

**Promotor proiect : UAT SANPETRU DE CÂMPIE
Nr.2045/11.04.2022**

NOTĂ CONCEPTUALĂ¹
- conținut cadru -

1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus

1.1. Denumirea obiectivului de investiție:

Modernizare străzi în zona “După grădini” locuită de romi, Comuna Sânpetru de Câmpie, județul Mureș

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

Fondul Român de Dezvoltare Socială (FRDS)

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)

UAT SÂNPETRU DE CÂMPIE, JUDETUL MURES

1.4. Beneficiarul investiției

UAT SÂNPETRU DE CÂMPIE, JUDETUL MURES

2. Necesitatea și oportunitatea obiectivului de investiții propus

2.1. Scurtă prezentare privind:

- deficiențe ale situației actuale;

În general structura rutieră se prezintă necorespunzător din punct de vedere al planietății și uniformității, iar pe timp uscat circulația rutieră poluează atmosfera cu mult praf, iar pe timp umed circulația se desfășoară cu dificultate.

Zestrea rutieră existentă este constituită din materiale granulare de diverse grosimi și parțial de balast amestecat cu pamant, realizată pe lățimi variabile.

¹Nota conceptuală privind necesitatea și oportunitatea realizării obiectivului de investiții, conform Hotărâre nr 907 din 29 noiembrie 2016 privind etapele de elaborare și conținutul cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/ proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice

Structura rutieră este necorespunzătoare din punct de vedere al capacității portante, fapt ce necesită modernizarea acestor strazi, pentru a se îmbunătăți confortul și siguranța circulației pentru utilizatori.

Din punct de vedere geometric, aceste strazi au o platformă de lățime variabilă, iar dispozitivele de colectare și evacuare a apelor de suprafață sunt necorespunzătoare sau lipsesc.

Traseul strazilor se desfășoară într-o zonă care nu pune probleme din punct de vedere a stabilirii unei latimi constante, iar în profil longitudinal declivitățile sunt variabile de la sectoare aproape în palier la sectoare cu declivități foarte mari (care sunt predominante).

Dezvoltarea durabilă a comunei este indispensabil legată de îmbunătățirea infrastructurii existente. Pe viitor, zonele locuite de romi trebuie să poată concura efectiv în atragerea de investiții, asigurând totodată și furnizarea unor condiții de viață adecvate populației.

Între infrastructura rutiera a unei zone și dezvoltarea sa economică există o relație de reciprocitate. Potențialul de dezvoltare a unei zone este cu atât mai mare cu cât infrastructura de acces este mai dezvoltată. De asemenea, creșterea economică exercită o presiune asupra infrastructurii rutiere de acces existente și determină o nevoie mai accentuată de dezvoltare a acesteia. Astfel, construirea și întreținerea unei infrastructuri rutiere de buna calitate au un efect multiplicator, ce creează numeroase locuri de muncă și impulsionează dezvoltarea economică.

Infrastructura rutiera constituie un element de bază în asigurarea condițiilor necesare pentru un trai decent dar și pentru dezvoltarea economică a comunității.

- Modernizarea de strazi prevazuta de prezentul proiect vizeaza cu precadere imbunatatirea conditiilor de viata si de munca in comuna SÂNPETRU DE CÂMPIE, ZONA "DUPA GRADINI", respectiv străzile nr. 3, 6 si 8 așa cum sunt cuprinse în HG.929/21.09.2011, Anexa 1, în cartierul locuit preponderent de romi, prin asigurarea unui trafic si acces normal pentru toti locuitorii din aceasta comunitate.

- **efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții;**

Pe termen scurt, mediu si lung, investitia va asigura accesul comunitatii de romi marginalizata la serviciile sociale din centrul de comuna: primarie,scoala, cabinet medical, drumul judetean, magazine;

- **impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții.**

Neasigurarea conditiilor de circulatie auto si pietonala în conditii de siguranta si confort.

Pe timp uscat circulația rutieră poluează atmosfera cu mult praf, iar pe timp umed circulația se desfășoară cu dificultate.

