețelilor subterane și gropi ocazional plombate) cât și de tip structural (tasări, burdușiri). Aceleași tipuri de degradări sunt vizibile și la nivelul zonelor pietonale care sunt delimitate de carosabil prin borduri sparte, îngropate sau lipsă. (foto 25.2÷25.6)

Foto 25.1 Aspect general între Bd. Dacia și Bd. Carol I



Foto 25.2 Fisuri/faientari in lungul rețelilor subterane



Foto 25.3 aspect general



Foto 25.4 Plombe deteriorate



Foto 25.5 aspect general



Foto 25.6 Borduri deteriorate, crapaturi, gropi



În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate și sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul văurilor, burdușirilor, fisurilor/crăpăturilor neorientate, faianțărilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice.

3.25.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,80m, vezi planșa 2.25) umpluturi neorganizate, din argile nisipoase, plastic consistente, în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din argile - argile nisipoase, roșcate, plastic consistente.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.25.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.25.

3.25.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;

- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.25.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (kN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutura neomogena din nisip argilos, plastic consistent și material de construcții	0.40-0.70 (F1_25) 0.40-0.80 (F2_25)	18,0	13	20	0,69	0,52	-	6300	0,91	$10^{-3} - 10^{-5}$	140
Argilă roșcată, plastic consistentă, cu oxizi de fier	0.70-1.50 (F1_25)	20,1	12	28	0,72	0,66	-	7100	1	$10^{-4} - 10^{-6}$	250
Argilă nisipoasă, galben cafenie – roșcată, plastic consistentă	1.50-2.00 (F1_25) 0.80-1.50 (F2_25)	19,7	11	24	0,70	0,56	-	7250	0,94	$10^{-3} - 10^{-5}$	210

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.25.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_25	Asfalt	0,15	Argila plastic consistenta	P5	70	65	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Balast nisipos	0,25						
	Umplutura neomogena	0,30						
F2_25	Asfalt	0,15	Argila nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68		
	Balast nisipos	0,25						
	Umplutura neomogena	0,40						

3.26. Str. Libertatii

3.26.a. Descriere amplasament

Amplasată în zona centrală a oraşului, delimitată la Nord-est de str. Brestei şi la Sud-vest de str. Madona, str. Libertăţii are o lungime totală de cca. 580m, din care cca. 200m (tronsonul cuprins între str. Brestei şi intersecţia cu str. Transilvaniei) prezintă un carosabil realizat din asfalt, aflat într-o stare corespunzătoare. În continuare (până în str. Gh. Bibescu), carosabilul are o îmbrăcămintă asfaltică, afectată de degradări atât de suprafaţă (fisuri/crăpături atât longitudinale cât şi transversale şi/sau faianţări dezvoltate preferenţial de-a lungul reţelelor subterane şi gropi ocazional plombate) cât şi de tip structural (tasări, burduşiri). Aceleaşi tipuri de degradări sunt vizibile şi la nivelul zonelor pietonale care sunt delimitate de carosabil prin borduri sparte, îngropate sau lipsă (foto 26.1÷26.3). Ultimul tronson (cuprins între str. Gh. Bibescu şi str. Madona) prezintă un carosabil realizat din asfalt, aflat într-o stare corespunzătoare (foto 26.4).

Foto 26.1 spre intersecţia cu str. Transilvaniei

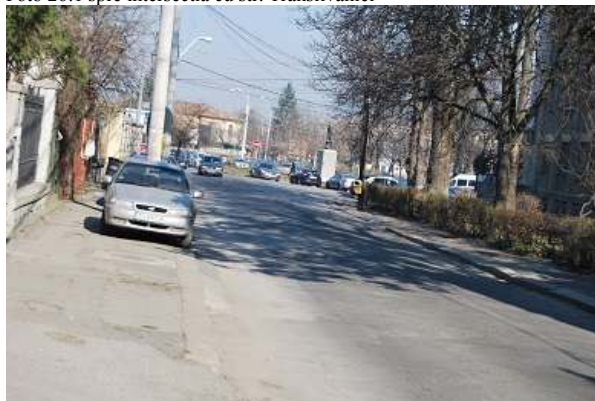


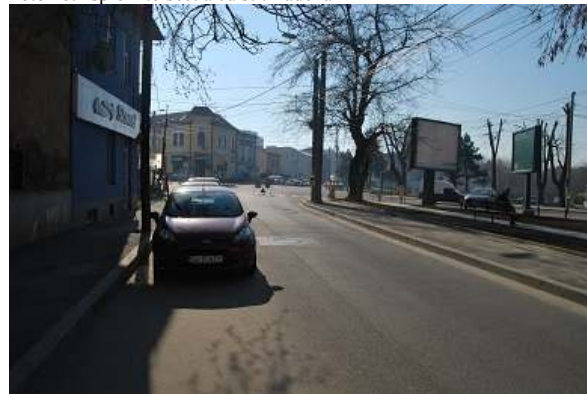
Foto 26.2 spre intersecţia cu str. Brandusa



Foto 26.3 spre intersecţia cu str. Gh.Bibescu



Foto 26.4 spre intersecţia cu str. Madona



Strada prezintă o uşoară pantă (cca. 1-2%) ce înclină spre sud-est.

În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale reţelelor îngropate şi sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere,

caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fisurilor/crăpăturilor neorientate, faianțărilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice.

3.26.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,70m, vezi planșa 2.26) umpluturi neorganizate, din argile nisipoase, plastic moi, în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din praf argilos, gălbui, plastic moale cantonat deasupra unui orizont de argile prăfoase nisipoase, gălbui, plastic moi.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.26.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.26.

3.26.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu următorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri dificile – 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.26.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Umplutura neomogena din argilă nisipoasă, plastic moale și material de construcții	0.40-0.70 (F1_26))	18,4	11	19	0,72	0,40	-	4600	0,92	10 ⁻³ - 10 ⁻⁶	130
Praf argilos, galben, plastic moale	0.70-1.60 (F1_26)	19,0	9	16	0,79	0,39	-	3800	0,92	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁶	140
Argilă prăfoasă nisipoasă, galben, plastic moale	1.60-2.00 (F1_26)	19,2	9	20	0,75	0,38	-	3900	0,91	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	180

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.26.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_26	Asfalt	0,05	Praf argilos, plastic moale	P5	70	68	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Piatra de rau (bolovanis)	0,05						
	Balast nisipos	0,20						
	Umplutura neomogena	0,40						

3.27. Str. Pandurilor

3.27.a. Descriere amplasament

Strada Pandurilor face legătura între str. Revoluției (la Sud-vest) și str. I.D. Sîrbu.

Structura rutieră este realizată din beton asfaltic (agregate de râu + bitum), afectat, în general, fisuri și crăpături (atât longitudinale cât și transversale, ocazional reparate cu plombe de asfalt), pus în operă peste un strat de balast compactat (foto 27.1÷27.4).

Foto 27.1.



Foto 27.2 Degradări în carosabil



Suprafețele pietonale sunt realizate din beton și delimitate de carosabil prin borduri degradate, uneori prezentând tasări deasupra traseelor rețelelor subterane.

Foto
27.3



Foto 27.4 Degradari zona pietonală



Nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul fisurilor/crăpăturilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.27.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat imediat sub structura rutieră de sondajele executate în ampriza străzii Pandurilor, este alcătuit din formațiuni coezive de argile – argile prăfoase, cafenii – cafenii gălbui, plastic consistente.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.27.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.27.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3. 27.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3. 27.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Argila slab prăfoasă, cafenie, plastic consistenta	0.50-1.30 (F1_27) 0.50-1.50 (F2_27)	19,8	11	26	0,73	0,65	-	6800	0,96	$10^{-5} - 10^{-7}$	260
Argila prăfoasă, cafeniu-galbuie, plastic consistentă	1.30-2.00 (F1_27) 1.20-2.00 (F2_27)	19,2	11	24	0,70	0,60	-	7000	0,94	$10^{-4} - 10^{-6}$	250

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea

e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.27.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_27	Asfalt	0,03	Argila, plastic consistenta	P5	70	65	nefavorabile	Foarte sensibile
	Beton asphaltic	0,15						
	Balast nisipos compactat	0,35						
F2_27	Beton asphaltic	0,15	Argilă prafoasa, plastic consistenta	P5	70	68		
	Balast nisipos compactat	0,35						

3.28. Str. Dr. Mihail Cănciulescu

3.28.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul 1 Mai, strada Dr. Mihail Cănciulescu are o lungime de cca. 380m, este delimitată de str. Popoveni (la Sud) și str. Dr. Ion Cantacuzino (la Nord) și prezintă o structură de beton cu îmbrăcăminte din asfalt. Structura rutieră se prezintă necorespunzător, fiind afectată atât de degradări de suprafață (la nivelul asfaltului) cât și de tip structural (în special în zonele lucrărilor de canalizare) (foto 28.1÷28.4).

Zonele pietonale, asfaltate, sunt delimitate de carosabil prin borduri deteriorate și/sau tasate. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate.

Foto 28.1



Foto28.2



Foto 28.3



Foto 28.4



Nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fisurilor/crăpăturilor neorientate, faianțarilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.28.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajul F1_28 a interceptat (până la adâncimea de -0,90m, vezi planșa 2.28) umpluturi neorganizate, cenușiu-negricioase, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural, este alcătuit din nisipuri argiloase, plastic moi, ce trec spre bază în nisipuri prăfoase cafenii-cenușii, mediu îndesate, foarte umede.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.28.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.28.

3.28.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii respectiv dificile – 3 respectiv 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 respectiv 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.28.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutură anizotropică, mediu compactată	0.23-0.90 (F1_28) 0.23-0.90 (F1_24)	19,0	12	21	0,74	0,54	-	6200	0,80	$10^{-2} - 10^{-5}$	140
Nisip argilos, cafeniu cenușiu, plastic moale, foarte umed, cu rar pietris mic	0.90-1.40 (F1_28) 0.90-1.50 (F1_24)	19,7	14	20	0,67	0,45	-	4450	0,92	$10^{-3} - 10^{-5}$	250
Nisip prafos, cafeniu cenușiu, mediu indelat, foarte umed	1.40-2.00 (F1_28) 1.50-2.00 (F1_24)	19,4	21	3	0,65	-	0,41	5000	0,78	$10^{-2} - 10^{-3}$	145

Unde:		
γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.28.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_28	Asfalt	0,08	Nisip argilos, plastic moale	P3	65	79	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Beton	0,15						
	Umplutura anorganica	0,67						
F1_24	Asfalt	0,08	Nisip argilos, plastic moale	P3	65	79	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Beton	0,15						
	Umplutura anorganica	0,67						

3.29. Str. Aleile 1÷6 Alexandru cel Bun

3.29.a. Descriere amplasament

Amplasate în zona centrală a oraşului, la nord şi sud de tronsontul cuprins între str. Henri Barbusse (la Est) şi str. Elena Teodorini (la vest), al străzii Alexandru cel Bun, cu o lungime totală de cca. 290m (minim 25m Aleea 2, maxim 80m Aleea 4), prezintă o structură rutieră alcătuită din balast nisipos $\pm$ bolovaniş, compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare. (foto 25.2÷25.6)



3.29.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,70m, vezi planșa 2.29) umpluturi neorganizate, din nisipuri argiloase, plastic consistente, în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din nisipuri fine cu liant prăfos, cafenii, mediu îndesate, foarte umede la saturat, care spre adâncime devin cenușii.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.29.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.29.

3.29.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.29.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutură neomogenă, mediu compactată	0.30-0.70 (F1_29) 0.30-0.70 (F1_77)	19,0	12	21	0,74	0,54	-	6200	0,80	$10^{-2} - 10^{-5}$	140
Nisip fin cu liant prafos, cafeniu – cenușiu, mediu indesar, foarte umed la saturat	0.70-1.70 (F1_29) 0.70-2.00 (F1_77)	19,0	23	3	0,67	-	0,45	10000	0,83	$10^{-2} - 10^{-4}$	145

Unde:		
γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.29.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_29	Balast nisipos cu bolovanis, compactat	0,30 -	Nisip cu liant prafos, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Sensibile
	Umplutura neomogena	0,30 -						
		0,40 0,50						

3.30. Str. Artileriei

3.30.a. Descriere amplasament

Cu o lungime identificată de cca. 600m, situată în zona Veterani, str. Artileriei prezintă o structura rutieră realizată balast nisipos ± bolovaniș / piatră spartă, compactat, degradată, afectată de gropi și fâgașe, având uneori un aspect de drum de tarla (foto 30.1, 30.2).

Zonele pietonale nu sunt amenajate / delimitate. În amplasament nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

Foto 30.1 vedere din zona sondajului F1_30



Foto 30.2 vedere spre sud din zona sondajului F2_30



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

La data realizării lucrărilor de teren, erau în desfășurare lucrări de canalizare subterană.

3.30.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din argile nisipoase, cafenii, plastic consistente – plastic vartoase, cantonate deasupra unui orizont de nisip argilos.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.30.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.30.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.30.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.30.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Argilă nisipoasă, cafeniu galbuie, plastic consistenta	0.20-1.00 (F1_30) 0.30-1.20 (F1_67) 0.40-1.00 (F2_30)	19,6	12	24	0,68	0,69	-	7700	0,90	$10^{-3} - 10^{-5}$	275
Nisip argilos, cafeniu- galbui, plastic consistent,	1.00-2.00 (F1_30) 1.20-2.00 (F1_67) 1.00-2.00 (F2_30)	19,4	15	20	0,59	0,52	-	7400	0,86	$10^{-3} - 10^{-5}$	235

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventională de baza

3.30.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”.

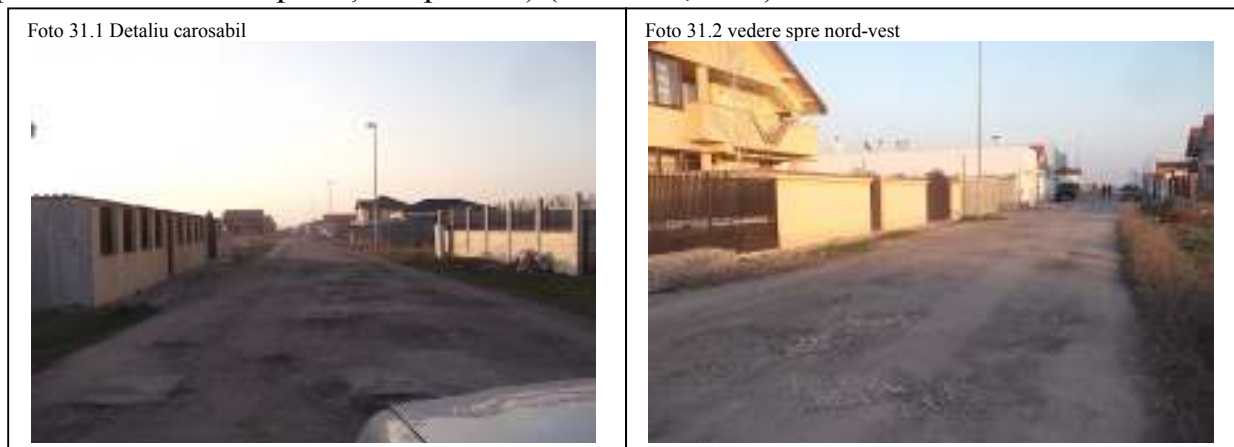
Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pământului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_30	Balast nisipos, compactat	0,20	Argila nisipoasa, plastic vartoasa	P5	70	68	nefavorabile	Foarte sensibile
F1_67	Balast compactat ± piatra sparta / bolovanis	0,30	Argila nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68		
F2_30	Balast nisipos, compactat	0,40	Argila nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68		

3.31. Str. Mesteacănului

3.31.a. Descriere amplasament

Strada aparține de localitatea Cârcea, este situată la circa 600m sud-vest de str. Henrz Ford și paralelă cu aceasta.

Structura rutieră este realizată din balast compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare. Carosabilul din jumătatea sud-estică a străzii prezintă o îmbrăcăminte subțire (2÷5cm grosime) din asfalt foarte deteriorat (fiin întâlnit pe mai puțin de 40% din suprafața respectivă) (foto 31.1, 31.2)



La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.31.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat de sondajele executate în ampriza străzii mesteacănului este alcătuit din formațiuni coezive de argile brun-roșcate, plastic vâtoase, cu oxizi de fier.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.31.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.31.

3.31.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune – 2 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.31.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Argilă roșcată, plastic vâroasă, cu oxizi de fier	0.20-1.50 (F1_31) 0.2-1.50 (F2_31) 0.2-1.50 (F3_31)	20,2	13	31	0,66	0,81	-	9800	0,97	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁶	330

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.31.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_31	Balast compactat	0,20 ÷ 0,30	Argila plastic vartoasa	P5	70	65	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_31	Asfalt	0,02 ÷ 0,05	Argila plastic vartoasa	P5	70	65		
	Balast compactat	0,20						
F3_31	Asfalt	0,02 ÷ 0,05	Argila plastic vartoasa	P5	70	65		
	Balast compactat	0,20						

3.32. Str. Visinului

3.32.a. Descriere amplasament

Cu o lungime de circa 280m, delimitată de str. Trandafirului (la Sud) și str. Teilor (la Nord), str. Vișinului prezintă o structura rutieră realizată din balast compactat, deteriorată, cu gropi și fâgașe (uneori umplute cu pietris / resturi de materiale de construcții). (foto 32.1, 32.2)



La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.32.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat imediat după structura rutieră, de sondajele executate în ampriza străzii, este alcătuit din argile nisipoase, cafenii gălbui, plastic vârtoase.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.32.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.32.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.32.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune – 2 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;

- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.32.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Argila nisipoasa cafeniu galbuie, plastic vartoasa	0.30-2.00 (F1_32) 0.30-2.00 (F2_32)	19,5	12	28	0,68	0,76	-	9500	0,86	$10^{-4} - 10^{-5}$	290

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.32.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_32	Balast compactat	0,30	Argila nisipoasa, plastic vartoasa	P5	70	68	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_32	Balast compactat	0,30	Argila nisipoasa, plastic vartoasa	P5	70	68		

3.33. Str. Aleile 1÷5 Gheorghe Donici

3.33.a. Descriere amplasament

Amplasate în zona 1 Mai, de-o parte și de alta a străzii Gheorghe Doinici, cu o lungime totală de cca. 375m (minim 50m Aleea 4, maxim 100m Aleea 1), prezintă o structură rutieră alcătuită din balast nisipos ± bolovaniș sau resturi de cărămizi, compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare. (foto 33.1÷33.5)

Foto 33.1 (Aleea 1)



Foto 33.2 (Aleea 2)



Foto 33.3 (Aleea 5)



Foto 33.4 (Aleea 3)



Foto 33.5 (Aleea 4)



În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate iar pe str. Gheorghe Donici sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și nefuncționalitatea lucrărilor de drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.33.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -1,20m, vezi planșa 2.33) umpluturi neorganizate, din nisipuri argiloase, plastic consistente, în amestec cu pietris/bolovaniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural

interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din nisipuri fine - prăfoase, cafenii, mediu îndesate, foarte umede.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.33.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.33.

3.33.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.33.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutură neomogenă din nisip argilos, cafeniu, cu elemente de caramida și pietris, plastic consistenta	0.40-1.00 (F1_33) 0.30-0.80 (F2_33) 0.30-1.20 (F3_33) 0.30-0.80 (F4_33)	18,6	13	7	0,68	0,70	-	7000	0,72	$10^{-3} - 10^{-5}$	140
Nisip prafos, cafeniu, mediu indosat, foarte umed	1.00-1.50 (F1_33) 0.80-1.50 (F2_33) 1.20-2.00 (F3_33) 0.80-1.50 (F4_33)	19,5	23	3	0,61	-	0,45	5700	0,81	$10^{-2} - 10^{-3}$	145

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.33.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_33	Balast nisipos ± bolovanis, compactat	0,40	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Umplutura neomogena	0,60						
F2_33	Balast nisipos ± bolovanis, compactat	0,30	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81		
	Umplutura neomogena	0,50						
F3_33	Balast nisipos ± bolovanis, compactat	0,30	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81		
	Umplutura neomogena	0,90						
F4_33	Balast nisipos ± bolovanis, compactat	0,30	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81		
	Umplutura neomogena	0,50						

3.34. Str. Petrila

3.34.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Romanești, str. Petrila prezintă o structura rutieră din balast compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare, cu gropi și fâgașe, la data realizării lucrărilor de teren pline cu apă (foto 34.1, 34.2).



Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.34.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat imediat sub structura rutieră de sondajele executate în ampriza străzii Petrila, este alcătuit din formațiuni necoezive de nisipuri mijlocii-grosiere, mediu îndesate, foarte umede la saturat.

La adâncimea de -1,80m, sondajul F1_34 a interceptat nivelul freatic (posibil de infiltrație).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.34.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.34.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului (străzile Homer și Alea Dunării).

