

**Obiect: "MODERNIZARE DRUMURI COMUNALE, IN COMUNA IZVORU BARZII, JUDETUL MEHEDINTI"**

**Beneficiar: comuna IZVORU BARZII – reprezentata legal :**

**HORIA BALICA- primar**

**Caracterul investitiei – definitiv.**

**Oportunitatea investitiei**

**Situatia actuala**

In urma vizitei in teren s-a observat starea de degradare care este predominant foarte rea.

Principalele degradari observate sint urmatoarele:

- gropi datorate siroirii apelor din precipitatii;
- scurgerea apelor este asigurata de santurile din pamant care sunt colmate;

Starea tehnica generala a acestor sectoare este necorespunzatoare, circulatia efectuandu-se in conditii de siguranta precare. Utilizarea mijloacelor de transport este redusa datorita noroiului si a baltirii apelor in perioadele ploioase, de asemenea in perioadele de seceta datorita prafului si şleaurilor formate in timpul umed care se intaresc.

Din punct de vedere al latimii partii carosabile aceasta este cuprinsa intre 2.75 si 5.50m. Structura rutiera existenta este alcatuita din pamant pamant slab balastate drumurile nefiind niciodata modernizate.

Necesitatea acestui proiect a apărut in ideea asigurarii accesului persoanelor riverane precum si a utilizatorilor obiectivelor cu caracter socio-cultural catre reseaua de drumuri existente, facilitarea accesului in intravilanul comunei Izvoru Barzii cat si spre punctele de interes social din comuna.

Modernizarea de drumuri comunale este un factor obligatoriu pentru atragerea investitiilor in zona si cresterea micilor activitati de mica industrie si de comerț, precum si crearea unor noi locuri de munca.

**Incadrarea in alte activitati existente:**

Nu este cazul

**Regimul juridic**

Terenul este situat in intravilanul com. Izvoru Barzii, este proprietatea Comunei Izvoru Barzii, domeniu public.

**Regimul economic**

**Folosinta actuala a terenului – drumuri comunale.**

Strazile ce fac obiectul prezentului proiect sunt improprii circulatiei autovehiculelor si pietonilor ce prezinta degradari de tipul cedarilor , gropi in care apa ploilor balteste, elementele geometrice ale strazii nu mai corespund standardelor in vigoare. Latimile drumurilor variaza intre 3 – 5 m si o suprafata asfaltata de **49.026,95 mp.**

NR. CRT	DENUMIRE STRADA	Lungime traseu (m)	Inceput proiect	Sfarsit proiect
			(Km 0+000)	
1	Ulita zona de Agreement	445.00	DC 7 Km 9+907,77	Km 0+445 - Drum de exploatare
2	Ulita Pupaza	236.00	Reteaua de drumuri comunale	Km 0+236 - Reteaua de drumuri comunale
3	Ulita Dispensar	94.00	DC 7 Km 7+653.09	Km 0+094 - Reteaua de drumuri comunale
4	Ulita Scoala	73.00	DC 7 Km 7+623,32	Km 0+073 - Drum de exploatare
5	Ulita Bilavu	189.00	Reteaua de drumuri comunale	Km 0+189 - Reteaua de drumuri comunale
6	Ulita Sfetcu	113.00	Reteaua de drumuri comunale	Km 0+113 - Reteaua de drumuri comunale
7	Ulita Mitrescu - tronsonul 1	180.00	Reteaua de drumuri comunale	Km 0+180 - Reteaua de drumuri comunale
8	Ulita Mitrescu - tronsonul 2	370.00	Ulita Mitrescu - tronsonul 1	Km 0+370 - Reteaua de drumuri comunale
9	Ulita Moldoveanu - tronsonul 1	121.00	DC 7 Km 3+846.33	Km 0+121 - Ulita Mitrescu - tronsonul 2
10	Ulita Moldoveanu - tronsonul 2	91.00	Ulita Mitrescu - tronsonul 2	Km 0+091 - Reteaua de drumuri comunale
11	Ulita Raducanu	171.00	Reteaua de drumuri comunale	Km 0+171 - Reteaua de drumuri comunale
12	Ulita Pescut	131.00	DC10 Km 0+685,25	Km 0+131 - Reteaua de drumuri comunale
13	Ulita Covrig	90.00	DC10 Km 0+536,63	Km 0+090 - Ulita Biserica
14	Ulita Biserica	147.00	DC10 Km 0+560.32	Km 0+147 - Reteaua de drumuri comunale
15	DC - 23 tronson 1	612.00	DN67 Km 6+775,96	Km 0+612 - Reteaua de drumuri comunale
16	DC - 23 tronson 2	270.00	DC - 23 tronson 1	Km 0+270 - Reteaua de drumuri comunale
17	Ulita Lepadat	272.00	Reteaua de drumuri comunale	Km 0+272 - Reteaua de drumuri comunale
18	Ulita cu Duzi	520.00	DN67 Km 4+445,80	Km 0+520 - Reteaua de drumuri comunale
19	Ulita Istratescu	359.00	Ulita cu Duzi	Km 0+359 - Reteaua de drumuri comunale
20	Ulita Viilor	289.00	DN67 Km 3+951,15	Km 0+289 - Reteaua de drumuri comunale
21	DC 9	3,918.00	Dc 9 Km 0+359,00	Dc 9 Km 4+277,00
22	Intersectii cu ulite laterale	109.00		

