



Societatea cu Răspundere limitată
„BENE - PRO”

IDNO: 1020600026964
e-mail: bogzanicolae@mail.ru

SCHIȚĂ DE PROIECT CU ARGUMENTARE TEHNICO-ECONOMICĂ

*Reparație curentă a drumurilor publice locale din
Comuna Chetriș raionul Fălești*

Ex. Nr. _____

Obiect nr. 59/2024 - SP

Chișinău 2025



Societatea cu Răspundere Limitată
„BENE - PRO”

SCHIȚĂ DE PROIECT CU ARGUMENTARE TEHNICO-ECONOMICĂ

*Reparație curentă a drumurilor publice locale din
Comuna Chetriș raionul Fălești*

Director „BENE - PRO” SRL

N. Bogza

Inginer șef proiect

certificat seria 2024-P nr.1272 din 17.09.2024

N. Bogza

Devizier

certificat seria 2020-D nr. 180 din 13.10.2020

M. Vîrlan

Ex. Nr. _____

Obiect nr. 59/2025 - SP

Chișinău 2025



Cuprins

Nr crt.	Denumirea	Pagina
1	Memoriul explicativ	2 - 10
2	Lista centralizată de cantități.	11 - 12
3	Plan de situație, amplasare traseu.	13
4	Plan traseu. Sc.1:500	14
5	Costul materialelor, inclusiv transportarea.	15
6	Deviz local nr. 2-1. Formular nr.7	16 – 21
7	Deviz local nr. 2-1. Formular nr.3	22 – 24
8	Catalog de prețuri unitare pentru obiectul № 2-1. Formular nr.5	25 – 31
9	Caiet de sarcini pe obiect Formular nr.1	32 – 35

Memoriu explicativ

la schița de proiect „Reparație curentă a drumurilor publice locale din Comuna Chetriș raionul Fălești.”

1. Date generale

Schița de proiect „Reparație curentă a drumurilor publice locale din Comuna Chetriș raionul Fălești ”, este elaborat de compania „BENE-PRO” SRL.

Elaborarea schiței de proiect a fost efectuată în conformitate cu cerințele normelor în vigoare în construcții din Republica Moldova și cerințele prevăzute în Eurocoduri.

În aprilie 2025 „BENE-PRO” SRL a efectuat studii de teren și investigații geotehnice de a obține date sigure privind structura rutieră existentă și fundației, necesare pentru aducerea structurilor rutiere la parametrii optimi de confort și siguranță, care au servit ca date de referință la elaborarea schiței de proiect.

Sectorul de drum este amplasate în *comuna Chetriș raionul Fălești* și face parte componentă din rețeaua drumurilor locale, administrate de primăria *comuna Chetriș* și sunt destinate pentru circulația zilnică a unităților de transport și circulația pietonilor.

2. Descrierea succintă a zonei amplasamentului

2.1. Condiții naturale și climatice

Zona climaterică a raionului de amplasare a obiectului este IV, cu regimul de umiditate a terenului I.

Adâncimea de îngheț posibilă a solului variază între 35 – 40 cm, maximală pe iarnă 65 – 70 cm.

Cantitatea anuală de precipitații alcătuiește în mijlociu 435 mm. Grosimea stratului de zăpadă atinge 34 cm cu asigurarea de 5%. Vânturile predominante sunt din direcția nordică și nord-vestică. Vitezele maxime ale vântului rar trec peste limita de 25 – 30 m/s, însă pot să atingă și 35 m/s, cu rafale de până la 40 m/s.

Temperaturile cele mai ridicate au fost înregistrate în lunile iunie, iulie, august, în care media maximală lunară variază de la 21,3°C până la 30,4°C, iar în lunile decembrie, ianuarie de la 10,9°C până la -5,1°C, media maximală anuală variază de la 11,5°C până la 15,6°C.

Temperaturile cele mai joase au fost înregistrate în lunile decembrie, ianuarie în care media minimală lunară variază de la -19,6°C până la 0,0°C, iar în lunile iunie,

iulie, august de la 10,3°C până la 17,2°C, media minimală anuală variază de la 2,2°C până la 5,9°C.

