

## Modernizare drum agricol

→ drum cu 2 benzi + trotuar + pistă biciclete

Lungime: 1.000 ml (1 km)

Pistă biciclete | Trotuar | Bandă | Bandă |

2.0 m 1.5 m 3 m 3 m

### Propunere privind realizarea unui drum de legătură între sensul giratoriu

#### ROMPETROL (DN1) și zona Parcului Municipal Ploiești

Propun realizarea unui drum de legătură între sensul giratoriu din zona ROMPETROL (DN1) și zona Parcului Municipal Ploiești, ca soluție strategică pentru fluidizarea traficului la intrarea și ieșirea din municipiu.

Acest proiect ar crea o rută alternativă eficientă, reducând semnificativ aglomerația de pe DN1, în special pe tronsonul cuprins între sensul giratoriu ROMPETROL și sensul giratoriu de la intersecția DN1 cu drumul spre Strejnic.

În prezent, acest sector este frecvent afectat de blocaje și timpi mari de așteptare, mai ales în orele de vârf și în perioadele cu trafic intens.

Realizarea acestui drum ar aduce beneficii importante:

- reducerea timpilor de deplasare pentru locuitori și pentru traficul de tranzit;
- descongestionarea uneia dintre cele mai aglomerate zone de acces în municipiul Ploiești;
- creșterea siguranței și fluenței circulației;
- reducerea consumului de combustibil și a emisiilor poluante generate de staționarea în trafic;
- îmbunătățirea conectivității dintre zona de nord a orașului și principalele artere de circulație.

Consider că această investiție ar avea un impact major asupra mobilității urbane și ar reprezenta o soluție eficientă pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere a municipiului Ploiești.

### **1. Configurația propusă**

#### **Profil transversal**

<b>Element</b>	<b>Dimensiune</b>
<b>Bandă circulație 1</b>	3.0 m
<b>Bandă circulație 2</b>	3.0 m
<b>Acostamente</b>	0.5 m × 2
<b>Trotuar</b>	1.5 m
<b>Pistă biciclete</b>	2.0 m
<b>Șanțuri</b>	laterale

Lățime totală necesară:

≈ 10–11 metri

## 2. Structura rutieră (standard rural)

Straturi drum:

- strat uzură asfalt BA16 — 4 cm
- binder BAD22 — 6 cm
- piatră spartă — 15 cm
- balast — 25 cm
- geotextil (unde este necesar)

Structura rutieră este împărțită, în general, în trei categorii principale de straturi (de sus în jos) [Normativul de dimensionare NP 081-2002](#) pus la dispoziție de autorități:

- **Îmbrăcămintea (Stratul de uzură):** Partea superioară vizibilă (ex: asfalt sau dale de beton) care intră în contact direct cu mașinile. Are rolul de a rezista la uzură și infiltrarea apei.
- **Straturile de bază și de legătură:** Straturile intermediare care preiau cea mai mare parte a încărcăturilor și le distribuie uniform.
- **Fundația:** Stratul inferior care stabilizează structura și face legătura cu pământul natural (terasamentul)

## 3. Lucrări incluse

Infrastructură

- ✓ decopertare teren
- ✓ terasamente
- ✓ compactare
- ✓ fundație drum

Suprastructură

- ✓ asfaltare completă
- ✓ trotuar beton/pavaj
- ✓ pistă biciclete asfaltată

Siguranță

- ✓ Marcaje
- ✓ indicatoare

Utilități minime

✓ rigole/scurgere ape

#### 4. Estimare costuri

Lucrare	Cost estimativ
Terasamente	165.000/180.000 €
Structură rutieră	500.000/700.000 €
Asfalt	250.000/350.000 €
Trotuar	100.000/120.000 €
Pistă biciclete	100.000/150.000 €
Marcaje + indicatoare	25.000/35.000 €
Proiectare + avize	50.000/75.000 €
Diverse și neprevăzute	100.000 €

#### TOTAL ESTIMAT

≈ 1.500.000 €

(~7,5 milioane lei)

#### 5. Variantă economică rurală

Reduci standardul:

- fără pistă separată;
- trotuar doar într-o zonă;
- fără iluminat;
- drenaj simplificat;

Cost posibil:

≈ 1,2 – 1,5 milioane €

#### 6. Durata estimată

Etapă	Durată
Proiectare + avize	4–8 luni
Licitație	2–4 luni
Execuție	6–12 luni

**Total:**

≈ 1,5 – 2 ani

## **7. Finanțare posibilă**

Pentru România rurală, astfel de proiecte pot fi eligibile prin:

- Programul „Anghel Saligny”
- fonduri europene regionale
- AFIR (anumite componente)
- CJ / CNI
- PNRR