

ANEXA nr. 2
Beneficiar

PRIMARIA COMUNEI VORONA

JUD. BOTOSANI Nr 11819/12.10.2022

TEMĂ DE PROIECTARE
FAZA:Proiect tehnic – detalii de executie

INFORMAȚII GENERALE

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

**" MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL
IN COMUNA VORONA, JUDETUL BOTOSANI "**

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

COMUNA VORONA, JUDETUL BOTOSANI

1.3. Ordonator de credite (secundar, terțiar)

COMUNA VORONA, JUDETUL BOTOSANI

1.4. Beneficiarul investiției

COMUNA VORONA, JUDETUL BOTOSANI

1.5. Elaboratorul temei de proiectare

S.C. UNICONT EXPERT PROIECT S.R.L.

Adresa: BVD TUTORA 9B , Iasi

Tel/fax: 0743657162

E-mail: eunicont@gmail.com

2. DATE 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 Botoșani, comuna Vorona, amplasat în intravilanul comunei Vorona, având folosința actuală de drumuri comunale și satești

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);

Comuna Vorona este situată în partea de sud-vest a județului Botoșani, în apropierea confluenței Râului Siret cu Râul Suceava. Situată în zonă de deal, această comună se află localizată la o distanță de aproximativ 22 km față de capitala de județ, orașul Botoșani. Comunitatea rurală are o bună accesibilitate, atât rutieră cât și feroviară prin gara situată la 14 km distanță în Liteni (județul Suceava).

Comuna Vorona se învecinează:

- la nord – cu comuna Corni,
- la sud – cu comuna Tudora,
- la est – cu comuna Cristești,
- la vest – cu județul Suceava și râul Siret.

Tronsoanele de drumuri studiate în număr de 3, asigură legătura cu celelalte artere principale de circulație a comunei Vorona, județul Botoșani la punctele de intrare public atât pe plan local cu, comunele vecine.

Dimensiunile drumurilor – lungime lățime

Drumuri analizate				
	COMUNA VORONA	Lungime (m)	Parte carosabilă (m)	Acostamente (m)
" MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VORONA, JUDETUL "				
	Tronson: Vorona (catun Chiscovata) din DJ208 – strada Principala DC 55C	2.260,00	4.00 – 5.50	2x0.5
	Tronson: Vorona Teodoru (Dobrovolschi) din DJ208C capăt sat, inclusiv intrare Biserica DS 14, DS 104, DS 150, DS 185, DE 988, DE 989	1635,00	4.00 – 5.50	2x0.5
	Tronson: DC 56 (Poiana spre Icuseni Dispensar - DJ208H până la monument)	1.376,00	4.00 – 5.50	2x0.5
TOTAL DRUMURI VORONA		5.271,00		

Tronsoanele studiate se afla în intravilan și sunt în proprietatea comunei Vorona, județul Botoșani. Suprafata drumurilor ce urmeaza a fi modernizate este de cca. 45.000 mp. Terenul aferent este de cca. 45000 mp.

Terenul ce urmează a fi ocupat de lucrările de modernizare drumuri se află în intravilan pe domeniul public.

Suprafata afectată de lucrările de modernizare a celor 3 tronsoane de drumuri este de cca. 45000mp.

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

Comuna VORONA este situata în județul BOTOȘANI, si are în componenta urmatoarele sate:

1. *VORONA,*
2. *ICUȘENI,*
3. *JOLDEȘTI,*
4. *POIANA,*
5. *VORONA MARE*
6. *VORONA TEODORU.*

Comuna Vorona este situată în partea de sud-vest a județului Botoșani, în apropierea confluenței Râului Siret cu Râul Suceava. Situată în zonă de deal, această comună se află localizată la o distanță de aproximativ 22 km față de capitala de județ, orașul Botoșani

Comunitatea rurală are o bună accesibilitate, atât rutieră cât și feroviară prin gara situată la 14 km distanță în Liteni (județul Suceava).