3.34.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – posibil epuizante normale – 2 puncte;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 12 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.34.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Nisip mijlociu-mare, brun-cafeniu, mediu îndesat, foarte umed	0.30-1.70 (F1_34)	18,1	28	1	0,66	-	0,50	12200	0,58	10 ⁻¹ - 10 ⁻²	400
Nisip mare-mediu, galbui, mediu îndesat, saturat	1.70-2.00 (F1_34)	18,2	29	1	0,64	-	0,50	12500	0,62	10 ⁻¹ - 10 ⁻²	400

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.34.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_34	Balast compactat	0,30	Nisip, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Insensibile

3.35. Str. Deltei

3.35.a. Descriere amplasament

Cu un aspect de alee, ce face legătura între str. Călmățui (la Nord) și bulevardul Știrbei Vodă (la Sud) și o lungime de numai 50m, strada Deltei a fost identificată în teren cu ajutorul planului pus la dispoziție de beneficiar.

Actualmente strada nu prezintă structură rutieră, suprafața fiind acoperită de un strat de sol vegetal nisipos – prăfos în amestec cu materiale de construcții și deșeuri menajere (plastice, textile) (foto 35.1, 35.2).

Foto 35.1 Vedere dinspre str. Calmatui



Foto 35.2 Vedere dinspre Bd. Stirbei Voda



3.35.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat de sondajul executat este alcătuit în partea superioară un orizont de nisip prăfos brun-cafeniu, sub acesta (la adâncimi mai mari de -1,30m) a fost interceptat un orizont ușor coeziv de nisip fin-mijlociu, gălbui, mediu îndesat, foarte umed.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.35.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.35.

3.35.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu următorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - fără riscuri – 1 punct;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 9 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic redus”, iar categoria geotehnică este „1” conform tabelului A4.

3.35.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Nisip prăfos, brun-cafeniu, mediu îndesat, rar pietriș	0.30-1.30 (F1_35)	17.8	19	2	0.70	-	0.43	11500	0.67	10 ⁻² - 10 ⁻³	260
Nisip fin-mijlociu, gălbui, mediu îndesat, foarte umed	1.30-2.00 (F2_35)	18.4	26	1	0.66	-	0.51	14750	0.94	10 ⁻¹ - 10 ⁻³	300

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.35.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_35	FARĂ	-	Nisip prăfos, mediu îndesat	P3	65	81	nefavorabile	Foarte Sensibile

3.36. Str. Zalău

3.36.a. Descriere amplasament

Amplasată în zona Lascăr Catargiu, str. Zalău a fost identificată în teren după planul pus la dispoziție de beneficiar, ca fiind în prelungirea str. Sadu până la intersecția cu str. Muntenia (spre Sud). Între Aleea Zalău și str. Moldova, structura rutieră este realizată din balast și bolovăniș compactat (probabil un vechi pavaj cu piatra de râu, actualmente degradat), în continuare (la sud de str. Moldova) strada se prezintă ca un ”drum de tarla”, acoperit de un strat superficial de balast și resturi de materiale de construcții.

Foto 36.1 Intersecția cu str.Moldova (zona sondajului F1_36)



Foto 36.2 Intrarea Aleea Zalau



Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate.

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, făgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.36.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din formațiuni coezive de argile gălbui, plastic consistente spre bază plastic vârtoase, cu oxizi de mangan, foarte umede.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.36.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.36.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.36.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune respectiv medii – 1 respectiv 3 puncte;
- Apa subterană – posibil epuizante normale – 2 puncte;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 10 respectiv 12 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.36.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Argilă galbenă, plastic consistentă, cu oxizi de mangan	0.40-1.60 (F1_36) 0.20-1.70 (F2_36)	19.8	11	26	0.74	0.66	-	7850	0.98	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁶	250
Argilă galbenă, plastic vâtoasă, cu oxizi de mangan	1.60-2.00 (F1_36)	20.1	13	33	0.66	0.85	-	10500	0.90	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁶	310

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.36.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_36	Balast cu bolovanis compactat	0,40	Argila, plastic consistenta	P5	70	65	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_36	Ballast nisipos slab compactat	0,20	Argila, plastic consistenta	P5	70	65		

3.37. Str. Albinelor și Aleile 1, 2

3.37.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Brestei și cu o lungime de cca. 260m, delimitată de str. Motru (la Vest) și cu legătură pietonală prin Aleea 1 Albinelor cu str. Nectarului (la Est), str. Albinelor prezintă o structura rutieră din balast cu bolovăniș compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare fiind afectată de gropi. Strada nu are zone pietonale amenajate. (foto 37.1-37.2)

Aleeile cu precădere pietonale, au o lățime ce nu permite traficul auto (foto 37.3-37.5).

Foto 37.1 Vedere dinspre str. Motru, zona sondajului F1_37



Foto 37.2 Vedere spre locatia sondajului F2_37



Foto 37.3 Iesirea spre str.Nectarului (Aleea 1)



Foto 37.4 Aleea 1, bretea lateral spre sud



Foto 37.5 Aleea 2 Albinelor



Nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușurilor, fâgașelor

longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.37.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,80m, vezi planșa 2.37) umpluturi neorganizate, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din praf nisipos argilos, cafeniui-gălbui, plastic moale, cantonat deasupra unui orizont de nisipuri mijlocii, gălbui, mediu îndesate, foarte umede spre saturate.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.37.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.37.

3.37.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu următorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii respectiv dificile – 3 respectiv 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 respectiv 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.37.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Umplutura neomogena din nisip argilos, plastic consistent și material de construcții	0.30-0.70 (F1_37) 0.30-0.80 (F2_37)	17,6	13	8	0,68	0,71	-	6850	0,82	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	130
Praf nisipos argilos, cafeniu galbui, plastic moale	0.70-1.60 (F1_37) 0.80-1.70 (F2_37)	18,9	7	16	0,72	0,42	-	3900	0,93	10 ⁻³ - 10 ⁻⁴	220
Nisip mijlociu, gălbui, mediu indesar, foarte umed la saturat	1.60-2.00 (F1_37) 1.70-2.00 (F2_37)	18,0	26	1	0,68	-	0,50	12000	0,76	10 ⁻¹ - 10 ⁻²	400

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _D	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.23.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_37	Balast cu bolovanis , compactat	0,30	Praf nisipos argilos, plastic moale	P4	70	75	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Umplutura neomogena	0,40						
F2_37	Balast cu bolovanis , compactat	0,30	Praf nisipos argilos, plastic moale	P4	70	75		
	Umplutura neomogena	0,50						

3.38. Str. Aleea Dunării

3.38.a. Descriere amplasament

Amplasată la Est de Calea Dunării (DN56) și perpendiculară pe aceasta, str. Aleea Dunării are o lungime de cca. 180m.

Structura rutieră este realizată din balast compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare. Zonele pietonale, nu sunt amenajate. (foto 38.1÷38.3).

Foto 38.1



Foto 38.2



În amplasament au fost identificate sisteme de captare/drenare subterană a apelor pluviale respectiv cămine de vizitare ale rețelelor îngropate (foto 38.4).

Foto 38.3 Detaliu
carosabil



Foto 38.4



La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul văturirilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și nefuncționalitatea lucrărilor de drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.38.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajul F2_38 a interceptat (până la adâncimea de -0,70m, vezi planşa 2.38) umpluturi neorganizate, cenuşiu-negricioase, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniş şi resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural întâlnit sub structura rutieră respectiv umpluturi, este alcătuit din formaţiuni necoezive de nisipuri mijlocii-grosiere, mediu îndesate, foarte umede la saturat. La adâncimea de -1,90m, sondajul F1_38 a interceptat nivelul freatic (posibil apa de infiltraţie).

Litologia interceptată si rezultatele de laborator sunt redată în planşa 2.38.

Amplasamentul sondajelor este redat în planşa 1.38.

În urma corelării tuturor informaţiilor (de teren şi laborator), obţinute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formaţiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite şi informaţiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.38.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigenţele şi metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiţii de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – posibil epuizante normale – 2 puncte;
- Clasif. construcţiei după categ de importanţă – normală – 3 puncte;
- Vecinătăţi - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 12 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.38.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutură anizotropică, mediu compactată	0.20-0.70 (F2_38)	19,0	12	21	0,74	0,54	-	6200	0,80	$10^{-2} - 10^{-5}$	140
Nisip mijlociu-mare, cennusiu-cafeniu, mediu îndesat, foarte umed	0.50-1.50 (F1_38) 0.70-1.70 (F2_38)	18,0	28	1	0,67	-	0,49	11900	0,61	$10^{-1} - 10^{-2}$	340
Nisip mare- mijlociu,, galbui, mediu îndesat, saturat	1.50-2.00 (F1_38)	18,3	30	1	0,64	-	0,51	12500	0,62	$10^{-1} - 10^{-2}$	400

Unde:		
γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.38.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_38	Balast compactat	0,50	Nisip, mediu indesat	P3	65	81	nefavorabile	Insensibile
F1_11	Balast compactat	0,20	Nisip, mediu indesat	P3	65	81		
	Umplutura neorganizata	0,50						

3.39. Str. Drumul Fabricii

3.39.a. Descriere amplasament

Situată în cartierul Fața Luncii, strada Drumul Fabricii pornește din intersecția cu străzile Iezerului și Țărăncuței (la nord) și se continuă spre sud vest, până la intersecția cu Bulevardul Stirbei Vodă.

Structura rutieră este realizată din pavaj cu piatră cubică sau piatră de râu, aflată într-o stare necorespunzătoare, cu tasări / gropi, zone relativ mari, unde pavajul a fost scos (deteriorat) sunt umplute cu balast sau resturi de materiale de construcții (cărămizi). Zonele pietonale nu sunt delimitate decât parțial, cu borduri deteriorate sau îngropate.

Foto 39.1. Detaliu carosabil



Foto 39.2 Spre Bl. Stirbei Voda



Foto 39.3 Carosabil si zone pietonale



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, făgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.39.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -1,80m, vezi planșa 2.39) umpluturi neorganizate, negricioase-cafenii, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din formațiuni slab coezive respectiv necoezive, și anume: nisip prăfos brun cafeniu mediu îndesat (F2_39) respectiv nisipuri mijlocii, umede, mediu indeseate, cu rar pietris mic.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.39.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.39.

3.39.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu următorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.81.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplură neorganizată	0.30-1.80 (F1_39) 0.30-0.90 (F2_39)	17,6	13	8	0,68	0,71	-	6850	0,80	$10^{-3} - 10^{-5}$	150
Nisip mijlociu-mare, gălbui, mediu indeseat, saturat, cu rar pietriș	1.80-2.00 (F1_39)	18,0	27	1	0,65	-	0,46	11800	0,76	$10^{-1} - 10^{-2}$	400
Nisip prafos, brun cafeniu, mediu indeseat, cu rar pietris mic	0.90-1.20 (F2_39)	17,7	22	4	0,68	-	0,48	7100	0,81	$10^{-2} - 10^{-4}$	330
Nisip fin mijlociu, gălbui, foarte umed, mediu indeseat	1.20-1.70 (F2_39)	18,7	25	2	0,64	-	0,48	11500	0,72	$10^{-1} - 10^{-3}$	330

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.39.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_39	Piatra cubica cu nisip	0,30	Nisip mediu indosat	P3	65	81	nefavorabile	Sensibile
	Umplutura neorganizata	1,50						
F1_39	Piatra de rau cu nisip sau balast	0,30 - 0,40	Nisip prafos, mediu indosat	P3	65	81		
	Umplutura neorganizata	0,60						

3.40. Str. Micșunele

3.40.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Craiovița Nouă, delimitată la Nord de Bd. George Enescu și la Sud de str. Toporași, strada Micșunele are o lungime totală de cca. 430m, din care primii 180m (între Bd. George Enescu și str. Craiovești) sunt asfaltați, iar restul de 250m (între str. Craiovești și str. Toporași) prezintă un carosabil deteriorat, pavat cu piatră de râu, și o pantă de cca. 3% ce înclină spre Sud. (foto 40.1÷40.4).

Între str. Craiovești și str. Toporași, zonele pietonale sunt amenajate cu pavaj din plăci de beton și delimitate de carosabil prin borduri degradate, tasate, acoperite de vegetație sau lipsă (aceleași fenomene se pot observa și la pavajul trotuarului).

Foto 40.1 intersecția cu Bd. George Enescu



Foto 40.2 spre intersecția cu str. Craiovița (limita asfalt/pavaj)



Foto 40.3 aspect general



Foto 40.4 intersecția cu str. Toporași



În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelilor îngropate.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.40.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -1,10m, vezi planșa 2.40) umpluturi neorganizate, din nisipuri argiloase plastic moi, în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din argilă prăfoasă nisipoasă, cafeniu-gălbuie, plastic moale, cu calcar diseminat.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.40.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.40.

3.40.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri dificile – 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.40.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutura neomogena din nisip argilos, plastic moale și material de construcții	0.30-1.10 (F1_40) 0.30-1.00 (F1_41)	18,4	10	18	0,70	0,39	-	4200	0,92	$10^{-3} - 10^{-5}$	130
Argilă prăfoasă nisipoasă, cafeniu gălbuie, plastic moale, cu calcar diseminat	1.10-2.00 (F1_40) 1.00-2.00 (F1_41)	19,5	9	20	0,74	0,36	-	4000	0,98	$10^{-3} - 10^{-5}$	190

Unde:		
γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.40.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_40	Pavaj din piatra de rau si nisip	0.30	Argila prafoasa nisipoasa, plastic moale	P5	70	68	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Umplutura neomogena	0.70 - 0.80						

3.41. Str. Trifoiului

3.41.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Craiovița Nouă, delimitată la Nord de str. Craiovești și la Sud de str. Toporași, cu o lungime de cca. 270m, str. Trifoiului prezintă un carosabil pavat cu piatră de râu, deteriorat cu tasări, gropi și șanturi transversale cu pavaj lipsă (în zonele rețelelor subterane) , și o pantă de cca. 3% ce înclină spre Sud. (foto 41.1÷41.2).

Zonele pietonale sunt amenajate cu pavaj din plăci de beton și delimitate de carosabil prin borduri degradate, tasate, acoperite de vegetație sau lipsă (aceleași fenomene se pot observa și la pavajul trotuarului).

Foto 41.1 Vedere spre sud din zona sondajului F1 41



Foto 41.2 Spre str. Toporasi



În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate.

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.41.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -1,10m, vezi planșa 2.41) umpluturi neorganizate, din nisipuri argiloase plastic moi, în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din argilă prăfoasă nisipoasă, cafeniu-gălbuie, plastic moale, cu calcar diseminat.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată si rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.41.
Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.41.

3.41.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri dificile – 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.41.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutura neomogena din nisip argilos, plastic moale și material de construcții	0.30-1.00 (F1_41) 0.30-1.10 (F1_40)	18,4	10	18	0,70	0,39	-	4200	0,92	$10^{-3} - 10^{-5}$	130
Argilă prăfoasă nisipoasă, cafeniu gălbuie, plastic moale, cu calcar diseminat	1.00-2.00 (F1_41) 1.10-2.00 (F1_40)	19,4	9	20	0,73	0,48	-	4100	0,96	$10^{-3} - 10^{-5}$	195

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.41.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_41	Pavaj din cubică si nisip	0.30	Argila prafoasa nisipoasa, plastic moale	P5	70	68	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Umplutura neomogena	0.70 - 0.80						

3.42. Str. Buziaș

3.42.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Valea Roșie și orientată aproximativ Nord-vest – Sud-est, str. Buziaș are o lungime de circa 450m și prezintă un carosabil variat, astfel: pornind din Sud și până la cca. 60m de str Dealul Spirei (zona F2_42), avem pavaj cu piatră de râu; în continuare carosabilul este asfaltat (parțial deteriorat) până la str. DI Spirei, îmbracamintea de asfalt (cu grosimi între 5-10cm) se pare că este turnată direct peste pavajul de piatră de râu; la nord de str. Dealul Spirei structura rutieră este compusă din plăci de beton, deteriorate, cu plombe de asfalt și gropi ocazional umplute cu balast și resturi de materiale de construcții

Zonele pietonale, amenajate pe ambele părți ale străzii, sunt realizate din pavele de beton parțial deteriorate și delimitate de carosabil prin borduri sparte, tasate, lipsă și/sau acoperite de vegetație. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate și sisteme de captare/drenare a apelor pluviale. (foto 42.1÷ 42.4).

Foto 42.1 Vedere spre sud din str. Adrian Păunescu



Foto 42.2 Limita carosabil piatră de râu / asfalt



Foto 42.3 Detaliu carosabil la nord de str DI. Spirei



Foto 42.4 Canalizare pluvială



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul văturirilor, burdușirilor, fisurilor/crăpăturilor neorientate, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale

favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.42.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -1,20m, vezi planșa 2.42) umpluturi neorganizate, din argilă nisipoasă, negricioasă, plastic consistentă, în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din argile prăfoase nisipoase, cenușii, plastic consistente, umede, cantonate deasupra unui orizont ce variază de la argilă nisipoasă plastic consistentă (la nord, F1_42) la nisip prăfos, cafeniu cenușiu mediu îndesat (la sud, sondajul F3_42).

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.42.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.42.

3.42.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – posibil epuizante normale – 2 puncte;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 12 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.42.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutură din argilă nisipoasă, plastic consistentă, și materiale de construcții	0.30-0.80 (F1_42) 0.25-1.00 (F2_42) 0.20-1.20 (F3_42)	19,0	13	24	0,72	0,54	-	6800	0,90	$10^{-2} - 10^{-5}$	130
Argilă prăfoasă nisipoasă, cenușie, plastic consistentă	0.80-1.50 (F1_42) 1.00-1.50 (F2_42) 1.20-1.50 (F3_42)	19,5	9	20	0,70	0,54	-	4800	0,90	$10^{-4} - 10^{-6}$	240

Argila nisipoasa, cenusie, plastic consistentă, umedă	1.50-2.00 (F1_42)	19,4	11	24	0,67	0,63	-	7350	0,84	$10^{-3} - 10^{-4}$	275
Nisip argilos, cenușiu, plastic consistent	1.50-2.00 (F2_42)	18,0	9	18	0,70	0,54	-	6800	0,89	$10^{-3} - 10^{-5}$	220
Nisip fin, prăfos, mediu îndesat, cafeniu	1.50-2.00 (F3_42)	19,3	20	4	0,65	-	0,41	5000	0,83	$10^{-2} - 10^{-3}$	145

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.42.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr. sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_42	Beton	0,08	Argila nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68	nefavorabile	Foarte sensibile
	Balast cu bolovăniș	0,22						
	Umplutura neomogena	0,50						
F2_42	Asfalt	0,05	Argila prafoasa nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68		
	Pavaj piatra de rau si nisip	0,20						
	Umplutura compactata din balast nisipos si resturi de caramizi	0,75						
F3_42	Pavaj piatra de rau si nisip	0,20	Argila prafoasa nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68		
	Umplutura compactata din balast nisipos si resturi de caramizi	1,00						

3.43. Str. Balzac H.

3.43.a. Descriere amplasament

Strada Balzac pornește din str. Mărășești către sud-est, până la intersecția cu str. Sfinții Apostoli.

Structura rutieră este realizată din asfalt, pus în operă peste vechea structură din piatră cubică (foto 43.1, 43.2). Atât structura din asfalt cât și cea de piatră cubică se află într-o stare necorespunzătoare. Bordurile ce delimitează zonele pietonale sunt deteriorate și/sau îngropate, zonal acoperite de vegetație.

Foto 43.1. Detaliu carosabil



Foto 43.2 Spre str. Sfinții Apostoli



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul văturirilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.43.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat imediat sub structura rutieră de sondajele executate în ampriza străzii Balzac H., este alcătuit din formațiuni slab coezive, și anume: nisipuri mijlocii, umede, mediu indeseate.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.43.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.43

3.43.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu următorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;

- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.43.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Nisip mare-mijlociu, galben, mediu indesar, umed, cu rar pietris mic	0.45-0.90 (F1_43)	18,2	28	1	0.68	-	0,50	13200	0,62	10 ⁻¹ - 10 ⁻²	380
Nisip fin mijlociu, roscat, foarte umed, mediu indesar	0.90-2.00 (F1_43)	18,7	24	2	0.66	-	0,48	12300	0,72	10 ⁻¹ - 10 ⁻³	300

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coefficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.43.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_43	Asfalt	0,05	Nisip fin-mijlociu, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Insensibile
	Piatra cubica	0,10						
	Nisip	0,30						
	Balast nisipos compactat	0,45						

3.44. Str. Rașinari

3.44.a. Descriere amplasament

Situată în cartierul Lascăr Catargiu, strada face legătura între str. Siretului la nord-vest și str Râului la sud-est.

Structura rutieră este realizată din pavaj cu piatră de râu, aflată într-o stare necorespunzătoare (în special spre str. Raului). Zonele pietonale, în general asfaltate / betonate, sunt delimitate cu borduri deteriorate sau îngropate.

Foto 44.1. Detaliu carosabil



Foto 44.2 Vedere dinspre str. Siretului



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.44.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,80m, vezi planșa 2.44) umpluturi neorganizate, negricioase-cafenii, din nisipuri prăfoase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din formațiuni slab-medi coezive, și anume: praf argilos, cafeniu, plastic moale (F1_44) respectiv nisipuri prăfoase, mediu indeseate, foarte umede.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.44.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.44.