2.2. Prezentarea, după caz, a obiectivelor de investiții cu aceleași funcțiuni sau funcțiuni similare cu obiectivul de investiții propus, existente în zonă, în vederea justificării necesității realizării obiectivului de investiții propus;

Celalalte strazi de pe raza comunei sunt reabilitate. Aceste strazi au fost lasate in asteptare de administratia publica locala din 1990 pana in prezent, din cauza lipsei surselor financiare pentru elaborare documentatii tehnice si de asigurare apoi a sumelor pentru obiectivele de investitii. Oportunitatea oferita de program este exceptionala si survine pentru a remedia o problema stringenta care este veche de foarte multi ani.

2.3. Existența, după caz, a unei strategii, a unui master plan ori a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții propus;

- Strategia de dezvoltare locala si
- Planul Local de Actiune pentru Romi.

2.4. Existența, după caz, a unor acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții;

- Cadrul Strategic pentru Amenajarea Teritoriului Uniunii Europene, care integrează la nivel teritorial obiectivele de coeziune și competitivitate ale Uniunii, stabilind ca obiective:
 1. Amenajarea policentrică a teritoriului
 2. O nouă relație urban-rural
 3. Accesul egal la infrastructură și cunoaștere
 4. Administrarea înțeleaptă a patrimoniului natural și cultural
- Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României - Orizonturi 2013-2020-20302 , care stabilește ca obiectiv național pentru orizontul 2020 în domeniul planificării spațiale: ”Constituirea la nivel regional, conform strategiilor de dezvoltare spațială, a sistemului policentric de arii funcționale urbane (aglomerări urbane) și de coridoare de urbanizare în lungul arterelor de transport de interes european (policentricitate de rețea).”
- Conceptul Strategic de Dezvoltare Teritorială – România 2030, document care fundamentează și orientează strategia de dezvoltare teritorială a României și oferă viziunea a ceea ce va fi România peste 20 de ani. Stabilește liniile directe de dezvoltare teritorială a României la scară regională, interregională și națională, corelând conceptele de coeziune și competitivitate la nivelul teritoriului
- Sistemul de așezări la nivelul Regiunii Centru în contextul dezvoltării policentrice, instrument de analiză contextuală a realității și dinamicii teritoriale la nivelul Regiunii Centru, oferind informații suport în procesul decizional, în implementarea politicilor regionale care vizează dezvoltarea durabilă
- Reactualizarea Planului de Amenajare a Teritoriului Județean - Județul Mureș, un document director care reprezintă într-o formă sintetică, planurile de acțiune și proiectele de dezvoltare ale județului Mureș, având ca obiectiv major depistarea de resurse naturale, economice,

culturale, sociale specifice și posibilele căi de valorificare, în vederea dezvoltării durabile a județului Mureș.

2.5. Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției

S-a avut în vedere modernizarea drumurilor de interes local cu îmbrăcămînți din mixturi asfaltice, caracterizate prin schelet mineral puternic, rezistență și stabilitate sporite, care vor fi realizate în conformitate cu Normativ AND 539, așternută peste un strat de fundație din agregate naturale și concasate de calitate, dimensionat corespunzător traficului de calcul.

Pentru mixturi se va respecta normativul AND 605 / 2016 - mixturi asfaltice executate la cald condiții tehnice privind proiectarea, prepararea și punerea în operă.

Aceste soluții sunt în conformitate cu Normele Europene și vor asigura rezistența și stabilitatea lucrărilor atât la sarcini statice cât și la cele dinamice, precum și îmbunătățirea caracteristicilor de suprafață prin:

- sporirea stabilității la deformații permanente;
- rezistențe sporite la apariția fâgașelor,
- rezistențe la alunecare sporite,
- evacuarea mai rapidă a apelor,
- diminuarea fenomenului de acvaplanare,
- rezistența la îngheț - dezgheț sporită.

