



ROMÂNIA
JUDEȚUL SUCEAVA
MUNICIPIUL RĂDĂUȚI
CONSILIUL LOCAL



România
Județul Suceava
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI RĂDĂUȚI
Nr. 99.032 din 16.09.2019

PROIECT DE HOTĂRÂRE

privind aprobarea amenajării și sistematizării unui acces rutier și pietonal din DN 2H – Calea Bucovinei, municipiul Rădăuți, la spațiul comercial ce se va construi pe parcela cu nr. cadastral 53582 Rădăuți

Consiliul Local al municipiului Rădăuți, județul Suceava;

Având în vedere:

- referatul de aprobare al domnului primar al municipiului Rădăuți, Nistor Tatar, înregistrată cu nr. ____/__.09.2019;
- raportul compartimentului de specialitate din cadrul Primăriei municipiului Rădăuți, înregistrat cu nr. ____/__.09.2019;
- raportul comisiei de specialitate din cadrul Consiliului Local al municipiului Rădăuți, înregistrat cu nr. ____/__.09.2019;
- solicitarea nr. 99.032/05.09.2019 a numitului Tcaci Daniel, în calitate de reprezentant al SC Electrocar SRL;
- adresa Inspectoratului de Poliție Județean Suceava - Serviciul Rutier nr. 174721/13.08.2019;
- prevederile art. 128 lit. c) din O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul dispozițiilor art. 129 alin. (2) lit. c), art. 139 alin. (3) lit. g), 196 alin. (1) lit. a) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul Administrativ,

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. Se aprobă amenajarea și sistematizarea unui acces rutier și pietonal din DN 2H – Calea Bucovinei, municipiul Rădăuți, la spațiul comercial ce se va construi pe parcela cu nr. cadastral 53582 Rădăuți, conform Anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Primarul municipiului Rădăuți, prin serviciile de specialitate vor duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

**Initiator,
PRIMAR
Nistor Tatar**

Avizează pentru legalitate,
**SECRETAR GENERAL AL MUNICIPIULUI,
Marinică SOFRONI**



★ **S.C. OVIRELANCE S.R.L.**

☞ Registrul comerțului nr J33/439/2004 Cod înregistrare fiscal RO 16354756
☞ Str. Ștefan Tomșa nr.2., spațiu comercial.1, Mun.Suceava, CP 720046;
☞ Cont RO43INGB0000999904269592 deschis la ING Bank N.V Amsterdam
☞ Cont RO30TREZ5915069XXX007935 deschis la Trezoreria Suceava
Tel/ Fax: 0230211055; Tel mobil : 0742 877 837;
E- mail : office@ovirelance.ro



CERTIFICAT Nr. 14/M/2010
SR EN ISO 14001: 2005
CERTIFICAT Nr. 14/S/2010
SR OHSAS 18001: 2008
CERTIFICAT Nr. 39
SR EN ISO 9001: 2008

PROIECT

NR. D26/2019

**„Construire spațiu comercial regim de înălțime tip P,
produse alimentare și carmangerie, amenajare acces
la drum național DN2H, amplasare panou publicitar,
împrejmuire, utilități și parcare”
municipiul Rădăuți, str. Calea Bucovinei nr.39, județul Suceava**

BENEFICIAR: S.C. ELECTROCAR S.R.L. Rădăuți

Sediu social: str. Calea Bucovinei nr.11B, județul Suceava

CUI: RO16824041, J33/1033/2004, Telefon 0728.900.651

AMPLASAMENT: municipiul Rădăuți, str. Calea Bucovinei nr.39, județul Suceava

PROIECTANT: S.C. „OVIRELANCE” S.R.L. SUCEAVA

FAZA DE PROIECTARE: DTAC

Colectiv de proiectare:

Compartiment	Intocmit	Semnatura
S.C. OVIRELANCE S.R.L. – Suceava		
SEF DE PROIECT : dipl.ing. Marius - Adrian Pascariu		
Drumuri, sistematizare verticală și amenajări exterioare	ing. Marius-Adrian Pascariu	
Rezistența	ing. Vlad Ciucă	
Economic	ec. Ancuța Pascariu	

Nota:

Toate drepturile de autor privind prezenta documentație aparțin în exclusivitate S.C.OVIRELANCE S.R.L.–Suceava. Nici un fragment al acestei documentații nu va putea fi reprodus sau refolosit la alte documentații similare, sub nici o formă de reproducere, fără acordul autorului.

În conformitate cu legea 8/1996 cu modificările și completările în vigoare, prezenta documentație este proprietate a S.C.OVIRELANCE S.R.L.–Suceava și nu poate fi utilizat decât în scopul pentru care a fost elaborat. În consecință, orice reproducere, copiere, împrumutare sau întrebuintare integrală sau parțială directă sau indirectă, în alt scop, fără permisiunea proprietarului sau a beneficiarului, acordată legal, în scris, intră sub incidența sancțiunilor legale privind drepturile de proprietate intelectuală și a drepturilor conexe.

A. Părțile scrise

1. DESCRIEREA GENERALĂ A LUCRĂRILOR:

1. DATE GENERALE

1.a. Denumirea obiectivului de investitie:	Denumire proiect: „Construire spațiu comercial regim de înalțime tip P, produse alimentare și carmangerie, amenajare acces la drum național DN2H, amplasare panou publicitar, imprejmuire, utilități și parcare”
1.b. Amplasamentul	municipiul Rădăuți, str. Calea Bucovinei nr.39, județul Suceava
1.c. Beneficiarul investitiei	S.C. ELECTROCAR S.R.L. Radauti Sediu social: str. Calea Bucovinei nr.11B, judetul Suceava CUI: RO16824041, J33/1033/2004, Telefon 0728.900.651
1.d.Elaboratorul proiectului	Proiectant: S.C. „OVIRELANCE” S.R.L.SUCEAVA Cod inregistrare Fiscal RO 16354756 Reg Comertului nr.J33/439/2004 Str.Tipografiei nr.1.,et.1,birou.15,Suceava,CP 720043; Tel/ Fax: 0230 - 211 055 ; Tel mobil : 0742 - 877 837; E- mail : office@ovirelance.ro Web: www.ovirelance.ro Cod CAEN 7112–Activități de inginerie și servicii de consultanță legate de acestea; Cod CAEN 7022– Activități de consultanță pentru afaceri și management; Cod CAEN 7120– Activități de testare si analize tehnice;
1.e.Numar inregistrare proiect	D26/2019
1.f.Faza	DTAC