3.44.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii respectiv dificile – 3 respectiv 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 10 respectiv 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.44.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Umplură neorganizată	0.40-0.70 (F1_44) 0.30-0.80 (F2_44) 0.30-0.70 (F3_44)	17,4	13	7	0,69	0,70	-	6800	0,80	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	150
Praf nisipos argilos, cafeniu, plastic moale	0.70-1.50 (F1_44)	19.3	7	14	0.71	0.26	-	3800	0.91	10 ⁻³ - 10 ⁻⁴	160
Nisip prafos, mediu indosat, umed	1.50-2.00 (F1_44) 0.80-1.70 (F2_44)	17,8	21	3	0,68	-	0,38	6400	0,88	10 ⁻² - 10 ⁻³	140
Nisip prafos, mediu indosat, umed	1.70-2.00 (F2_44) 0.70-1.70 (F3_44)	18,7	21	3	0,66	-	0,48	6500	0,69	10 ⁻² - 10 ⁻⁴	145

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeфициent de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeфициentul Poisson - coeфициentul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.44.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet			
1	2	3	4	5	6	7	8	9			
F1_44	Piatra de rau cu nisip	0,20	Praf nisipos argilos, plastic moale	P4	70	75	nefavorabile	Foarte Sensibile			
	Nisip	0,20									
	Umplutura neorganizata	0,30									
F2_44	Piatra de rau cu nisip	0,30	Nisip prafos, mediu indesat	P3	65	81			Sensibile		
	Umplutura neorganizata	0,50									
F1_39	Piatra de rau cu nisip	0,30	Nisip prafos, mediu indesat	P3	65	81					
	Umplutura neorganizata	0,40									

3.45. Str. Mixandrelor

3.45.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Valea Roșie și cu o lungime de cca. 120m, delimitată de str. Ana Ipătescu (la Vest) și str. Eroilor (la Est), str. Mixandrelor prezintă o structura rutieră alcătuită din pavaj cu piatră cubică, aflată într-o stare necorespunzătoare, cu tasări / gropi, pavaj deteriorat reparat cu plombe de asphalt. Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate. (foto 45.1 ÷ 45.2)

Foto 45.1 Intrarea dinspre str. Ana Ipatescu



Foto 45.2 Plombe de asphalt



În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor subterane.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.45.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,70m, vezi planșa 2.45) umpluturi neorganizate, din argilă nisipoasă în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din argile prăfoase, galbene, plastic consistente, cu depozite de calcar degradat, cantonate deasupra unui orizont de nisip argilos, galben-cenușiu, mediu îndesat, cu calcar diseminat.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.45.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.45.

3.45.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.45.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	P _{conv} (KPa)
Umplutură anizotropică, mediu compactată	0.30-0.70 (F1_45)	18,6	13	7	0,68	0,70	-	6800	0,72	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	140
Argila prafoasa, galbena, plastic consistent, cu depozite de calcar degradat	0.70-1.50 (F1_45)	19.2	11	24	0.70	0.60	-	7000	0.94	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	270
Nisip argilos, galben-cenusiu, mediu indesar, cu calcar diseminat	1.50-2.00 (F1_45)	18.0	9	18	0.70	0.54	-	4600	0.90	10 ⁻² - 10 ⁻⁴	250

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
P _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.45.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_45	Pavaj piatra cubica/ piatra de rau si nisip grosier	0,30	Argila prafoasa, plastic consistenta	P5	70	68	nefavorabile	Foarte sensibile
	Umplutura neorganizata	0,40						

3.46. Str. Ion Creangă

3.46.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Brazda lui Novac, strada Ion Creangă are o lungime de cca. 180m, și prezintă un carosabil pavat cu piatră de râu, degradat, afectat de gropi / tasări și zone cu pavaj lipsă. (foto 46.1÷46.2).

Zonele pietonale, betonate sau asfaltate, sunt delimitate de carosabil prin borduri degradate, tasate, acoperite de vegetație sau lipsă (aceleași fenomene se pot observa și la nivelul trotuarului).



În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.46.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimea de maxim -0,90m, vezi planșa 2.46) umpluturi neorganizate, din argile nisipoase, plastic consistente, în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din argilă nisipoasă, roșcată, plastic consistentă, care mai jos de -1,50m trece în argilă prăfoasă nisipoasă.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din foraje geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată si rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.46.
Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.46.

3.46.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.46.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutura neomogena din argilă nisipoasă, plastic consistentă și resturi de materiale de construcții	0.30-0.90 (F1_46)	19,0	12	23	0,74	0,69	-	8200	0,90	$10^{-3} - 10^{-5}$	140
Argilă nisipoasă, roșcată, plastic consistentă	0.90-1.50 (F1_46)	19,6	10	23	0,71	0,52	-	3900	0,95	$10^{-3} - 10^{-5}$	270
Argilă prăfoasă nisipoasă, roșcată, plastic consistent[	1.50-2.00 (F1_46)	19,0	10	21	0,74	0,51	-	3950	0,95	$10^{-4} - 10^{-6}$	270

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.46.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pământului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la înghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_46	Pavaj din piatra de rau si nisip	0.30	Argila nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Umplutura neomogena	0.60						

3.47. Str. Măcinului

3.47.a. Descriere amplasament

Strada se află situată în zona 1 Mai, este delimitată la Nord de str. Lalelelor, la Sud de str. Adrian Păunescu (Deva) și are o lungime de circa 230m.

Structura rutieră prezintă un carosabil din piatră de râu, aflat într-o stare necorespunzătoare, cu zone lipsa de pavaj și gropi / tasări în care se acumulează apa. Zonele pietonale, amenajate doar parțial, acoperite cu asphalt, sunt deteriorate și delimitate de carosabil prin borduri sparte, tasate, lipsă și/sau acoperite de vegetație. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate și sisteme de captare/drenare a apelor pluviale. (foto 47.1÷ 47.4).

Foto 47.1 Zona sondaj F1_47



Foto 47.2 Spre intersecția cu str. Lalelelor



Foto 47.3 Carosabil / zone pietonale



Foto 47.3 Canalizare pluvială



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.47.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -1,30m, vezi planșa 2.47) umpluturi neorganizate, din argilă nisipoasă, negricioasă, plastic consistentă, în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din argile prăfoase nisipoase – argile nisipoase, cenușii, plastic consistente, foarte umede, cantonate deasupra unui orizont de nisip prăfos, mediu îndesat (sondajul F2_47).

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.47.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.47.

3.47.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – posibil epuizmente normale – 2 puncte;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 12 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.47.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutură din argilă nisipoasă, negricioasă, plastic consistent, și materiale de construcții	0.60-1.30 (F1_47) 0.30-0.70 (F2_47)	19,0	12	38	0,74	0,72	-	8250	0,85	$10^{-2} - 10^{-5}$	130
Argilă prăfoasă nisipoasă, cenușie, plastic consistentă	0.70-1.50 (F2_47)	19,5	9	20	0,72	0,56	-	4850	0,94	$10^{-4} - 10^{-6}$	250
Nisip fin, prăfos, mediu îndesat, albicios, foarte umed	1.50-2.00 (F2_47)	19,3	21	3	0,65	-	0,41	5000	0,83	$10^{-2} - 10^{-3}$	145

Argila nisipoasa, cenusie, plastic consistent, umedă	1.30-2.00 (F1_47)	19,7	11	24	0,69	0,54	-	7200	0,95	$10^{-3} - 10^{-4}$	275
--	----------------------	------	----	----	------	------	---	------	------	---------------------	-----

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_D	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.47.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr. sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_47	Pavaj piatra de rau si nisip	0,30	Argila nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68	nefavorabile	Foarte sensibile
	Umplutura compactata din balast nisipos	0,30						
	Umplutura neomogena din argila nisipoasa si material de constructii	0,70						
F2_47	Pavaj piatra de rau si nisip	0,30	Argila prafoasa nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68		
	Umplutura compactata din balast nisipos si resturi de caramizi	0,40						

3.48. Str. Vrancei

3.48.a. Descriere amplasament

Strada se află situată în zona 1 Mai, este delimitată la Nord de str. Lalelelor, la Sud de str. Adrian Păunescu (Deva) și are o lungime de circa 250m.

Structura rutieră prezintă un carosabil din piatră de râu, aflat într-o stare necorespunzătoare, cu zone lipsa de pavaj și gropi / tasări în care se acumulează apa. Zonele pietonale realizate din plăci de beton deteriorate, sunt delimitate de carosabil prin borduri deteriorate, sparte, tasate și/sau acoperite de vegetație. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate și sisteme de captare/drenare a apelor pluviale. (foto 48.1, 48.2).

Foto 48.1 Intersecția cu str. Macinului, zona sondaj F1_48



Foto 48.2 Spre intersecția cu str. Lalelelor



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizată prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice.

3.48.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -1,30m, vezi planșa 2.48) umpluturi neorganizate, din argilă nisipoasă, negricioasă, plastic consistentă, în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din argile prăfoase nisipoase – argile nisipoase, cenușii, plastic consistente, foarte umede, cantonate deasupra unui orizont de nisip prăfos, mediu îndesat (sondajul F1_48).

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.48.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.48.

3.48.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – posibil epuizante normale – 2 puncte;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 12 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.48.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutură din argilă nisipoasă, negricioasă, plastic consistent, și materiale de construcții	0.30-0.70 (F1_48) 0.60-1.30 (F1_47)	19,0	12	38	0,74	0,72	-	8250	0,85	$10^{-2} - 10^{-5}$	130
Argilă prăfoasă nisipoasă, cenușie, plastic consistentă	0.70-1.50 (F1_48)	19,5	9	20	0,72	0,56	-	4850	0,94	$10^{-4} - 10^{-6}$	250
Nisip fin, prăfos, mediu îndesat, albicios, foarte umed	1.50-2.00 (F1_48)	19,3	21	3	0,65	-	0,41	5000	0,83	$10^{-2} - 10^{-3}$	145
Argila nisipoasa, cenușie, plastic consistent, umedă	1.30-2.00 (F1_47)	19,7	11	24	0,69	0,54	-	7200	0,95	$10^{-3} - 10^{-4}$	275

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventională de baza

3.48.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr. sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_48	Pavaj piatra de rau si nisip	0,30	Argila prafoasa nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68	nefavorabile	Foarte sensibile
	Umplutura compactata din balast nisipos si resturi de caramizi	0,40						
F1_47	Pavaj piatra de rau si nisip	0,30	Argila nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68		
	Umplutura compactata din balast nisipos	0,30						
	Umplutura neomogena din argila nisipoasa si material de constructii	0,70						

3.49. Str. Porumbului

3.49.a. Descriere amplasament

Strada se află situată în zona 1 Mai, este delimitată la Nord de str. Lalelelor, la Sud de str. Adrian Păunescu (Deva) și are o lungime de circa 300m.

Structura rutieră prezintă un carosabil din piatră de râu, aflat într-o stare necorespunzătoare, cu zone lipsa de pavaj și gropi / tasări în care se acumulează apa. Zonele pietonale realizate din plăci de beton (pavaj), sunt delimitate de carosabil prin borduri deteriorate, sparte, tasate și/sau acoperite de vegetație. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate și sisteme de captare/drenare a apelor pluviale. (foto 49.1, 49.2).

Foto 49.1 Vedere dinspre str. Lalelelor



Foto 49.2 Intersecția cu str. Dealul Spirii



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere și drenaj a apelor pluviale.

3.49.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -1,50m, vezi planșa 2.49) umpluturi neorganizate, din argilă nisipoasă, negricioasă, plastic consistentă, în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. În zona sondajului F1_49, terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din praf argilos, negricios, plastic moale, cu calcar diseminat, saturat. Sondajul F1_48 (realizat la intersecția str. Vrancei cu str. Măcinului), a interceptat, începând cu -0,70m, terenul natural constituit din argile nisipoase plastic consistente, cantonate deasupra unui orizont de nisip prăfos, mediu îndesat. La adâncimea de -1,70m, sondajul F1_49 a interceptat nivelul freatic (posibil apă de infiltrație, acesta nemaifind interceptat în sondajele executate în apropiere)

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a

formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.49.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.49.

3.49.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – posibil epuizmente normale – 2 puncte;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 12 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.49.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutură din argilă nisipoasă, negricioasă, plastic consistent, și materiale de construcții	0.50-1.50 (F1_49)	19,0	12	38	0,74	0,72	-	8250	0,85	$10^{-2} - 10^{-5}$	130
Praf argilos negricios, plastic moale, cu calcar diseminat, saturat	1.50-2.00 (F1_49)	17,0	12	8	1,03	0,40	-	4150	0,76	$10^{-3} - 10^{-4}$	150
Argilă prăfoasă nisipoasă, cenușie, plastic consistentă	0.70-1.50 (F1_48)	19,5	9	20	0,72	0,56	-	4850	0,94	$10^{-4} - 10^{-6}$	250
Nisip fin, prăfos, mediu îndesat, albicios, foarte umed	1.50-2.00 (F1_48)	19,3	21	3	0,65	-	0,41	5000	0,83	$10^{-2} - 10^{-3}$	145

Unde:

γ (kN/m³) →

Greutatea volumică în stare naturală

Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.49.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr. sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_49	Pavaj piatra de rau si nisip	0,20	Praf argilos, plastic moale	P4	70	75	nefavorabile	Foarte sensibile
	Umplutura compactata din balast nisipos	0,30						
	Umplutura neomogena din argila nisipoasa si material de constructii	1,00						
F1_48	Pavaj piatra de rau si nisip	0,30	Argila prafoasa nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68		
	Umplutura compactata din balast nisipos si resturi de caramizi	0,40						

3.50. Str. Stejarului

3.50.a. Descriere amplasament

Strada face legătura între str. Carpenului (la Sud) și Centura de Nord (la Nord), si are o lungime de circa 750m.

Structura rutieră este din balast compactat (foto 50.1), deteriorată, cu gropi (local umplute cu pietris / resturi de materiale de construcții) cu excepția ultimilor cca. 80m, unde jonctiunea cu Centura de Nord este din asfalt (foto 50.2).

Foto 50.1 Zona sondajului F2_50



Foto 50.2 Foto asupra zonei de legatura cu Centura de Nord



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.50.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat de sondajele executate în ampriza străzii Stejarului este alcătuit din formațiuni coezive, și anume: nisipuri argiloase (zona sondajelor F1_50, F2_50), respectiv argile nisipoase, plastic vâtoase (sondajul F3_50).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.50.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.50

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală).

3.50.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune respectiv medii – 2 respectiv 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 respectiv 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.50.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Nisip argilos, cafeniu, plastic consistent	0.50-1.30 (F1_50) 0.30-1.30 (F2_50)	19.4	15	12	0,70	0,60	-	9000	0,83	10 ⁻³ - 10 ⁻⁴	250
Argila nisipoasa cafenie, plastic consistenta	1.30-2.00 (F2_50)	19.5	12	24	0,67	0,74	-	13100	0,87	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁶	290
Argila nisipoasa, cafeniu-galbuie, plastic vartoasa	0.50-2.00 (F3_50)	19,6	14	32	0,66	0,78	-	14650	0,84	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	315

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.50.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

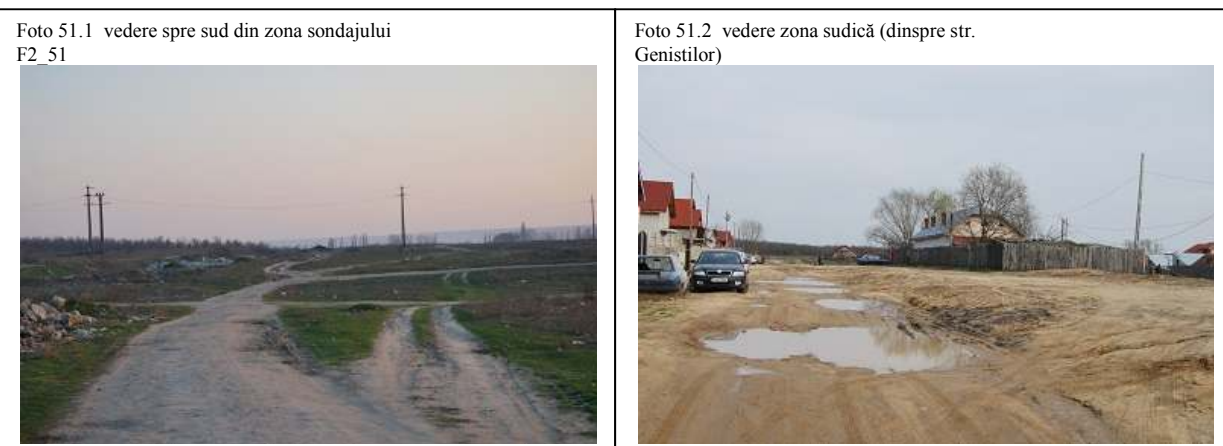
Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_50	Balast compactat	0,50	Nisip argilos, plastic consistent	P3	65	79	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_50	Balast compactat	0,30	Nisip argilos, plastic consistent	P3	65	79		
F2_50	Asfalt	0,08	Argilă nisipoasa, plastic vârtoasă	P5	70	68		
	Balast compactat	0,40						

3.51. Str. Eroii Sanitari

3.51.a. Descriere amplasament

Cu o lungime de cca. 850m, delimitează la Est zona Veterani. Strada prezintă un aspect de drum de tarla, cu o structura rutieră realizată balast nisipos ± bolovaniș / piatră spartă, compactat, degradată, afectată de gropi și fâgașe (foto 51.1, 51_2).

Zonele pietonale nu sunt amenajate / delimitate. În amplasament nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.



La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vâlvirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.51.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din formațiuni coezive de argile – argile nisipoase, cafenii, plastic vârtoase – plastic consistente, ocazional cu oxizi de mangan, cantonate deasupra unui orizont argilos-nisipos, plastic consistent care spre sud devine nisip fin-mijlociu, mediu îndesat (interceptat sub sistemul rutier din zona de sud a str. Genistilor).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.51.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.51.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.51.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.51.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Argilă cafeniu galbuie, plastic vâtoasă, cu oxizi de mangan	0.30-0.70 (F1_51)	19,6	12	32	0,70	0,79	-	9550	0,87	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁶	290
Argilă nisipoasă, galben cafenie, plastic consistenta	0.70-2.00 (F1_51) 0.30-1.20 (F2_51)	19,5	11	25	0,68	0,65	-	7750	0,84	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	290
Nisip argilos, cafeniu-galbui, plastic consistent,	1.20-2.00 (F2_51)	19,4	11	26	0,67	0,57	-	7600	0,85	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	270

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.51.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”.

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_51	Balast compactat	0,30	Argila, plastic vartoasa	P5	70	65	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_51	Balast compactat	0,30	Argila nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68		

3.52. Str. Costache Negruzzi

3.52.a. Descriere amplasament

Cu o lungime de cca. 250m, alături de străzile Alecu Russo, Cristian Tell și un tronson din str. Dimitrie Cantemir, deservește un mic complex rezidențial, adiacent la str. Potelu, din cartierul Veterani.

Structura rutieră realizată din beton pus în operă peste un strat de balast compactat. Carosabilul este deteriorat, afectat, în special, de degradări în zona rosturilor de cofrare și-a căminelor de vizitare a rețelelor subterane.

Zonele pietonale, realizate din beton, sunt delimitate de carosabil prin borduri de beton degradate și/sau înierbate. În amplasament s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale și rețele îngropate.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul fisurilor/crăpăturilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

Foto 52.1 vedere dinspre str.Potelu, zona sondajului F2_52



3.52.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din formațiuni coezive de argile cafenii-gălbui, plastic vârtoase, cu oxizi de mangan, cantonate deasupra unui orizont argilos-nisipos, plastic consistent.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.52.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.52.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.52.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune respectiv medii – 2 respectiv 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;

- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 respectiv 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.52.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Argilă cafeniu gălbuie, plastic vâtoasă, cu oxizi de mangan	0.45-1.50 (F1_52) 0.45-1.50 (F2_52)	19,9	13	32	0,67	0,85	-	9800	0,90	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁶	320
Argilă nisipoasă, galben cafenie, plastic consistent, cu calcar diseminat	1.50-2.00 (F1_52) 1.50-2.00 (F2_52)	19,4	11	26	0,67	0,63	-	7700	0,84	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	290

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.52.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologic	Gradul de sensibilitate la inghet		
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
F1_52	Beton	0,12	Argila, plastic vartoasa	P5	70	65	nefavorabile	Foarte sensibile		
	Balast compactat	0,30								
		0,35								
F2_52	Beton	0,12	Argila, plastic vartoasa	P5	70	65			nefavorabile	Foarte sensibile
	Balast compactat	0,30								
		0,35								

3.53. Str. COCORULUI

3.53.a. Descriere amplasament

Strada este delimitată la sud de Aleea 2 Cocorului iar la nord de str. Rugului. Carosabilul este deteriorat, cu gropi și fâgașe, structura rutieră este din balast compactat, acoperit (la nord de Aleea I Cocorului) cu un strat de mixtura asfaltică, foarte degradată (foto 53.2). Nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

Foto 53.1 Vedere asupra zonei sudice



Foto 53.2 Vedere asupra zonei nordice



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.53.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat de sondajele executate în ampriza străzii Cocorului este alcătuit din formațiuni coezive, și anume: argilă brun-cafenie, plastic vârtoasă.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.53.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.53

3.53.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune – 2 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;

- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

Precizăm faptul că anumite intervale din cuprinsul traseului străzii la care ampriza acesteia este limitată / învecinată de proprietăți particulare, prezintă *risc moderat* din punct de vedere al vecinătăților (conform normativului mai sus menționat).