Structurile rutiere realizate cu aceste mixturi conduc la creșterea durabilității prin:

- creșterea rezistenței la oboseală și îmbătrânire;
- îmbunătățirea caracteristicilor de stabilitate.

O infrastructură rutieră îmbunătățită asigură un grad mai ridicat de siguranță a circulației rutiere și pietonale și concentrații mai mici de noxe cu niveluri mai reduse de zgomot la nivelul localității, precum și crearea de noi locuri de muncă pe durata execuției lucrărilor, sunt beneficii aduse prin finalizarea proiectului. Reducerea costurilor cu mentenanța infrastructurii, cu decolmatarea șanțurilor și podețelor, precum și conservarea la un nivel acceptabil a stării drumului, sunt rezultate de care va beneficia administrația publică locală. De asemenea, la finalul implementării lucrărilor de construcții, se va asigura un acces rapid în cazul situațiilor de urgență, iar transportul se va desfășura în condiții satisfăcătoare din punct de vedere al confortului și siguranței.

Prin lucrările preconizate, se dorește să se obțină o investiție care satisface cerințele actuale prescrise de normativele în vigoare referitoare la cerințele fundamentale de:

- fluidizarea traficului;
- sporirea considerabilă a capacității de circulație;
- realizarea unui confort sporit pentru participanții la trafic;
- sporirea siguranței circulației, reducerea numărului de accidente de circulație;
- asigurarea elementelor geometrice în plan orizontal și vertical și a elementelor de gabarit, cu respectarea normativelor în vigoare, astfel încât desfășurarea traficului să se facă în condiții de siguranță și confort;
- asigurarea întretinerii;
- asigurarea rezistenței și stabilității structurii de rezistență;
- asigurarea protecției instalațiilor amplasate în perimetrul de execuție a lucrărilor;
- asigurarea scurgerii apelor;
- soluții de recuperare după expirarea perioadei de exploatare.

Alegerea sistemului rutier se va face în funcție de sistemele rutiere prevăzute în normativul PD 177 – 76 “Catalogul cu structuri tip de sisteme rutiere nerigide” și având în vedere tipul climatic și regimul hidrologic aferent acestui tip climatic, precum și structura traficului rutier.

Menționăm că toate structurile vor fi dimensionate atât la acțiunea traficului, cât și la acțiunile repetate de îngheț și dezgheț.

3. Estimarea suportabilității investiției publice

- 3.1. Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții, luându-se în considerare, după caz:
- costurile unor investiții similare realizate;
 - standarde de cost pentru investiții similare.

Conform devizului general valoarea totala fara TVA a investitiei va fi conform Anexa – Deviz general: **2,245,462.97 lei** iar cu TVA valoarea totala se ridica la valoarea de **2,672,100.93 lei**;

- 3.2. Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea, pe faze, a documentației tehnico-economice aferente obiectivului de investiție, precum și pentru elaborarea altor studii de specialitate în funcție de specificul obiectivului de investiții, inclusiv cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege;

Cheltuieli proiectare	Cost unitar- lei	TVA lei	Pret total- lei
Studii de teren	16,000.00	3,040.00	19,040.00
Documentații - suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	2,100.00	399.00	2,499.00
Expertiza tehnica	12,000.00	2,280.00	14,280.00
Studiu de fezabilitate	31,008.40	5,891.60	36,900.00
Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	5,000.00	950.00	5,950.00
TOTAL	66,108.40	12,560.60	78,669.00

- 3.3. Surse identificate pentru finanțarea cheltuielilor estimate (în cazul finanțării nerambursabile se va menționa programul operațional/axa corespunzătoare, identificată)

Sursa de finanțare este “Programul este finanțat prin intermediul Granturilor SEE și Norvegiene 2014-2021 și este implementat de FRDS (în calitate de Operator de Program - OP) în parteneriat cu Asociația Norvegiană a Autoritățile Locale și Regionale (KS), în calitate de Partener de Program din partea Donatorilor, și cu Consiliul Europei (CoE), în calitate de Organizație Internațională Parteneră.”

4. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente/propuse

- Intravilan localitatii SÂNPETRU DE CÂMPIE, comuna SÂNPETRU DE CÂMPIE, domeniul public.
- Folosința actuală: cai de circulație.
- Destinația prin P.U.G.: cai de circulație rutiera/strazi rurale.

5. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus(e) pentru realizarea obiectivului de investiții:

5.1. descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus(e) (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan);

Amplasamentul lucrărilor se află pe teritoriul comunei Sanpetru de Campie, în partea de nord-vest a județului Mureș. Drumurile de interes local propuse pentru modernizare se află în intravilanul localității Sanpetru de Campie. Lucrările se vor desfășura pe platforma existentă a drumurilor de interes local situate în zona DUPA GRADINI locuită în majoritate de membrii comunității romi. Suprafața afectată de lucrările din prezenta documentație, conform măsurătorilor parțiale este de **10700 mp**. Lungimea totală a drumurilor de interes local propuse pentru modernizare este de **2,200 metri liniari = 2,2 km cu o latime variabile cuprinsa între 4-6 m:**

- strada nr.3 – 850 ml
- strada nr.6 – 200 ml
- strada nr.8 – 1.150 ml

Denumirea acestor strazi este în concordanță cu HG. 929/21.09.2011, Anexa 1.

În HG menționat mai sus:

- Strada numărul 3 se afla la poziția 12
- Strada numărul 6 se afla la poziția 15
- Strada numărul 8 se afla la poziția 17.

În consecință, conform HG de mai sus, se certifică faptul că aceste strazi se afla în domeniul public al Comunei Sanpetru de Campie, aprobată prin potrivit HCL 25/2011.

Aceste strazi se afla localizate în comunitatea de romi și se interesează. Aceste strazi se afla în comunitatea de romi din zona Dupa Gradini și realizează accesul către serviciile publice aflate în zona centrală a comunei

În situația în care nu se finanțează acest proiect pot apărea posibile riscuri majore precum:

- neasigurarea standardelor de calitate a vieții și a egalității de șanse, necesare populației, în domeniul accesului la serviciile publice;
- împiedicarea dezvoltării durabile a comunei, scăzând semnificativ șansa dezvoltării sustenabile a comunei prin scăderea semnificativă a mobilității populației, a bunurilor și serviciilor, creșterea șomajului în zonă;

Tocmai de aceea, prin proiect dorim să cream premisele de respectare a principiului egalității de șanse și la dezvoltarea sustenabilă în comunitatea marginalizată, asigurarea accesului comunității de la romi, în sensul în care prin repararea și modernizarea drumurilor, ne dorim să menținem legătura dintre comunitatea de romi din localitate și serviciile sociale din centrul de comuna.

5.2. relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;

Strazile propuse spre modernizare alcatuiesc o retea care debuseaza in strazile nationale si comunale din zona DN15 E si DC110, asigurand accesul locuitorilor spre punctele de interes comunitare (institutiile publice, centrul comunei, scola, etc..).

5.3. surse de poluare existente în zonă;

Posibile: deșeuri menajere de la riverani si participanți la trafic, poluare fonică și cea cauzată de noxe, praf, fum, gaze de eșapament de la autovehiculele care tranzitează pe drum.

5.4. particularități de relief;

Comuna Sânpetru de Câmpie din județul Mureș este situată în această zonă, pe DN 5E, la 40 km de Târgu Mureș și 70 km de Cluj-Napoca, pe DN16, ce trece prin partea nordică a comunei, partea de nord-vest a județului Mureș, la limita cu județul Bistrița-Năsăud, pe cursul pârâului Șesu. Sub raport administrativ Comuna grupează șase sate: Sânpetru de Câmpie, fiind reședința comunei și mărginindu-se cu: satul Dâmbu, în partea de nord – vest, satul Tușin, în partea de vest, satul Sângeorgiu de Câmpie, în partea de nord – est, Satu Nou, în partea de nord-vest și satul Bârlibaș, în partea de sud-vest. Comuna se învecinează la nord cu județul Bistrița-Năsăud (comuna Silivașu), la est cu comuna Râciu, la sud cu comuna Pogăceaua, iar la vest cu comunele Miheșu de Câmpie și Sârmașu. Între aceste limite comuna Sânpetru de Câmpie are o suprafață de 6.384 ha.

a) clima și fenomenele naturale specifice zonei;

Prin poziția sa geografică, localitatea Sânpetru de Câmpie se situează în sectorul cu climă continental-moderată caracterizat prin ierni reci și umede și veri răcoroase.