MEMORIU TEHNIC DE SPECIALITATE- DRUMURI

1.Situatia existenta :

Localizare: Suprafata terenului studiat este compusa din : parcela cadastrala 53582 (CF 53582) in suprafata de 3649 m² si parcela cadastrala 35741 (CF 35741) in suprafata de 460 m² este amplasat in intravilanul municipiului Radauti, str. Calea Bucovinei nr.39 a drumului national DN 2H pe partea dreapta intre km 13+869,5 ... 13 +962,5

Conform Certificatului de urbanism nr.148 din 27.02.2019 emis de Primaria Municipiului Radauti in scopul „**Construire spatiu comercial regim de inaltime tip P, produse alimentare si carmangerie, amenajare acces la drum national DN2H, amplasare panou publicitar, imprejmuire, utilitati si parcare**” anexat acestei documentatie, terenul aferent se localizeaza in intravilan conform PUG Radauti, zona este destinata pentru locuinte si functiuni complementare, regim de inaltime P, P+2E.

1.1.Situatia in plan :

- poz. kilometrica a amplasamentului terenului in zona drumului: km 13+869,5 ... 13 +962,5. partea dreapta DN2H ;
- Elementele geometrice a drumului national: drum cu doua benzi de circulatie in aliniament cu :
 - latimea platformei P= 15,00 m din care:
 - parte carosabila C= 7,00 m latime ;
 - latimea benzii de circulatie :3,50m.
 - Latimea spatiului de siguranta pe partea dreapta s=0,5-0,65m
 - parcare longitudinala pl=3,0m
 - spatii verzi partea dreapta de Sv= 1.0 m latime partial partea dreapta;
 - trotuare Tr= 1.5-2m m latime variabila in functie de zona;

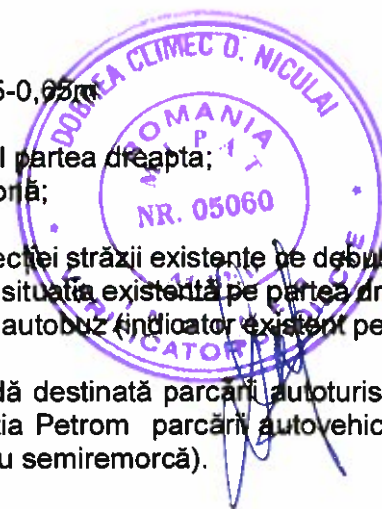
In dreptul accesului rutier corespondent cu axul intersectiei strazii existente se deosebeste in dreptul blocurilor ANL partea stanga km 13+952 in situatia existenta pe partea dreapta este o alveola de 2 m latime destinata fostei statii de autobuz indicator existent pe stalp indicator nr. 114 conform vechiului STAS 1848-86).

Pe partea stanga pana la km 13+930 se afla o banda destinata parcarii autoturismelor din zona blocurilor ANL si in continuare pana la statia Petrom parcarii autovehiculelor lungi ,zona nemarcată (autocamioane, cu remorca sau semiremorca).

- Dispozitive de scurgere a apelor :
 - Scurgerea apelor in lungul drumului se realizeaza prin rigola formata de partea carosabila si bordura .
 - colectarea apelor meteorice se realizeaza prin guri de scurgere si deversate prin reseaua utilitară de canalizare pluvială la statia de epurare orășenescă.

Amplasamentul constructiilor existente fata de drumul national DN 2H :

- La distanta de minim 7m fata de ax DN pentru imprejmuiri ale proprietatilor private intre poz km 13+869.5 ... 13+950 partea dreapta.
- La distanta de 5,20 m ...7m fata de ax DN trotuare pavate partea dreapta ,respectiv stanga cu latimea de 1m ;



1.2. In profil longitudinal:

Declivitatea medie a drumului national in zona studiata este de 0.5% intre km 13+869,5 ...13+991,95 declivitate calculata pe baza masuratorilor topografice;

1.3. In profil transversal:

- Lățimea platformei **DN2H** în aliniament este de 16,00, iar a părții carosabile de 7.00 m, cu doua benzi de circulatie de 3,5 m , banda de parcare partea stanga de 3,5 m si trotuar de 2m ,spațiu verde 1,5 -2m si trotuare 1,5m partea dreapta partea cu panta transversală in acoperis de 2,5 % ;
- Drumul este in profil de strada la nivelul terenului ;

Sistemul rutier existent pe drumul național pe sectorul studiat:

Sistem rutier DN 2H -CALEA Bucovinei) :

- Strat de uzura de 4 cm beton asfaltic
- Strat de legatura de 5 cm binder de criblura
- Strat de baza minim 8 cm mixtura asfaltica AB2;
- Strat superior fundatie de balast;
- substrat de fundatie balast ;
- Strat de formă ;

In zona drumului national pe sectorul studiat există plantații rutiere cu arbori pe partea stangă pana pa km 13+880;

1.4. Indicatoare rutiere existente și marcaje:

Pe sectorul studiat exista semnalizari rutiere (indicatoare) in conformitate cu SR-1848-1/2011.

- Indicator fig. C11 - Accesul interzis vehiculelor cu tractiune animală.
- Indicator fig.nr. 114 - statie de autobuz conform VECHIULUI stas 1848-1-1986 .
- Indicator fig. G2 -trecere pentru pietoni existenta
- Marcaje rutiere axial de tip discontinuu de separare a sensurilor de circulatie conform cu SR-1848-7;
- Marcaje de delimitare a partii carosabile de tip discontinuu conform cu SR-1848-7 ;
- Marcaje transversale -trecere pietoni si diverse pentru spații interzise si interzicerea opririi .
- Marcaje diverse pentru locurile de parcare pe partea carosabilă longitudinal pe partea stangă.