3.53.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Argila, usor prafoasa, brun-cafenie, plastic vartoasa	0.50-1.40 (F1_53) 0.5-1.30 (F2_53)	19,8	13	38	0,70	0,79	–	14250	0,93	$10^{-4} - 10^{-6}$	300
Argila cafenie, plastic vartoasa	1.40-2.00 (F1_53) 1.30-2.00 (F2_53)	20.4	14	42	0,62	0.89	-	16900	0,94	$10^{-5} - 10^{-7}$	340

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.53.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_53	Mixtură asfaltică	0.06	Argilă plastic vâtoasă	P5	70	65	nefavorabile	Foarte sensibile
	Balast compactat	0.44						
F2_53	Balast compactat	0,50	Argilă plastic vâtoasă	P5	70	65		

3.54. Str. Prelungirea Teilor

3.54.a. Descriere amplasament

Strada se află situată în zona Ghercești, si are o lungime de circa 650m.

Pornind din str. Teilor, pe primii 200m, structura rutieră este din plăci de beton, tasate diferențiat, cu rosturi relativ mari, la data lucrarilor de cercetare pline cu apă (foto 54.1). În continuare, strada prezintă o structură rutieră din balast compactat, deteriorată, cu gropi (local umplute cu pietris / resturi de materiale de construcții) (foto 54.2).

Foto 54.1 Suprastructura din placi de beton



Foto 54.2 Foto asupra zonei cu suprastructura din balast compactat



Pe toată lungimea investigată a străzii, nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, făgașelor longitudinale, fisurilor/crăpăturilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.54.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat de sondajele executate în ampriza străzii Prelungirea Teilor este alcătuit din formațiuni coezive, și anume: argile cafenii, plastic vâtoase.

Litologia interceptată si rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.54.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.54

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din foraje geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală).

3.54.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune – 2 puncte;

- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.54.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Argila cafenie, plastic vartoasa	0,40-1,50 (F1_54) 0,30-2,00 (F2_54)	20,4	14	34	0,62	0,87 - 0,89	-	14800	0,94	10 ⁻⁵ - 10 ⁻⁷	340

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.54.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_54	Placa beton	0,10	Argilă plastic vârtosă	P5	70	65	nefavorabile	Foarte sensibile
	Balast (nisipos) compactat	0,30						
F2_54	Balast (nisipos) compactat	0,30	Argilă plastic vârtosă	P5	70	65		

3.55. Str. Botoșani

3.55.a. Descriere amplasament

Situată în cartierul Lascăr Catargiu, strada face legătura între str. Olănești la vest și str. Tismana la est. Accesul auto se face prin str. Tismana.

Structura rutieră este mixtă, primii cca. 200m din est prezintă un carosabil din asfalt aflat într-o stare necorespunzătoare, cu gropi și plombe de asfalt deteriorate (foto 55.1). În continuare, spre str. Olănești, carosabilul este realizat din balast compactat (foto 55.2). Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate.

Foto 55.1.



Foto 55.2 Vedere spre str. Olanesti



La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, fisurilor/crăpăturilor neorientate, faianțarilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.55.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,70m, vezi planșa 2.55) umpluturi neorganizate, din nisipuri prăfoase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din praf nisipos argilos, cafeniu, plastic consistent, sub acesta forajul F1_55 a interceptat un orizont de nisip prăfos, mediu îndesat, foarte umed.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.55.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.55.

3.55.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.55.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplură neorganizată	0.20-0.50 (F1_55) 0.30-0.70 (F2_55)	17,4	13	7	0,69	0,70	-	6800	0,80	$10^{-3} - 10^{-5}$	150
Praf nisipos argilos, cafeniu, plastic consistent	0.50-1.40 (F1_55) 0.70-1.70 (F2_55)	18,8	7	15	0,73	0.42	-	3800	0.91	$10^{-3} - 10^{-4}$	180
Nisip prafos, cafeniu-galbui, mediu indesar, foarte umed	1.40-2.00 (F1_55)	19,1	21	3	0,68	-	0,47	6500	0,82	$10^{-2} - 10^{-4}$	150

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventională de baza

3.55.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_55	Balast compactat	0,20	Praf nisipos argilos, plastic consistent	P4	70	75	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Umplutura neorganizata	0,30						
F2_55	Asfalt	0,05	Praf nisipos argilos, plastic consistent	P4	70	75		
	Balast compactat	0,25						
	Umplutura neorganizata	0,40						

3.56. Str. Braşov

3.56.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Lascăr Catargiu, str. Braşov are o lungime de cca. 100m, este mărginită la Nord de str. Arad şi prezintă o structura rutieră necorespunzătoare, realizată dintr-un amestec de balast şi resturi de cărămizi mediu compactat, afectată de gropi şi fâgaşe care la data lucrărilor de teren erau pline cu apă (foto 56.1). La intersecţia cu str. Arad, în zona sondajului F1_56, a fost identificat un canal care la data lucrărilor de teren era plin cu apă (foto 56.2).



Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate. Cu excepția canalului, nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni şi degradări de tipul vălurilor, burduşurilor, gropilor, zonelor depresionare şi tasărilor locale favorabile acumulării şi staţionării apelor meteorice, precum şi nefuncţionalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj şi evacuare a apelor pluviale.

3.56.b. Litologia terenului natural

Imediat sub umplutura ce alcătuieşte structura rutieră, sondajele executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din nisip prăfos (slab nisipos), brun cenuşiu, mediu îndesat, saturat, cantonat deasupra unui orizont necoeziv de nisip fin-mijlociu, cenuşiu-gălbui, mediu îndesat. La adâncimea de -0,70m, sondajul F1_56 (1_20) a interceptat nivelul un freatic (posibil temporar, fiind corelat cu nivelul apei din canal).

Litologia interceptată si rezultatele de laborator sunt redată în planşa 2.56.

Amplasamentul sondajelor este redat în planşa 1.56.

În urma corelării tuturor informaţiilor (de teren şi laborator), obţinute din forajele geotehnice s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a

formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.56.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – posibil epuizmente normale – 2 puncte;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 12 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.56.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplură mediu compactată din ballast nisipos, material de construcții și piatră spartă, cu liant argilos-prăfos brun negricios	0.00-0.60 (F1_56)	17,5	13	8	0,68	0,71	-	6700	0,85	$10^{-3} - 10^{-6}$	150
Nisip prafos, brun-cenusiu, mediu indesar, saturat	0.60-1.30 (F1_56)	17,9	21	50	0,68	-	0,46	7100	0,86	$10^{-2} - 10^{-5}$	280
Nisip fin-mediu, cenusiu galbui, mediu indesar, saturat	1.30-2.00 (F1_56)	18,6	25	2	0,65	-	0,48	11250	0,73	$10^{-1} - 10^{-3}$	330

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.56.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologic	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_56	Umplutură mediu compactata din ballast nisipos, material de construcții si piatra Sparta, cu liant argilos-prafos	0,60	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	sensibile

3.57. Str. Babadag

3.57.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Fața Luncii și cu o lungime de cca. 220m, delimitată de str. Doicești (la Nord) și str. Rândunelelor (la Sud), str. Babadag prezintă o structura rutieră din balast nisipos compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare. (foto 57.1 ÷ 57.2).

Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate.



Nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, făgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.57.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,70m, vezi planșa 2.57) umpluturi neorganizate, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din nisipuri fine prăfoase, gălbui, mediu îndesate, foarte umede, cantonate deasupra unui orizont de nisipuri fine-medii, gălbui, mediu îndesate, foarte umede spre saturate.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.57.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.57.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3. 57.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

4. 57.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

5.

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Umplutură anizotropică, mediu compactată	0.3-0.70 (F1_57) 0.3-0.70 (F1_15)	18,6	13	7	0,68	0,70	-	7000	0,72	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	140
Nisip fin prăfos, cafeniu gălbui, mediu indesar, foarte umed	0.70-1.40 (F1_57) 0.70-1.20 (F1_15)	19,5	23	3	0,62	-	0,48	6300	0,82	10 ⁻² - 10 ⁻⁴	145
Nisip fin-mediu, gălbui, mediu indesar, foarte umed la saturat	1.40-2.00 (F1_57) 1.20-2.00 (F1_15)	19,2	26	1	0,68	-	0,46	11250	0,83	10 ⁻² - 10 ⁻³	240

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3. 57.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_57	Balast compactat	0,30	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Foarte sensibile
	Umplutura neorganizata	0,40						

3.58. Str. Bărbătești

3.58.a. Descriere amplasament

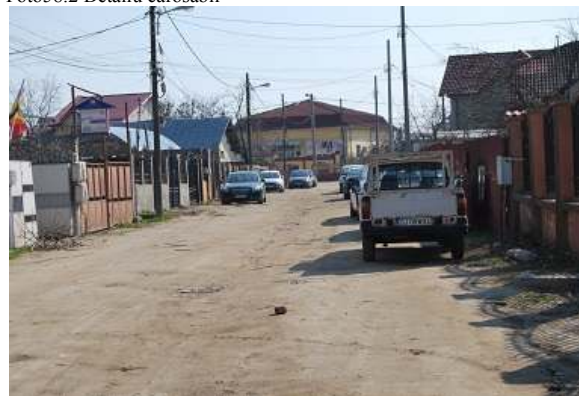
Situată în cartierul Lascăr Catargiu, strada face legătura între Bld. Știrbei Vodă la nord și str. Luminiței la est.

Structura rutieră este realizată din balast compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare. Zonele pietonale nu sunt delimitate. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate (foto 58.1, 58.2)

Foto 58.1. Jonctiunea cu Bld. Știrbei Vodă



Foto58.2 Detaliu carosabil



Nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.58.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajul, executat în ampriza străzii, a interceptat un orizont de umpluturi neorganizate, din nisipuri prăfoase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10 ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din nisipuri prăfoase, mediu indeseate, foarte umede.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.6.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.6.

3.58.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 10 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.58.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Umplură neorganizată	0.30-1.00 (F1_58)	17,4	13	7	0,69	0,70	-	6800	0,80	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	150
Nisip prafos, mediu indosat, umed	1.00-1.70 (F1_6)	17,8	22	2	0,68	-	0,38	6400	0,88	10 ⁻² - 10 ⁻³	140

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.58.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_58	Balast compactat	0,30	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Sensibile
	Umplutura neorganizata	0,70						

3.59. Str. Oltenița

3.59.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Romaneschi și cu o lungime de cca. 240m, delimitată de str. Potelu (la Sud) și str. Nedeia (la Nord), str. Oltenița prezintă o structura rutieră din balast compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare, cu gropi / tasări, ocazional umplute cu resturi de materiale de construcții (foto 59.1 ÷ 59.2).



Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate. Nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale. In amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelilor îngropate.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.59.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,90m, vezi planșa 2.59) umpluturi neorganizate, negricioase-cafenii, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din formațiuni necoezive de nisipuri fine-mijlocii, mediu îndesate, foarte umede (F2_59) respectiv formațiuni coezive de argilă prăfoasă nisipoasă, plastic moale (F1_59).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.59.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.59.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat o variație în plan orizontal a litologiei terenului de fundare, de la Nord spre Sud, de la argile prăfoase nisipoase plastic moi (F1_59) la nisipuri fine-

mijlocii, mediu îndesate (F2_59). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.59.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii respectiv dificile – 3 respectiv 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 respectiv 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.59.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutură anizotropică, mediu compactată	0.30-0.90 (F1_59) 0.30-0.80 (F2_59)	19,0	12	21	0,74	0,54	-	6200	0,80	$10^{-2} - 10^{-5}$	140
Argilă prăfoasă nisipoasă, negricioasă, plastic moale, foarte umedă	0.90-2.00 (F1_59)	19,4	9	20	0,71	0,48	-	4800	0,98	$10^{-4} - 10^{-6}$	250
Nisip fin-mediu, cafeniu, mediu indelat, foarte umed	0.80-2.00 (F2_59)	17,9	25	1	0,66	-	0,48	12000	0,67	$10^{-1} - 10^{-3}$	330

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.59.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologic	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_59	Balast compactat	0,15	Argila prafoasa nisipoasa, plastic moale	P5	70	68	nefavorabile	Foarte sensibile
	Umplutura neorganizata	0,75						
F2_59	Balast compactat	0,50	Nisip, mediu indesar	P3	65	81		Insensibile
	Umplutura neorganizata	0,40						

3.60. Str. Trandafirului

3.60.a. Descriere amplasament

Strada face legătura între str. Carpenului (la Vest) și Centura de Nord (la Est), și are o lungime de circa 850m.

Structura rutieră este din balast compactat (foto 60.1, 60.2), deteriorată, cu gropi și fâgașe (uneori umplute cu pietris / resturi de materiale de construcții) cu excepția ultimilor cca. 30m, unde jonctiunea cu Centura de Nord prezintă un carosabil asfaltat.

Foto 60.1 Zona sondajului F1_60



Foto 60.2



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.60.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat imediat după structura rutieră, de sondajele executate în ampriza străzii, este alcătuit din nisipuri argiloase (zona sondajului F1_60 și spre str. Carpenului), plastic consistente, care spre nord și în adâncime trec la argile nisipoase, plastic vârtoase la consistente (sondajul F2_60).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.60.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.60.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.60.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune respectiv medii – 2 respectiv 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 respectiv 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.60.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	P _{conv} (KPa)
Nisip argilos, cafeniu, plastic consistent	0.30-1.00 (F1_60)	19,4	12	18	0,67	0,65	-	7150	0,83	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁵	240
Argila nisipoasa cafenie, plastic vartoasa	1.00-2.00 (F1_60) 0.30-2.00 (F2_60)	19,4	12	27	0,68	0,76	-	9450	0,86	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁵	280

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
P _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.60.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pământului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_60	Balast compactat	0,30	Nisip argilos, plastic consistent	P3	65	79	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_60	Balast compactat	0,30	Argila nisipoasa, plastic vartoasa	P5	70	68		

3.61. Aleile 1÷4 Izvorul Rece

3.61.a. Descriere amplasament

Amplasate în zona Izvorul Rece (ieșirea spre Filiaș-E70), delimitate la Vest de str. Maria Rosetti iar la Est de str. Izvorul Rece respectiv E70 (Aleea 1 și Aleea 4), cu o lungime totală de cca. 560m (minim 115m Aleea 3, maxim 200m Aleea 4), prezintă o structură rutieră alcătuită din balast nisipos ± bolovaniș sau resturi de cărămizi, compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare, cu excepția Aleii 1 recent balastată.

Zonele pietonale, nu sunt amenajate/delimitate. (foto 61.1÷61.4)

Foto 61.1 Aleea 1 Izvorul Rece



Foto 61.2 Aleea 2 Izvorul Rece



Foto 61.3 Aleea 3 Izvorul Rece



Foto 61.4 Aleea 4 Izvorul Rece



În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate.

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.61.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat de sondajele executate, este alcătuit din formațiuni coezive, și anume: nisip prăfos, cafeniu gălbui, plastic consistent, cantonat deasupra unui orizont de praf nisipos, brun roșcat, plastic consistent, umed.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.61.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.61

3.61.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.61.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Nisip prăfos, cafeniu-gălbui, plastic consistent	0.60-1.70 (F1_61) 0.60-1.50 (F2_61) 0.40-1.60 (F3_61) 0.40-1.60 (F4_61)	19,3	21	3	0,65	0,66	–	6500	0,84	$10^{-2} - 10^{-3}$	270
Praf nisipos, roșcat, plastic consistent, umed	1.70-2.00 (F1_61) 1.60-2.00 (F3_61) 1.60-2.00 (F4_61)	19,4	12	8	0,67	0,62	-	5650	0,86	$10^{-2} - 10^{-4}$	240

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.61.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_61	Balast compactat	0.60	Nisip prafos, plastic consistent	P3	65	81	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_61	Balast compactat	0,60	Nisip prafos, plastic consistent	P3	65	81		
F3_61	Balast compactat	0.40	Nisip prafos, plastic consistent	P3	65	81		
F4_61	Balast compactat	0.40	Nisip prafos, plastic consistent	P3	65	81		

3.62. Str. Infanteriei

3.62.a. Descriere amplasament

Cu o lungime identificată de cca. 270m, situată în zona Veterani, str. Infanteriei prezintă o structura rutieră realizată balast, compactat, degradată, afectată de gropi și fâgașe, având un aspect de drum de tarla (foto 62.1).

Zonele pietonale nu sunt amenajate / delimitate.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

Foto 62.1 vedere din str. Vanatori de Munte



3.62.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajul, executat în ampriza străzii, a interceptat terenul natural, alcătuit din argile nisipoase, cafenii, plastic vartoase, cantonate deasupra unui orizont de nisip argilos.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.62.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.62.

3.62.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune respectiv medii – 2 respectiv 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 10 respectiv 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.62.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Argilă nisipoasă, cafeniu galbuie, plastic vartoasa	0.30-1.00 (F1_62)	19,5	11	26	0,68	0,76	-	7750	0,90	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	280
Nisip argilos, cafeniu-galbui, plastic consistent,	1.00-2.00 (F1_62)	19,4	12	23	0,67	0,53	-	7600	0,86	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	265

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.62.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_62	Balast nisipos, compactat	0,30	Argila nisipoasa, plastic vartoasa	P5	70	68	nefavorabile	Foarte sensibile

3.63. Str. Merișorului

3.63.a. Descriere amplasament

Strada face legătura între str. Carpenului (la Vest) și Centura de Nord (la Est), și are o lungime de circa 850m.

Structura rutieră este din balast compactat (foto 63.1, 63.2), deteriorată, cu gropi (uneori umplute cu pietris / resturi de materiale de construcții) cu excepția ultimilor cca. 70m, unde jonctiunea cu Centura de Nord prezintă un carosabil asfaltat.



La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.63.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat imediat după structura rutieră, de sondajele executate în ampriza străzii, este alcătuit din nisipuri argiloase (zona sondajelor F1_63, F2_63), plastic consistente, care spre nord și în adâncime trec la argile nisipoase, plastic vârtoase la consistente (sondajul F3_63).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.63.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.63.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.63.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune respectiv medii – 2 respectiv 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 respectiv 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.63.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Nisip argilos, cafeniu, plastic consistent	0.50-1.30 (F1_63) 0.30-0.80 (F2_63)	19,4	13	17	0,67	0,65	-	7150	0,83	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁵	250
Argila nisipoasa cafenie, plastic vartoasa	1.30-2.00 (F1_63) 0.80-2.00 (F2_63) 0.50-2.00 (F3_63)	19,2	13	26	0,69	0,76	-	9500	0,82	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁵	280

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.63.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_63	Balast compactat	0,50	Nisip argilos, plastic consistent	P3	65	79	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_63	Balast compactat	0,30	Nisip argilos, plastic consistent	P3	65	79		
F3_63	Asfalt	0,08	Argilă nisipoasa, plastic vârtoasă	P5	70	68		
	Balast compactat	0,40						

3.64. Str. Geniștilor

3.64.a. Descriere amplasament

Cu o lungime de cca. 1000m, delimitează la Vest zona Veterani. Strada prezintă o structura rutieră realizată din balast compactat, cu gropi și fâgașe (foto 64.4), cu tronsoane ce prezintă o panta de 2÷3% unde pot fi observate și fenomene de eroziune pluvială a carosabilului (foto 64.2).

Zonele pietonale nu sunt amenajate / delimitate.

Foto 64.1



Foto 64.2



La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.64.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din formațiuni coezive de argile cafenii, plastic vârhoase, cu oxizi de mangan (F3_64), cantonate deasupra unui orizont slab coeziv, argilos-nisipos, plastic consistent care spre sud devine nisip fin-mijlociu, mediu îndesat (interceptat sub sistemul rutier în sonajele F2_64, F1_64).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.64.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.64.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat în general, o trecere gradată de la formațiuni coezive în partea de nord, la formațiuni nisipoase în jumătatea sudică, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.64.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune respectiv medii – 2 respectiv 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 respectiv 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.64.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Nisip fin-mijlociu, galben, mediu indesar	0.40-1.40 (F1_64) 0.40-1.60 (F2_64)	17,8	26	1	0,65	-	0,47	12500	0,63	$10^{-1} - 10^{-2}$	240
Nisip mijlociu, galben cafeniu, mediu indesar, foarte umed	1.40-2.00 (F1_64) 1.60-2.00 (F2_64)	18,0	27	1	0,67	-	0,50	12000	0,75	$10^{-1} - 10^{-2}$	400
Argilă cafenie, plastic vâtoasă, cu oxizi de mangan	0.45-1.00 (F3_64)	19,6	13	32	0,70	0,79	-	9550	0,87	$10^{-4} - 10^{-6}$	290
Nisip argilos, cafeniu-galbui, plastic consistent,	1.00-2.00 (F3_64)	19,4	11	26	0,67	0,63	-	7700	0,84	$10^{-3} - 10^{-5}$	290

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.64.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologic	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_64	Balast compactat	0,40	Nisip fin, mediu compactat	P3	65	81	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_24	Balast compactat	0,40	Nisip fin, mediu compactat	P3	65	81		
F3_64	Ballast compactat	0,40	Argila, plastic vartoasa	P5	70	65		

3.65. Str. FERMEI

3.65.a. Descriere amplasament

Strada este delimitată la sud de Aleea 2 Cocorului iar la nord de str. Rugului. Carosabilul este deteriorat, cu gropi și fâgașe (în special la intrarea din str. Rugului foto 65.1), structura rutieră este din balast nisipos compactat, foarte degradată.