2.2. Studii de teren

Complexitatea reliefului pe străzile este de gradul II. Pericolul alunecărilor de teren lipsește.

Toate datele privind studiile de teren sunt incluse în proiect.

Seismicitatea raionului de amplasare a sectorului de stradă 7 grade scara Richter, conform ord. Ministerului Construcțiilor și Dezvoltării Regionale Nr.25 din 23.12.2009.

3. Soluții constructive și argumentarea lor

3.1. Planul traseu

În conformitate cu prevederile NCM D.02.01:2015; CP D.02.11-2014 elementele geometrice ale sectorului de drum în plan s-au proiectat cu viteza de referință 30 km/oră.

În general, sectorul de drum proiectat este cuprins în ampriza drumului existent din *comuna Chetriș raionul Fălești*.

3.2. Pregătirea platformei

Construcția sectorului de drum solicită desfășurarea elementelor și construcțiilor proiectate, astfel fiind necesară executarea lucrărilor pregătitoare la fâșia de drum.

În perioada de pregătire se efectuează următoarele lucrări:

- a) Stabilirea și fixarea granițelor drumului.
- b) Curățarea și nivelarea amprizei drumului.

3.3. Profile transversale și longitudinale.

La proiectarea liniei roșii s-au avut în vedere prevederile NCM D.02.01:2015 SNiP 2.07.01-89; CP D.02.11-2014 cu condiția să asigure vizibilitatea drumului circulația transportului cu viteza – 30 km/oră.

Declivitatea transversală este 20‰.

Compactarea pământului se va executa cu rulou compactor 25 t și compactor manual.

Cantitățile de lucrări la terasamente au fost calculate având în vedere gradul de compactare.

3.4. Sistemul rutier

Sistemul rutier este proiectat, reieșind din cerințele transport - exploatare stabilite pentru - *Stradă din intravilan* conform cerințelor NCM D.02.01:2015, SNiP 2.07.01-89; CP D.02.11-2014 și eurocoduri cu sarcina de 10 tone pe osie, condiții climaterice și condiții hidrologice, conform ODN 218.046-01.

Construcția sistemului rutier este prevăzută de 2 Tipuri:

Tip 1

- Strat de uzură din beton armat C30/37 conform SM EN 206+A1:2017, clasa de expunere XC4+XD1+XF4 - 0,15 m
- Strat de egalizare din materiale granulare fr. 8-32, conform SM SR EN 13242+A1:2010, din pietris concasat, GA85 LA30 - 0,12 m
- Scarificarea sistemului rutier existent - 0,05 m

Tip 2

- Strat de uzură din beton armat C30/37 conform SM EN 206+A1:2017, clasa de expunere XC4+XD1+XF4 - 0,15 m
- Strat de egalizare din materiale granulare fr. 8-32, conform SM SR EN 13242+A1:2010, din pietris concasat, GA85 LA30 - 0,12 m
- Amestec de agregat grosier si agregate fine cu $D \leq 45$ mm si $d = 0$. conform SM-EN 13285:2018 (Balast) - 0,10 m

3.5. Evacuarea apelor de suprafață.

Evacuarea apelor de pe carosabil este organizată în lungul bordurii, se va asigura prin predarea declivităților părții carosabile longitudinale de minim 4 ‰ și transversale de 30‰.

Organizarea lucrărilor de construcție a drumului

Organizarea și cerințele tehnice la executarea lucrărilor de edificare a drumului, precum și metodele și fazele de verificare a calității de execuție a lucrărilor se va efectua în conformitate cu cerințele СНиП 3.01.01-85 "Организация строительного производства", СНиП 3.06.03-85 "Автомобильные дороги", СНиП III-4-80 "Техника безопасности в строительстве", ППБ-05-86б" Правила пожарной безопасности при производстве строительно-монтажных работ", Legea RM privind calitatea în construcții nr.721-XII din 02.02-96", NCM A.02.02-96" Regulament

privind conducerea și asigurarea calității", CP A.08.01-96" Instrucțiuni de verificare a calității și de recepție a lucrărilor ascunse și/sau în faze determinante la construcții".