2. Soluția proiectată :

Caracteristicile principale ale lucrărilor proiectate:

- **categoria de importanta - C-normala ;**
- **clasa tehnica III** a drumului national conform STAS 863 ,stradă de categoria I - magistrală conform OG 43/97 cu modificările si completările ulterioare ;
- **Clasa de importantă a constructiilor, după P100-1/2013: III;**
- **Coeficientul de importantă (P100/2013): $\alpha = 1.0$;**
- **Coeficientul care ține seama de zona seismică (P100-1/2013): $k_s = 0,07$;**
- **ag—acceleratia terenului= $0,20g$, T_c —perioada de colț = 0.7 sec**
- **Durata normala de functionare 20 ani conform Hg 2139/2004 si NE-033/2005;**
- **Adâncimea maximă de îngheț se consideră 1,00 m de la cota terenului, conform prevederilor din STAS 6054 - 77.**

Încadrarea lucrării în clase de importanță:

Conform H.G. 766/10.XII.1997 (Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor), categoria de importanță este C – lucrări de importanță normală.

Clasa tehnică a drumului național - III - drum cu doua benzi de circulatie conform STAS 863/85 si stradă .

Conform Hotărârii nr. 964/1998 privind „ Aprobarea clasificăției și duratei normale de funcționare a mijloacelor fixe” modificat prin HG nr. 1496/2008 din 19 noiembrie 2008 privind modificarea anexei la Hotararea Guvernului nr. 2.139/2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea si duratele normale de functionare a mijloacelor fixe durata normala de funcționare a amenajarilor sunt cuprinse astfel:

- grupa 1 constructii cod de clasificare 1.3.7. Infrastructură drumuri (publice, industriale, agricole), alei, străzi și autostrăzi, cu toate accesoriile necesare (trotuare, borne, parcaje, parapete, marcaje, semne de circulație): – cu imbracaminte din beton asfaltic sau pavaj pe fundatie supla cu o durata normala de functionare de 20...30ani;

- Conform normativului NE 033 /2005 Normativ pentru întreținerea și repararea străzilor Tabelul 1- Durata normală de funcționare pentru partea carosabilă, trotuare, piste pentru cicliști și parcaje pentru partea carosabila a trotuarelor ,piste pentru cicliști cu Imbrăcămînți bituminoase, dale beton, beton monolit durata normala este de 20-30ani.

Pentru amplasarea constructiilor si amenajarilor s-au avut în vedere următoarele:

- O.G. nr.43/1997 privind regimul juridic al drumurilor aprobată prin Legea 82/1998 completată și modificată ulterior;
- Ord.571/1997 pentru aprobarea normelor tehnice privind proiectarea și amplasarea construcțiilor, instalațiilor și panourilor publicitare în zona drumurilor, pe poduri, pasaje, viaducte și tuneluri rutiere și reglementările tehnice în vigoare.
- SR 1848 – 1,2,3/2011 Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Clasificare, simboluri și amplasare»și «SR 1848 /3,-2011 ,SR1848/7-2015- Semnalizare rutieră - Marcaje rutiere»."
- Normativ pentru proiectarea parcajelor de autoturisme in localitati Indicativ P132-93.
- AND 600/2010- Normativ pentru amenajarea intersectiilor la nivel pe drumuri publice;

S-a urmarit ca prin amplasarea ,amenajarea si sistematizarea accesului rutier sa nu influenteze circulatia normala pe drum ,astfel incit accesul realizat sa functioneze in depline conditii.

2.1.Intervalul de drum cu pozițiile kilometrice și metrice ale amplasamentului în cadrul drumului național:

- limitele terenului *poz. kilometrică a amplasamentului terenului în zona drumului:*
km 13+869,5 ... 13 +962,5. partea dreaptă DN2H-Calea Bucovinei ;

Suprafața terenului studiat este compusa din : parcela cadastrală 53582 (CF 53582) in suprafată de 3649 m² si parcela cadastrală 35741 (CF 35741) in suprafată de 460 m² ;

2.2.Descrierea sumară a construcțiilor (care se mențin, la care se renunță, care se propun) din incintă - amplasamentul și distanța de amplasare a construcțiilor și a limitei de proprietate față de axul drumului național ;

Terenul studiat va fi destinat construirii unui spatiu comercial -magazin tip market pentru produse alimentare și carmangerie, amenajare acces la drum național DN2H, amplasare panou publicitar, imprejmuire, utilități și parcare .

Obiectivul va cuprinde urmatoarele amenajari :

- cladire parter magazin cu suprafata construită desfășurată Sc= Sd=1410mp
- amenajare acces rutier la DN 2H partea dreaptă la pozitia km 13+952 intrare si iesire ;

- amplasare panou publicitar
- imprejmuire laterală si posterioară cladirii.
- Utilități -alimentare cu apă ,canalizare , gaze naturale la rețeaua utilitară a municipiului.
- Parcare cu platformă de circulație in incintă lucrari de sistematizarea a platformei si dispozitive de colectare si scurgere a apelor meteorice.

Privind evolutia traficului la care se proiecteaza accesul si creșterile ulterioare de trafic, prin proiect s-a stabilit solutia de perspectiva,realizarea acesteia facandu-se etapizat ,pe masura posibilitatilor de rezervare a spatiului necesar amenajarii si asigurarii accesului ;

S-a urmarit ca prin amplasarea ,amenajarea si sistematizarea accesului rutier sa nu influenteze circulatia normala pe drum , astfel incit accesul realizat sa functioneze in depline conditii.