Comuna Vorona se învecinează:

- la nord – cu comuna Corni,
- la sud – cu comuna Tudora,
- la est – cu comuna Cristești,
- la vest – cu județul Suceava și râul Siret.

c) surse de poluare existente în zonă;

Nu exista.

d) particularități de relief;

Teritoriul comunei se încadrează în tipul de climă temperat continentală, într-o zonă de influență directă a climatului continental al Europei de Est, cu nuanțe de ariditate și a curenților atmosferici de nord-est și nord cu mase de aer reci și umede care pătrund nestingheriți, întrucât în calea lor nu se interpune nici un obstacol introducând uneori, iarna sau vara o nuanță climatică aparte (baltică).

Influențele climatului Europei Vestice sunt atenuate de obstacolul care-l reprezintă Carpații, deși majoritatea precipitațiilor sunt opera maselor de aer și a fronturilor atmosferice care se deplasează dinspre vestul și nord-vestul continentului, care trecând pe deasupra uzinei *Phönix* Baia Mare, Combinatul de prelucrare a celulozei și a hârtiei și a C.E.T. Suceava dau naștere la ploi acide în

lunile iunie și iulie, cu efecte negative asupra unor culturi (legume, cartofi, pomi fructiferi, în special la pruni, a altor culturi și asupra pădurii).

Pe teritoriul comunei se pot individualiza o serie de topoclimate, cum ar fi: al văii Siretului, al platourilor și culmilor interfluviale, de pădure și de adăpost în partea vestică a dealurilor Căsoaia și Buda, unde sunt condiții foarte bune pentru cultura pomilor fructiferi și a viței de vie (zone exploatare din acest punct de vedere până în anul 1989).

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

Pe sectoarele de drumuri analizate exista linii/cabluri de energie electrica pe stalpi si subterane.

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 current a sectorului de referinta, particularitati;

Actiunea fenomenului de inghet-dezghet, scurgerea deficitara a apelor si lipsa intretinerii s-au dovedit factori distructivi agresivi, aducand drumurile intr-o stare tehnica “ rea” .

Structura rutiera existenta este intr-o stare avansata de degradare neavand capacitate portanta de preluare a incarcarilor provenite din trafic actual.

Datorita acestei structuri rutiere, circulatia vehiculelor si autovehiculelor se desfasoara anevoios, mai ales in perioadele cu precipitatii abundente.

Starea precara a drumurilor influenteaza negativ activitatea economica, sociala si culturala a locuitorilor. Drumurile nefiind modernizate, impermeabilizate, in perioadele secetoase reprezinta un factor poluant destul de agresiv, atat pentru localnici cat si pentru mediu, prin praful iscat la trecerea mijloacelor de transport, sau prin actiunea vantului.

În cazul în care pe aceste drumuri nu se vor executa lucrari de interventie în vederea modernizarii, o sa devina impracticabile, periclitand astfel desfasurarea în siguranta atat a traficului de vehicule cat si a celui pietonal

Cele prezentate mai sus ne obliga la adoptarea în viitor a unei structuri moderne, care sa reziste la actiunea fenomenului de inghet-dezghet, sa asigure portanta si sa aiba dispozitive adecvate pentru o buna scurgere a apelor.

Tinand seama de calificativul de stare tehnica “ rea”, atribuit pe ansamblu drumurilor analizate, consideram ca modernizarea acestora este absolut necesara si urgenta.

- cele 3 tronsoane de drumuri impietruite prezinta degradari caracteristice acestui tip de îmbracaminte, care se datoreaza atat climatului, cat si lipsei de intretinere;
- stratul din balast amestecat cu nisip si piatra sparta identificat pe drumurile impietruite are o grosime variabila între 2 si 10 cm, prezentand local degradari de suprafata cum ar fi gropi cu adancimea medie de 8,0 – 15,0 cm, denivelari si deprofilari locale.
- atat în profil transversal cat si în profil longitudinal drumurile prezinta iregularități și deformari, pantele nefiind asigurate face ca scurgerea apelor sa nu se faca corespunzator conducand astfel la degradari ale suprafețelor de rulare.