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.65.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat de sondajele executate în ampriza străzii Fermei este alcătuit din formațiuni coezive, și anume: argilă brun-cafenie – argila cafenie, plastic vâtoasă.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.65.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.65

3.65.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune – 2 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;

- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

Precizăm faptul că anumite intervale din cuprinsul traseului străzii la care ampriza acesteia este limitată / învecinată de proprietăți particulare, prezintă *risc moderat* din punct de vedere al vecinătăților (conform normativului mai sus menționat).

3.65.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Argila, usor prafoasa, brun-cafenie, plastic vartoasa	0.50-1.40 (F1_65) 0.5-1.30 (F2_65)	19,8	14	38	0,70	0,79	–	14150	0,93	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁵	300
Argila cafenie, plastic vartoasa	1.40-2.00 (F1_65) 1.30-2.00 (F2_65)	20.4	15	42	0,62	0.89	-	16800	0,94	10 ⁻⁵ - 10 ⁻⁷	340

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.65.e. Tabel sintetic cu date privind tipul și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare și adâncimea de îngheț în sistemul rutier

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pământului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_65	Balast compactat	0.50	Argilă plastic vâtoasă	P5	70	65	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_65	Balast compactat	0,50	Argilă plastic vâtoasă	P5	70	65		

3.66. Str. Alecu Russo

3.66.a. Descriere amplasament

Cu o lungime de cca. 110m, alături de străzile Costache Negruzzi, Cristian Tell și un tronson din str. Dimitrie Cantemir, deservește un mic complex rezidențial, adiacent la str. Potelu, din cartierul Veterani.

Structura rutieră realizată din beton pus în operă peste un strat de balast compactat. Carosabilul este deteriorat, afectat, în special, de degradări în zona rosturilor de cofrare și-a căminelor de vizitare a rețelelor subterane.

Zonele pietonale, realizate din beton, sunt delimitate de carosabil prin borduri de beton degradate și/sau înierbate. În amplasament s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale și rețele îngropate.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul fisurilor/crăpăturilor neorientate, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice.

Foto 66.1 vedere dinspre str.C. Negruzzi, zona sondajului F1_66



3.66.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din formațiuni coezive de argile cafenii-gălbui, plastic vârtoase, cu oxizi de mangan, cantonate deasupra unui orizont argilos-nisipos, plastic consistent.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.66.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.66.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.66.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune respectiv medii – 2 respectiv 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;

- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 respectiv 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.66.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Argilă cafeniu gălbuie, plastic vâtoasă, cu oxizi de mangan	0.45-1.50 (F1_66) 0.45-1.50 (F1_52)	19,9	13	32	0,67	0,85	-	9800	0,90	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁶	320
Argilă nisipoasă, galben cafenie, plastic consistent, cu calcar diseminat	1.50-2.00 (F1_66) 1.50-2.00 (F1_52)	19,4	11	26	0,67	0,63	-	7700	0,84	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	290

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.66.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologic	Gradul de sensibilitate la inghet		
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
F1_66	Beton	0,12	Argila, plastic vartoasa	P5	70	65	nefavorabile	Foarte sensibile		
	Balast compactat	0,30								
		0,35								
F1_52	Beton	0,12	Argila, plastic vartoasa	P5	70	65			nefavorabile	Foarte sensibile
	Balast compactat	0,30								
		0,35								

3.67. Str. Antiaeriana

3.67.a. Descriere amplasament

Cu o lungime identificată de cca. 340m, situată în zona Veterani și delimitată la Vest de str. Geniștilor respectiv la Est de str. Artileriei, str. Antiaeriană prezintă o structura rutieră realizată balast, compactat, degradată, afectată de gropi și fâgașe, având uneori aspect de drum de tarla (foto 67.1).

Zonele pietonale nu sunt amenajate / delimitate.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

Foto 67.1 vedere spre
Est



3.67.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din argile nisipoase, cafenii, plastic consistente, cantonate deasupra unui orizont de nisip argilos.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.67.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.67.

3.67.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.67.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Argilă nisipoasă, cafeniu galbuie, plastic consistenta	0.30-1.00 (F1_62)	19,6	12	24	0,68	0,68	-	7700	0,90	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	275
Nisip argilos, cafeniu-galbui, plastic consistent,	1.00-2.00 (F1_62)	19,4	12	23	0,67	0,53	-	7600	0,86	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	265

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.67.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”.

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_67	Balast ± piatra sparta, compactat	0,30	Argila nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68	nefavorabile	Foarte sensibile

3.68. Str. Vânători de Munte

3.68.a. Descriere amplasament

Cu o lungime totală de cca. 1150m, situată în zona Veterani, str. Vânători de Munte se dezvoltă sub forma unei bucle, la est de str. Geniștilor. Strada prezintă în general, un aspect de drum de tarla, cu o structura rutieră realizată balast nisipos ± bolovaniș / piatră spartă, compactat, degradată, afectată de gropi și fâgașe (foto 68.1, 68.2).

Zonele pietonale nu sunt amenajate / delimitate.

Foto 68.1 vedere spre nord-vest din zona sondajului F1_68



Foto 68.2 vedere spre sud-est din zona sondajului F1_68



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul văturirilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.68.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din argile nisipoase - argile, cafenii, plastic vârtoase – plastic consistente, cantonate deasupra unui orizont de nisip argilos, plastic consistent.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.68.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.68.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.68.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.68.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Argilă nisipoasă, cafeniu galbuie, plastic consistenta la vartoasa	0.30-1.20 (F1_68) 0.20-1.20 (F2_68)	19,5	11	26	0,68	0,75	-	7750	0,89	$10^{-3} - 10^{-5}$	290
Nisip argilos, cafeniu-galbui, plastic consistent,	1.20-2.00 (F1_68) 1.00-2.00 (F2_68) 1.00-2.00 (F3_64)	19,4	11	24	0,67	0,56	-	7600	0,85	$10^{-3} - 10^{-5}$	270
Argilă cafenie, plastic vâtoasă, cu oxizi de mangan	0.40-1.00 (F3_64)	19,6	12	32	0,70	0,79	-	9550	0,87	$10^{-4} - 10^{-6}$	290

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.68.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”.

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_68	Balast compactat ± piatra sparta / bolovanis	0,30	Argila nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_68	Balast nisipos, compactat	0,20	Argila nisipoasa, plastic vartoasa	P5	70	68		
F3_64	Balast nisipos, compactat	0,40	Argila, plastic vartoasa	P5	70	65		

3.69. Str. Cavaleriei

3.69.a. Descriere amplasament

Cu o lungime identificată de cca. 180m, situată în zona Veterani, paralelă la est cu str. Geniștilor, str. Cavaleriei prezintă o structura rutieră realizată balast, compactat, degradată, afectată de gropi și fâgașe, având un aspect de drum de tarla (foto 69.1).

Zonele pietonale nu sunt amenajate / delimitate.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

Foto 69.1 vedere din str. Vanatori de Munte



3.69.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executat în apropierea amplasamentului, au interceptat terenul natural, alcătuit din argile nisipoase, cafenii, plastic vartoase, cantonate deasupra unui orizont de nisip argilos.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice realizate în vecinătatea amplasamentului, s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.69.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.69.

3.69.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune respectiv medii – 2 respectiv 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 10 respectiv 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.69.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Argilă nisipoasă, cafeniu galbuie, plastic vartoasa	0.30-1.00 (F1_62)	19,5	11	26	0,68	0,76	-	7750	0,90	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	280
Nisip argilos, cafeniu-galbui, plastic consistent,	1.00-2.00 (F1_62)	19,4	12	23	0,67	0,53	-	7600	0,86	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	265

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _D	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coefficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.69.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”.

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_62	Balast nisipos, compactat	0,30	Argila nisipoasa, plastic vartoasa	P5	70	68	nefavorabile	Foarte sensibile

3.70. Str. Dr. Constantin Severeanu

3.70.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul 1 Mai, strada Dr. C-tin. Severeanu are o lungime de cca. 530m, este delimitată de str. Popoveni (la Sud) și str. Dr. Dimitrie Gerota (la Nord) și prezintă o structură de beton pusă în operă pe un strat de balast compactat. Carosabilul se prezintă necorespunzător, fiind afectat de fisuri și crăpături longitudinale și transversale (în special în zona rosturilor de cofrare și la lucrărilor de rețele subterane), local gropi umplute cu balast și plombate cu asfalt degradat. (foto 70.1÷70.4).

Zonele pietonale, asfaltate sau betonate, sunt delimitate de carosabil prin borduri deteriorate și/sau tasate în zonele de acces la locurile de parcare auto, uneori acoperite de vegetație. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate și sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

Foto 70.1



Foto 70.2



Foto 70.3



Foto 70.4



La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, fisurilor/crăpăturilor, gropilor, zonelor depresiune și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice.

3.70.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimea de maxim -0,90m, vezi planșa 2.70) umpluturi neorganizate, cenușiu-negricioase, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural, este alcătuit din nisipuri prăfoase cafenii, mediu îndesate, foarte umede, sondajul F1_70 a interceptat, la adâncimea de -1,40m un orizont necoeziv, format din nisipuri mijlocii, mediu îndesate.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.70.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.70.

3.70.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.70.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplură neomogenă, mediu compactată	0.50-0.80 (F1_70) 0.45-0.90 (F2_70)	19,0	12	21	0,74	0,54	-	6200	0,80	$10^{-2} - 10^{-5}$	140
Nisip prafos, cafeniu, mediu indelat, foarte umed	0.80-1.40 (F1_70) 0.90-1.70 (F2_70)	19,4	21	3	0,65	-	0,41	5000	0,78	$10^{-2} - 10^{-3}$	145
Nisip mijlociu, galben-cafeniu, mediu indelat, foarte umed	1.40-2.00 (F1_70)	18,4	27	1	0,67	-	0,50	12200	0,62	$10^{-1} - 10^{-3}$	400

Unde:

γ (kN/m³) →
 Φ (°) →

Greutatea volumică în stare naturală
Unghiul de frecare internă

c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
Ic/I_D	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
Sr (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.70.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”**E_p**” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”**Z**”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_70	Beton	0,20	Nisip prafos, mediu indesat	P3	65	81	nefavorabile	Sensibile
	Balast compactat	0,30						
	Umplutura anorganica neomogena	0,30						
F2_70	Beton	0,15	Nisip prafos, mediu indesat	P3	65	81		
	Balast compactat	0,30						
	Umplutura anorganica neomogena	0,45						

3.71. Str. Dr. Ion Augustin

3.71.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul 1 Mai, strada Dr. Ion Augustin pornește din str. Dr. Victor Gomoiu (la Sud – Sud-est) pe o lungime de cca. 370m și prezintă o structură de beton pusă în operă pe un strat de balast compactat. Carosabilul se prezintă necorespunzător, fiind afectat de fisuri și crăpături longitudinale și transversale (în special în zona rosturilor de cofrare și la lucrărilor de rețele subterane), local gropi umplute cu balast și plombate cu asfalt degradat. (foto 71.1÷71.4).

Zonele pietonale, asfaltate sau betonate, sunt delimitate de carosabil prin borduri deteriorate și/sau tasate în zonele de acces la locurile de parcare auto. In amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate și sisteme de captare/drenare a apelor pluviale..

Foto 71.1



Foto 71.2



Foto 71.3



Foto 71.4



La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, fisurilor/crăpăturilor, gropilor, zonelor depresiune și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice.

3.71.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimea de -0,90m, vezi planșa 2.71) umpluturi neorganizate, cenușiu-negricioase, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural, este alcătuit din nisipuri argiloase, plastic moi, ce trec spre baza sondajelor și spre nordul amplasamentului în nisipuri prăfoase cafenii-cenușii ÷ cafenii-brune, mediu îndesate, foarte umede. Sub acestea, sondajul F1_71 a interceptat un orizont necoeziv, nisipos, mediu îndesat.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.71.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.71.

3.71.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu următorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii respectiv dificile – 3 respectiv 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 respectiv 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.71.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (^o)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutură neomogenă, mediu compactată	0.50-0.80 (F1_71) 0.45-0.90 (F2_71)	19,0	12	21	0,74	0,54	-	6200	0,80	$10^{-2} - 10^{-5}$	140
Nisip argilos, cafeniu cenușiu, plastic moale, umed, cu rar pietris mic	0.90-1.20 (F2_71))	19,7	14	20	0,67	0,45	-	4450	0,92	$10^{-3} - 10^{-5}$	250
Nisip prafos, cafeniu, mediu indesar, foarte umed	0.80-1.50 (F1_71) 1.20-2.00 (F2_71)	19,4	21	3	0,65	-	0,41	5000	0,78	$10^{-2} - 10^{-3}$	145

Nisip mijlociu, galben- cafeniu, mediu indesar, foarte umed	1.50-2.00 (F1_71)	18,4	27	1	0,67	-	0,50	12200	0,62	$10^{-1} - 10^{-3}$	400
---	----------------------	------	----	---	------	---	------	-------	------	---------------------	-----

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_D	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.71.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_71	Beton	0,20	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Balast compactat	0,30						
	Umplutura anorganica neomogena	0,30						
F2_71	Beton	0,15	Nisip argilos, plastic moale	P3	65	79		
	Balast compactat	0,30						
	Umplutura anorganica neomogena	0,45						

3.72. Str. Dr. Victor Gomoiu

3.72.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul 1 Mai, strada Dr. Victor Gomoiu are o lungime de cca. 630m, este delimitată de str. Popoveni (la Sud) și str. Dr. Dimitrie Gerota (la Nord) și prezintă o structură de beton cu îmbrăcămintă din asfalt. Structura rutieră se prezintă necorespunzător, carosabilul fiind afectat de fisuri longitudinale și transversale, local crăpături și faianțări. (foto 72.1÷72.4).

Zonele pietonale, asfaltate sau betonate, sunt delimitate de carosabil prin borduri deteriorate și/sau tasate în zonele de acces la locurile de parcare auto. In amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelilor îngropate.

Foto 72.1



Foto 72.2



Foto 72.3



Foto 72.4



La nord de str. Dr Ion Cantacuzino s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de fisurilor/crăpăturilor neorientate, faianțarilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice.

3.72.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimea de -0,90m, vezi planșa 2.72) umpluturi neorganizate, cenușiu-negricioase, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural, este alcătuit din nisipuri argiloase, plastic moi, ce trec spre baza sondajelor și spre nordul amplasamentului în nisipuri prăfoase cafenii-cenușii ÷ cafenii-brune, mediu îndesate, foarte umede.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.72.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.72.

3.72.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii respectiv dificile – 3 respectiv 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 respectiv 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.72.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutură anizotropică, mediu compactată	0.23-0.90 (F1_72) 0.23-0.90 (F1_24) 0.23-0.90 (F2_72)	19,0	12	21	0,74	0,54	-	6200	0,80	$10^{-2} - 10^{-5}$	140
Nisip argilos, cafeniu cenușiu, plastic moale, foarte umed, cu rar pietris mic	0.90-1.20 (F1_72) 0.90-1.50 (F1_24)	19,7	14	20	0,67	0,45	-	4450	0,92	$10^{-3} - 10^{-5}$	250
Nisip prafos, cafeniu, mediu indesar, foarte umed	1.20-2.00 (F1_72) 1.50-2.00 (F1_24) 0.90-1.70 (F2_72)	19,4	21	3	0,65	-	0,41	5000	0,78	$10^{-2} - 10^{-3}$	145

Unde:		
γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.72.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_72	Asfalt	0,08	Nisip argilos, plastic moale	P3	65	79	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Beton	0,15						
	Umplutura anorganica	0,65						
F1_24	Asfalt	0,08	Nisip argilos, plastic moale	P3	65	79		
	Beton	0,15						
	Umplutura anorganica	0,65						
F1_72	Asfalt	0,08	Nisip prafos, mediu indesarat	P3	65	81		
	Beton	0,15						
	Umplutura anorganica	0,65						

3.73. Str. Teilor

3.73.a. Descriere amplasament

Strada Teilor face legătura între str. Viilor (la Sud) și Centura de Nord.

Între str. Viilor și str. Rodna structura rutieră este realizată din pavaj cu piatră de râu așezată pe un strat de nisip grosier. În continuare și până în str. Toamnei, pavajul este cu piatră cubică (foto 73.1). Bordurile ce delimitează zonele pietonale sunt deteriorate și/sau îngropate, zonal acoperite de vegetație.

Între str. Toamnei și podul de beton (foto 73.2) ce traversează canalul paralel cu str. Carpenului, structura rutieră este din asfalt, afectat, în general, de fisuri (atât longitudinale cât și transversale), crăpături, faianțări, mai rar gropi acoperite cu plombe de asfalt. Dacă lucrările de reabilitare se vor efectua și asupra structurii podului, recomandăm, înainte, realizarea unei expertize asupra acestuia.

Foto 73.1. Pavaj piatră cubică (sondaj F2_73)



Foto 73.2 Podul rutier str. Teilor



După intersecția cu str. Prelungirea Teilor, suprafețele carosabile și pietonale sunt afectate de degradări de tip structural și de suprafață, asfaltul este deteriorat, partea dreaptă (sensul spre Centura de Nord) fiind decapată aproape în totalitate (inclusiv infrastructura rutieră), în urma unor lucrări de rețele subterane (posibil canalizare) (foto 73.3). Zonele neafectate de lucrările de canalizare sunt pline de gropi, ocazional umplute cu pietriș/balast, plombe deteriorate, crăpături.

Foto 73.3 Carosabil afectat de lucrări de rețele subterane



Foto 73.4 Vedre dinspre Centura de Nord



Marginile carosabilului nu sunt delimitate de borduri, acestea prezentând un aspect ”franjurat”, efilându-se peste infrastructura realizată din balast compactat (foto 73.4).

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, fisurilor/crăpăturilor neorientate, faianțurilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.73.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat imediat sub structura rutieră de sondajele executate în ampriza străzii Teilor, este alcătuit din formațiuni coezive, și anume: argile cafenii, plastic vartoase spre plastic consistente ÷ argile nisipoase, plastic consistente spre plastic vartoase.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.73.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.73

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat o variație în plan orizontal a litologiei terenului de fundare, de la Sud spre Nord, de la argile nisipoase plastic consistente (F1_73) la argile brun-cafenii plastic consistente (F2_73) - plastic vartoase (F3_73) și argile nisipoase cafeniu-gălbui, plastic vartoase (F4_73 str. Vișinului).

3.73.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune respectiv medii – 2 respectiv 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 respectiv 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.73.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Argila nisipoasa cafenie – argila brun -cafenie, plastic consistenta	0.30-0.90 (F1_73) 0.60-1.20 (F2_73)	19,5	12	24	0,67	0,71	-	10300	0,87	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	280
Praf nisipos argilos cafeniu – argila prafosa nisipoasa, cafeniu-galbuie, plastic consistentă	0.90-2.00 (F1_73) 1.20-2.00 (F2_73) 1.30-2.00 (F3_73)	19,8	14	14	0,67	0,57	-	11800	0,93	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁵	250
Argila cafenie, plastic vartoasa	0.60-1.30 (F3_73)	20,5	14	32	0,62	0,83	-	14600	0,97	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁶	330
Argila nisipoasa, cafeniu-galbuie, plastic vartoasa	0.40-2.00 (F4_73)	19,6	12	28	0,66	0,77	-	11800	0,87	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	300

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.73.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_73	Pavaj piatra de rau si nisip	0,30	Argila - argila nisipoasa, plastic consistenta	P5	70	68	nefavorabile	Foarte sensibile

F2_73	Pavaj piatra cubica si nisip	0,30	Argilă (slab nisipoasa) plastic consistenta	P5	70	65		
	Balast nisipos compactat	0,30						
F3_73	Asfalt	0,08	Argilă plastic vârtoasă	P5	70	65		
	Balast nisipos compactat	0,52						
F4_73	Asfalt	0,06	Argilă nisipoasa, plastic vârtoasă	P5	70	68		
	Balast nisipos compactat	0,39						

3.74. Str. Parangului

3.74.a. Descriere amplasament

Strada se află situată în cartierul Bariera Vâlcii, si are o lungime de circa 1300.

Pornind din str. Bariera Vâlcii, pe primii 850-900m (până la intersecția cu str. Mălinului) structura rutieră este din asfalt, deteriorat atât în urma uzurii (fisuri, crăpături, gropi) cât si datorită lucrărilor de canalizare efectuate și/sau în curs de desfășurare (foto 74.1, 74.2). Sub acesta, sondajele au interceptat o infrastructură din balast compactat ± piatră spartă, in grosime de 30÷40cm.

