

NOTIFICARE

1.DATE GENERALE ȘI LOCALIZAREA PROIECTULUI DE INVESTIȚII / MODIFICĂRII

1.1.Denumirea obiectivului de investiție:

“Modernizare drum vicinal Târșea-Cândești, comuna Avram Iancu, județul Alba, km 0+0.00-km 6+0.00”

1.2. Amplasamentul proiectului și adresa obiectivului:

Regiunea VII Centru , județul Alba. Drumul vicinal Târșea Cârdești se află în prelungirea drumul comunal DC91:DJ762-Avram Iancu-Târșea și are o lungime de 6000 ml.

1.3.Date de indentificare a titularului / beneficiarului proiectului de investiții / modificării:

a) Denumire titular:

**COMUNA AVRAM IANCU, STRADA PRINCIPALĂ, NR.169, JUDEȚUL ALBA
tel. +40(0) 0258-786211**

b) Adresa titularului, telefon, fax, adresa e-mail:

**COMUNA AVRAM IANCU, STRADA PRINCIPALĂ, NR.169, JUDEȚUL ALBA
tel. +40(0) 0258-786211**

1.4.Încadrarea în planurile de urbanism / amenajarea teritoriului și/sau scheme / programe:

Proprietarul drumului vicinal și a terenul pe care se face investiția sunt cuprinse în domeniul public al Comunei Avram Iancu

1.5. Încadrarea în alte activități:- nu este cazul

1.6. Bilanțul teritorial

Lungimea totală a traseului-6000 m
Latimea platformei drumului- 4,00(m)-5,00(m)
- partea carosabilă 4,00 m;
- acostamente var. 0-0,5 m ;

REGIMUL JURIDIC AL DRUMULUI

Drept de proprietate si administrare : Statul Roman prin comuna Avram Iancu, judetul Alba

Regimul tehnic
Lungimea totală a traseului-6000 m
Latimea platformei drumului-variabila 4,00(m)-5,00(m)
- partea carosabilă 4,00 m;
- acostamente 0-0,5 m;

2. DESCRIEREA SUMARĂ A PROIECTULUI

AȘEZARE – comuna Avram Iancu, în trecut Vidra de Sus (în maghiară Felsővidra), este situată în nord-vestul județului Alba, în bazinul superior al Arieșului Mic. Orașul cel mai apropiat este Câmpeni.

ACCES – DC 91:DJ762-Avram Iancu-Târsa; DJ 762 : limită jud. Hunedora-Dealul Crișului-Vidra-Lunca de Jos-Mihoiești (DN75)

Obiectivul realizării acestei investiții este asigurarea unei legături rutiere moderne pentru locuitorii satului Târsa și Cândești cu centrul comunei Avram Iancu, din județul Alba.

2.1. Traseul în plan

În conformitate cu Ordinul nr. 45/1998 privind aprobarea „Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor” și a Ordinul nr. 46/1998 privind aprobarea „Normelor tehnice pentru stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice” drumul vicinal care face obiectul prezentei documentații tehnice se încadrează în clasa tehnică V, cu un trafic ușor.

Creșterea traficului a condus la accentuarea degradărilor astfel încât caracteristicile tehnice de exploatare ale drumului vicinal nu mai corespund normelor tehnice în vigoare.

Drumul vicinal studiat prezintă o stare avansată de degradare în special în zonele în care evacuarea apelor din precipitații este defectuoasă. Degradările semnalate au tendința de extindere, și implicit conduc la periclitarea siguranței circulației și confortului participanților la trafic.

În general traseul proiectat în plan se suprapune peste cel existent, cu îmbunătățiri maxime posibile a elementelor geometrice. Racordările prevăzute în plan sunt circulare. Elementele geometrice în plan sunt stabilite în conformitate cu STAS 863/85, pentru viteza de proiectare de 25 km/h,

Pe tronsonul de drum vicinal sunt prezente curbe cu marimi ale razelor foarte variate, de la 8 (m) și 385 (m), o parte a acestora nerespectând valorile minime admise de STAS 863/85, pentru viteza de proiectare de 25 km/h, aceasta reducându-se pe aceste sectoare la valoarea de 15 km/h.

Orice modificare de traseu în vederea îmbunătățirii elementelor geometrice ar conduce la lucrări dificile și costuri nejustificate, ținând cont de faptul că ampriza drumului vicinal este limitată de proprietăți private.

În plan orizontal, drumurile sunt o succesiune de curbe arc de cerc, cu aliniamente și fără amenajări ale razelor de curbura, ele în general fiind foarte mici (extensii prelungite, conversii, supraînălțări).

2.2. Traseul în profil longitudinal

În profil longitudinal, pe drumul vicinal, declivitățile au valori cuprinse între 0,25%-18,00%.

