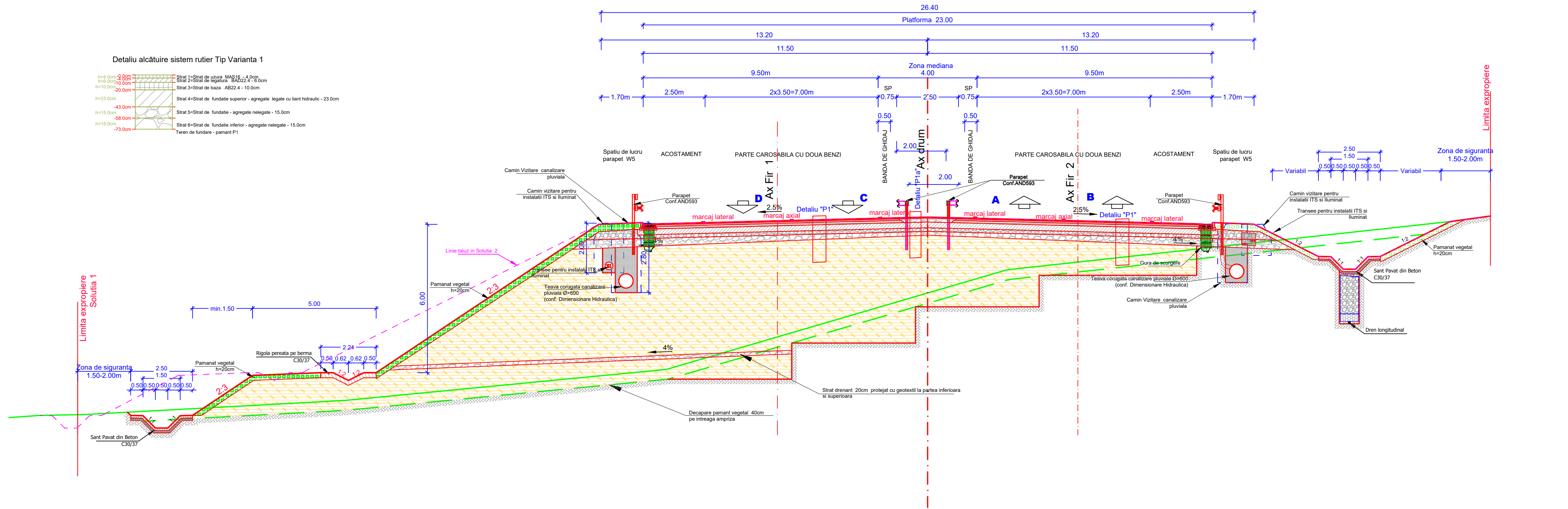
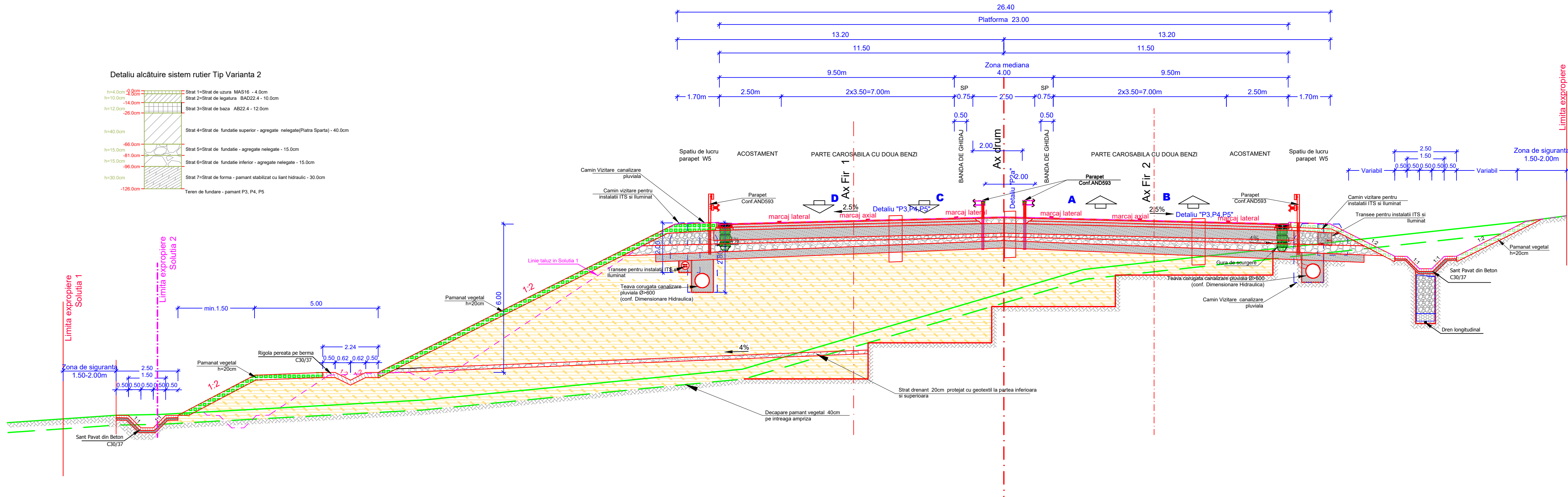


SECTIUNE TIP COMPARATIVA Varianata 1 vs Varianta 2
PREZENTARE AVANTAJE SI DEZAVANTAJE STRUCTURA RUTIERA SEMIRIGIDA vs SUPLA

PROFIL TRANSVERSAL TIP
Soluția 1: Sistem rutier semirigid cu ramblee realizate din material granular



PROFIL TRANSVERSAL TIP
Soluția 2: Sistem rutier suplu cu ramblee realizate din pământ