<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>8,800.00</b>
----------------------	-----------------

#### Sistemul rutier

Pentru alegerea sistemului rutier s-au luat in considerare traficul de perspectiva (10 ani) cat si calculul de dimensionare si verificarea structurii rutiere la inghet-dezghet.

Pe toata lungimea strazii se va realiza urmatoarea structura rutiera noua:

s-a prevazut urmatoarul sistem rutier:

- 4 cm strat de uzura din BAPC 16 rul 50/70 conf. SREN 13108/1, Normativ AND 605,
- 5 cm strat de uzura din BADPC 22.40 leg50/70 conf. SREN 13108/1, Normativ AND

605,

- 12 cm piatra sparta impanata fara inoroire conf. SR EN 13242 si STAS 6400,

- 30 cm fundatie din balast - conf. SR EN 13242 STAS 6400/1984 .

Pentru acostamente acestea vor fi avea acelasi sistem rutier ca si acostamentele..

Sistemul rutier s-a calculat si dimensionat conform "Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple si semirigide" indicativ PD 177 - 2001 pentru structura rutiera supla (nerigida) si conform "Normativ de dimensionare a structurilor rutiere rigide", ind. NP 081 - 02 pentru structuri rutiere rigide.

Dezvoltarea durabila economico-sociala a comunei Izvoru Barzii este indispensabil legata de dezvoltarea si asigurarea accesului locuitorilor comunei la serviciile de baza. Pe viitor, zonele rurale trebuie sa poata concura efectiv in atragerea de investitii, asigurand totodata si furnizarea unor conditii de viata adecvate si servicii de baza necesare comunitatii.

Prin modernizarea se vor obtine urmatoarele avantaje:

- se vor crea conditii optime pentru cetatenii comunei Izvoru Barzii,
- se va asigura accesul rutier pentru cetateni catre institutiile publice si socio-economice ( posta, cimitirul, scoala, brutaria, moara),
- se va asigura accesul rutier rapid a ambulantelor, masinilor de pompieri si a altor mijloace de interventie rapida,
- se vor crea conditii pentru atragere investitorilor,
- se va asigura un trafic cu confort sporit,
- se vor reduce factorii poluanti si a emisiilor de praf.

Prin modernizarea drumurilor comunale propuse se va asigura un trafic fluent, reducerea consumului de carburanti, reducerea noxelor.

Infrastructura necesita imbunatatiri continue, de aceea investitiile trebuie facute astfel incat sa produca beneficii .

Realizarea proiectului va avea efecte benefice asupra dezvoltării economice viitoare a comunei prin conectarea diferitelor zone prin drumurile locale, îmbunătățirea legăturilor rutiere

cu satele componente. Va deveni o zonă de interes atât pentru investitori, cât și pentru cei care tranzitează comuna.

În ce privește situația existentă a sectoarelor de drum supuse modernizării, ce fac obiectul prezentei documentații, în urma inspecției vizuale și a investigațiilor geotehnice, se pot afirma următoarele:

- din punct de vedere morfologic traseele studiate străbat zone ridicate de dealuri și zone în debleu sau depresionare relativ plane cu gropi cu pante ale suprafețelor limitrofe către platforma drumurilor, favorizante concentrării de ape, baltirilor, siroirilor și inunzierii patului drumurilor, făcându-le foarte greu practicabile mai ales la precipitații;

- toate străzile analizate prezintă o structură rutieră formată din amestec de balast și nisip, uneori discontinuă în profil longitudinal și transversal și cu grosimi cuprinse între 0.07m și 0.09 m.

- lățimea carosabilă existentă este de 3,00...5,00 m, variabilă, cu marginile neuniforme în profil transversal. Pe de altă parte, pietruirile constatate sunt efectuate în etape diferite de timp, cu materiale diverse (balast și nisip), provenite din diferite surse de aprovizionare iar lucrările nu au fost efectuate în baza unor documentații tehnice. Indiferent de structura rutieră, lățimea părții carosabile existente este variabilă, iar circulația se desfășoară pe întreaga platformă, cu evitarea suprafețelor mai degradate.