Având în vedere cele de mai sus, constatăm că nici elementele geometrice în profil longitudinal, nu respectă prevederile STAS 863/85-Elementele geometrice.

În perioada de iarnă pe acest tronson de drum, se recomandă ca circulația rutieră să se realizeze cu viteză redusă și cu autovehicule echipate corespunzător.

Linia proiectată (linia roșie) urmărește linia actuală a terenului cu unele modificări, diferențele în ax fiind pozitive și negative. Linia proiectată (linia roșie) a fost stabilită în așa fel încât să respecte normativele tehnice în vigoare.

2.3. Traseul în profil transversal

În cadrul sectorului de drum vicinal, în general predomină un profil transversal mixt.

Platforma proiectată a drumului vicinal are următoarele caracteristici (conform STAS 2900/1989):

- partea carosabilă 4,00 m;
- acostamentele cu lățime variabilă de la 0-0,5 m-prevăzute cu benzi de încadrare pe o lățime de 0,25m din lățimea acostamentelor
- panta transversala 2,5 %;
- panta acostament 4,0 %;

Pentru a facilita circulația rutieră în ambele sensuri au fost prevăzute platforme de întâlnire astfel:

- platformă încrucisare stânga S=40mp km 0+601.52
- platformă încrucisare stânga S=40mp km 818.40
- platformă încrucisare stânga S=40mp km 1+10.28
- platformă încrucisare stânga S=40mp km 1+390.83
- platformă încrucisare stânga S=40mp km 1+896.57
- platformă încrucisare stânga S=40mp km 2+210.10
- platformă încrucisare stânga S=40mp km 2+778.00
- platformă încrucisare dreapta S=40mp km 3+84.39
- platformă încrucisare stânga S=40mp km km 5+81.13

2.4. Structura rutieră

Structura rutieră suplă s-a dimensionat conform „Normativului pentru dimensionarea sistemelor suple și semirigide ind. PD 177-2001 și s-a verificat la acțiunea fenomenului de îngheț-dezghet conform STAS 1709/1-90 și STAS 1709/2-90.

Metoda analitică de dimensionare se bazează pe stabilirea unei structuri rutiere, în conformitate cu prevederile prescripțiilor tehnice în vigoare și verificarea stării de solicitare a acestuia sub acțiunea traficului de calcul.

Sunt determinate și verificate dacă se înscriu în limite admisibile:

- deformația specifică de întindere la baza straturilor bituminoase
 - tensiunea de întindere la baza straturilor din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici și puzzolanici
 - deformația specifică de compresiune la nivelul patului drumului
- Dimensionarea sistemului rutier comporta următoarele etape:
- Stabilirea traficului de calcul. Acesta se bazează pe un studiu amanunțit de trafic și furnizează volumul de trafic estimat pentru perioada de perspectivă. Este exprimat în osii standard de 115 KN, echivalent vehiculelor care vor circula pe drum.
 - Evaluarea capacității portante la nivelul patului drumului. Caracteristicile de deformabilitate ale pământului de fundare se stabilesc în funcție de tipul

pământului, de tipul climateric al zonei în care este situat drumul și de regimul hidrologic al complexului rutier.

Alcătuirea sistemului rutier. Variantele de alcătuire ale structurilor rutiere suplă și semirigide sunt conforme cu prevederile cuprinse în norme și sunt în funcție de clasa tehnică a drumului.

Verificarea sistemului rutier la solicitarea osiei standard. Structura rutieră supusă

analizei este caracterizată prin grosimea fiecărui strat rutier și prin caracteristicile de deformabilitate ale materialelor din straturile rutiere și ale pământului de fundare. Verificarea sistemului rutier la solicitarea osiei standard comportă calculul deformațiilor specifice și al tensiunilor în punctele critice ale complexului rutier, acolo unde starea de solicitare este maximă. Calculele se efectuează cu programul CALDEROM 2000.

Având în vedere intensitatea medie zilnică anuală a traficului, de la mijlocul perioadei de perspectivă, exprimată în osii standard de 115KN și valorile volumului de trafic N_c exprimat în milioane osii standard de 115KN, putem concluziona că tronsonul de drum studiat se încadrează în clasa de trafic ușor.

Structura rutieră adoptată pentru tronsonul de drum vicinal este prezentată mai jos:

1A.Sector drum pietruit km 0+0.000- km 3+0.000

- 4 cm strat de uzura BA16;
- 6 cm strat legătură BAD 25;
- 20 cm strat de piatră spartă;
- scarificare, reprofilare pietruire existentă cu adaos de 15cm balast.

1B.Sector drum din pământ km 3+0.000- km 6+0.000

- 4 cm uzura BA 16;
- 6 cm binder BAD 25;
- 20 cm strat de piatră spartă;
- 25cm strat de balast.

