



ROMÂNIA
Comuna Vorona, Județul Botoșani
Telefon / Fax: 0231 588 604
E-mail: uat@comunavorona.ro
Site: www.comunavorona.ro
C.I.F: 3672049



ANEXA nr. 2 la HCL nr _____ din 19.10. 2023

**TEMĂ DE PROIECTARE
FAZA:DALI/DTAC/PTH+DDE**

INFORMAȚII GENERALE

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

**"ASFALTARE 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. VINCI TECH S.R.L.
Adresa: Str. Mitropolit Varlaam nr. 54, Iasi
Tel/fax: 0744669529
E-mail: vinci.contact.is@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 Botosani, comuna Vorona, amplasat în intravilanul comunei Vorona, având folosința actuală de drumuri comunale și satești

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

a) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus/propușe (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 4, asigură legătura cu celelalte artere principale de circulație a comunei Vorona, județul Botosani la punctele de interes public atât pe plan local cu comunele vecine.

Dimensiunile drumurilor – lungime lățime

" MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VORONA, JUDEȚUL BOTOSANI "				
	COMUNA VORONA	Lungime (m)	Parte carosabilă (m)	Acostamente (m)
Drumuri analizate				
	Obiect 1 - DC 55A km. 15+800.00 – 18+300.00	2.500,00	5.50	2x0.5
	Obiect 2 - DS 15 Km. 0+000.00 – 2+000.00	2000,00	4.00 – 5.50	2x0.5
	Obiect 3 - DS 67 Km. 0+000.00 – 0+730.00	730,00	4.00 – 5.50	2x0.5
TOTAL DRUMURI VORONA		5.230,00		

Tronsoanele studiate se afla in intravilan si sunt in proprietatea comunei Vorona, judetul Botosani.

Suprafata drumurilor ce urmeaza a fi modernizate este de cca. 50.000 mp.

Terenul aferent este de cca. 50000 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. 50000mp.

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

Comuna VORONA este situata in judetul BOTOȘANI, si are in componenta urmatoarele sate :

- VORONA,
- VORONA TEODORU
- VORONA MARE
- JOLDEȘTI,
- ICUSENI
- POIANA

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 există linii/cabluri de energie electrică pe stalpi și 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 curent al sectorului de referință, particularități;

Acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț, scurgerea deficitară a apelor și lipsa întreținerii s-au dovedit factori distructivi agresivi, aducând drumurile într-o stare tehnică “rea”.

Structura rutieră existentă este într-o stare avansată de degradare neavând capacitate portantă de preluare a încărcărilor provenite din traficul actual.

Datorită acestei structuri rutiere, circulația vehiculelor și autovehiculelor se desfășoară anevoios, mai ales în perioadele cu precipitații abundente.

Starea precară a drumurilor influențează negativ activitatea economică, socială și culturală a locuitorilor. Drumurile nefiind modernizate, impermeabilizate, în perioadele secetoase reprezintă un factor poluant destul de agresiv, atât pentru localnici cât și pentru mediu, prin praful iscat la trecerea mijloacelor de transport, sau prin acțiunea vântului.

În cazul în care pe aceste drumuri nu se vor executa lucrări de intervenție în vederea modernizării, o să devină impracticabile, periclitând astfel desfășurarea în siguranță atât a traficului de vehicule cât și a celui pietonal.

Cele prezentate mai sus ne obligă la adoptarea în viitor a unei structuri moderne, care să reziste la acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț, să asigure portanță și să aibă dispozitive adecvate pentru o bună scurgere a apelor.

Ținând seama de calificativul de stare tehnică “rea”, atribuit pe ansamblu drumurilor analizate, considerăm că modernizarea acestora este absolut necesară și urgentă.

