

Beneficiar Municipiul Fetesti
Nr. 537 / 11.10.2022

Aprobat,
Primar,
Laurențiu Șonchereș



TEMĂ DE PROIECTARE
FAZA: Proiect tehnic – detalii de execuție

INFORMAȚII GENERALE

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

**„REABILITARE ȘI MODERNIZARE SISTEM RUTIER ÎN MUNICIPIUL FETEȘTI”,
JUDEȚUL IALOMIȚA**

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

Municipiul Fetesti, Judetul Ialonița

1.3. Ordonator de credite (secundar, terțiar)

Municipiul Fetesti, Judetul Ialonița

1.4. Beneficiarul investiției

Municipiul Fetesti, Judetul Ialonița

1.5. Elaboratorul temei de proiectare

2. DALE DE IDENTIFICARE A OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII

2.1. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente, documentație cadastrală

Terenul este în domeniul public al județului Ialomița, Municipiul Fetesti, amplasat în intravilanul Municipiului Fetesti, având folosința actuală de strazi.

2.2. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse pentru realizarea obiectivului de investiții, după caz:

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

Municipiul Fetești este situat în extremitatea estică a județului Ialomița, în lunca brațului Borcea, pe traseul autostrăzii București – Constanța și a magistralei feroviare București – Constanța. Din punct de vedere al legăturilor de comunicație are o poziție deosebit de favorabilă, având asigurate legături directe cu județele vecine (Constanța, Călărași, Brăila) și cu restul orașelor din județ.

Municipiul Fetesti este situat în sud-estul României, în județul Ialomița, între capitala țării – București – și Constanța, cel mai mare port al Marii Negre. În Europa, orașul Fetesti se afla pe cursul inferior al Dunării (sud-estul Europei Centrale), fluviu care formează împreună cu Rinul și cu canalele pe care le completează (Dunăre-Main-Rin, Dunăre-Marea Neagră) cea mai importantă arteră navigabilă europeană (Marea Neagră-Marea Nordului).

Pentru asigurarea cadrului de dezvoltare economico-socială Primăria Municipiului Fetesti din județul Ialomița a hotărât să modernizeze rețeaua stradală a localității.

Astfel în această fază au fost identificate și propuse spre modernizare 12 de tronșoane de strazi, care se desfășoară pe teritoriul Municipiului Fetesti după cum urmează:

Nr. Crt.	Strada	Lungime(m)
1	Turnul Severin	700.00
2	Nucilor	453.00
3	Rromilor	432.00
4	Eforiei T2	200.00

5	Ion Creanga	1029.00
6	Mircea Cel Mare	1797.00
7	Parcului	501.00
8	Libertății	489.00
9	Dumbravei	441.00
10	Matei Basarab	393.00
11	Bărăganului T1	510.00
12	Bărăganului T2	574.00
Total lungime străzi		7519

b) relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;

Teritoriul administrativ al orașului Fetesti se învecineaza cu :

- la Nord - Comunele Movila, Bordusani si Stelnica;
- la Vest - MUNICIPIUL Borcea;
- la Est - MUNICIPIUL Stelnica, Bratul Borcea;
- la Sud - MUNICIPIUL Borcea.

Accesul rutier in Municipiul Fetesti se realizează prin :

- Autostrada A 2 Bucuresti – Constanta
- DN 3A – București – Lehliu Gară – Fetești
- DN 3B – Călărași – Fetești – Vladeni.
- DJ 212 – Fetești – Tandarei.

Accesul feroviar in Municipiul Fetesti se realizează prin :

- Magistrala feroviara Bucuresti – Constanta
- Legatura feroviara Slobozia – Fetești

c) surse de poluare existente în zonă;

Nu exista.

d) particularități de relief;

Terenul pe care este amplasat municipiul Fetești este constituit din prafuri nisipoase, argiloase, loessoide, în alternanță cu nisipuri prăfoase practic insensibile la umezire. Nivelul hidrostatic al pânzei freatice este situat la adâncimi ce depășesc 25 m de la suprafața terenului natural.

Din punct de vedere morfologic, Municipiul Fetesti este situat în unitatea morfologica Câmpia Româna, subunitatea câmpia Baraganului sudic. Baraganul sudic este un câmp asimetric, mai înalt pe latura de nord și mai coborât în sud unde cade în trepte spre Lunca Dunării.

Acesta mai poartă și amprenta situației sale în diviziunea estică a Câmpiei Române – Bărăganul, fiind dominat de câmpuri tabulare întinse și lunci. Circa 65% din suprafața județului aparține Câmpiei Bărăganului, 15% Luncii Dunării, 9% Câmpiei Vlăsiei și 11% luncii Ialomiței și câmpiei de divagare Argeș – Buzău. Din punct de vedere geologic, Municipiul Fetesti aparține platformei Moesice, unde apar la zi depozite cuaternare începând cu pleistocenul mediu.

e) nivel de echipare tehnico-edilitară al zonei și posibilități de asigurare a utilităților;

Pe sectoarele de drumuri analizate există linii/cabluri de energie electrică pe stalpi și subterane, rețele de canalizare, rețele de transport de apă și gaz, respective bransamente ale utilitatilor.

f) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;

Nu este cazul.