Principalele caracteristici meteorologice observate la stația zonală din Târgu Mureș sunt următoarele:

- Temperatura aerului:

- Temperatura medie anuală 9,0 °C
- Temperatura medie a lunii ianuarie -5,0 °C
- Temperatura medie a lunii iulie 16,0-19,0 °C
- Temperatura maximă absolută 40,6 °C
- Temperatura minimă absolută -32,8 °C

- Precipitațiile atmosferice:

- Cantități medii anuale 600 mm
- Cantități medii lunare cele mai mari 120-180 mm
- Cantități medii lunare cele mai mici 30-100 mm
- Cantitatea maximă căzută în 24 de ore 145,5 mm.

Prima ninsoare apare în general în ultima decadă a lunii noiembrie, iar fenomenul de ninsoare se înregistrează între 20 – 30 zile pe an. Înghețul este prezent într-un interval mediu de 120 – 130 zile pe an. Tipul climatic după repartitia indicelui de umiditate Thornthwait $Im = 0 \div 20$, conf. STAS 1709/1-

90, este II. Adâncimea de îngheț în terenul natural, conf. STAS 6054-85 este de 80-90 cm. Indicele de îngheț Imed3/30 pentru sisteme rutiere nerigide, pentru clasele de trafic greu și foarte greu este 650.

b) Geologia, seismicitatea;

Din punct de vedere geomorfologic, comuna Sânpetru de Câmpie se situează în Câmpia Transilvaniei, caracterizată prin slaba ondulare a suprafețelor interfluviale, condiționată de prezența domurilor gazeifere, orientate în general nord-vest – sud-est. Alternanța rocilor permeabile și impermeabile, înclinarea stratelor și absența pădurilor constituie premise favorabile pentru producerea alunecărilor de teren. Formațiunea geologică de bază, cât și cea de suprafață din zona cercetată este alcătuită din depozite sarmațiene.

Aceste depozite sunt formate din argile marnoase, nisipuri cu intercalații de tufuri dacitice. Cuaternarul este reprezentat prin depozitele deluviale de pe versanți, conuri de dejecție dezvoltat în zona curgerilor periodice, aluviuni actuale și subactuale, precum și prin alunecări de teren.

Hidrografia, Hidrogeologia

Zona localității din punct de vedere hidrografic aparține, prin intermediul Valea Sânpetrului și afluenților acestuia, bazinului râului Mureș. Principalul curs de apă este Valea Sânpetrului, care împreună cu afluenții săi drenează cea mai mare parte din teritoriul comunei.

Cursul pârâului este puternic influențat de tectonica regiunii, de poziția domurilor și a sinclinalelor dintre ele. Chiar și lacurile aflate de-a lungul cursului Pârâului de Câmpie se datoresc, în primul rând, caracteristicilor tectonice ale formării domurilor. Din punct de vedere hidrogeologic, datorită predominanței în substrat a rocilor impermeabile, este favorizată scurgerea apei în detrimentul infiltrației, astfel încât pânzele freatice capătă un caracter superficial.

5.5. Nivel de echipare tehnico-edilitară a zonei și posibilități de asigurare a utilităților

Pe amplasamentul drumurilor de interes local există rețea de alimentare cu apă, rețea electrică cu stâlpi amplasați suprateran;

5.6. Existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesitarelocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;

Se vor stabili prin condițiile impuse de avizele cerute în certificatul de urbanism.