- cele 3 tronșoane de drumuri impietruite prezintă degradări caracteristice acestui tip de îmbracaminte, care se datorează atât climatului, cât și lipsei de întreținere;
- atât în profil transversal cât și în profil longitudinal drumurile prezintă iregularități și deformări, pantele nefiind asigurate face ca scurgerea apelor să nu se facă corespunzător conducând astfel la degradări 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 respecta standardele și normativele în vigoare .
- pe tronsonale de drum propuse spre modernizare se regasesc rețele de apă și canalizare, necesitând ridicarea la cota a caminelor.
- Accesele existente la proprietăți sunt practicabile și nu necesită înlocuirea/refacerea acestora.

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;

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, va fi stabilită, în mod obligatoriu, împreună cu Beneficiarul (reprezentanții Primăriei Comunei Vorona și reprezentanții Autorității locale pe raza căreia se afla obiectivul), cu ocazia începerii prestării serviciilor de teren (geo – topo). **În cazul identificării necesității prelungirii sectoarelor de drumuri aferente obiectivului de investiții, proiectantul împreună cu beneficiarul pot conveni la prelungirea sectorului inițial cu noul sector.**

a) destinație și funcțiuni;

Drumuri comunale și satești.

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 carosabila cu doua benzi de circulatie, cu acostamente balastate/betonate in zonele unde se vor executa santuri pereate;
- **Sistem rutier rigid**, parte carosabila cu doua benzi de circulatie, cu acostamente balastate/betonate in zonele unde se vor executa santuri permeate, si se vor compara atat din punct de vedere tehnic cat si economic.
- Sa se asigure reprofilarea, sa se adopte straturi de balast, de piatra sparta, strat de legatura (BADPC 22,4) si strat de uzura (BAPC16) in cazul sistemului rutier elastic sau dala din beton de ciment in cazul sistemului rutier rigid;
- Daca se considera necesar, pe sectoarele unde datorita limitelor de proprietate cerintele dimensionale nu pot fi asigurate, pentru siguranta circulatiei, proiectantul va prevedea restrictii de viteza sau de gabarit, cu respectarea legislatiei in domeniu;
- Santuri deschise din pamant si unde este cazul santuri betonate;
- Accesele existente la proprietati sunt practicabile si nu necesita inlocuirea/refacerea acestora.
- Se va asigura racordarea drumurilor laterale cu amenajare la acelasi nivel tehnic, iar santurile se vor descarca direct in santurile sau rigolele drumului comunal/satesc;
- 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 colectarii si scurgerii apelor provenite din precipitatii;

d) număr estimat de utilizatori;

La proiectarea lucrarilor de modernizare a sectoarelor de drumuri comunale/satesti, se va avea in vedere incadrarea sectorului de drum in drum de clasa tehnica V., cu intensitatea traficului redus.

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

Durata minima de functionare 15 ani.

f) nevoi/solicitări funcționale specifice;

Se vor prevedea elemente de siguranta (semnalizare orizontala si verticala), in conformitate cu prevederile tehnico in vigoare, borne kilometrice/hectometrice si dupa caz elemente de calmare a traficului (benzi rezonatoare sau denivelari pentru limitarea vitezei in zona trecerilor de pietoni sa/ si a scolilor, etc.), parapete de protectie.

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

In cazul inlocuirii podetelor existente cu unele noi, se recomanda analizarea posibilitatilor de utilizare/adaptare cu precadere a proiectelor tip: podete din elemente prefabricate – tubulare,

casetate sau dalate, prevazute cu camera de cadere si aripi, precum si sant betonat deschis la fiecare iesire si intrare.

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

- - Se vor întocmi documentatiile pentru avizare prevazute de legislatia romana in vigoare;
- - Documentatiile tehnico - economice se elaboreaza respectand cerintele si specificatiile tehnico prevazute in prezenta tema de proiectare.
- - Documentatiile se vor verifica de catre verificatorii atestati, se va obtine viza expertului tehnic, dupa caz, in orice faza de proiectare precum si pe durata implementarii proiectului.

Presedinte de sedinta
Consilier

Contrasemneaza
SECRETAR GENERAL
Laurentiu Marian Anicai

Intocmit
Timofte Ionela Daniela-consilier
Responsabil urbanism si amenajarea teritoriului