- drumurile 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 drumurilor analizate nu respectă standardele și normativele în vigoare .
- pe tronsonale de drum propuse spre modernizare se regăsesc rețele de apă și canalizare, necesitând ridicarea la cota a căminelor.
- Accesul existent la proprietăți sunt practicabile și nu necesită înlocuirea/refacerea acestora.
- ACCESUL existent de pe tronsonul Vorona Teodoru, de la poziția kilometrică 0+262.00, pornind de la intersecția cu DJ 208C nu face parte din prezenta temă de proiectare. Acesta asigură scurgerea apelor preluate de un afluent al râului Vorona, și se va reabilita/moderniza în cadrul altei investiții.

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;

Podul existent de pe tronsonul Vorona Teodoru, de la poziția kilometrică 0+262.00, pornind de la intersecția cu DJ 208C nu face parte din prezenta temă de proiectare. Acesta asigură scurgerea apelor preluate de un afluent al râului Vorona, și se va reabilita/moderniza în cadrul altei investiții.

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

Conform reglementărilor documentației de urbanism faza PUG Vorona aprobată cu Hotărârea Consiliului Local nr. 15/30.08.2008 și HCL 62 din 19.09.2018 – prelungire PUG.

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 (reprezentanții Primăriei Comunei Vorona și reprezentanții Autorității locale pe raza căreia se află obiectivul), cu ocazia începerii prestării serviciilor de teren.

a) destinație și funcțiuni;

Drumuri comunale și sateli.

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

Pentru aducerea drumurilor la nivelul caracteristicilor tehnice a unor drumuri comunale și satești este necesară proiectarea și executia lucrărilor de modernizare a fundației drumului inclusiv asigurarea scurgerii și evacuării apelor pluviale din zona drumului, în scopul restabilirii/asigurării condițiilor de siguranță a circulației, a asigurării caracteristicilor de exploatare impuse unui drum communal/ sateșc deschis circulației publice.

Se vor analiza două scenarii în ceea ce privește soluția tehnică de modernizare a drumurilor

- **Sistem rutier elastic**, parte carosabilă cu două benzi de circulație, cu acostamente balastate/betonate în zonele unde se vor executa santuri pereate;
- **Sistem rutier rigid**, parte carosabilă cu două benzi de circulație, cu acostamente balastate/betonate în zonele unde se vor executa santuri permeate, și se vor compara atât din punct de vedere tehnic cât și economic.
- Să se asigure reprofilarea, să se adopte straturi de balast, de piatră spartă, strat de legătură (BADPC 22,4) și strat de uzură (BAPC16) în cazul sistemului rutier elastic sau dală din beton de ciment în cazul sistemului rutier rigid;
- Dacă se consideră necesar, pe sectoarele unde datorită limitelor de proprietate cerințele dimensionale nu pot fi asigurate, pentru siguranța circulației, proiectantul va prevedea restricții de viteză sau de gabarit, cu respectarea legislației în domeniu;
- Santuri deschise din pământ și unde este cazul santuri betonate;
- Accesele existente la proprietăți sunt practicabile și nu necesită înlocuirea/refacerea acestora.
- Se va asigura racordarea drumurilor laterale cu amenajare la același nivel tehnic, iar santurile se vor descarca direct în santurile sau rigolele drumului communal/sateșc;
- Se vor realiza podete transversale de descarcare a apelor pluviale.

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;

Santuri pereate pentru asigurarea colectării și scurgerii apelor provenite din precipitații;

d) număr estimat de utilizatori;

La proiectarea lucrărilor de modernizare a sectoarelor de drumuri comunale/satești, se va avea în vedere încadrarea sectorului de drum în drum de clasă 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/să 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 sănt betonat deschis la fiecare ieșire și intrare.

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 tehnico-economice prevăzute în prezenta temă de proiectare.
- Proiectul se va verifica de către verificatorii atestați.

UAT COMUNA VORONA
JUDEȚUL BOTOSANI

Beneficiar;