5.7. Posibile obligații de servitute;

NU ESTE CAZUL

5.8. condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz;

Condiționările constructive vor fi stabilite ulterior, după obținerea avizelor.

- 5.9. reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent;**

Cai de circulație

- 5.10. existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condițiilor specifice în cazul existenței unor zone protejate.**

NU ESTE CAZUL

6. Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus, din punct de vedere tehnic și funcțional:

6.1. Destinație și funcțiuni;

Amplasamentul lucrărilor se află pe teritoriul comunei Sanpetru de Campie, în partea de nord-vest a județului Mureș.

Drumurile de interes local propuse pentru modernizare se află în intravilanul localității Sanpetru de Campie.

Lucrările se vor desfășura pe platforma existentă a drumurilor de interes local situate în zona DUPA GRADINI locuită în majoritate de membrii comunității române. Suprafața afectată de lucrările din prezenta documentație, conform măsurătorilor parțiale este de **10700 mp**. Lungimea totală a drumurilor de interes local propuse pentru modernizare este de **2,200 metri liniari = 2,2 km** cu o latime variabilă cuprinsă între 4-6 m.

Structura drumurilor trebuie să asigure:

- legături directe și fluente între principalele zone de origine și destinație ale traficului
- racordări la accesele în curțile și zonele învecinate, parcaje, dotări comerciale și social culturale limitrofe.
- rezervarea spațiilor pentru amplasarea rețelelor tehnice edilitare supraterane și subterane, precum și a lucrărilor pentru dirijarea și siguranța circulației.

La proiectarea elementelor geometrice s-a ținut cont de următorii parametri:

- viteza de bază
- intensitatea circulației
- rolul funcțional în cadrul rețelei de drumuri comunale și categoria drumului
- creșterea siguranței, fluentei și confortului circulației, precum și reducerea noxelor circulației (zgomot, vicierea aerului, e.t.c)
- condiții locale: topografice, geotehnice, hidrologice, ocuparea terenului, reducerea exproprierilor și a demolărilor.

Pregătire platformă drum

Terasamente

În cadrul lucrărilor de terasamente se vor face corecturi ale traseului în plan prin lărgirea amprizei până la atingerea dimensiunilor necesare, prin săpături în debleu pe partea dinspre versant și umpluturi în rambleu, se vor executa recalibrarea șanțurilor de scurgere prin săpături manuale executate la sablon sub formă trapezoidală cu pereții înclinați 2:3 dinspre partea carosabilă și 1:1 pe partea dinspre versant, finisarea taluzelor asigurând uniformitatea și liniaritatea acestuia și a înclinației de 1:1 la debleu și 2:3 pentru taluz în rambleu conform normativelor în vigoare și îmbrăcarea lor cu pământ vegetal. Se vor amplasa drenurile transversale de acostamente pentru evacuarea apelor din infiltrații la nivelul fundației și se vor face completarea acostamentelor la marginea sistemului rutier odată cu executarea acestora.

Patul drumului în cazul terasamentelor executate din pământuri necoezive sau în cazul terasamentelor prevăzute cu strat de formă trebuie să aibă aceleași pante în profil transversal, aceleași declivități în profil longitudinal ca ale suprafețelor îmbrăcăminților, admitându-se aceleași toleranțe ale acestora. În profil longitudinal trebuie să aibă aceleași declivități ca cele ale suprafeței îmbrăcăminților, admitându-se aceleași toleranțe ca ale acestora.

Structura rutieră

S-a avut în vedere modernizarea drumurilor de interes local cu îmbrăcămiți din mixturi asfaltice, caracterizate prin schelet mineral puternic, rezistență și stabilitate sporite, care vor fi realizate în conformitate cu Normativ AND 539, așternută peste un strat de fundație din agregate naturale și concasate de calitate, dimensionat corespunzător traficului de calcul.