Amplasamentul constructiilor propuse in zona fata de axul DN partea dreapta :

Nr. crt	Denumire constructie/instalatie	Poz km /metrica	Distanța față de ax DN (m)	Observații
1.	Clădire -magazin	13+869,5 13+940	40,1 40,1	
2.	Panou publicitar	13+950 13+922,5	8,15 7,75	
3.	Imprejmuire	13+922,5...13+950	7,75	
4.	Parcare	13+925...13+945	7,75	

- limita de proprietate in dreptul accesului rutier față de axul drumului național este de 6,50 m;

2.3.Activitatea ce se desfășoară sau urmează a se desfășura în incintă, cu implicații asupra traficului rutier

Prin realizarea obiectivului de investitii prezentat în prezenta documentatie va fi consolidată la nivel de municipiu acea parte a infrastructurii pe care o reprezintă sistematizarea căilor de circulație rutieră si a intersecțiilor ,parcari ,ele reprezentând capacitatea de acoperire a nevoilor locuitorilor și ale cele de circulație pe care le enunțăm în cele ce urmează:

2. Obiectivele de investitii de tipul spatiilor comerciale si dezvoltarea acestora se încadrează în prioritățile propuse prin Planul Urbanistic General al Municipiului.

3. Având în vedere traficul actual și evoluția acestuia în perspectivă și dezvoltarea socio-economica a zonei traversate de drum, este necesară asigurarea fluenței și siguranței circulației pe Calea Bucovinei.

Mentionam ca o imbunatatire a starii drumului principal si a conditiilor de siguranta in trafic atat pietonal cat si cel auto pe Calea Bucovinei din Municipiul Rădăuți avand in vedere situatia de astazi(trafic intens si intersectie neamenajata este o necesitate pentru eliminarea conflictelor din trafic, disconfortului participantilor la trafic si mai ales din punct de vedere al sigurantei circulatie rutiere din acesta zona,aceasta ar fi,poate,un imbold pentru pentru administratie ori pentru investitori si deci speram ca la acest lucru poate contribui si lucrarile de amenajare pe care le preconizam prin prezenta documentatie.

Activitatea principala a magazinului este vanzarea cu amanuntul a produselor alimentare si de carmangerie .

Din punct de vedere a traficului atras cu implicatii asupra traficului rutier se estimeaza ca clientii vor provenii dintre localnicii municipiului zona Hipodrom , locuitorii orasului si a comunelor invecinate dinspre directia Suceava (Oras Milisauti ,comuna Granicesti, Iazlovat ,Arbore etc.) si eventual ocazional de autovehiculele aflate prin trecere .

2.4. Traficul estimat generat de obiectiv, pe tipuri și număr de autovehicule :

Se estimează că obiectiv economic va atrage un trafic maxim de circa 146 autovehicule în 10 de ore (o medie de 15 autovehicule/oră).

- Autoturisme 28veh/h
- Camioane fara remorca 1veh/h

Tipul intersecției după funcționalitate: clasa III- intersecții nesemaforizată;

Orizontul minim de timp pentru proiectarea intersecției: 5-10 ani;

Tip de trafic atras: autoturisme angajați și clienți , autocamioane(TIR) aprovizionare marfă in afara orelor programului cu clientii ;

Numar de vehicule la ora de varf:146 vehicule;

Capacitatea de circulație: $N_c = 28\text{veh/ora}$;

Nivel de serviciu B - circulație fluentă, fara cozi de asteptare, viteza mai redusă;

Aceasta soluție s-a adoptat având în vedere că traficul atras de drumul secundar de acces în incintă este până în 28 vehicule etalon autoturisme/oră vîrf,are caracter definitiv și are amplasamentul în intravilanul localității.

Studiul de trafic respectă prevederile actelor normative specifice, cum sunt:

-Normativ pentru determinarea capacității de circulație a drumurilor publice, indicativ PD-189/2012

-Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punctul de vedere al capacității portante și al capacității de circulație, indicativ AND 584/2012

- Normativ privind organizarea și efectuarea anchetelor de circulație, origine-destinație.

Pregătirea datelor de ancheta în vederea prelucrării. DD 506/2001

-Tehnică traficului rutier. Terminologie. STAS 4032/2-1992

-Calculul capacității de circulație pentru străzi. STAS 10144-5-89;

Pentru estimarea gradului de utilizare a capacităților de circulație a rețelei rutiere, traficul de vehicule fizice se echivalează în vehicule etalon de calcul.

Drept vehicule etalon se utilizează:

- vehiculul etalon de tip autoturism, pentru calculele de capacitate de circulație;
- osia standard de 115 KN, pentru dimensionarea structurilor rutiere și a structurilor de ranforsare;

Traficul de calcul pentru proiectarea și verificarea drumurilor din punct de vedere al capacității de circulație este debitul orar, notat cu Q_c , exprimat în vehicule etalon (autoturisme) pe ora în sensul de circulație cel mai încărcat, corespunzător celei de-a 50 -a ora de vîrf, determinat pe curba de debite orare clasate pentru anul de bază a traficului;

Având în vedere că nu se dispune de debite continue orare pe perioada de un an, debitul orar de calcul Q_c se stabilește pe baza intensității traficului mediu zilnic anual (MZA ϵ) conform art. 23(2) a) din AND 584/2012 pentru drumuri cu 2 benzi de circulație;

Perioada de perspectivă de calcul 15ani conform legislației în vigoare;

Coeficienți de evoluție a traficului conform anexei 5, tab. Pt. coeficienți maximi (varianta optimista) AND 584/2012 ;

Calculul traficului.

ZIUA 1

Intervalul orar	VEHICULE DIR-Suceava -Radauti-dreapta						VEHICULE DIR-Radauti -Suceava-stanga						VEHICULE DIR-str. Spre Bogdan-Vodă -acces- inainte						VEHICULE DIR-acces-str.spre Bogdan Vodă- inainte							
	ora	minut	ora	minut	ora	minut	autoturisme cu sau fara remorca	microbuzes ,autifurgonete	autocamioane si derivate cu 2 osi	Autocamioane și vehicule cu 4osi	Autovehicule articulate	Autobuze	tractoare si vehicule speciale lente	Trenuri rutiere	autoturisme cu sau fara remorca	microbuzes ,autifurgonete	autocamioane si derivate cu 2 osi	Autocamioane și vehicule cu 4osi	Autovehicule articulate	Autobuze	tractoare si vehicule speciale lente	Trenuri rutiere				
7	0	0	6	1	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
8	0	0	8	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
9	0	0	5	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
10	0	0	10	2	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
11	0	0	15	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
12	0	0	8	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
13	0	0	8	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
14	0	0	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
15	0	0	4	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
16	0	0	27	2	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
17	0	0	25	0	0	1	5	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Trafic total			12	1	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
11.....13			12	7,	1	2	0	5	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
TRAFIC ORAR EFECTIV			11	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
COEF. EVOLUTIE A TRAFICULUI			2,4	2,	2,1	2,0	2,4	2,	2,0	2,4	2,	2,1	2,0	2,4	2,	2,1	2,1	2,0	2,4	2,	2,0	2,4	2,	2,0		
TRAFIC ORARA 2034			27,	2,	2,	2,0	14,	2,1	2,0	7,4	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
TRAFIC ORAR DE CALCUL			32						20						8						10					
Vehicule grele %			1						2						0						0					