2.5.Scurgerea apelor

Pe întreaga lungime a drumului ce face obiectul prezentei documentații tehnice, a fost necesară studierea cu atenție a scurgerii apelor. Scurgerea apelor se va realiza prin dispozitive de scurgere proiectate, cu descărcare spre podețe sau receptorii naturali.

Scurgerea apelor meteorice este asigurată prin pante longitudinale și transversale.

Pentru scurgerea și evacuarea apelor pluviale s-a prevăzut executarea următoarelor amenajări:

- **Rigolă pereată -L=1465 (m)** (km 0+0.00-km 0+482.00-dreapta-L=482m;km 595.00-km 0+846.00-dreapta-L=251m;km 1+203.00-km 1+625.00-dreapta-L=422m;km 1+203.00 - km1+625.00 - dreapta-L=422m; km 2+700.00 – km 2+744.00 - dreapta L=44m;km 2+945.00-km 3+23.00-dreapta-L=78m;km 3+29.00-km 3+123.00-dreapta L=94m;km 3+29.00-km 3+123.00-stanga-L=94m)

- **Rigolă carosabilă-L=517(m)** (km 0+578.00- km 0+595.00-dreapta-L=17m; km 0+848.00 – km 1+203.00-dreapta-L=355m;km 2+112.00-km 2+257.00-dreapta-L=145m;)
- **Rigolă acostament-L=364(m)** (km 0+487.00-km 0+576.00-dreapta-L=89m; km 0+896.00-km0+988.00-dreapta-L=92m;km 2+563.00-km 2+746.00-dreapta-L=183m;)
- **Rigolă pereată prevăzută cu dren longitudinal-L=974(m)** (km 1+627.00- km 2+103.00-dreapta-L=476m;km 2+259.00-km 2+561.00-dreapta-L=302m; km 2+749.00-km 2+945.00-dreapta-L=196m;)
- **Șanț pereat -L=2974(m)** (km 3+155.00-km 3+230.00-dreapta-L=75m;km 3+214.00-km 3+356.00-stânga-L=142m; km 3+366.00-km 3+723.00-stânga-L=357m; km 3+706.00-km 4+176.00-dreapta-L=470m; km 4+152.00-km 4+473.00-stânga-L=321m; km 4+400.00-km 4+697.00-dreapta-L=297m; km 4+668.00-km 4+943.00-dreapta-L=275m-stânga; km 4+933.00-km 5+273.00-dreapta-L=340m; km 5+274.00-km 5+543.00-dreapta-L=269m; km 5+544.00-km 5+577.00-dreapta-L=33m; km 5+579.00-km 5+929.00-dreapta-L=350m; km 5+951.00-km 6+0.00-dreapta-L=49m

Descărcarea apelor din dispozitivele de colectare a apelor se va face la podetele/rigolele carosabile proiectate astfel:

Nr. Crt.	Pozitia km.	Tip Podet/ rigolă carosabilă -existent-	Lățime -m-	Stare tehnica POD-podet	Soluție propusă POD-podet/rigolă carosabilă
1.	0+18.26				Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
2.	0+149.95	Podet tubular DN 600 mm, L=5.00m	5,00	-necorespunz.	Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
3.	0+263.95	Podet tubular DN 2x600mm	5,00	-necorespunz.	Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
4.	0+312.77				Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
5.	0+354.58	Podet tubular DN 600mm, L=5.00m	5,00	-necorespunz.	Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
6.	0+485.52	Podet dalat, L=2.00m	5,00	-necorespunz.	Podet prefabricat tip P2
7.	0+577.70	Podet tubular DN 600mm, L=5.00m	5,00	-necorespunz.	Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
8.	0+663.73	Podet tubular DN 600mm, L=5.00m	5,00	-necorespunz.	Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
9.	0+698.95	Podet tubular DN 600mm, L=5.00m	5,00	-necorespunz.	Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
10.	0+847.13				Rigolă carosabilă l=6.00m
11.	1+34.08				Rigolă carosabilă l=8.00m
12.	1+231.70	Podet tubular DN 600mm, L=5.00m	5,00	-necorespunz.	Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
13.	1+332.06	Podet tubular DN 600mm, L=5.00m	5,00	-necorespunz.	Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
14.	1+625.83	Podet tubular DN 600mm, L=5.00m	5,00	-necorespunz.	Podet tubular DN 1000mm L=6.00m