Aceste soluții sunt în conformitate cu Normele Europene și vor asigura rezistența și stabilitatea lucrărilor atât la sarcini statice cât și la cele dinamice, precum și îmbunătățirea caracteristicilor de suprafață prin:

- sporirea stabilității la deformații permanente;
- rezistente sporite la apariția fâgașelor,
- rezistente la alunecare sporite,
- evacuarea mai rapidă a apelor,
- diminuarea fenomenului de acvaplanare,
- rezistența la îngheț - dezgheț sporită.

Structurile rutiere realizate cu aceste mixturi conduc la creșterea durabilității prin:

- creșterea rezistenței la oboseală și îmbătrânire;
- îmbunătățirea caracteristicilor de stabilitate.

Alegerea sistemului rutier se va face în funcție de sistemele rutiere prevăzute în normativul PD 177 – 76 “Catalogul cu structuri tip de sisteme rutiere nerigide” și având în vedere tipul climatic și regimul hidrologic aferent acestui tip climatic, precum și structura traficului rutier.

Menționăm că toate structurile vor fi dimensionate atât la acțiunea traficului, cât și la acțiunile repetate de îngheț și dezgheț.

Drumul în plan

Se va păstra traseul existent al drumului, alcătuit din succesiuni de aliniamente și curbe amenajate conform STAS 863-85, eliminându-se porțiunile amenajate necorespunzător, care prezintă disconfort și nesigurantă pentru desfășurarea circulației.

Curbele se vor amenaja în funcție de viteza de proiectare. Viteza minimă de proiectare s-a adoptat conform Ord.1295 din 2016 ca fiind 25 - 40 km/h în condițiile de mediu adiacente impuse în localitate, conform AND 582-2002, și imposibilitatea proiectării unei viteze mai mari datorită proprietăților private și a terenurilor agricole, amenajarea unor curbe este restricționată datorită exproprierilor.

Traseul în plan nu a suferit modificări semnificative, menținându-se pe amplasamentul existent cu mici dezaxări locale.

Drumul în profil longitudinal

La proiectarea profilului longitudinal se va tine cont de profilul existent al terenului. Pentru realizarea continuității traseului în profil longitudinal, circulație comodă și vizibilitatea necesară, se introduc în punctele de schimbare a declivităților curbe circulare dispuse simetric față de aceste puncte. Această tratare se impune pentru asigurarea scurgerii apelor de pe platformă în zona străzilor, fără a afecta proprietățile riverane.

Drumul în profil transversal

În concordanță cu Ordinul nr. 1296/2017 pentru aprobarea normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, se va adopta un profil transversal conform situației existente.

Scurgerea apelor

Pe sectoarele cu declivitățile sub 0,5 % și peste 4% în intravilanul localităților (conform normativelor și stasurilor în vigoare) se vor adopta șanturi și rigole din beton turnate monolit (sau pavate)

Podetele noi se vor executa în funcție de situația specifică identificată.

6.2. Caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;

Viteza de proiectare 25 km/h, lungime aproximativ 1550 m.

6.3. durată minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funcțiilor propuse;

20 ani cu realizarea lucrărilor de întreținere curentă și periodică.

6.4. nevoi/solicitări funcționale specifice.

NU ESTE CAZUL

7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:

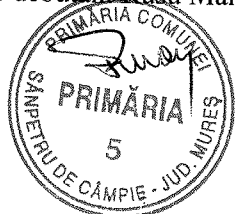
- studiului de fezabilitate, în cazul obiectivelor/proiectelor majore de investiții
- expertizei tehnice și, după caz, a auditului energetic ori a altor studii de specialitate, audituri sau analize relevante, inclusiv analiza diagnostic, în cazul intervențiilor la construcții existente;
- unui studiu de fundamentare a valorii resursei culturale referitoare la restricțiile și permisivitățile asociate cu obiectivul de investiții, în cazul intervențiilor pe monumente istorice sau în zone protejate.

NU ESTE CAZUL

Data: 11.04.2022

Întocmit,

Consilier debutant Rusu Maria Simona



Aprob, ANANIA
Primar CRĂCIUN SPIRU ȘERBAN