Intervalul orar		VEHICULE DIR.Suceava -Radauti-dreapta						VEHICULE DIR.Radauti -Suceava-stanga						VEHICULE DIR.str. Spre Bogdan-Vodă -acces- inainte						VEHICULE DIR.acces-str.spre Bogdan Vodă- inainte						
ora	minut	autoturisme cu sau fara	microbuze ,aut furgonete	autocamioane si derivate cu 2	Autocamioane și vehicule	Autovehicule articulate	Autobuze	tractoare si vehicule speciale	Trenuri rutiere	autoturisme cu sau fara	microbuze ,aut furgonete	autocamioane si derivate cu 2	Autocamioane și vehicule	Autovehicule articulate	Autobuze	tractoare si vehicule speciale	Trenuri rutiere	autoturisme cu sau fara	microbuze ,aut furgonete	autocamioane si derivate cu 2	Autocamioane și vehicule	Autovehicule articulate	Autobuze	tractoare si vehicule speciale	Trenuri rutiere	
7	0	3	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	0	9	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	7	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	15	2	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	12	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	15	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	8	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
14	0	15	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
15	0	15	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
16	0	25	2	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
17	0	22	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
Trafic total		14	6	0	0	0	0	0	0	57	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0
11.....13		14	7	0	0	0	0	0	0	57	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0
TRAFIC ORAR		Vef.	14	1	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
COEF.EVOLUTIE A TRAFICULUI			2,4	2,	2,1	2,0	2,4	2	1,	2,4	2,	2,1	2,0	2,4	2,	2,0	1,	2,4	2,	2,1	2,1	2,0	2,4	2,	2,0	1,
TRAFIC ORAR 2034 EFECTIV		Vef	34,	2,	1	0	0	0	0	14,	0	0	0	0	0	0	0	7,4	0	0	0	0	0	0	0	0
TRAFIC ORAR DE CALCUL		Tor. ef	37	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0
			15	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0
Vehicule grele %			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Intervalul orar	VEHICULE DIR.Suceava -Radauti-dreapta						VEHICULE DIR.Radauti -Suceava-stanga						VEHICULE DIR.Spre Bogdan- Vodă -acces- inainte						VEHICULE DIR.acces -str.spre Bogdan Vodă- inainte																	
	ora	minut	ora	minut	ora	minut	autoturisme cu sau fara remorca	microbuze ,aut furgonete	autocamioane si derivate cu 2 osii	Autocamioane și vehicule cu3,4osii	Autovehicule articulate	Autobuze	tractoare si vehicule speciale lente	Trenuri rutiere	autoturisme cu sau fara remorca	microbuze ,aut furgonete	autocamioane si derivate cu 2 osii	Autocamioane și vehicule cu3,4osii	Autovehicule articulate	Autobuze	tractoare si vehicule speciale lente	Trenuri rutiere	autoturisme cu sau fara remorca	microbuze ,aut furgonete	autocamioane si derivate cu 2 osii	Autocamioane și vehicule cu3,4osii	Autovehicule articulate	Autobuze	tractoare si vehicule speciale lente	Trenuri rutiere						
7	0	0	2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
8	0	0	5	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
9	0	0	4	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
11	0	0	10	2	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
12	0	0	12	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
13	0	0	20	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
13	0	0	10	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
14	0	0	17	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
15	0	0	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
16	0	0	30	2	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
17	0	0	29	0	0	0	15	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Trafic total		vf	14	4	6	0	73	0	0	1	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
11.....13		vst	14	7	2	0	73	0	0	5	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
TRAFIC ORAR EFECTIV		Vef.	14	1	0	0	7	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
COEF. EVOLUTIE A TRAFICULUI			2,4	2,	2,1	3	2,4	2,1	2,0	2,4	2,	2,1	2,0	2,4	2,	2,4	2,	2,1	2,0	2,4	2,	2,0	1,	2,4	2,1	2,1	2,0	2,4	2,	2,0	1,	2,0	1,	2,0	1,	
TRAFIC ORAR 2034 EFECTIV		vef	34,	2,	2,	0	17,	0	0	2,0	0	0	0	0	7,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TRAFIC ORAR DE CALCUL		Tor.ef	15															8						3						3						
Vehicule grele %			0															1						0						0						

	VEHICULE DIR. Suceava - Radauti-dreapta	VEHICULE DIR. Radauti -Suceava-stanga	VEHICULE DIR.str. Spre Bogdan- Vodă - acces- inainte	VEHICULE DIR.acces -str.spre Bogdan Vodă-inainte
TRAFIC ORAR DE CALCUL 2034 veh.etalon	28	14	6	7

13

MZE= 28

Debitul orar de calcul intr-un sens de circulatie :

QC= MZAE_x K/Fv= 170 veh/zi/banda 24 veh etalon autoturisme /ora

MZAE= 0,12 pentru trafic cu variatii sezoniere importante

k= 0,88 factor ora de varf

Fv=

2.5.Descrierea amenajării accesului la drumul național, conform Normativului AND 600/2010 (razele de racordare la drumul național, lungimea deschiderii accesului la drumul national, intrare, ieșire separate prin insulă denivelată, lățimea intrării și ieșirii,

Amenajarea intersecției cu DN2H- partea dreaptă km 13+ 952 INTRARE ,respectiv IESIRE:

- La intrarea in acces din DN 2H dinspre directia Suceava -Radauti s-a adoptat racordarea directa cu raza interioara de 12,50m viraj dreapta,latimea de 3m a benzii de circulatie, iar deschiderea la marginea platformei DN de 8,10m . ,amenajare in conformitate cu normativ P600 -2010 cap.5 , pentru viraj dreapta la intrare ;
- La iesirea din acces in DN spre directia Radauti centru s-a adoptat racordarea directa cu raza interioara de 12,50m viraj dreapta , lățimea de 3m a benzii de circulatie, iar deschiderea la marginea platformei DN de 10,2, amenajare in conformitate cu normativ P600 -2015 cap.5 ,fig. 16 si tab. 15 pentru viraj dreapta la iesire ;

Acesta solutie a fost data de limitarea gabaritului drumului in intersectie,evitarea atingerii proprietatii private urmata de amenajarea proiectata, astfel incat sa se poata si realiza raza interioara de racordare si incadrarea fluxului de circulatie dinspre directia Suceava -Radauti , viraj dreapta , stanga si obtinerea accesului la obiectiv ;

Separarea fluxurilor de circulatie la intrare/iesirea in DN 2H se realizeaza cu marcaj continuu ;

Gabaritul drumului de acces este de 6 m latime a partii carosabile incadrata in borduri denivelate asigurand doua benzi de circulatie de 3m latime la care se adauga supralargirile in curba si in interiorul platformei pana la 3 m latime;

In profil longitudinal accesul atat la intrare cat si iesire are aceeasi declivitate longitudinala cu a drumului principal;

Declivitatea accesului rutier este de 2.5% inpre interior dinspre marginea partii carosabile a benzii drumului principal datorita cotei obligate a imbracamintii asfaltice existente;

Vizibilitatea este asigurată pe minim 100 m bilateral drumului national ,drumul fiind in aliniament si declivitatea medie de 0.5%.

Se mentioneaza ca pentru asigurarea contunuitatii circulatiei pietonale in dreptul acceselor este necesara racordarea trotuarului existent de beton pe partea stanga cu partea carosabila proiectata in dreptul accesurilor rutiere la cota sistematizata cu bordura denivelata cu maxim 15cm si rampa de acces pentru persoane cu dizabilitati cu panta maxima 12% .

Modul de iluminare al intersecției pe timpul noptii :

Din punct de vedere luminotehnic se asigura condițiile de calitate necesare pentru ca circulația să se poată desfășura în mod normal in zona intersecției determinata de nivelul de luminanță și iluminare ,uniformitatea repartiției luminanțelor și iluminării factorul de orbire.

Iluminatul intersecției pe timpul noptii este asigurat dupa cum urmeaza :

- Iluminatul cu ajutorul lampilor existente fixate pe stalpii rețelei de iluminat stradal ;
- Iluminatul exterior al magazinului cu ajutorul lampilor fluorescente cu vapori de mercur de înaltă presiune montati pe stalpii metalici;

2.6.Modul de asigurare a scurgerii apelor pluviale în lungul drumului național, în zona accesului și în incintă :

Scurgerea apelor pluviale în lungul drumului national este asigurată așa cum rezultă din sistematizarea verticala in planul de situație și profilele transversale anexate;

Pe partea dreapta asigurarea scurgerii apelor in lungul drumului national se realizeaza prin rigola dreptunghiulara acoperita cu placuta carosabila existenta.

Pe partea stanga asigurarea scurgerii apelor in lungul drumului national se realizeaza prin santul pereat de garda la rambleu ;

Apele meteorice (cele din ploii și topirea zăpezii) se vor scurge prin pantele suprafeței carosabilului, scurgerea fiind asigurată prin rigola formată cu bordura de încadrare prefabricată de beton 20x25 cm pe fundație de beton 15x30cm și rigole carosabile acoperite cu gratar metalic propuse vor fi preluate și descarcate la conducta colectoare cu deversare la rețeaua existentă de canalizare utilitară a municipiului, apele fiind considerate convențional curate..

Amenajarea în profil transversal a platformei de circulație în incinta parcarii și platformei de circulație s-a făcut pentru a se realiza corespunzător scurgerea apelor adoptându-se o pantă de 2.0-2.5% față de nivelul actual al drumului cu dirijarea apelor la rigolele carosabile cu gratar metalic;

Rigola va fi prefabricată din beton cu polimeri și acoperită cu gratar metalic carosabil având lumina de 200mm și înălțimea 200mm(0.04mp) racordată la o conductă de transport montată subteran sub adâncimea de îngheț cu diametrul DE 200mm din teava corugată din polipropilena sau teava PEHD cu descarcarea apelor la rețeaua utilitară a municipiului.

Amenajarea în profil transversal s-a făcut pentru a se realiza corespunzător scurgerea apelor adoptându-se pante unice de 2,0 % pentru carosabil cu îmbracaminte cu pavele de beton autoblocante carosabile și 2.5% pentru cu îmbracaminti de beton asfaltic ;

Panta bazei fundație drumului se va amenaja cu pantă de 4-5 % spre exterior;

Platforma interioară de circulație va fi încadrată și separată de spațiile verzi în borduri mari de beton 20x25 tesite așezate pe fundație de beton 30x15cm, montarea bordurilor se face denivelat cu 15-17cm față de cota sistematizată a carosabilului în incinta.

Dimensiunile și suprafața internă a suprafeței carosabile permite retragerea rapidă a autovehiculelor din zona magazinului în drumul național în cazul unui incendiu sau alt accident major în interiorul incintei magazinului ;

Utilajele de transport marfă vor fi obligatoriu autorizate pentru acest tip de transport ,iar staționarea operațională va fi semnalizată corespunzător și va fi în afara programului de lucru cu publicul ;

Accesurile și fluxurile de circulație interioară sunt marcate corespunzător asigurând o lățime de 3.00m și 3,5m pe flux și va urmări fluxurile conform cu planul de situație -propus ;

2.7.Modul de asigurare a semnalizării rutiere aferente obiectivului, (indicatori rutiere conform SR 1848/1/2011) :

În această situație viteza de circulație și vizibilitatea sunt asigurate limitată la 30 km /ora , sunt și în prezent semnalizări rutiere conform SR 1848 pentru restricții de viteză și priorități de circulație prevăzute de către administratorul drumului național și Poliția Rutieră.