AVANTAJE ȘI DEZAVANTAJE STRUCTURA RUTIERA SUPLA SAU SEMIRIGIDA

Avantaje

- sistemul rutier realizat din asfalt este elastic silențios fără rosturi , fapt ce duce la creșterea gradului de confort a participanților la trafic
- remedierea defecțiunilor de suprafață se poate face mult mai ușor și local cu un timp de intervenție redus , cu un deranj minim pentru circulație
- valoare pe metru pătrat a sistemului rutier semirigid este de 360,64lei/mp este sensibil mai mică decât sistemul rutier rigid care este de 446,58 lei/mp . În cazul sistemului rutier suplu valoarea pe metru pătrat este de 479,75 lei este sensibil egala cu cea în cazul sistemelor rutiere rigide care este de 446,58lei/mp
- posibilitate de ranforsare succesiva pe măsura creșterii traficului

Dezavantaje

- La temperaturi ridicate apar deformări ale părții carosabile
- Prepararea betonului asfaltic produce și emana noxe în atmosfera
- posibilitatea apariției degradărilor la îmbrăcămintea asfaltică în rosturile longitudinale și de lucru, dacă acestea nu sunt tratate corespunzător în faza de execuție.

AVANTAJE ȘI DEZAVANTAJE STRUCTURA RUTIERA RIGIDA

Avantaje

- atestă rezistențe mecanice mai mari și prin urmare se pretează pe drumuri cu trafic foarte intens și greu;
- sunt rezistente la uzură și la acțiunea agenților atmosferici,
- la temperaturi ridicate ale mediului înconjurător și sub acțiunea traficului greu chiar în zonele cu frânări și accelerații dese, nu sunt sensibile la deformări (vălurii și făgeșe), cum se constată uneori în cazul îmbrăcă minților bituminoase;
- nu sunt atacate de carburanți și lubrifianți, fiind indicate și pentru locuri de parcare și staționare a autovehiculelor;

Dezavantaje

- existența rosturilor transversale în îmbrăcămintea rutieră din beton de ciment deranjează circulația autovehiculelor, atât datorită colmatării în exces a acestora cu mastic bituminos, cât și datorită eventualelor tasări ale dalelor provocate de neuniformitatea capacității portante a terenului de fundare de-a lungul drumului. Din cauza rigidității dalelor, îmbrăcă mințile din beton de ciment nu pot urma deformările straturilor de fundație, iar în cazul unor tasări inegale ale terenului de fundație, dalele fisurează, degradându-se;
- defecțiunile care pot să apară în îmbrăcămintea rutieră din beton de ciment din cauza unor eventuale greșeli de execuție sau de subdimensionare a structurii rutiere se elimină foarte greu și cu cheltuieli însemnate; Timpul de remediere fiind însemnat de ordinul săptămânilor, cu un deranj important în trafic.
- posibilitățile de ranforsare a structurilor rutiere cu îmbrăcămintea rigide, pentru adaptarea lor la un trafic rutier sporit, impun tehnologii de execuție mai complexe;
- îmbrăcămintea rutieră din beton de ciment nu se poate da în circulație decât după ce betonul atestă rezistențe mecanice corespunzătoare (de regulă 3 săptămâni);
- asigurarea condițiilor normale de circulație pe timp de iarnă impune metode de acționare mai anevoioase, având în vedere că nu se recomandă utilizarea fondanților chimici la dezapezire și combaterea poleiului;
- nu se pretează la ameliorări progresive prin consolidări succesive ale structurilor rutiere în funcție de necesitățile impuse de trafic;

Concluzie

Având în vedere prețurile de cost ale celor trei soluții propuse (sistem rutier suplu, semirigid și rigid) precum și avantajele și dezavantajele mai sus menționate propunem ca în studiul de fezabilitate să fie analizate soluțiile de sisteme rutiere suple și semirigide .

Variante propuse in S.F.	Drum TR35		Drumuri de legatura		Total (Centura TR35 +drumuri de legatura)	
	Suprafata	Umpluturi in ramblee	Suprafata	Umpluturi in ramblee	Suprafata	Umpluturi in ramblee
	(mp)	(mc.)	(mp)	(mc.)	(mp)	(mc.)
Varianta 1 (recomandata)- umplutura cu material granular -taluz panta 2:3	2 311 817	2 957 377	1 162 924	3 430 558	3 474 741	6 387 935
Varianta 2 - umplutura cu pamant, taluz panta 1:2	2 503 829	4 120 672	1 129 053	2 957 377	3 632 882	7 078 050
Diferente de cantitati (V1- V2)	- 192 013	-1 163 295	- 33 872	- 473 180	- 225 884	-1 636 476
Procent diferente	-7.67%	-28.23%	-2.91%	-13.79%	-6.22%	-23.12%



Beneficiar / Employer:
COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE

Proiectant / Designer:
Asocierea: TRANINVEST BUDAPEST KR SPECIALIZAT EPTOMERONOKI KR EXPLAN S.R.L. CADSIL S.R.L.

Beneficiar / Employer:
COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE

Proiectant / Designer:
Asocierea: TRANINVEST BUDAPEST KR SPECIALIZAT EPTOMERONOKI KR EXPLAN S.R.L. CADSIL S.R.L.

Beneficiar / Employer:
COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE

Proiectant / Designer:
Asocierea: TRANINVEST BUDAPEST KR SPECIALIZAT EPTOMERONOKI KR EXPLAN S.R.L. CADSIL S.R.L.

Beneficiar / Employer:
COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE

Proiectant / Designer:
Asocierea: TRANINVEST BUDAPEST KR SPECIALIZAT EPTOMERONOKI KR EXPLAN S.R.L. CADSIL S.R.L.

Beneficiar / Employer:
COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE