

NOTIFICARE

1. Date generale și localizarea proiectului/modificării

1.1. Denumirea proiectului:

Modernizarea străzilor în comuna Satu Mare, județul Harghita

1.2. Amplasamentul proiectului:

Comuna Satu Mare, jud. Harghita

1.3. Date de identificare a titularului/beneficiarului proiectului/modificării:

a) denumire titular:

Comuna Satu Mare

b) adresa titularului:

comuna Satu Mare, strada Principală nr.450, jud. Harghita

c) reprezentanți legali/imputerniciți:

Kovacs Imre

1.4. Încadrarea în planurile de urbanism:

Încadrat.

1.5. Încadrarea în alte activități existente

Nu este cazul.

1.6. Bilanțul teritorial:

- suprafața totală: 16208 mp.

2. Descrierea sumară a proiectului

Situația existentă: Comuna Satu Mare este una dintre cele mai importante comune din județul Harghita și este situată în depresiunea Odorheiului, în partea sudică a județului Harghita, spre nord la o distanță de 10 km de Municipiul Odorheiu Secuiesc de-a lungul drumului național DN 13A în direcția spre Municipiul Miercurea Ciuc. Comuna este străbătută de pârâul Brădești.

Este mărginită de următoarele comune: în nord comuna Zetea, la vest comuna Brădești, la est comuna Căpâlnița și la sud orașul Vlăhița și comuna Mărtiniș. Are în total 1958 de locuitori, conform datelor din 2011. Infrastructura comunei s-a dezvoltat foarte mult, fiind realizată introducerea apei și canalizarea.

Proiectul va servi direct mai mulți locuitori din cadrul comunei. În cadrul proiectului vor fi reabilitate în total 3,362 km de străzi. Lungimea totală al drumurilor comunale respectiv al străzilor aparținând domeniului public al comunei este de 10,627 km din care DC 231 cu o lungime de 0,803 km și străzi în total de 9,824 km.

Infrastructura comunei s-a dezvoltat foarte mult, fiind realizată introducerea apei și canalizarea.

Străzile din comună însă nu sunt într-o stare bună, din această cauză se încearcă modernizarea și reabilitarea acestora. Prezentul proiect vizează reabilitarea străzilor din comună care fac legătura între gospodării, locuințe și drumul național DN13A de categorie superioară.

Situația propusă: Pentru îmbunătățirea situației s-au prevăzut următoarele:

Prin aplicarea metodelor perfecționate de întreținere a drumurilor pietruite, se creează straturi rutiere capabile să reziste în condiții mai bune acțiunilor combinate ale factorilor climaterici și de trafic.

Acest lucru se realizează prin înlocuirea structurii existente cu un sistem rutier modern și fiabil, conform dimensionării anexate prezentei, scarificarea și îndepărtarea unui strat de noroi și structură existentă în grosime de 5-10 cm, strat de piatră spartă de 15 cm, un strat de bază de 5 cm BAD 22.4 și un strat de uzură de 4 cm din BA 16 pe drumurile SIMON PATAKA tr2, DÁVID tr3, KIS utca, ILONKA, MONIKA, KISSZEKELY, SIMOK, KOMLÓSKERT tr1, SOMOSNYAKA útja, TELEKSÁG útja, KÖVESPATAK utcaja, ROVID, și 20 cm strat de forma din material refolosii, 35 cm de balast, strat de piatră spartă de 15 cm un strat de bază de 5 cm BAD 20 și un strat de uzură de 4 cm din BA 16 pentru celelalte străzi. Lățimea drumurilor va avea 3,00-5,00 m cu un acostament pe ambele părți variabil între 25-50 cm și șanț sau rigole pe o parte sau pe ambele laturi ale drumului unde locul permite acest lucru.

Soluția a fost adoptată conform recomandării expertului:

Cazul 1 - În patul drumului este pamant tip P1 (am identificat strazile KIS SZEKELY, SOMOSNYAKA útja, TELEKSÁG útja)

Acest tip structură se recomandă pentru străzile următoare: SIMON PATAKA tr2, DÁVID tr3, KIS utca, ILONKA, MONIKA, KISSZEKELY, SIMOK, KOMLÓSKERT tr1, SOMOSNYAKA útja, TELEKSÁG útja, KÖVESPATAK utcaja, ROVID.

Soluțiile recomandate sunt următoarele:

- scarificarea și îndepărtarea unui strat de noroi și structură existentă în grosime de 5-10 cm;
- adăcerea la profil a stratului de fundație prin adaos de piatră spartă de min. 15 cm;
- 5 cm BA 22,4 leg 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008 (BAD 20 conform AND 605-2014);
- 4 cm BA 16 rul 50/70 sau BA 16 rul 50/70 rugos conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008 (BA 16 sau BAR 16 conform AND 605-2014).

La aceasta soluție este posibil să fie necesare extinderi ale pietruirii existente (casete de largire), caz în care se va așterne în aceste casete balast în grosime egală cu cel care rămâne după îndepărtarea noroiului de pe zona carosabilă actuală. Stratul de piatră spartă de 15 cm se așterne atât peste existent cât și peste casete.

Cazul 2 - În patul drumului este pamant tip P2 (am identificat strazile SIMON PATAKA tr 1, DAVID tr 1, CSERGOKERT utcaja, SZENAMEZO, MARTON, KURTA, ALSO MALOM, LUKACS)

Soluțiile recomandate sunt următoarele:

Se scoate pietruirea existentă. Se excavează în adâncime astfel încât în final să se ajungă aproximativ la aceleași cote cu cele de astăzi. Apoi se refolosește pietruirea existentă ca strat de formă:

- Pământ tip P2;
- 20 strat de formă din material refolosit;
- 35 strat de fundație din balast;
- 15 cm strat de bază din piatră spartă de carieră;
- 5 cm BA 22,4 leg 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008 (BAD 20 conform AND 605-2014);
- 4 cm BA 16 rul 50/70 sau BA 16 rul 50/70 rugos conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008 (BA 16 sau BAR 16 conform AND 605-2014).

Cazul 3 - În patul drumului este pământ tip P3 (am identificat strazile MOCASAR utja, DAVID nr 2, KANTOR, GABOR)

Soluțiile recomandate sunt următoarele (aceleași ca în Cazul 2):

Se scoate pietruirea existentă. Se excavează în adâncime astfel încât în final să se ajungă aproximativ la aceleași cote cu cele de astăzi. Apoi se refolosește pietruirea existentă ca strat de formă:

- Pământ tip P3;
- 20 strat de formă din material refolosit;
- 35 strat de fundație din balast;
- 15 cm strat de bază din piatră spartă de carieră;
- 5 cm BA 22,4 leg 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008 (BAD 20 conform AND 605-2014);
- 4 cm BA 16 rul 50/70 sau BA 16 rul 50/70 rugos conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008 (BA 16 sau BAR 16 conform AND 605-2014).

Stratul de balast și de piatră spartă se vor realiza conform prevederilor STAS 6400-84 și SR EN 13242:2013.

Lucrările sunt prezentate în tabelul de mai jos:

•	lățime	2,20 m
•	înălțimea minimă de liberă trecere sub pod:	0,75 m
•	debit de calcul cu probabilitatea de depășire de 1%:	$Q_{5\%} = 131,00 \text{ mc/s}$
•	nivel corespunzător debitului de 5 %:	535,35 mdM
•	cota intrados pod:	536,81 mdM

Infrastructura podului:

- Culeea și pila pasajului : Culeele și pila pasajului sunt alcătuite din fundație și elevație. Fundația pasajului este din beton clasa C12/15 și are dimensiunile 1,80x1,50x3,00 m. Elevația este din beton clasa C25/30 având dimensiunile 2,25x0,80x2,40 m. Armătura se va executa conform detaliilor de armare.

Suprastructura podului:

Se vor lăsa conectori în betonul din elevație pentru a putea asigura prinderea grinzilor metalice de rezistență IPE 330. Suprastructura se va realiza din grinzi metalice IPE 330 3 bucăți pe fiecare deschidere, peste care grinzi de podina de rezistență care va fi de 15x15 cm. Podina de rezistență va fi prinsă obligatoriu cu șuruburi de grinzile de rezistență. Se va realiza parapet din lemn de 12x12. Se va realiza podină de uzură din lemn de esență tare de 48 mm pe 2,00 m.

Intrarea pe pod :

Se vor executa trepte respectiv rampe de acces din lemn pe câte două grinzi 15*20 înglobate în fundație de 1,50x1,00x2,00.

2. Pod peste pârâul Teleșag pe strada Teleșag

În momentul de față oamenii trec prin pârâu, care va fi schimbată un pod nou cu structură mixtă oțel-beton.

Caracteristicile tehnice ale podului proiectat:

•	lungime totală pod	6,0 m
•	număr deschideri	1
•	deschidere pod	5,20 m
•	lățime parte carosabilă	3,50 m
•	debit de calcul cu probabilitatea de depășire de 5%:	$Q_{5\%} = 35,7 \text{ mc/s}$
•	nivel corespunzător debitului de 5 %:	579,10 mdM
•	cota intrados pod:	579,85 mdM
•	înălțimea minimă de liberă trecere sub pod:	0,75 m

(față de nivelul corespunzător debitului $Q_{5\%}$, podul fiind în extravilan)

Infrastructura podului:

- Culeea podului : Culeele podului sunt alcătuite din fundație și elevație. Fundația podului este din beton clasa C12/15 și are dimensiunile 2,00x2,10x4,08 m. Elevația podului este din beton clasa C25/30 având dimensiunile 3,05x1,05x3,78 m. Armătura se va executa conform detaliilor de armare.

- Aripile podului : Au fundație monobloc din beton clasa C8/10 având dimensiunile 1,70x1,10x2,10 m peste care se va turna beton C12/15 cu înălțimea între 2,15 crescând până la 2,65 . Lățimea este între 0,50 și 1,00 m.

Suprastructura podului:

- Este alcătuită dintr-o platformă metalică având dimensiunea de 6,00x3,78. Platforma are consolidare transversală din grinzi I20 și consolidare longitudinală grinzi I 20 la mijloc și U 22 pe marginea platformei.

- Se va executa o placă din beton armat,clasa C30/37 având înălțimea de 0,30 m. Placa va fi armată conform pieselor desenate.

Calea pe pod :

- Lățimea : Lățimea podului este 3,78 m. din care 3,50 m partea carosabilă și

- Structura rutieră peste pod va fi din beton.

- Parapetul se va executa din metal conform normativelor în vigoare.

Lungimea podului va fi de 6,00 m .Platforma se reazemă pe culeea pe 0,40 m pe ambele părți.Deschiderea podului va fi 5,20.

Intrarea pe pod :

Se vor executa plăci de racordare, care se reazemă pe o grindă de rezemare pe o parte și pe elevația culeii pe partea cealaltă.

A. APĂRARE DE MAL

În ultimii 2 ani, timp au fost precipitații cu ape abundente. Astfel pe strada Komloskert viiturile au spălat malul pârâului pe o porțiune de 18 m la km 0+152 – 0+170. Astfel se propune un zid de sprijin din beton, strada Komloskert, având înălțimea de 3,00 m și lungimea de 18 ,00 m.

Se anexează documentații de specialitate.

Proiectul este în concordanță cu prevederile legislației Uniunii Europene, respectiv Directiva nr.85/337/EC amendată prin Directiva 97/11/EC privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice sau private asupra mediului, precum și cu Directiva cadru privind deșeurile nr.75/442/EC amendată cu directiva nr.91/156/EC, transpusă prin OUG nr.78/2000 aprobată și modificată prin Legea nr.426/2002.

Se va respecta H.G. nr.856/ 2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase.

3. Modul de asigurare a utilităților:

1. Alimentarea cu apă

2. Evacuarea apelor uzate

3. Asigurarea apei tehnologice, dacă este cazul

4. Asigurarea agentului termic

Nu este cazul

Anexe - piese desenate

Certificat de urbanism și planurile-anexă.