Construcția sectorului de drum proiectat este prevăzut într-un timp de 3 luni în conformitate cu SNiP 1.04.03-85 „Normele și durata în construcție” inclusiv perioada de pregătire o lună. Reamenajarea comunicațiilor se vor efectua de către întreprinderile autorizate. Antreprenorul va începe lucrările numai după informarea și acordul proprietarilor de comunicații subterane sau terestre.

ATENȚIE!!! La execuția lucrărilor de terasament, sistemului rutier, trotuare, accese - în zonele cu rețele ingineresti, lucrările se vor executa numai în prezența și cu acordul specialiștilor și reprezentărilor rețelelor ingineresti (gaz, apeduct, canalizare, electricitate, telecomunicații ș.a.).

Lucrările vor fi efectuate în trei perioade: de pregătire, de bază și finală.

Până la perioada de pregătire este necesar:

- de aprobat schița de proiect și devizul centralizator cu organizațiile de verificare;
- determinarea furnizorilor materialelor pentru construcția drumului.
- determinarea organizațiilor autorizate sub-antrepriză în construcție.

Perioada de pregătire:

În perioada de pregătire se efectuează următoarele lucrări:

- Stabilirea și fixarea granițelor parcarilor.
- Demolarea sistemului rutier existent.

În perioada de bază se efectuează următoarele lucrări:

- Lucrări de terasamente
- Amenajarea sistemului rutier

Materialele se aduc cu coeficientul de compactare 1,22. Balastul pentru stratul drenant trebuie să îndeplinească condițiile tehnice prevăzute în SM EN 13285:2018.

Materiale granulate fr. 8-63 mm, LA30, pentru straturile de fundație trebuie să îndeplinească condițiile tehnice prevăzute în SM SR EN 13043:2010. Pentru execuția straturilor de fundație se va utiliza materiale granulare din pietriș concasat, amestec optimal, cu granula maximă de 63 mm. Controlul calității materialelor granulare se execută de Antreprenor conform normativelor SR EN 933-1, SR EN 933-2, SR EN 1097-2.

Materiale granulare fr. 8-63 mm, conform SM SR EN 13043:2010, din pietriș concasat, LA30 se nivelează cu autogrederul în straturi în dependență de grosime, se compactează la început cu compactoare ușoare, apoi cu compactoare medii și grele cu

12-14 treceri pe o urmă cu corectarea locurilor cu defecte, unde nu-i posibilitate cu compactoare manuale.

Îmbrăcămintea rutieră din beton poate fi executată folosind fie cofraje glisante, fie cofraje fixe. Ambele metode conduc la rezultate satisfăcătoare, astfel ca Antreprenorul trebuie să decidă care dintre metode va fi folosită.

Pentru verificarea calității cimentului (în mod normal în 24 de ore de la livrare) se vor preleva probe conform SM SR EN 196-2:2016 de către beneficiar și un reprezentant neutru și se vor efectua teste într-un laborator autorizat.

În cazul în care cimentul este obținut de la un furnizor (nu de la producător), livrarea de ciment va fi însoțită de o declarație de conformitate pentru identificarea:

- tipului de ciment și a producătorului;
- datei sosirii cimentului în depozit;
- numărului certificatului de calitate eliberat de producător cu datele notate pe el;
- garanției de conformitate cu condițiile de stocare;
- numărului buletinului de analiză pentru calitatea cimentului, realizat de către un laborator autorizat și data, indicându-se condițiile de utilizare în toate cazurile când s-a depășit data expirării.

Obligația furnizorului referitoare la garanția cimentului va fi inclusă în contractul dintre furnizor și beneficiar.

Materiale granulare fr. 8-63 mm, conform SM SR EN 13043:2010, din pietriș concasat, LA30 vor fi furnizate în avans și depozitate în depozite provizorii. Înaintea utilizării se vor realiza teste în vederea asigurării conformității cu Caietele de Sarcini.

Apa pentru prepararea betonului nu va conține materiale care afectează hidratarea cimentului. Apa utilizată pentru prepararea betonului poate fi luată din sursa publică sau din alte surse. Apa din toate sursele va fi verificată astfel încât să corespundă cerințelor tehnice prevăzute în SM SR EN 1008:2011.