Pentru sporirea siguranței circulației rutiere și asigurarea continuității semnalizării laterale în dreptul acceselor rutiere se prevăd dispozitive reflectorizante conform SR 1848-1/2011 - Semnalizare rutieră. Indicatori și mijloace de semnalizare rutieră.

Semnalizarile propuse conform SR1848-2011 privind poziția km ,indicatorii și denumirea acestora sunt :

- Fig B2 (Stop) km 13+952 partea dreaptă la ieșirea din intersecție propusă;
- Fig B2 (Stop) km 13+952 partea stângă la ieșirea din intersecția existentă – strada laterală a blocurilor ANL ;
- Fig C39 -oprirea interzisă partea dreaptă DN poz. Km13+885 ;
- Fig G34 -parcare la locurile de parcare rezervate pentru autoturisme ,după caz și fig. P5 - indicator aditional pentru marcarea tipului de autovehicule ;
- Fig C11- trecere pentru pietoni în intersecție acces rutier;
- Fig C11- trecere pentru pietoni în intersecție cu strada perpendiculară pe accesul rutier partea stângă a drumului național;
- Fig C29 -limitare de viteză la 10km/ora în incinta platformei de circulației a magazinului imediat partea dreaptă la intrare ;
- Indicatorul existent fig.114-stație de autobuz conform STAS 1848/1-86 montat pe stalpul rețelei electrice de beton se desființează.

Pe baza celor sus amintite, se menționează că prin lucrările propuse în proiect nu se modifică suprafața ocupată în prezent de drum, se îmbunătățesc condițiile de circulație asigurându-se desfășurarea fluentă și în condiții de siguranță a traficului pe drumul cu prioritate.

Este de precizat ca prin construirea obiectivului nu se impiedica vizibilitatea in zona drumului sau a semnalizarilor rutiere, nu intervine in stabilitatea solului si nu modifica echilibrul panzei freatice subterane cu efecte negative asupra stabilitatii drumului principal.

2.8.Modul de asigurare a locurilor de parcare, (calcul conform anexei 5 la HG 525/1996), cu dimensiuni și număr ;

Avind in vedere destinatia viitoare a constructiei de spatiu comercial se prevede realizarea unor locuri de parcare si amenajare ca atare pe platforma incintei statiei

Se asigura spatii de parcare pentru traficul indus in zona obiectivului calculat conform HG525/1996 si Normativ P132-93 corespunzator necesitatilor functionale si conditiilor locale.

a.Numarul de locuri necesare pentru parcare

Necesarul de parcaje a fost dimensionat conform prevederilor Normativului P132-93 si in conformitate cu HG 525/1996 cu revizuirile si completarile ulterioare în funcție de destinația- și suprafața desfasurata specifică funcțiunilor ce se regăsesc în clădire.

Avind in vedere categoria constructiei-spatiu comercial suprafata desfasurata de 1410 mp, gradul de confort, de spatiul disponibil existent a rezultat ca fiind necesare **40 locuri de parcare** pentru autoturisme,asigurandu-se astfel:

- un loc de parcare la 50 m² suprafață desfășurată a construcției pentru complexuri comerciale de 600 - 2.000 m², rezultand necesitatea de-a se asigura 29 locuri de parcare;
- Se vor amenaja 40 locuri de parcare pentru autoturisme. Din totalul locurilor de parcare 3 loc de parcare este asigurat pentru persoane cu handicap locomotoriu conform NP 051-2012,5 locuri pentru personal propriu angajat si 29 locuri pentru clienti.
Se mentioneaza ca parcare pentru autovehiculele lungi pentru aprovizionare cu marfa se va realiza in incinta in zona rampei andocare.

b.Tipul parcajului,conditii de amplasare si capacitatea de parcare

Parcajele sunt de categoria I fiind amenajate la sol destinate doar autoturismelor si amplasate in afara zonei de siguranta a drumului la o distanta de minim 7 m fata de axul DN;

Capacitatea de parcare este una redusa cu 40 locuri asigurate pentru autoturisme, asigurandu-se confortul si siguranta circulatiei la stationari ,intrari si iesiri din parcaj si spatii de intoarcere.

Latimea locului de parcare este de 2,50 m cu lungimea de 5 m,asezarea autovehiculelor fiind perpendicular la bordura cu denivelarea de 15cm .

La amenajarea acestor spatii se are in vedere prevederile normelor generale de stingere a incendiilor asigurandu-se un pichet de incendiu, la o distanta de minim 5,00m fata de cladire si o banda de spatiu verde de 1m latime.

Suprafata parcarii este marginita cu borduri sau marcaje pentru asigurarea opririi rotii la limita dorita incadrarea imbracamintii si formarea rigolei pentru scurgerea apelor meteorice.

Spatiu ramas liber aferent platformei de circulatie si parcajului la sol va fi inconjurat de spatiu verde si stalpi de iluminat exterior.

Indicatoarele se instaleaza pe partea dreapta a drumului in sensul de mers, astfel incat sa se asigure o buna vizibilitate a acestora.

Indicatoarele reflectorizante se vor instala astfel incat sa aiba o inclinare de 80° fata de axa caii.,la 1,80-2,20m fata de cota spatiului de circulatie pietonala , la 0,60-1,20m pentru indicatoarele instalate in spatii verzi centrale, pe insule de dirijare .

Distanta de instalare a indicatorului in profilul transversal al drumului de la marginea indicatorului este de cel putin 0,50m si cel mult 2,00m.

Indicatoarele vor fi montati pe stalpi metalici confectionati conform pct. 3.4 din STAS 1848/2, cu lungimea stabilita astfel incat sa fie incastrati min.40cm in fundatia de beton de clasa C12/15 conform NE 012, respectiv min.80cm cand sunt plantati direct in pamant.