15.	1+704.16	Podet tubular DN 600mm, L=5.00m	5,00	-necorespunz.	Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
16.	1+837.13	Podet tubular DN 600mm, L=5.00m	5,00	-necorespunz.	Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
17.	2+110.30				Podet prefabricat tip P2
18.	2+258.35	Podet tubular			
19.	2+375.31	DN 600mm, L=5.00m	5,00	-necorespunz.	Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
20.	2+521.84	Podet tubular		-necorespunz	Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
21.	2+562.35	DN 600mm, L=5.00m	5,00	-necorespunz.	Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
22.	2+747.48				Podet prefabricat tip P2
23.	3+27.21				Podet prefabricat tip P2
24.	3+149.12				Podet dalat tip DD3
25.	3+365.80				Podet prefabricat tip C2
26.	3+986.45				Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
27.	4+205.00				Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
28.	4+474.80				Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
29.	4+733.81				Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
30.	5+273.94				Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
31.	5+543.60				Podet tubular DN 1000mm L=6.00m
32.	5+758.00				Podet tubular DN 1000mm L=6.00m

2.6.Lucrări de consolidare

În urma vizualizării traseului s-a constatat existența unor tronsoane de drum aferente drumului vicinal, unde este necesară protecția terasamentului drumului dinspre valea pâraului Drighiți prin execuția unor lucrări de consolidare, după cum urmează:

- zid de sprijin rambleu $h_e=2.50m$ proiectat -km 0+16.00-km 0+36.00-L=20m
- zid de sprijin rambleu $h_e=3.50m$ proiectat -km 0+177.76-km 0+317.76-L=140m
- zid de sprijin rambleu $h_e=2.50m$ proiectat- km 0+526.57-km 0+541.57-L=15m
- zid de sprijin rambleu $h_e=2.50m$ proiectat- km 0+551.39-km 0+576.39-L=25m
- zid de sprijin rambleu $h_e=4.00m$ proiectat- km 0+578.00km 0+638.00-L=60m
- zid de sprijin rambleu $h_e=2.50m$ proiectat -km 0+665.00km 0+805.00-L=140m

- fundație continuă parapet proiectată -km 0+830.79-km 0+845.79-L=15m
- fundație continuă parapet proiectată- km 1+39.00-km 1+329.00-L=290m
- zid de sprijin rambleu he=3.50m proiectat- km 3+293.00-km 3+353.00-L=60m
- fundație continuă parapet proiectată -km 4+125.00-km 4+150.00-L=25m
- zid de sprijin rambleu he=3.50m- proiectat km 5+744.00-km 5+764.00-L=20m
- zid de sprijin rambleu he=3.50m -proiectat km 5+810.00-km 5+830.00-L=20m

2.7.Siguranta circulației

Semnalizare orizontală

O componenta principală a sistemului de orientare și dirijare a traficului auto o constituie marcajele realizate pe suprafața părții carosabile și pe alte elemente situate în apropierea acestora (borduri, parapete).

Semnalizare verticală

Sistemul de semnalizare pe verticală se va studia cu atenție pentru a avea o concordanță între acesta și sistemul de marcare orizontală, pentru a nu crea astfel confuzii și interpretări greșite, pentru a fi citit cu ușurință atât pe timp de zi cât și pe timp de noapte.

Realizarea unei semnalizări verticale eficiente trebuie să cuprindă indicatoare de avertizare, de obligativitate și indicatoare de informare și orientare.

Toate materialele utilizate (vopseaua de marcaj, portalele, indicatoare etc) vor fi agrementate conform HGR 766/1997 și cele care nu sunt agrementate vor fi însoțite de Certificate de Calitate.

Se recomandă folosirea de vopsele cu microbule pentru o mai bună vizibilitate pe timp de noapte.

Parapete de siguranță

Pentru asigurarea circulației rutiere în condiții de siguranță pe sectoarele periculoase, se vor monta parapete noi de tip parapet flexibil semigreu pe fundații izolate; lungimea însumată a tronsoanelor de drum pe care vor fi montați parapete flexibili este de 2647m

2.8.Drumuri laterale, intersecții,accese la proprietăți

Intersecțiile cu drumurile laterale ale celor două drumuri comunale vor fi amenajate pe o lungime de 25 (m) cu aceeași structură rutieră cu cea prevăzută la nivelul părții carosabile sau cu o structură rutieră alcătuită din : strat de balast-20 cm; strat piatră spartă-15 cm.

În vederea asigurării continuității rigolelor/șanțurilor, la intersecțiile cu drumurile laterale, au fost prevăzute rigole carosabile, iar în zona acceselor la proprietăți continuitatea rigolelor/șanțurilor se va realiza prin amenajarea podețelor de acces.

3. MODUL DE ASIGURARE A UTILITĂȚILOR

Asigurarea cu utilități necesară organizării de șantier intră în sarcina antreprenorului care va câștiga licitația de execuție.

4. ANEXE –PIESE DESENATE-

- Plan de încadrare în zonă
- Plan de situație

Primar,
Heler Sandu