Înainte ca betonul să fie pus în operă, probele necesare vor fi pregătite utilizându-se materiale provenite din sursele ce urmează a fi folosite în prepararea betonului.

Amestecurile pentru stabilirea dozajelor vor fi realizate în număr suficient pentru stabilirea proporțiilor optime pentru scoaterea în evidență a conținuturilor de ciment și a raportului apă – ciment, în cadrul cerințelor specificate cu privire la conținutul de aer și livrabilitate.

Utilajele și echipamentul vor fi selectate luându-se în considerare cerințele Proiectului și Caietelor de Sarcini și va fi înaintat Beneficiarului pentru aprobare.

Producerea betonului va fi în conformitate cu Sistemul de calitate al Antreprenorului, inclusiv manualul de calitate, sistemul de calitate, procedurile de calitate, Tehnologiile de Execuție, planul de calitate, manualul de calitate al laboratorului, etc.

Dozarea cimentului și adaosurilor pentru beton se va face pe criteriu de greutate, pe când dozarea apei se poate face fie după greutate, fie după volum. Dozarea dispozitivelor trebuie verificată și calibrată săptămânal. Cantitățile de piatră but și ciment vor fi verificate folosind greutatea standard. Toleranțele sunt exprimate după criteriul de greutate teoretică a fiecărui material și conform cu reglajul centralei de dozare.

Stațiile de mixare vor fi prevăzute cu buncăre intermediare având capacitatea de susținere a trei doze. Pentru evitarea segregării, betonul va fi descărcat în buncăr folosind o conductă și o pâlnie, de la o înălțime de 0,5 m peste mijlocul acestuia.

Betonul nu va fi păstrat în buncăr mai mult de 15 minute de la descărcarea primului transport, iar durata totală de încărcare în mijloacele de transport nu va depăși 20 de minute. Buncărul va fi curățat cel puțin la două schimburi, sau în perioadele de repaus ce durează mai mult de 1 oră.

După ce betonul părăsește stația, el va avea o temperatură cuprinsă între + 5 și + 30 C; când este pus în operă, temperatura nu va depăși 30 C.

Înainte de începerea turnării, operarea corectă a stației de dozare va fi verificată cu ajutorul unui test de funcționare. În timpul acestei încercări Antreprenorul va analiza și verifica succesiunea descărcării componentelor în malaxorul de beton. Dozarea materialelor, durata de mixare, etc. vor fi realizate în concordanță cu prescripțiile tehnice și cu principalele normative și reglementări în vigoare.

Înainte de execuția îmbrăcămintei rutiere din beton vor fi verificate calitatea fundației platformei, compactarea, cotele, etc. Stratul de fundație va avea aceleași pante longitudinale și transversale ca și îmbrăcămintea din beton. Stratul suport va fi verificat și aprobat înainte de punerea în operă a betonului. Pregătirea stratului suport va fi de o zi întreagă înainte de utilizarea utilajului de turnare a betonului, pentru a asigura timp de verificare și rectificare.

Betonul realizat în stație poate fi transportat într-o autobetonieră. Aceasta va fi netedă, etanșă, și va avea jgheaburi care să permită controlul descărcării betonului; se vor prevedea prelate în vederea protejării betonului în timpul transportului. Betonul transportat cu autobasculanta va fi descărcat în cofrajele fixe sau glisante în max. 45 de

minute de la introducerea apei și cimentului pentru amestec în malaxor. La transportarea betonului vârtos, pot fi necesare vibratoare pentru descărcarea betonului și vor fi folosite doar în cazul în care se dovedește că betonul poate fi descărcat fără întârziere. Dispozitivele de basculare vor fi curățate folosindu-se un jet de apă la fiecare 3-4 transporturi și oricând este necesar.

Betonul poate fi pus în operă între cofraje fixe sau folosind echipament de turnare cu cofraj glisant aprobat. Echipamentul de turnare cu cofraj glisant va fi prevăzut cu un senzor de direcție, un senzor de nivel și două unități de vibrare, transportoare cu banda și cofraj.