Foto 74.1 Suprastructura afectata de lucrări de canalizare/rețea subterană



Foto 74.2 Asfalt deteriorat



Strada Parângului traversează canalul paralel cu str. Mălinului, pe un pod de pământ cu tub metalic, asupra căruia (după caz) pot fi necesare lucrări de reabilitare și consolidare.

Foto 74.3 intersecție cu str. Malinului



Zona cuprinsă între str Mălinului și Aleea I Cornesului, prezintă o structură rutieră din balast compactat, deteriorată, cu gropi (uneori umplute cu resturi de materiale de construcții) (foto 74.3).

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, fisurilor/crăpăturilor neorientate, faianțurilor, gropilor, zonelor

depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.74.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat de sondajele executate în ampriza străzii Parângului este alcătuit din formațiuni coezive, și anume: argilă brun-roșcate, plastic vârtoase – argile prăfoase (argile prăfoase nisipoase), plastic consistente.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.74.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.74

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat o variație în plan orizontal a litologiei terenului de fundare, de la Nord spre Sud, de la argile plastic vârtoase la argile nisipoase plastic consistente.

3.74.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune respectiv medii – 2 respectiv 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 respectiv 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.74.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Argila –argila nisipoasa, brun-cafenie, plastic consistenta	0.50-1.20 (F1_74)	19,5	12	24	0,66	0,71	-	8200	0,87	$10^{-5} - 10^{-7}$	290
Argila bruna – argila brun cafenie, plastic vartoasa	0.50-1.30 (F2_74) 0.3-1.50 (F3_74) 0,30-1,50 (F4_74)	20,2 – 20,4	14	40	0,64 – 0,62	0,86 – 0,89	–	11800	0,92 – 0,94	$10^{-5} - 10^{-7}$	340
Argila prafoasa nisipoasa, bruna – cafeniu-galbuie, plastic consistenta	1.20-2.00 (F1_74) 1.30-2.00 (F2_74)	19,7	13	21	0,67	0,53 – 0,67	-	8200	0,92	$10^{-4} - 10^{-5}$	250

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_D	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.74.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_74	Asfalt	0,15	Argila (spre argila nisipoasa) plastic consistenta	P5	70	65	nefavorabile	Foarte sensibile
	Balast compactat	0,35						
F2_74	Asfalt	0,15	Argilă plastic vârtoasă	P5	70	65		
	Balast compactat	0,35						
F1_74	Balast nisipos compactat	0.30	Argilă plastic vârtoasă	P5	70	65		
F2_78	Balast nisipos compactat	0,30	Argilă plastic vârtoasă	P5	7 0	65		

3.75. Str. Gheorghe Bibescu

3.75.a. Descriere amplasament

Amplasată în zona centrală a oraşului, delimitată la Nord de str. Brestei şi la Sud de Bd. Ştirbei Vodă, str. Gheorghe Bibescu are o lungime totală de cca. 1000m, prezintă un carosabil realizat din îmbrăcăminte asfaltică, afectată de degradări atât de suprafaţă (fisuri/crăpături atât longitudinale cât şi transversale şi/sau faianţări dezvoltate preferenţial de-a lungul reţelelor subterane şi gropi ocazional plombate) cât şi de tip structural (tasări, burduşiri). Aceleaşi tipuri de degradări sunt vizibile şi la nivelul zonelor pietonale care sunt delimitate de carosabil prin borduri sparte, îngropate sau lipsă (foto 75.1÷75.4).

Foto 75.1 spre intersecţia cu str. Brestei



Foto 75.2 spre intersecţia cu str. Mihai Viteazul



Foto 75.3 degradari carosabil, intersecţia cu str. Madona



Foto 75.4 vedere spre nord, zona sondajului F2 75



Strada prezintă o uşoară pantă (între 1÷3%) ce înclină spre sud.

În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale reţelelor îngropate şi sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecţiuni şi degradări de tipul fisurilor/crăpăturilor neorientate, faianţărilor, gropilor, zonelor depresionare şi tasărilor locale favorabile acumulării şi staţionării apelor meteorice.

3.75.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,800m, vezi planșa 2.75) umpluturi neorganizate, din argile nisipoase, plastic consistente în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din argilă prăfoasă - praf argilos, gălbui, plastic moale cantonat deasupra unui orizont de argile prăfoase nisipoase, gălbui, plastic moi.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.75.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.75.

3.75.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu următorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri dificile – 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.75.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutura neomogena din argilă nisipoasă, plastic consistentă, și materiale de construcții	0.40-0.70 (F1_75) 0.30-0.70 (F1_26) 0.30-0.80 (F2_75)	18,4	11	19	0,72	0,40	-	4600	0,92	$10^{-3} - 10^{-6}$	130
Argila prafoasa, bruna, plastic consistenta, cu oxizi de fier	0.70-1.20 (F1_75)	19,2	11	24	0,70	0,66	-	6500	0,92	$10^{-4} - 10^{-6}$	240
Praf argilos, galben, plastic moale	0.70-1.60 (F1_26) 1.80-2.00 (F2_75)	19,0	9	16	0,79	0,40	-	3800	0,93	$10^{-4} - 10^{-6}$	140

Argilă prafoasă nisipoasă, galbuie, plastic moale – plastic consistenta	1.20-2.00 (F1_75) 1.60-2.00 (F1_26) 0.80-1.80 (F2_75)	19,2	9	20	0,75	0,48	-	3900	0,91	$10^{-3} - 10^{-5}$	180
--	--	------	---	----	------	------	---	------	------	---------------------	-----

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.75.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_75	Asfalt	0,10	Argila prafoasa, plastic consistenta	P5	70	68	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Balast nisipos	0,30						
	Umplutura neomogena	0,30						
F1_26	Asfalt	0,05	Praf argilos, plastic moale	P5	70	68		
	Piatra de rau (bolovanis)	0,05						
	Balast nisipos	0,20						
	Umplutura neomogena	0,40						
F2_75	Asfalt	0,08	Argila prafoasa nisipoasa, plastic moale	P5	70	68		
	Piatra sparta / bolovanis, cu nisip, compactat	0,20						
	Umplutura neomogena	0,50						

3.76. Str. Coșuna

3.76.a. Descriere amplasament

Amplasată în zona Mofleni (sud-vestul Mun. Craiova), delimitată la Sud de str. Banul Stepan (6 Martie), strada Coșuna se întinde spre Nord pe o lungime de cca. 870m, din care primii 600m (între Banul Stepan și până-n zona sondajului F1_76) prezintă un carosabil cu îmbrăcăminte realizată din asfalt, aflată într-o stare necorespunzătoare, deteriorată, afectată de degradări atât de suprafață (fisuri/crăpături atât longitudinale cât și transversale, plombe de asfalt deteriorate, gropi) cât și de tip structural (tasări, burdușiri). În continuare, până la limita de nord a străzii, carosabilul este realizat din beton, deteriorat, afectat, în special, de degradări de suprafață și în zona rosturilor de cofrare, tasări și gropi.

Foto 76.1 Carosabil beton, degradat



Foto 76.2 Carosabil beton, degradat



Foto 76.3 Limita beton/asfalt



Foto 76.4 Degradari carosabil asfalt



Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate. Nu s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul văturirilor, burdușirilor, fisurilor/crăpăturilor neorientate, faianțarilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor

locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.76.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din argile cafenii gălbui, ocazional cu filme cenușii, plastic consistente, cu oxizi de mangan.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.76.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.76.

3.76.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.76.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Argila cafeniu galbuie, plastic consistenta, cu oxizi de mangan, spre baza cu filme cenușii	0.40-2.00 (F1_76)	19,8	12	25	0,75	0,70	-	7750	0,99	$10^{-4} - 10^{-6}$	300

Argila cenușiu galbuie, plastic consistentă, cu oxizi de mangan	0.45-2.00 (F2_46)	19,9	12	26	0,77	0,73	-	7750	1	$10^{-4} - 10^{-6}$	300
---	----------------------	------	----	----	------	------	---	------	---	---------------------	-----

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventională de baza

3.76.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_76	Beton	0,10	Argila, plastic consistenta	P5	70	65	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Balast compactat	0,30						
F2_76	Asfalt	0,05	Argila, plastic consistenta	P5	70	65		
	Beton	0,10						
	Balast compactat	0,30						

3.77. Str. Alexandru cel Bun

3.77.a. Descriere amplasament

Amplasată în zona centrală a oraşului, delimitată la Nord-vest de str. Călugăreni şi la Est de str. Petuniilor, str. Alexandru cel Bun are o lungime totală de cca. 700m din care primii cca. 500m (între str. Petuniilor şi str. Iuliu Cezar) sunt asfaltaţi (mixtură asfaltică-foto 77.1), iar restul de 200m (între str. Iuliu Cezar şi str. Călugăreni) prezintă un carosabil deteriorat, pavat cu piatră de râu (pe alocuri piatră cubică şi/sau plombe de asphalt).

Îmbrăcămintea asfaltică, afectată în general de plombe de asphalt deteriorate, dar şi de degradări de suprafaţă (fisuri/crăpături atât longitudinale cât şi transversale şi/sau faianţări dezvoltate preferenţial de-a lungul reţelelor subterane) cât şi de tip structural (tasări, burduşiri). Aceleaşi tipuri de degradări sunt vizibile şi la nivelul zonelor pietonale care sunt delimitate de carosabil prin borduri sparte, îngropate sau lipsă. (foto 25.2÷25.6)

Foto 77.1 Detaliu carosabil



Foto 77.2 Detaliu trotuare



Foto 77.3



Foto 77.4 Plombe deteriorate / tasari



În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale reţelelor îngropate şi sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere,

caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fisurilor/crăpăturilor neorientate, faianțărilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.77.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,70m, vezi planșa 2.77) umpluturi neorganizate, din nisipuri argiloase, plastic consistente, în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din nisipuri fine cu liant prăfos, cafenii, mediu îndesate, foarte umede la saturat, care spre adâncime devin cenușii.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.77.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.77.

3.77.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.77.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutură neomogenă, mediu compactată	0.30-0.70 (F1_77) 0.30-0.70 (F2_77) 0.20-0.60 (F3_77)	19,0	12	21	0,74	0,54	-	6200	0,80	$10^{-2} - 10^{-5}$	140

Nisip fin cu liant prafos, cafeniu – cenușiu, mediu indesar, foarte umed la saturat	0.70-2.00 (F1_77) 0.70-1.70 (F2_77) 0.60-1.00 (F3_77)	19,0	23	3	0,67	-	0,45	10000	0,83	$10^{-2} - 10^{-4}$	145
---	---	------	----	---	------	---	------	-------	------	---------------------	-----

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.77.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_77	Asfalt	0,05	Nisip cu liant prafos, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Sensibile
	Piatra de rau (bolovanis) / piatra cubica	0,05 - 0,10						
	Nisip compactat	0,10 - 0,20						
	Umplutura neomogena	0,40						
F2_77	Asfalt	0,05	Nisip cu liant prafos, mediu indesar	P3	65	81		
	Piatra de rau (bolovanis) / piatra cubica	0,05 - 0,10						
	Nisip compactat	0,10 - 0,20						
	Umplutura neomogena	0,40						
F3_77	Pavaj piatra de rau / piatra cubica, cu nisip	0,20	Nisip cu liant prafos, mediu indesar	P3	65	81		
	Umplutura neomogena	0,40						

3.78. Str. Gradinari

3.78.a. Descriere amplasament

Strada pornește din Șos. Bălcești și este orientată aproximativ est-vest. Carosabilul este deteriorat, cu gropi și fâgașe (uneori umplute cu resturi de materiale de construcții), structura rutieră este din balast nisipos compactat, foarte degradată.

Foto 78.1 Vedere dinspre str. Rugului



Foto 78.2 Vedere asupra zonei sudice



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, fâgașelor longitudinale, , gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.78.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat de sondajele executate în ampriza străzii Grădinari este alcătuit din formațiuni coezive, și anume: argilă brun-cafenie – argila cafenie, plastic vârtoasă.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.78.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.78

3.78.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune – 2 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;

- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.78.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Argila, usor prafoasa, brun-cafenie, plastic vartoasa	0.50-1.50 (F1_78) 0.4-2.00 (F2_78)	19,6	13	30	0,70	0,81	–	10650	0,90	$10^{-4} - 10^{-6}$	320
Argila cafenie, plastic vartoasa	1.50-2.00 (F1_78)	20.0	14	33	0,62	0.89	-	10800	0,94	$10^{-4} - 10^{-6}$	340

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformăție liniară
S_r (%)	→	Coeфициent de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeфициentul Poisson - coeфициentul de deformăție laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.78.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_78	Balast nisipos compactat	0.50	Argilă plastic vâtoasă	P5	70	65	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_78	Balast nisipos compactat	0,40	Argilă plastic vâtoasă	P5	70	65		

3.79. Str. Sinoe

3.79.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Fața Luncii și cu o lungime de cca. 150m, delimitată de str. Căprioarei (la Nord) și str. Rândunelelor (la Sud), str. Sinoe prezintă o structura rutieră din balast nisipos compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare. (foto 79.1 ÷ 79.2)

Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate.

Foto 79.1 spre str.
Caprioarei



Foto 79.2 intrarea din str. Rândunelelor, zona sondaj F1_79



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul văurilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.79.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,70m, vezi planșa 2.79) umpluturi neorganizate, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din nisipuri fine prăfoase, gălbui, mediu îndesate, foarte umede spre saturate.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.79.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.79.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.79.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.79.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Umplutură anizotropică, mediu compactată	0.3-0.70 (F1_79)	18,6	13	7	0,68	0,70	-	7000	0,72	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	140
Nisip fin prăfos, cafeniu gălbui, mediu indesar, foarte umed	0.70-1.20 (F1_79)	19,5	23	3	0,62	-	0,48	6300	0,82	10 ⁻² - 10 ⁻⁴	145
Nisip fin-mediu, gălbui, mediu indesar, foarte umed la saturat	1.20-2.00 (F1_79)	19,2	26	1	0,67	-	0,46	11200	0,83	10 ⁻² - 10 ⁻³	240

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.79.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_79	Balast compactat	0,30	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Foarte sensibile
	Umplutura neorganizata	0,40						

3.80. Str. Ing. Emil Margitu

3.80.a. Descriere amplasament

Situată în cartierul 1 Mai și cu o lungime de cca. 250m, str. Ing. Emil Margitu este amplasată la est de str. Râului și prezintă o structura rutieră realizată din beton pus în operă peste un strat de balast compactat. Carosabilul este deteriorat, afectat, în special, de degradări în zona rosturilor de cofrare.

Foto 80.1 Intrarea dinspre
str.Raului



Foto 80.2 Vedere dinspre zona sondajului F1_80



Carosabilul este delimitat lateral de borduri pe alocuri tasate (în zonele de parcare ale autovehiculelor mari – autobuze). Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate.

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul fisurilor/crăpăturilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.80.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din formațiuni necoezive de nisipuri mijlocii, mediu îndesate, foarte umede. La adâncimea de -1,50m, sondajul F1_80 a interceptat nivelul freatic.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.80.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.80.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.80.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – posibil epuizante normale – 2 puncte;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 12 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.80.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Nisip mediu, cafeniu, mediu indesar, foarte umed	0.50-2.00 (F1_80) 0.50-1.50 (F2_80)	18,0	27	1	0,66	-	0,50	12300	0,60	$10^{-1} - 10^{-3}$	400

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.80.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_80	Beton	0,12	Nisip, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Insensibile
	Balast compactat	0,40						
		0,45						
F2_80	Beton	0,15	Nisip, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Insensibile
	Balast compactat	0,35						

3.81. Str. Iezerului

3.81.a. Descriere amplasament

Situată în cartierul Fața Luncii, strada Iezerului pornește din intersecția cu străzile Drumul Fabricii și Țărăncuței (la nord) și se continuă spre sud, până la intersecția cu străzile Salciei și Lăstărișului.

Structura rutieră este realizată din pavaj cu piatră de râu sau piatră cubică, aflată într-o stare necorespunzătoare, cu tasări / gropi, umplute local, cu balast sau resturi de materiale de construcții (cărămizi). Zonele pietonale nu sunt delimitate.

Foto 81.1. Detaliu carosabil



Foto 81.2 Spre str. Sfinții Apostoli



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul văturirilor, burdușirilor, făgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.81.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de -1,80m, vezi planșa 2.81) umpluturi neorganizate, negricioase-cafenii, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din formațiuni slab coezive, și anume: nisipuri mijlocii, umede, mediu indesate, cu rar pietris mic.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.81.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.81.

3.81.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu următorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii respectiv dificile – 3 respectiv 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;

- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 respectiv 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.81.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Umplură neorganizată	0.30-1.80 (F1_81) 0.30-1.30 (F2_81)	17,2	12	6	0,72	0,65	-	6850	0,80	10 ⁻³ - 10 ⁻⁴	150
Nisip mijlociu-mare, gălbui, mediu indesar, saturat, cu rar pietriș	1.80-2.00 (F1_81)	18,0	27	1	0,65	-	0,46	16800	0,76	10 ⁻¹ - 10 ⁻²	400
Nisip fin mijlociu, gălbui, foarte umed, mediu indesar	1.30-2.00 (F2_81)	18,7	25	2	0,64	-	0,48	14300	0,72	10 ⁻¹ - 10 ⁻³	330

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.81.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_81	Piatra cubica cu nisip	0,30	Nisip mijlociu-mare, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Sensibile
	Umplutura neorganizata	1,50						
F1_82	Piatra de rau cu nisip sau balast	0,30 - 0,40	Nisip fin-mijlociu, mediu indesar	P3	65	81		
	Umplutura neorganizata	1,00						

3.82. Str. Carpenului

3.82.a. Descriere amplasament

Cu o lungime de circa 2100m, delimitată de str. Teilor (la Nord-vest) iar la Sud-est se întinde încă 350m după intersecția cu str. Gârlești, str. Carpenului prezintă o structură rutieră realizată, în general, din balast compactat, deteriorată, cu gropi și fâgașe (local umplute cu pietris / resturi de materiale de construcții). La sud de str. Gârlești, pe o lungime de cca. 150m, carosabilul este acoperit de o mixtură de asfalt, degradată, pusă în operă peste structura de balast compactat. (foto 82.1÷82.6)

Foto 82.1 Intrarea din str. Gârlești



Foto 82.2 vedere spre sud din intersecția cu str Stejarului (F_82)



Foto 82.3 Pod de pamant colmatat int. cu str. Merisorului/Viilor



Foto 82.4 Detaliu carosabil si capace rețele subterane



Foto 82.5 Detaliu taluz canal



Foto 82.6 Vedere din intersecția cu str Teilor



La data realizării lucrărilor geotehnice (martie 2014) nu s-au observat fenomene de instabilitate a taluzelor canalului adiacent străzii Carpenului (pe toată lungimea acesteia).

Cu excepția tronsonului cuprins între str. Gîrlești și str. Viilor, de-a lungul străzii au fost observate cămine de vizitare ale rețelelor subterane (canalizare).

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.82.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat imediat după structura rutieră, de sondajele executate în ampriza străzii, este alcătuit, în general, din nisipuri argiloase, cafenii – cafenii gălbui, plastic consistente. Spre nord (intersecția cu str. Teilor), terenul natural interceptat este alcătuit din argile cafenii, plastic vârtoase.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.82.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.82.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.82.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune respectiv medii – 2 respectiv 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 10 respectiv 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.82.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Nisip argilos, cafeniu, plastic consistent, umed	0.30-1.50 (F4_82) 0.50-1.30 (F1_82) 0.50-1.30 (F2_82)	19,3	12	18	0,67	0,64	-	7150	0,83	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁵	240
Argila nisipoasa cafenie, plastic vartoasa	1.30-2.00 (F1_82) 1.30-2.00 (F2_82)	19,6	12	27	0,68	0,76	-	9450	0,90	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁵	290
Argilă cafenie, plastic vâtoasă	0.50-1.30 (F3_82)	20,5	14	32	0,62	0,83	-	11000	0,97	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁶	330
Argila prăfoasă nisipoasa cafenie, plastic consistenta	1.30-2.00 (F3_82)	19,6	12	28	0,66	0,77	-	9950	0,87	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	300

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.82.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_82	Balast compactat	0,50	Nisip argilos, plastic consistent	P3	65	79	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_82	Balast compactat	0,50	Nisip argilos, plastic consistent	P3	65	79		

F3_82	Balast compactat	0,50	Argilă plastic vârtosă	P5	70	65		
F4_82	Balast compactat	0,30	Nisip argilos, plastic consistent	P3	65	79		

3.83. Aleea 1 Maria Rosetti

3.83.a. Descriere amplasament

Amplasată în zona Izvorul Rece (ieșirea spre Filiaș-E70), strada pornește din intersecția str. Maria Rosetti cu Aleea 3 Izvorul Rece și se întinde spre Sud-vest pe o lungime de cca. 380m.

Structura rutieră este din balast nisipos compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare, carosabilul fiind afectat de gropi /tasări. Zonele pietonale, nu sunt amenajate. (foto 83.1, 83.2)

Foto 83.1 Vedere spre Sud-vest (zona sondajului F2_83)



Foto 83.2 Vedere spre intersecția cu str. Maria Rosetti



În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate.