g) stadiul curent al sectorului de referință, particularități;
Astfel în urma vizitei în teren s-au identificat următoarele:

- cele 12 tronsoane de străzi impietruite prezintă degradări caracteristice acestui tip de îmbracaminte, care se datorează atât climatului, cât și lipsei de întreținere;
- stratul din balast amestecat cu nisip și piatra spartă identificat pe strazile impietruite are o grosime variabilă între 5 și 15 cm, prezentând local degradări de suprafață cum ar fi gropi cu adâncimea medie de 8–12 cm, denivelări și depofilări locale.
- atât în profil transversal cât și în profil longitudinal străzile prezintă iregularități și deformări, pantele nefiind asigurate face ca scurgerea apelor să nu se facă corespunzător conducând astfel la degradări ale suprafețelor de rulare.
- străzile analizate nu sunt modernizate, nu sunt echipate cu dispozitive adecvate pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale, iar acolo unde acestea există sunt degradate sau colmatate;
- acostamentele în zonele în care sunt întâlnite sunt din pământ și au o lățime variabilă și în totalitate acoperite cu vegetație;
- caracteristicile geometrice în plan și în profil longitudinal/transversal ale străzilor analizate nu respectă standardele și normativele în vigoare .

Starea tehnică a strazilor analizate este "rea" pe aproape întreaga lungime, traficul desfășurându-se cu dificultate mai ales în perioadele cu precipitații abundente, astfel că modernizarea acestora devine absolut necesară.

h) 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;

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

j) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție.

Nu este cazul.

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

Materializarea fizică pe teren a limitelor sectoarelor de drum, s-a stabilit în mod obligatoriu, împreună cu Beneficiarul (reprezentantii Primăriei Municipiului Fetesti și reprezentantii Autorității locale pe raza careia se afla obiectivul), cu ocazia începerii prestării serviciilor de teren.

a) destinație și funcțiuni;

Străzi de interes local.

b) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;

Se recomandă ca străzile să fie modernizate prin realizarea unei părți carosabile cu lățimea de 6.00 m, cu următoarea structură rutieră:

- 4.0 cm, strat de uzură din beton asfaltic tip BAPC16;
- 6.0 cm, strat de legatură din beton asfaltic deschis tip BADPC 22,4;
- 12.0 cm, strat de bază din piatră spartă naturală/artificială;
- 20.0 cm, strat inferior de fundație din balast, după decontaminarea, scarificarea, completarea, reprofilarea și compactarea zestre existente.

Drumurile laterale au o lățime de 6.00 m și se vor moderniza pe o lungime de 5.00m. Structura rutieră a acestor drumuri va fi următoarea:

- 4.0 cm, strat de uzură din beton asfaltic tip BAPC 16;
- 6.0 cm, strat de legatură din beton asfaltic deschis tip BADPC 22,4;
- 12.0 cm, strat de bază din piatră spartă naturală/artificială;
- 20.0 cm, strat inferior de fundație din balast, după decontaminarea, scarificarea, completarea, reprofilarea și compactarea zestre existente.

Panta transversală a părții carosabile va fi de 2.5% profil acoperiș și 2.5% pantă unică în

curbă, cea a acostamentelor va fi de 4% spre rigola.

Strada se va încadra în stradă de categoria a IV-a în mediu urban și va avea o parte carosabilă cu lățimea de 6.00 m, cu două benzi de circulație și restricționarea gabaritului autovehiculelor la maxim 2 m lățime.

c) nivelul de echipare, de finisare și de dotare, exigențe tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare;

Nu este cazul

d) număr estimat de utilizatori;

La proiectarea lucrărilor de modernizare a sectoarelor de strazi, se va avea în vedere încadrarea sectorului de drum în drum de clasa tehnică V., cu intensitatea traficului redus.

e) durata minimă de funcționare, apreciată corespunzător destinației/funcțiunilor propuse;

Durata minimă de funcționare 15 ani.

f) nevoi/solicitări funcționale specifice;

Se vor prevedea elemente de siguranță (semnalizare orizontală și verticală), în conformitate cu prevederile tehnice în vigoare, borne kilometrice/hectometrice și după caz elemente de calmare a traficului (benzi rezonatoare sau denivelări pentru limitarea vitezei în zona trecerilor de pietoni și a școlilor, etc.), parapete de protecție.

g) corelarea soluțiilor tehnice cu condiționările urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului;

În cazul înlocuirii podetelor existente cu unele noi, se recomandă analizarea posibilităților de utilizare/adaptare cu precădere a proiectelor tip: podete din elemente prefabricate – tubulare, casetate sau dalate, prevăzute cu camera de cadere și aripi, precum și sunt betonate deschise la fiecare ieșire și intrare.

În cazul ridicării la cota a căminelor se avea în vedere re folosirea a cât mai multor capace existente aflate într-o stare tehnică bună.

h) stabilirea unor criterii clare în vederea soluționării nevoii beneficiarului.

- Prestatorul va furniza doc în vederea obținerii avizelor
- Documentațiile tehnico - economice se elaborează respectând cerințele și specificațiile tehnice prevăzute în prezenta temă de proiectare.
- Proiectul se va verifica de către verificatorii și experți tehnici atestați.

Serv. Strategie-Dezvoltare,
Luminița Ilie