Punerea în operă a betonului va fi realizată fără întreruperi.

Deoarece declivitatea longitudinală este mai mare de 80-100‰, lucrările se vor desfășura în aval, asigurând că atât lucrabilitatea betonului, cât și desfășurarea sunt corespunzătoare.

Vor fi montate cofraje și se vor realiza linii de trasare înaintea operațiunilor de așternere a betonului astfel încât verificările cerute și oricare corecții necesare să poată fi făcute fără oprire sau împiedicând punerea în operă a betonului.

În general, cofrajele pentru îmbrăcăminte rutieră pot fi îndepărtate la 12 ore după ce betonul a fost pus în operă. Va fi necesară o perioadă mai lungă atunci când creșterea rezistenței betonului este împiedicată din cauza protecției inadecvate sau întârziate în timpul sezonului rece.

Cofrajele laterale glisante aferente echipamentului de turnare vor avea înălțimea corespunzătoare îmbrăcămintei rutiere. Cofrajele metalice trebuie să fie ușor utilizabile pentru susține betonul plastic în caz de urgență.

Betonul va fi pus în operă înainte să atingă priza inițială și în curs de 45 minute de la adăugarea cimentului la dozare. Adăugarea apei în amestec, în exces față de proporția necesară stabilită, nu este permisă.

Împrăștierea manuală a betonului va fi admisă numai pentru lățimi suplimentare, sau alte forme de dale, sau în cazuri de urgență cum ar fi defecțiuni ale echipamentului. De asemenea împrăștierea și finisarea manuală vor fi permise, doar dacă beneficiile rezultate din folosirea echipamentului de turnare nu compensează costurile acestuia.

Îmbrăcăminte rutieră din beton va fi realizată atunci când temperatura aerului este cuprinsă între 5 C și 35 C. În mod excepțional turnarea în cofraj a betonului poate fi realizată la temperaturi între 0 și 5 C, dar numai cu aprobarea Beneficiarului. Temperatura betonului trebuie menținută la peste +5 C pentru o perioadă de cel puțin 3 zile. Protecția va fi asigurată cu ajutorul copertinelor (prelatelor) sau al altor mijloace

care asigură un strat de aer de 3 până la 5 cm deasupra suprafeței betonului în vederea prevenirii daunelor provocate de îngheț.

Execuția îmbrăcămintelor din beton la temperaturi sub cea de îngheț nu este permisă.

Realizarea și așternerea betonului pentru îmbrăcămintă rutieră va fi suspendată pe timp de ploaie.

În timpul sezonului foarte cald sunt necesare măsuri de precauție pentru prevenirea formării fisurilor de contracție care rezultă din pierderea excesivă de umiditate din beton, înainte de întărire. În nici un caz temperatura betonului nu va depăși 30 C.

Dacă apar întârzieri la turnarea betonului, pentru împiedicarea uscării suprafeței de beton, aceasta va fi păstrată umedă prin pulverizare, iar punerea în operă în continuare a betonului se va suspenda până se vor lua măsuri corective. În zone cu vânt frecvent vor fi necesare pelicule de protecție a betonului împotriva evaporării rapide cauzată de vânt.

Cerințele de vibrare sunt influențate de mai mulți factori cum ar fi tipul și dimensiunea agregatului, proporțiile de mixare, convecția aerului, tasarea, lucrabilitatea mixturii, grosimea îmbrăcămintei, etc. Distanța maximă dintre unitățile vibratorului cât și procedurile de vibrare vor fi bazate în consecință, pe cerințele șantierului și vor fi descrise în întregime în Metodologia lucrării ce urmează să fie înaintată Beneficiarului, de către Antreprenor, pentru aprobare, înaintea începerii lucrărilor. Pervibratoarele vor fi așezate la o distanță de maximum 500 mm. La marginea riglei vibratoare va fi instalat un pervibrator adițional, la maximum 200 mm de cofrajul glisant. În termeni generali frecvența de vibrare va fi cuprinsă între 6.000 și 12.000 rotații/minut, iar durata de vibrare va fi între 30 și 60 secunde. O atenție deosebită trebuie acordată vibratoarelor de-a lungul marginii benzii, în vederea asigurării ca aceasta este compactată corespunzător.