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.83.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat de sondajele executate în ampriza străzii, este alcătuit din formațiuni cu coezive, și anume: nisip prăfos, cafeniu gălbui, plastic consistent, cantonat deasupra unui orizont de praf nisipos, brun roșcat, plastic consistent, umed.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.83.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.83

3.83.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.83.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Nisip prăfos, cafeniu-gălbui, plastic consistent	0.40-1.60 (F1_83) 0.30-1.50 (F2_83)	19,3	21	3	0,65	0,66	—	6500	0,84	10 ⁻² - 10 ⁻³	270
Praf nisipos, roșcat, plastic consistent, umed	1.60-2.00 (F1_83) 1.50-2.00 (F2_83)	19,4	12	8	0,67	0,62	-	5650	0,86	10 ⁻² - 10 ⁻⁴	240

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.83.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_83	Balast compactat	0.40	Nisip prafos, plastic consistent	P3	65	81	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_83	Balast compactat	0,30	Nisip prafos, plastic consistent	P3	65	81		

3.84. Str. Izvorul Rece

3.84.a. Descriere amplasament

Amplasată în zona cu același nume, strada Izvorul Rece are o lungime de cca. 650m și prezintă o structura rutieră realizată din balast compactat. Tronsonul cuprin între intrarea din E70 și zona sondajului F2_84, a fost recent impietruit (foto 84.1, 84.2), în rest este deteriorat, fiind afectat de gropi /tasări (foto 84.3, 84.4).

Foto 84.1 Vedere spre nord de Aleea 3 Izvorul Rece



Foto 84.2 Tronson proaspat balastat



Foto 84.3 Limita sudica a tronsonului recent balastat



Foto 84.4 Vedere spre sud din zona sondajului F2_84



Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate.

La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.84.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat imediat sub structura rutieră, de sondajele executate în ampriza străzii, este alcătuit din nisip prăfos, cafeniu gălbui, plastic consistent respectiv,

la adâncimi mai mari de -1,60m (față de cota carosabilului), un orizont de praf nisipos, brun roșcat, plastic consistent, umed.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.84.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.84.

3.84.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

Precizăm faptul că anumite intervale din cuprinsul traseului străzii la care ampriza acesteia este limitată / învecinată de proprietăți particulare, prezintă *risc moderat* din punct de vedere al vecinătăților (conform normativului mai sus menționat).

3.88.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ ($^{\circ}$)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Nisip prăfos, cafeniu-gălbui, plastic consistent	0.60-1.50 (F1_84) 0.40-1.50 (F2_84) 0.40-1.60 (F3_84)	19,4	21	5	0,66	0,61	–	5600	0,86	$10^{-2} - 10^{-3}$	250
Praf nisipos, roșcat, plastic consistent, umed	1.50-2.00 (F2_84) 1.60-2.00 (F3_84)	19,3	12	9	0,69	0,51	-	5650	0,88	$10^{-2} - 10^{-4}$	250

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ ($^{\circ}$)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.84.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

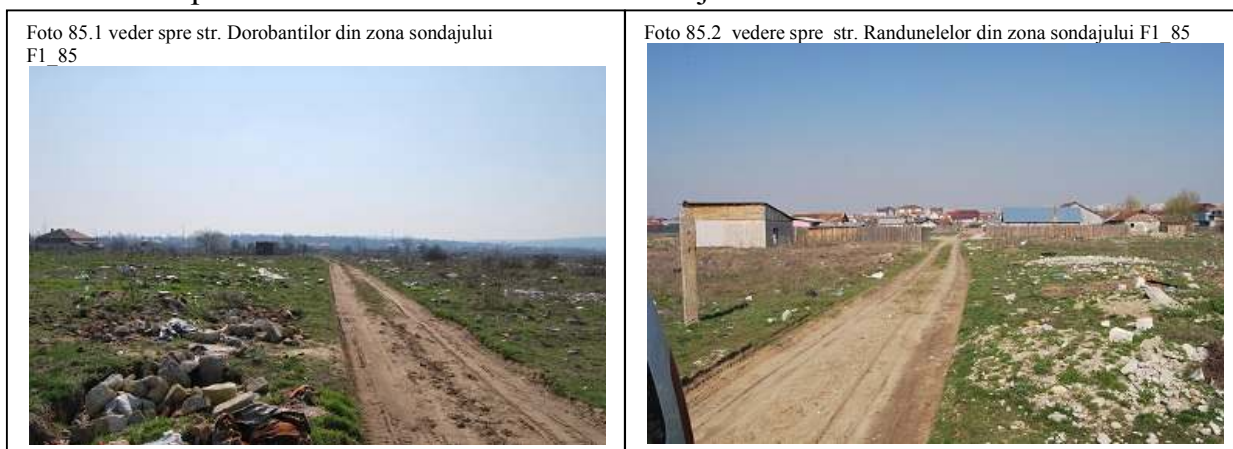
Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_84	Balast compactat	0.60	Nisip prafos, plastic consistent	P3	65	81	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_84	Balast compactat	0,40	Nisip prafos, plastic consistent	P3	65	81		
F3_84	Balast compactat	0,40	Nisip prafos, plastic consistent	P3	65	81		

3.85. Str. Constanta

3.85.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Fața Luncii și cu o lungime de cca. 290m (conform planului pus la dispoziție de beneficiar), delimitată de str. Rândunelelor (la Nord) și str. Dorobanților (la Sud), str. Constanța se prezintă ca un drum de țară, cu o ”structură rutieră” realizată prin decopertarea solului vegetal și compactarea superficială (la suprafață) a terenului natural. (foto 85.1 ÷ 85.2).

Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate.



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vâlririlor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.85.b. Litologia terenului natural

Terenul natural a fost interceptat de sondaje încă de la suprafață și este alcătuit din nisipuri fine prăfoase, gălbui, mediu îndesate, foarte umede, cantonate deasupra unui orizont de nisipuri fine-medii, gălbui, mediu îndesate, foarte umede.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.85.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.85.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.85.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu următorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.85.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Nisip fin prăfos, cafeniu gălbui, mediu indesar, foarte umed	0.70-1.20 (F1_15) 0.70-1.40 (F1_57)	19,5	23	3	0,62	-	0,48	6300	0,82	10 ⁻² - 10 ⁻⁴	145
Nisip fin-mediu, gălbui, mediu indesar, foarte umed la saturat	1.20-2.00 (F1_15) 1.40-2.00 (F1_57)	19,2	26	1	0,68	-	0,46	11250	0,83	10 ⁻² - 10 ⁻³	240

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.85.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_85	Nisip prafos compactat	0,10	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Foarte sensibile

3.86. Str. Pui de Lei

3.86.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Brestei și cu o lungime de cca. 290m, delimitată de str. Brestei (la Nord) și str. Fulger (la Sud), cu un aspect de aleee și o lățime ce nu permite circulația rutieră decât pe un singur sens, str. Pui de Lei prezintă o structura rutieră realizată dintr-un amestec de balast cu bolovăniș/piatră spartă, resturi de materiale de construcții și liant argilos nisipos, compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare.

Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate. (foto 86.1-86.2)

Foto 86.1 Vedere dinspre str. Brestei, zona sondajului F1 86



Foto 86.2 Vedere dinspre str. Fulger



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul văturirilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.86.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră (realizată din umpluturi neomogene, compactat, cu grosimi de maxim -0,80m, vezi planșa 2.86), sondajele executate în ampriza străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din praf nisipos argilos spre nisip prăfos, cafeniu-gălbui, plastic moale, cantonat deasupra unui orizont de nisipuri mijlocii, gălbui, mediu îndesate, foarte umede spre saturate.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.86.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.86.

3.86.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii respectiv dificile – 3 respectiv 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 respectiv 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.86.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Umplutura neomogena din nisip argilos, plastic consistent și material de construcții	0.30-0.80 (F2_37)	17,6	13	8	0,68	0,71	-	6850	0,82	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	130
Praf nisipos argilos, cafeniu galbui, plastic moale	0.70-1.60 (F1_86) 0.80-1.70 (F2_37)	18,8	7	16	0,72	0,47	-	3950	0,93	10 ⁻³ - 10 ⁻⁴	220
Nisip mijlociu, gălbui, mediu indesar, foarte umed la saturat	1.60-2.00 (F1_86) 1.70-2.00 (F2_37)	18,0	26	1	0,68	-	0,50	12000	0,76	10 ⁻¹ - 10 ⁻²	400

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.86.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_86	Umplutura compactata, neomogena, din ballast, piatra sparta, resturi de caramizi si nisip argilos	0,70	Praf nisipos argilos, plastic moale	P4	70	75	nefavorabile	Foarte Sensibile

3.87. Str. Postăvarul

3.87.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Ghercești și cu o lungime de cca. 290m, delimitată de str. Rodna (la Vest) și str. Viilor (la Est), cu un aspect de aleee și o lățime ce permite cu greu circulația rutieră decât pe ambele sensuri, str. Postăvarul prezintă o structura rutieră realizată dintr-un amestec de balast nisipos $\pm$ bolovăniș/piatră spartă și/sau resturi de materiale de construcții cu liant argilos nisipos, compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare, afectat de gropi și fâgașe.

Foto 87.1 Vedere generală



Foto 87.2 Vedere generală



Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate. (foto 87.1-87.3)

La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

Foto 87.3 Intrarea din str. Viilor



3.87.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră, sondajele executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimea de -1,00m, vezi planșa 2.87) umpluturi neorganizate, mediu compactate, din nisipuri argiloase brun-cafenii și gălbui, cu rare elemente de pietriș și

resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural, este alcătuit din nisip prăfos spre nisip argilos, cafeniu-gălbui, mediu îndesat, umed.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată si rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.87.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.87.

3.87.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.87.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutura neomogena din nisip argilos, plastic consistent cu rrare elemente de pietriș+cărămizi	0.40-1.00 (F1_87)	19,2	13	8	0,68	0,66	-	6600	0,83	$10^{-3} - 10^{-5}$	130
Nisip fin prăfos, slab argilos, cafeniu galbui, plastic consistent	0.70-1.60 (F1_86) 0.80-1.70 (F2_37)	18,8	6	16	0,66	0,47	-	4000	0,71	$10^{-3} - 10^{-4}$	240

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformăție liniară

Sr (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformație laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.87.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”**E_p**” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”**Z**”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_87	Balast nisipos compactat	0,40	Nisip fin prafos slab argilos, plastic consistent	P3	65	79	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Umplutura mediu compactata, neomogena, din nisip argilos	0,60						

3.88. Str. Maria Rosetti

3.88.a. Descriere amplasament

Strada se află în zona Izvorul Rece (ieșirea spre Filiaș) și are o lungime de cca. 800m.

Structura rutieră este din balast compactat. Carosabilul dela Nord de alea I Izvorul Rece, a fost recent impietruit (balast compactat – foto 88.1), în rest este deteriorat, fiind afectat de gropi /tasări (foto 88.2).

Foto 88.1 Vedere la nord de Alea I Izvorul Rece



Foto 88.2 Vedere asupra zonei nordice



Cu excepția unui sanț lung de cca. 90m (foto 88.4), amplasat pe partea stângă a străzii, între intersecția cu Alea 2 Izvorul Rece și Alea 3 Izvorul Rece, nu s-au observat alte sisteme de captare/drenare a apelor pluviale.

Foto 88.3 Vedere spre sud de Alea Maria Rosetti



Foto 88.4 Vedere asupra zonei nordice



La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul văturirilor, burdușirilor, fâgașelor longitudinale, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa / nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.88.b. Litologia terenului natural

Terenul natural interceptat de sondajele executate în ampriza străzii Maria Rosetti este alcătuit din formațiuni semicoezive, și anume: nisip prăfos, cafeniu gălbui, plastic consistent respectiv, la adâncimi mai mari de -1,60m (față de cota carosabilului), un orizont de praf nisipos, brun roșcat, plastic consistent, umed.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală).

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.88.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.88

3.88.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.88.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (⁰)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Nisip prăfos, cafeniu-gălbui, plastic consistent	0.60-1.70 (F1_88) 0.40-1.60 (F2_88) 0.40-1.60 (F3_88)	19,3	21	3	0,65	0,66	—	6600	0,84	$10^{-2} - 10^{-4}$	270
Praf nisipos, roșcat, plastic consistent, umed	1.70-2.00 (F1_88) 1.60-2.00 (F2_88) 1.60-2.00 (F3_88)	19,4	12	16	0,67	0,62	-	5200	0,86	$10^{-3} - 10^{-4}$	255

Unde:

γ (kN/m³)

	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.88.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_88	Balast compactat	0.60	Nisip praos, plastic consistent	P3	65	81	nefavorabile	Foarte sensibile
F2_88	Balast compactat	0,40	Nisip praos, plastic consistent	P3	65	81		
F3_88	Balast compactat	0,40	Nisip praos, plastic consistent	P3	65	81		

3.89. Str. Răchitei

3.89.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Brestei și cu o lungime de cca. 230m, delimitată de str. Fragilor (la Nord) și str. Fulger (la Sud), str. Răchitei prezintă o structură rutieră din balast nisipos compactat, aflată într-o stare necorespunzătoare. (foto 89.1 ÷ 89.2)

Zonele pietonale, realizate din beton și cu o lățime necorespunzătoare (50-60cm), amenajate doar pe partea estică a străzii, sunt delimitate de carosabil prin borduri deteriorate și/sau tasate.

În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate.

De-a lungul trotuarului s-a observat un șanț de captare/drenare a apelor pluviale, blocat de căminele de vizitare ale sistemului de canalizare. (foto 89.1 ÷ 89.2)

Foto 89.1 Vedere spre sud din zona sondajului F1 89



Foto89.2 Detaliu zona pietonala si dren



La nivelul amprizei întregului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul văturirilor, burdușirilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și nefuncționalitatea lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.89.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,70m, vezi planșa 2.89) umpluturi neorganizate, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din praf nisipos argilos, cafeniui-gălbui, plastic moale cantonat deasupra unui orizont de nisipuri mijlocii, gălbui, mediu îndesate, foarte umede spre saturate.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a

formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

Litologia interceptată si rezultatele de laborator sunt redată în plansa 2.89.

Amplasamentul sondajelor este redat în plansa 1.89.

3.89.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii respectiv dificile – 3 respectiv 6 puncte;
- Apa subterană – fără epuismențe – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat – 11 respectiv 14 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.89.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Umplutura neomogena din nisip argilos, plastic consistent și material de construcții	0.30-0.70 (F1_89) 0.30-0.70 (F1_10)	17,6	13	8	0,68	0,71	-	6850	0,80	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	130
Praf nisipos argilos, cafeniu galbui, plastic moale	0.70-1.60 (F1_89) 0.70-1.70 (F1_10)	18,8	7	15	0,74	0,42	-	3800	0,93	10 ⁻³ - 10 ⁻⁴	220
Nisip mijlociu, gălbui, mediu indesar, foarte umed la saturat	1.60-2.00 (F1_89) 1.70-2.00 (F1_10)	18,0	26	1	0,68	-	0,50	12000	0,76	10 ⁻¹ - 10 ⁻²	400

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.89.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_89	Balast nisipos compactat	0,30	Praf nisipos argilos, plastic moale	P4	70	75	nefavorabile	Foarte Sensibile
	Umplutura neomogena	0,40						

3.90. Str. Razelm

3.90.a. Descriere amplasament

Amplasată în cartierul Fața Luncii și cu o lungime de cca. 150m, delimitată de str. Căprioarei (la Nord) și str. Rândunelelor (la Sud), cu un aspect de aleee și o lățime ce nu permite circulația rutieră decât pe un singur sens, str. Razelm prezintă o structura rutieră din balast nisipos compactat (zonal ”împănăt” cu bolovăniș și materiale de construcții), aflată într-o stare necorespunzătoare. (foto 90.1 ÷ 90.2)

Zonele pietonale nu sunt delimitate / amenajate. În amplasament au fost identificate cămine de vizitare ale rețelelor îngropate.

Foto 90.1 Intrarea din str.
Caprioarei



Foto 90.2 spre str. Randunelelor



La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul vălurilor, burdușirilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice, precum și lipsa lucrărilor de scurgere, drenaj și evacuare a apelor pluviale.

3.90.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în ampriza străzii, au interceptat (până la adâncimi de maxim -0,70m, vezi planșa 2.90) umpluturi neorganizate, din nisipuri argiloase în amestec cu pietris/bolovăniș și resturi de cărămizi, umpluturi cu o vechime mai mare de 10ani. Terenul natural interceptat imediat sub umpluturi, este alcătuit din nisipuri fine prăfoase, gălbui, mediu îndesate, foarte umede spre saturate.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.90.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.90.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din forajele geotehnice s-a constatat, în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.90.c. Incadrarea geotehnică a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri medii – 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;
- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.90.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I_c	I_d	E (Kpa)	S_r (%)	k (cm/s)	p_{conv} (KPa)
Umplutură anizotropică, mediu compactată	0.3-0.70 (F1_90)	18,6	13	7	0,68	0,70	-	7000	0,72	$10^{-3} - 10^{-5}$	140
Nisip fin prăfos, gălbui, mediu indesar, foarte umed	0.70-1.30 (F1_90)	19,5	23	3	0,62	-	0,48	6300	0,82	$10^{-2} - 10^{-4}$	145
Nisip fin-mediu, gălbui, mediu indesar, foarte umed la saturat	1.30-2.00 (F1_90)	19,2	26	1	0,67	-	0,46	11200	0,83	$10^{-2} - 10^{-3}$	240

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I_c/I_p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S_r (%)	→	Coefficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coefficientul Poisson - coeficientul de deformare laterală
p_{conv} (kPa)	→	Presiunea conventională de baza

3.90.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ” E_p ” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ” Z ”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E_p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologice	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_90	Balast compactat	0,30	Nisip prafos, mediu indesar	P3	65	81	nefavorabile	Foarte sensibile
	Umplutura neorganizata	0,40						

3.91. Str. Cristian Tell

3.91.a. Descriere amplasament

Cu o lungime de cca. 110m, alături de străzile Costache Negruzzi, Alecu Russo și un tronson din str. Dimitrie Cantemir, deservește un mic complex rezidențial, adiacent la str. Potelu, din cartierul Veterani.

Structura rutieră este realizată din beton pus în operă peste un strat de balast compactat. Carosabilul este deteriorat, afectat, în special, de degradări în zona rosturilor de cofrare și-a căminelor de vizitare a rețelelor subterane.

Zonele pietonale, realizate din beton, sunt delimitate de carosabil prin borduri de beton degradate și/sau înierbate. În amplasament s-au observat sisteme de captare/drenare a apelor pluviale și rețele îngropate.

Foto 91.1 vedere dinspre intersecția cu str.C. Negruzzi



La nivelul amprizei întregiului sector de stradă ce va fi supus modernizării/reabilitării s-a observat o stare de degradare avansată a structurii rutiere, caracterizate prin defecțiuni și degradări de tipul fisurilor/crăpăturilor, gropilor, zonelor depresionare și tasărilor locale favorabile acumulării și staționării apelor meteorice.

3.91.b. Litologia terenului natural

Imediat sub structura rutieră sondajele, executate în vecinătatea străzii, au interceptat terenul natural, alcătuit din formațiuni coezive de argile cafenii-gălbui, plastic vârtoase, cu oxizi de mangan, cantonate deasupra unui orizont argilos-nisipos, plastic consistent.

Litologia interceptată și rezultatele de laborator sunt redată în planșa 2.91.

Amplasamentul sondajelor este redat în planșa 1.91.

În urma corelării tuturor informațiilor (de teren și laborator), obținute din foraje geotehnice s-a constatat în general, uniformitatea litologică (stratigrafică) a formațiunilor terenului natural, la scară regională (areală). La corelare au fost folosite și informațiile din sondajele realizate în apropierea obiectivului.

3.91.c. Incadrarea geotehnica a obiectivului

În conformitate cu prevederile *Normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare* indicativ NP 074/2007, amplasamentul se situează în categoria geotehnică cu urmatorul punctaj:

- Condiții de teren – terenuri bune respectiv medii – 2 respectiv 3 puncte;
- Apa subterană – fără epuizmente – 1 punct;
- Clasif. construcției după categ de importanță – normală – 3 puncte;

- Vecinătăți - risc moderat – 3 puncte;
- Zona seismică – $a_g=0,20$ – 1 punct.

Riscul geotehnic conform punctajului cumulat - 10 respectiv 11 puncte, conform tabelului A3, este de tip „risc geotehnic moderat”, iar categoria geotehnică este „2” conform tabelului A4.