- din punct de vedere al declivitatilor în lung, acestea sunt caracteristice drumurilor amplasate în zone joase de luncă, cu valori medii de 2-9 %;

- dispozitivele de colectare și evacuare a apelor de suprafață, respectiv șanțurile și rigolele sunt necorespunzătoare sau lipsesc în totalitate pe unele din sectoarele analizate.

- podetele corespund din punct de vedere constructiv.

- semnalizarea rutieră este deficitară, nu există indicatoare și nu este asigurată semnalizarea verticală și orizontală.

Datorită complexității lucrărilor, execuția lucrărilor va fi urmărită îndeaproape, permanent și continuu de către un reprezentant al constructorului și al beneficiarului, atestați pentru acest gen de lucrări, materialele folosite fiind de bună calitate.

La realizarea investiției vor fi utilizate numai materiale agrementate tehnic, de cea mai bună calitate.

În amplasamentul lucrării, la momentul studiilor în teren nu erau rețele subterane care să trebuiască deviate. Dacă vor apărea noi lucrări edilitare care se intersectează cu lucrarea, se va lua legătura cu beneficiarii rețelelor pentru a stabili punctual modalitățile de rezolvare a problemei.

La solicitarea beneficiarului s-au efectuat cercetări geotehnice, pe amplasamentul străzilor ce urmează a fi modernizate.

Din punct de vedere geotehnic zona se caracterizează prin terenuri medii prăfuri nisipoase argiloase, nisipuri argiloase, prăfuri nisipoase cu plasticitatea redusă, starea de consistență-

consistent, gradul de umiditate- umed, greutatea volumetrica 17,5-18,5 KN/mc. Pe aceste terenuri construcțiile se pot funda direct, încadrându-se în categoria terenurilor bune de fundare.

Adâncimea maxima de îngheț : 0,70 m

Seismicitatea: zona seismică de calcul:E, zona de hazard seismic:0,12g, perioada de control: 0,7s, gradul de intensitate seismică:7.

Apa subterană : mai mari 5 – 6 m.

Adâncimea minima de fundare; D.min. fundare 0,80m de la T.N.

Presiunea convențională de baza Pconv.270-280 KPa(B= 1,0 m și Df=2,0 m).

Riscuri naturale: zona amplasamentului nu este afectată de riscuri naturale – alunecări, instabilitate sau inundații.

Dispozitivele pentru scurgerea apelor vor urmări traseul drumului, colectând și evacuând apa spre podetele transversale proiectate.

Soluții tehnice

Scenariul I – Imbracaminti asfaltice.

Scenariul II – Imbracaminti din beton de ciment.

Scenariul recomandat de proiectant este *Scenariul I din următoarele motive:*

- durată de execuție mică;
- cheltuieli mici de întreținere;
- riscuri mult mai mici de deteriorare sub influența factorilor de mediu;
- posibilitatea redării în circuit natural fără riscul poluării mediului;
- cheltuieli de organizare de șantier mici, nefiind nevoie de baze de producție și depozite de agregate, de ocupare de terenuri suplimentare;
- emisii de noxe și praf mult mai reduse.

Soluția de modernizare adoptată prevede realizarea unor drumuri care să satisfacă cerințele actuale și de perspectivă ale utilizatorilor prin realizarea unui sistem rutier modern, realizat dintr-o succesiune de straturi rutiere alcătuite din strat de fundație, strat de bază, strat de legătură și strat de uzură (prezentate anterior), a cărei durată de exploatare va fi sporită prin colectarea și evacuarea corespunzătoare a apelor meteorice și printr-o întreținere curentă și periodică corespunzătoare.

### 3. Modul de asigurare a utilităților

#### 3.1. alimentarea cu apă;

Nu este cazul.

#### 3.2. evacuarea apelor uzate;

Asigurarea scurgerii apelor din precipitații se face prin rigolele/santurile amenajate de-a lungul drumului modernizat în receptorul final.

#### 3.3. asigurarea apei tehnologice, dacă este cazul;

Nu este cazul.

**3.4. asigurarea agentului termic.**

Nu este cazul.

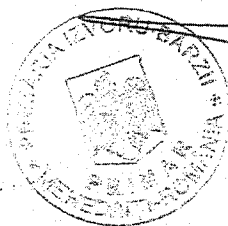
**4. Anexe - piese desenate - Certificat de urbanism și planurile-aneză.**

**Semnătura titularului**

**UAT Comuna IZVORU BARZII**

Reprezentant legal:

**HORIA BALICA - PRIMAR,**



*[Handwritten signature]*