Textura finală a suprafeței se va obține cu ajutorul măturii. Metoda adoptată va prevedea o rezistență adecvată la derapaj pe suprafața de beton și va fi aprobată de către Beneficiar.

Tot echipamentul, materialele și stocurile pentru o protejare adecvată a stratului de beton trebuie să fie disponibile înainte de a se începe turnarea betonului. În general protecția se face cu materiale impermeabile. Orice alte materiale și soluții alese pot fi specificate și folosite după ce s-a obținut acordul Beneficiarului.

Protejarea suprafeței se poate asigura folosind peliculă fluidă de protecție P 45, Polisol sau alte amestecuri similare netoxice. Vor fi verificate în primul rând uniformitatea, continuitatea și cantitatea materialului de protecție pe m2.

Este interzisă circulația de orice fel (de persoane, animale, vehicule) pe betonul proaspăt turnat.

În primele 24 de ore după ce suprafața îmbrăcămintei rutiere s-a protejat cu această peliculă, lucrătorii se pot deplasa numai pe agregate concasate. Circulația auto poate fi admisă numai după ce s-au îndeplinit condițiile întărire a betonului.

Perioada finală

La încheierea lucrărilor pentru amenajarea îmbrăcămintei rutiere se înlătură deformațiile terasamentului și defectele sistemului rutier, care s-au format în timpul mișcării mijloacelor de transport la executarea lor.

În perioada finală se prevede instalarea indicatoarelor rutiere și marcajului rutier.

Cantitățile de lucrări pentru reabilitarea drumului sunt prezentate pe planșe și în listele cu cantitățile de lucrări. Reieșind din caracterul și volumul lucrărilor, durata de execuție a drumului este de 1 lună.

Inginer șef proiect



N. Bogza

**Lista centralizată de cantități la
Reparație curentă a drumurilor publice locale din Comuna Chetriș
raionul Făleşti .**

Nr.	Denumirea lucrărilor	U.m	Cantități	Note
1	2	3	4	5
1. Strada Scintei, L=405,0m (Pc 00+00 - 3+05 - b=4,5m, Pc 3+05 - 4+05 - b=3,0m)				
Pregătirea terenului				
1	Decaparea mecanizată a îmbracamintei din piatră spartă PC 1+15 - PC 3+05 (190m, b=4,5m)	m3	86	
2	Încărcarea și transportarea materialului decapat cu autobasculantă de 10 t la distanță de: 2 km	m3	86	
3	Săptura mecanică în taluzurile debleelor cu autogreder, < 1,5 m înălțime pentru autogreder < 175 CP, teren cat. I și II (Pc 2+60 - 4+05, din ambele părți ale drumului)	m3	102	
4	Nivelarea cu autogreder de până la 175 CP a suprafeței terenului natural și a platformelor de terasamente, prin tăierea damburilor și deplasarea în goluri a pământului săpat în teren cat. II	m2	1300	
5	Compactarea pământului cu cilindru compactator vibrator mixt autopropulsat, prin 2 parcurșuri	m3	130	
Amenajarea sistemului rutier				
6	Săptura mecanică cu excavatorul de 0,40-0,70 mc, cu motor cu ardere internă și comandă hidraulică, în pământ cu umiditate naturală, descărcare în autovehicule teren cat. II (Pământ lutos)	m3	390	
7	Transportarea pământului cu autobasculantă de 10 t la distanță de: 5 km	t	624	
8	Dislocarea mecanică a pământului din depozit nou, necompactat și împingerea lui până la 5 m cu buldozer pe tractor de 65-80 CP teren cat. I sau II (Pc 1+15 - 4+05)	m3	390	
9	Compactarea pământului cu cilindru compactator vibrator mixt autopropulsat, capacitatea 119 (160) kW (C.P.), cu sistemul Vario-Control: prin 8-10 parcurșuri	m3	390	
10	Săptura mecanică cu autogreder de până la 175 CP, inclusiv împrăștierea pământului la 10 m, în teren cat. II (Patul drumului (Pc 1+15 - 4+05))	m3	174	
11	Compactarea pământului cu cilindru compactator vibrator mixt autopropulsat, capacitatea 119 (160) kW (C.P.), cu sistemul Vario-Control: prin 2 parcurșuri	m3	116	
12	Amestec de agregat grosier și agregate fine cu D ≤45 mm și d = 0. conform SM-EN 13285:2018 (Balast), h=10cm	m3	116	
13	Strat de fundație sau reprofilare din piatră spartă, pentru drumuri, cu asternere mecanică, executat fără impanare, fără innoroire, h=12cm	m3	140	
14	Scarificarea ușoară a împietririi până la 5 cm adâncime autogrederul, inclusiv reprofilarea (Pc 00+00 - 1+15)	m2	520	
15	Compactarea pământului cu cilindru compactator vibrator mixt autopropulsat, capacitatea 119 (160) kW (C.P.), cu sistemul Vario-Control: prin 2 parcurșuri	m3	52	