3.91.d. Tabel sintetic cu Parametrii geotehnici de calcul pentru terenul natural

Descriere strat	Interval adancime	γ (KN/m ³)	Φ (°)	c (Kpa)	e	I _c	I _d	E (Kpa)	S _r (%)	k (cm/s)	p _{conv} (KPa)
Argilă cafeniu gălbuie, plastic vârtosă, cu oxizi de mangan	0.45-1.50 (F1_66) 0.45-1.50 (F1_52)	19,9	13	32	0,67	0,85	-	9800	0,90	10 ⁻⁴ - 10 ⁻⁶	320
Argilă nisipoasă, galben cafenie, plastic consistent, cu calcar diseminat	1.50-2.00 (F1_66) 1.50-2.00 (F1_52)	19,4	11	26	0,67	0,63	-	7700	0,84	10 ⁻³ - 10 ⁻⁵	290

Unde:

γ (kN/m ³)	→	Greutatea volumică în stare naturală
Φ (°)	→	Unghiul de frecare internă
c (kPa)	→	Coeziunea
e	→	Indicele porilor
I _c /I _p	→	Indicele de consistență/grad de îndesare
E (kPa)	→	Modulul de deformare liniară
S _r (%)	→	Coeeficient de pat (Winkler)
k (cm/s)	→	Coeeficientul Poisson - coeeficientul de deformare laterală
p _{conv} (kPa)	→	Presiunea conventionala de baza

3.91.e. Tabel sintetic cu date privind ”tipul” și alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare ”E_p” și adâncimea de îngheț în sistemul rutier ”Z”

Nr.Sondaj	Descriere Sistem Rutier	Grosime Sistem Rutier	Descrierea litologică a pământului de fundatie	Tipul Pamantului de Fundatie	E _p (SRN)	Z	Conditii Hidrogeologic	Gradul de sensibilitate la inghet
1	2	3	4	5	6	7	8	9
F1_66	Beton	0,12	Argila, plastic vartoasa	P5	70	65	nefavorabile	Foarte sensibile
	Balast compactat	0,30 - 0,35						
	Beton	0,12						
F1_52	Balast compactat	0,30 - 0,35	Argila, plastic vartoasa	P5	70	65	nefavorabile	Foarte sensibile
	Beton	0,12						

4. RECOMANDARI

4.1. Soluții de fundare, adâncimi, presiuni

Pentru lucrările de terasamente proiectate, detaliat pe fiecare stradă, sunt prezentate sub formă de tabele, datele și recomandările necesare proiectării în condiții optime a respectivelor lucrări, în cadrul subcapitolelor 3.1.d÷3.91.d respectiv 3.1.e÷3.91.e..

4.2. Măsuri pentru asigurarea stabilității terenului

Traseele străziilor din cadrul perimetrului cercetat se situează într-o zonă cu morfologie relativ plană, ce nu prezintă fenomene morfologice rapide ce-ar putea afecta realizarea lucrărilor și exploatarea obiectivelor proiectate.

Referitor la cele de mai sus, precizăm că, în condițiile în care, la momentul execuției lucrărilor, vor fi prezente zone cu exces de umiditate (provenite din precipitații abundente și / sau desfășurate pe perioade îndelungate) și totodată, în condițiile inexistenței lucrărilor de scurgere și drenaj a apelor pluviale, la nivelul majorității străzilor, recomandăm (după caz), pentru contracararea efectelor negative ale acestora, luarea în considerare a următoarelor măsuri de protejare:

→ prevederea unor lucrări suplimentare de drenare și evacuare (șanțuri), iar dacă este cazul:

→ raclarea terenului înmuiat și înlocuirea acestuia cu materiale granulare;

→ prevederea în baza terasamentelor a unor perne din materiale granulare (pietriș cu nisip), compactate corespunzător, protejate la partea inferioară și superioară de geotextile;

→ sisteme de drenaj transversale și / sau longitudinale, pentru eliminarea excesului de umiditate din ampriza drumului.

Datorită amprizei limitate (de proprietățile particulare) pe numeroase intervale din cuprinsul traseelor studiate, recomandăm ca tip de lucrare de scurgere, evacuare și drenaj a apelor pluviale a rigolelor carosabile (casetate), după caz, acolo unde ampriza străzii este limitată, atât pe stânga cât și pe dreapta drumului care asigură, totodată și accesul din stradă spre respectivele proprietăți.

4.3. Terasamente

4.3.1. Stratul (platforma) suport al terasamentelor

Modernizarea străziilor (traseelor) studiate, impune, de la caz la caz, executarea de umpluturi sau eventual debleeri. Avându-se în vedere această situație, considerăm că “terenul de fundație” (patul drumului) este reprezentat prin:

4.3.1.1. *umpluturile necesare terasamentelor* – în cazul rambleelor

4.3.1.2. *terenul natural* – în cazul debleelor

4.3.1.1. Umpluturile viitoarelor terasamente

Sunt reprezentate de materialele rezultate în urma săpăturilor locale (pe amplasamente adiacente lucrărilor proiectate) sau al debleerilor din zone adiacente, sau al exploatărilor de balast existente în zonă. Executarea umpluturilor se va face folosind, de preferință, elementele mai grosiere în bază. Pe măsura adaosului de materiale (în straturi succesive), acestea vor fi compactate dinamic în așa fel încât la nivelul viitorului “pat” al sistemului rutier să se asigure portanța corespunzătoare.

4.3.1.2. Terenul natural – ca “pat” al drumului este reprezentat în principal de formațiuni aluviale coezive (argile, prafuri) și formațiuni aluviale necoezive (constituite din nisipuri mai rar cu pietrișuri); Detalii se regăsesc în cadrul subcapitolelor 3.1.b÷3.91.b. și în fișele sintetice ale sondajelor geotehnice (planșele 2.1 ÷ 2.91).

Conform STAS 1709 / 2 - 90, acestea sunt considerate de tipul “P5” (în cazul argilelor, argilelor prăfoase, argilelor prăfoase nisipoase, argilelor nisipoase) cu treceri la “P4” (în cazul prafurilor, prafurilor argiloase, prafurilor nisipoase, prafurilor nisipoase argiloase) sau “P3” (în cazul nisipurilor argiloase) și sunt “foarte sensibile” la acțiunea fenomenului de îngheț – dezgheț, respectiv de tipul “P3” (în cazul, nisipurilor fine-mijlocii) care sunt “sensibile”, mai rar “P2” (în cazul nisipurilor cu pietrișuri și bolovănișuri), ce sunt “insensibile” la acțiunea îngheț – dezghețului.

4.3.2. Posibilități de folosire a materialelor din zonă (rezultate din săpături și excavații) și calitatea lor ca material pentru terasamente

În cadrul perimetrului cercetat (conform celor menționate anterior) sunt prezente pământuri coezive argilos – prăfoase, pământuri ușor coezive (nisipuri cu liant argilos÷prafos) și pământuri necoezive (nisipuri cu pietrișuri și bolovănișuri);

Aceste tipuri de material, interceptate în forajele geotehnice (executate în ampriza străzilor), pot fi recomandate ca materiale de umplutură corespunzător pentru viitoarele terasamente, încadrându-se (conform STAS 2914 - 84) la tipul “4b” și “4a” – în cazul pământurilor coezive, ce prezintă o calitate “mediocră” ca material pentru terasamente, la tipurile “1b”, “2a”, “2b”, “3a”, “3b” – în cazul pământurilor necoezive și semicoezive, având o calitate “foarte bună”, respectiv “bună” - (tipul “2b”) ca material pentru terasamente.

În cazul utilizării pământurilor de tip P5 sau P4 recomandăm îmbunătățirea acestora prin aport de material granular.

4.3.3. Stabilitatea terasamentelor

În conformitate cu prescripțiile STAS 2914 - 84, stabilitatea terasamentelor proiectate va fi asigurată prin:

- realizarea unui grad de compactare corespunzător, conform STAS 2914 - 84, tabel 2;
- măsuri de asanare / protejare / drenare, conform STAS 10796 / 1 - 77 și STAS

10796 / 2,3 - 79;

- realizarea unei capacități portante corespunzătoare și a stabilității terenului de fundare.

Parametrii geotehnici de portanță și de compactare ai terenurilor ce vor constitui patul drumului (în zona lucrărilor de consolidare proiectate) sunt prezentați în tabelele din subcapitolele 3.1.d÷3.91.d. și în fișele sintetice ale sondajelor geotehnice (planșele 2.1 ÷ 2.91). Aceștia vor fi folosiți de către proiectantul de specialitate (inginerul de consolidări) în efectuarea calculelor de stabilitate (la starea limită de deformații – *SLD* și starea limită de capacitate portantă – *SLCP*).

Asupra realizării unei compactări corespunzătoare, recomandăm în cele ce urmează (pentru tipurile de pământuri folosite în practică) limitele de încadrare (caracteristice) ale parametrilor de compactare (pentru încercările Proctor normal și Proctor modificat - conform STAS 1913 / 13 – 83 și literatura geotehnică de specialitate):

Tip pământ	Proctor normal		Proctor modificat	
	$\rho_{d \max}$ (g / cm ³)	W_{opt} (%)	$\rho_{d \max}$ (g / cm ³)	W_{opt} (%)
Balast argilos	2.00 – 2.20	6.0 – 10.0	2.10 – 2.25	4.0 – 8.0
Nisip argilos	1.90 – 2.00	8.0 – 12.0	2.00 – 2.10	6.0 – 9.0
Nisip	1.85 – 1.95	9.0 – 14.0	1.95 – 2.05	6.0 – 10.0

Suplimentar recomandăm ca măsură de stabilitate a taluzurilor protejarea împotriva eventualelor ravinări provocate de apele rezultate din precipitații și în același timp realizarea, conform STAS 1709 / 2 – 90, a unor condiții hidrologice întrutotul “favorabile” la nivelul amprizei drumului / străzii (complexului rutier).

În faza de execuție recomandăm verificarea execuției terasamentelor din punctul de vedere al parametrilor geotehnici, în conformitate cu STAS 9850 - 89 “Verificarea compactării terasamentelor” și STAS 2914 - 84 “Terasamente. Condiții tehnice generale de calitate”; Verificările se vor face la nivelul patului drumului, în corpul rambleului, dar și în zona de influență a sarcinilor transmise de trafic, și se fac în principal asupra:

- *calității compactării*, pe baza determinării umidității optime de compactare “ w_{opt} ” [%] și a greutateții volumice maxime a pământului în stare uscată “ $\rho_{d \max}$ ” [g / cm³] prin realizarea unui grad de compactare “D” [%] corespunzător - (conform STAS 9850 – 89);

- *granulometriei* - (STAS 1913 / 5 – 85);

La nivelul zonei de influență a sarcinilor transmise de trafic se fac și verificări

asupra compresibilității (conform STAS 2914 / 4 – 89 - “*Determinarea modulului de deformație liniară*” - prin încercări pe teren cu placa”.

4.3.4. Soluții de protejare a taluzurilor

Taluzurile rambleelor sunt suficient de mici (sub 1.00 m), motiv pentru care nu este necesat a fi protejate. În eventualitatea proiectării unor ramblee din material local coeziv – mai mari de 1.00 m (vezi str. Carpenului – Cap3.82.) recomandăm înierbarea acestora.

4.3.5. Condiții hidrologice

Conform STAS 1709 / 2 - 90, terenul natural pe care se înscriu majoritatea traseelor străzilor studiate, prezintă la momentul actual condiții hidrologice “defavorabile”, întrucât:

- scurgerea apelor de pe terenul înconjurător este neasigurată;
- apele rezultate din precipitații stagnează temporar în unele zone depresionare, lipsite de scurgere naturală;

4.3.6. Adâncimile de îngheț

4.3.6.1. Adâncimea de îngheț în terenul natural

Conform STAS 6054 - 77, harta cu “zonarea după adâncimea maximă de îngheț” precizează că, pentru zona din care face parte perimetrul cercetat, adâncimea de îngheț în terenul natural - “z” este de 80 cm.

4.3.6.2. Tipurile climatice și indicii de umiditate

▪ Conform STAS 1709 / 1 – 90 , ce include harta cu “repartiția după indicele de umiditate “ I_m ” a tipurilor climatice” - (figura 2), perimetrul cercetat se încadrează în tipul climatic “I” (moderat uscat), caracterizat de un indice de umiditate (Thorntwaite) $I_m = -20 \div 0$.

▪ Conform SR 174 – 1 (octombrie 2008) – “Imbrăcăminiți bituminoase cilindrate executate la cald. Conditii tehnice de calitate” , harta cu zonarea climatică (anexa A) - încadrează tronsonul studiat la zona I - zona caldă; Caracteristicile climatice corespunzătoare “zonei calde” sunt prezentate în cadrul anexei B a aceluiași standard.

4.3.6.3. Indicii de îngheț în sistemul rutier

Valoarea indicelui de îngheț în sistemul rutier (conform STAS 1709 / 1 - 90), pentru sisteme rutiere nerigide, clasele de trafic mediu, ușor și foarte ușor este:

$$I_{med}^{5/30} = 372 \left(^\circ C * zile \right);$$

4.3.7. Măsuri pentru prevenirea și remedierea degradărilor provocate de îngheț – dezgheț

Se vor respecta cu strictețe toate măsurile prevăzute de STAS 1709 / 2 – 90 - “Prevenirea și remedierea degradărilor din îngheț – dezgheț”, capitolul 4.

Calculul de verificare a rezistenței la acțiunea îngheț – dezghețului se efectuează (în funcție de cazurile precizate în cadrul tabelului 3) după dimensionarea structurii rutiere (conform STAS 1339 – 79). Măsurile ce trebuiesc luate în considerare sunt următoarele:

- realizarea unor condiții hidrologice “*favorabile*” ale complexului rutier;
- realizarea gradului de asigurare la pătrunderea înghețului “*k*”, ținând cont de valorile precizate în STAS 1709 / 2 – 90 - tabelul 4.

4.4. Încadrarea terenului pe tipuri litologice, conform normelor de deviz comasate pentru lucrări de terasamente (TS – 1982)

Conform normativului TS - 1982, în funcție de modul de comportare la săpat, terenul este încadrat după cum urmează:

Tabel 1

Nr. Crt	Denumirea pământurilor și a altor roci dezagregate	Proprietăți coezive	Categorია de teren după modul de comportare la săpat		Greutatea medie "in situ" (in săpătură) [kg / m ³]	Afânarea după executarea săpăturii [%]
			Manual (lopată, cazma, târnacop, rangă)	Mecanizat (buldozer, autogreder cu tractor)		
5	Argila nisipoasa (Lut)	Coeziune mijlocie	Tare	I	1800 - 2000	26 - 32
6	Praf argilos nisipos	Slab coeziv	Ușor	I	1700 - 1850	14 - 28
7	Praf nisipos	Slab coeziv	Mijlociu	I	1500 - 1700	14 - 28
11	Nisip mijlociu	Necoeziv	Ușor	II	1600 – 1850	8 - 17
12	Nisip mare	Necoeziv	Ușor	II	1600 - 1850	8 - 17
13	Nisip prafos	Slab coeziv	Mijlociu	II	1500 - 1700	8 - 17
15	Nisip argilos	Slab coeziv	Mijlociu	I	1500 - 1700	8 - 17
17	Nisip cu pietriș (balast nisipos) cu dimensiuni până la 70 mm	Slab coeziv	Mijlociu	II	1700 - 1900	14 - 28
18	Pietriș de râu cu nisip (balast) cu dimensiuni până la 150 mm	Slab coeziv	Tare	II	1750 - 2000	14 - 28
21	Argila prafoasa (Lut)	Coeziune mijlocie	Tare	II	1800 - 2000	24 - 30
22	Argilă prăfoasă nisipoasă	Coeziune mijlocie	Tare	I	1800 - 1900	24 - 30
27	Argila, in general	Foarte coeziva	Foarte tare	II	1800 - 2000	24 - 30
33	Piatră spartă (inclusiv cea care cuprinde cantitati neansemnate de bolovani	Necoezivă	Tare	II	1400 - 1500	5 - 10
40	Bolovăniș, până la 200 mm (cu fracțiunea mai mare de 20 mm peste 50 %)	Necoeziv	Foarte tare	III	1900 - 2200	8 - 17
42	Pietriș cu bolovăniș, colmatat cu nisipuri argiloase / argile nisipoase	Coeziune mijlocie	Foarte tare	III	1900 - 2150	8 - 17

5. CONCLUZII

În cadrul referatului sunt prezentate pe larg toate datele și informațiile geotehnice necesare proiectării în bune condiții a lucrărilor de terasamente la nivelul amprizei străzilor studiate. Vom prezenta în continuare, succint, câteva din aspectele mai importante:

- *Din punct de vedere morfologic* - zona Municipiului Craiova se desfășoară pe lunca și terasele extinse ale Râului Jiu (zona de câmpie piemontană) și aparțin subunității morfologice „Câmpia Romanați” din cadrul mării unității „Câmpia Română”.

Detalii privind morfologia terenului sunt prezentate în cadrul capitolului 2.A.1. și ilustrate pe planul topografic al zonei – prezentat în Anexa 2.

- *Din punct de vedere geologic* - formațiunile sedimentare ce alcătuiesc substratul terenului aparțin, în cea mai mare parte, perioadei *cuaternare* (*Holocen* și *Pleistocen mediu – superior*), alcătuite din depozite aluvionare (pietrișuri și nisipuri), eoliene (nisipuri prăfoase / argiloase) și loessoide (prafuri argiloase / nisipoase) ale luncii și teraselor inferioare ale Jiului și, respectiv – pe zonele de interfluviu – formațiuni aparținând *Pleistocenului inferior*, reprezentate prin depozite fluvio-lacustre (argile, argile prăfoase / nisipoase).

Detalii privind geologia substratului terenului sau în vecinătatea perimetrului cercetat sunt prezentate în cadrul capitolului 2.A.2. și ilustrate pe harta geologică (sc. 1 : 200000) a zonei în care se desfășoară traseul – anexată studiului (Anexa 3).

- *Din punct de vedere hidrologic – hidrografic* - principalul curs de apă (colector) al regiunii din care face parte perimetrul cercetat *Râul Jiu*.

- *Din punct de vedere climatic* – Municipiul Craiova se încadrează în sectorul cu climă continentală (aparținând districtului climatic central al Câmpiei Române) . Caracteristicile climatice din zona traseului sunt prezentate detaliat în cadrul capitolului 2.A.4.

- *Din punct de vedere al seismicității*, conform SR 11100 / 1 - 93, perimetrul cercetat din cadrul drumului forestier aparține macrozonei de intensitate seismică cu gradul „8₂” (grade MSK), cu o perioadă de revenire la 100 ani (₁).

Amănunte privind datele seismice, necesare proiectării, conform „Codului de proiectare seismică” (P 100 – 2006) sunt prezentate în cadrul capitolului 2.A.6.

- Pe baza celor detaliate în fișele sintetice, în cadrul subcapitolelor 3.1.d÷3.91d, sunt prezentate sub formă de tabel, valorile medii ale *parametrilor geotehnici de calcul* – necesari efectuării verificărilor prin calcul a analizei de stabilitate pentru proiectarea lucrărilor de reabilitare/modernizare;

- În cadrul subcapitolelor 3.1.e÷3.91.e este prezentat un tabel sintetic – necesar

dimensionării sistemului rutier și terasamentele proiectate – cu date privind alcătuirea pământului de fundare, valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamic al pământului de fundare și adâncimea de îngheț în sistemul rutier.

- Conform STAS 1709 / 2 - 90, formațiunile de suprafață sunt în cea mai mare parte “foarte sensibile” la acțiunea fenomenului de îngheț - dezgheț. Detalii asupra sensibilității la îngheț și informații privind adâncimile de îngheț (în terenul natural și în complexul rutier) se găsesc în cadrul subcapitolului 2.A.4., respectiv 4.3.6.

- Valorile *modulului de elasticitate dinamic* pentru sisteme rutiere semirigide (conform PD 177 - 2001), raportate la tipul pământului - pentru dimensionarea sistemelor rutiere sunt prezentate în cadrul subcapitolului 2.A.4.

- Conform normativului NP 126 - 2010 – referitor *fundarea construcțiilor pe pământuri cu umflări și contracții mari (PUCM)* este semnalată prezența acestora în regiunea Mun. Craiova, acolo unde sunt întâlnite formațiuni argiloase (argile-argile grase); Însă facem precizarea, că pe întreg perimetrul cercetat, nu au fost observate (la suprafața terenului) formațiuni argiloase, care să conducă la eventuala prezență a potențialului de contracție – umflare a pământurilor (din cuprinsul zonei studiate).

- Recomandările necesare proiectării în bune condiții a lucrărilor de terasamente - se regăsesc în cadrul capitolului 4.2. - “Măsuri pentru asigurarea stabilității terenului”, respectiv capitolu 4.3. -”Terasamente”.

- Conform „Ghidului privind identificarea și monitorizarea alunecărilor de teren”- indicativ GT 006 - 97, traseele străzilor studiate prezintă următoarele caracteristici (încadrări zonale), și anume:

- potențial de producere a alunecărilor - „redus”;
- posibilitatea de alunecare - „redusă”;
- coeficientul „k” prezintă valori mai mici de 0.10.

- Conform NP 074 - 2007 – “Normativ privind documentațiile geotehnice pentru construcții” zona traseelor străzilor studiate prezintă, în general, funcție de factorii de definire, un risc geotehnic “**moderat**” asociat cu categoria geotehnică “2”; Detalii privind particularitățile privind *riscul geotehnic* și implicit *categoria geotehnică* pe anumite intervale din cadrul sub-sectiunii sunt prezentate în subcapitolele 3.1.c÷3.91.c ale prezentului referat geotehnic.