1	2	3	4	5
16	Strat de fundatie sau reprofilare din piatra sparta, pentru drumuri, cu asternere mecanica, executat cu impanare fara innororire fr. 0-31,5 mm, h=6cm (Pc 00+00 - 4+05)	m3	101	
17	Montare plase sudate 150x150x5 mm in fundatii	kg	3629	
18	Strat de uzură din beton armat C30/37 conform SM EN 206+A1:2017, clasa de expunere XC4+XD1+XF4 h=15cm	m2	1680	
19	Tăierea rosturilor un interval de 5m, adâncimea 70% din grosime și umplere cu mastic bituminos	m	273	
20	Consolidarea acostamentelor cu un strat de piatra sparta de 10 cm fr. 0-31,5mm	m2	360,0	
21	Ridicarea fintinilor la cota drumului	buc	8	
Drumuri laterale 6 buc x 70m2				
22	Scarificarea usoara a impietuirii pina la 5 cm adincime autogrederul	m2	420	
23	Compactarea pamintului cu cilindru compactor vibrator mixt autopropulsat, capacitatea 119 (160) kW (C.P.), cu sistemul Vario-Control: prin 2 parcursuri	m3	42	
24	Strat de fundatie sau reprofilare din piatra sparta, pentru drumuri, cu asternere mecanica, executat cu impanare fara innororire fr. 0-63 mm, h=15cm	m3	63	
25	Montare plase sudate 150x150x5 mm in fundatii	kg	907,2	
26	Strat de uzură din beton armat C30/37 conform SM EN 206+A1:2017, clasa de expunere XC4+XD1+XF4 h=15cm	m2	420	
27	Tăierea rosturilor un interval de 5m, adâncimea 70% din grosime și umplere cu mastic bituminos	m	27	
28	Consolidarea acostamentelor cu un strat de piatra sparta de 10 cm fr. 0-31,5mm	m2	90	

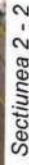
Efectuat



N. Bogza

[illegible]

Inv. Nr	Semnatura si data	Scimb Inv. Nr



Strat de uzură din beton armat C30/37
conform SM EN 206+A1:2017, clasa de
expunere XC4+XD1+XF4

Strat de uzură din beton armat C30/37
conform SM EN 206+A1:2017, clasa de
expunere XC4+XD1+XF4

Strat de egalizare din materiale granulare
fr. 8-32, conform SM SR EN 12424+A1:2012
din pietris concasat, GA85 LA30

Amestec de agregat grosier și agregate fine
cu $D \leq 45$ mm și $d = 0$, conform SM-EN
12385:2018 (Balast)

Obiect nr. 59/2025-SP

Reparație curentă a drumurilor publice locale din Comuna Chetriș
raionul Fălești

	Faza	Planşa	Planşe
	PE		
I S P	N. Bogza	04.25	
Verificat	N. Bogza	04.25	
Elaborat	N. Bogza	04.25	
 S.R.L. BENE-PRO			
Plan traseu. Sc. 1:500 or. Chişinău 1			

Plan traseu.
Sc. 1:500

S R L „BENE-PRO”
or. Chişinău 12