Pentru marcarea si delimitarea locurilor de parcare pentru autoturisme se va prevedea marcaj din pavaj de culoare rosu sau galben la 2.5 m distanta;

Suprafata totală ocupată de lucrari de drumuri si sistematizare este de 1668 mp din care parcaje 515mp;

c.Sistemul constructiv

Parcajul este amenajat cu imbracaminte de pavele carosabile SISTEM RUTIER STR1 pentru rezistenta la solicitari statice si dinamice .

2.9.Detalii de sistem rutier pentru acces rutier si pietonal :

In urma analizai multicriteriale si a calculului de dimensionare a rezultat ca fiind necesara adoptarea urmatoarei structuri rutiere :

Structura rutiera propusa:

Sistem rutier 1(STR1) pentru platforma de circulatie incinta si parcare:

- **Pavele autoblocante carosabile 8cm grosime;**
- **Strat de repartitie de nisip 3-5cm ;**
- **Strat superior fundatie de 15 cm de balast/balast amestec optimal ;**
- **Substrat de fundatie de 20 cm de balast;**

SRT 2. Structura trotuar :

Pentru lucrarile de amenajare a trotuarelor s-a adoptat urmatoarea structura:

- **4 cm pavele autoblocante de beton;**
- **3...5 cm strat de nisip;**
- **15cm strat de balast sort 0...18 (SR EN 13043, SR EN 12620);**
- **25 cm strat de fundatie balast nivelat si compactat;**

In vederea asigurării accesului neîngrădit și utilizării trotuarelor si aleilor de acces de către persoanele cu handicap, dar și de către persoane aflate temporar sau ocazional în situații de handicap s-u prevazut urmatoarele:

–Suprafața trotuarelor va fi rigidă, stabilă, cu un finisaj antiderapant și fără a fi prevăzute pe suprafața lor grătare, rigole sau capace cu goluri care ar putea bloca bastonul sau roata căruciorului,rosturi de maxim 1.5 cm.

–Latimea de 1.50m asigura gabaritul de trecere pentru trafic în doua sensuri si buzunare de asteptare de 1.5m latime;

–Ramele de acces preiau diferența de nivel dintre carosabil și trotuar in dreptul aleilor de intrare vor avea o înclinare de maxim 12% ,iar diferenta de inaltime intre trotuar si carosabil de maxim 15cm;

– la joncțiunea între carosabil și panta de acces pietonală diferența de nivel va fi de maxim 2 cm.;

BORDURI:

- borduri de incadrare delimitare carosabil 20x25x50 cm pe fundatii de 15x30 cm;
- borduri trecere (pentru rampe si racordari) 25x25x50 cm pe fundatie de beton C8/10 (B150) 15x30cm;

Bordura de incadrare spatii verzi va fi de tip mica 10x15cm pe fundatie de beton C8/10 (B150) 15x25cm ;

Bordurile trecere si intoarse vor fi executate pentru racordari si rampe de acces la carosabil la trotuarele existente si vor va avea dimensiunile de 25x25x50cm pe fundatii de beton C8/10 (B150).

In zona accesului la racordari cu trotuarele se vor amenaja rampe de acces pentru persoane cu handicap cu panta de maxim 12% cu borduri ingropate sau intoarse.

Elementele geometrice vor fi aduse la valorile corespunzătoare unui trotuar ce va asigura latimea de 1.50m corespunzatoare unui gabarit pentru minim 2 fluxuri de circulatie;

Intocmit ,
s.c. Ovielance srl

Specialitatea drumuri,
ing. Pascariu Marius-Adrian



Devierile si protejarile de utilitati afectate :

In cadrul amplasamentului viitorului obiectiv nu sunt necesare devieri de retele .

Avand in vedere ca amplasamentul obiectivului este in intravilan, exista retea electrica de joasa tensiune ;

Executarea lucrarilor de sapaturi din zona traseelor de cabluri se va face numai manual cu asistenta tehnica suplimentara din partea E-ON in baza avizului de amplasament cu respectarea normelor de protectia muncii specific.

Executarea lucrarilor de sapaturi din zona se va face mecanizat cu asistenta tehnica suplimentara din partea administratiei locale in baza avizului de amplasament cu respectarea normelor de protectia muncii specific.

In caz contrar solicitantul respective executantul va suporta consecintele pentru orice deteriorare a instalatiilor electrice existente si consecintele ce decurg din nealimentarea cu energie electrica a consumatorilor existenti precum si raspunderea in cazul accidentelor de natura electrica sau de alta natura conform memoriu tehnic;

Distantele minime si masurile de protectie vor fi respectate pe tot parcursul executiei lucrarilor;

In zonele de protectie ale LEA si a drumului public nu se vor depozita materiale, pamant prevazut din sapaturi, echipamente etc. care ar putea sa micșoreze gabaritele.

Utilajele vor respecta distantele minime prescrise fata de elementele retelelor electrice aflate sub tensiune si se va lucra cu utilaje cu gabarit redus in aceste zone;

Executantii sunt obligatii sa instruiasca personalul asupra pericolelor pe care le prezinta executia lucrarilor in apropierea instalatiilor electrice aflate sub tensiune sau a zonei drumurilor in circulatie si asupra consecintelor pe care le poate avea deteriorarea acestora.

Pagubele provocate instalatiilor electrice si daunele provocate consumatorilor ca urmare a deteriorarii instalatiilor vor fii suportate de cei ce se fac vinovati de nerespectarea conditiilor din aviz.

Executantii sunt direct raspunzatori de producerea oricaror accidente tehnice si de munca - se vor lua masuri de evitare a deteriorarii protectiilor instalatiilor de TC existente(daca este cazul)- daca in timpul executarii lucrarilor se vor depista cabluri sau retele altele decat cele existente pe planul de situatie, beneficiarul este obligat sa anunte Romtelecom pentru stabilirea de comun acord a noilor conditii de amplasare;

Retelele existente in localitate vor putea fi utilizate in activitatea de organizare de santier.

Modul de asigurare a circulatiei rutiere pe durata executiei lucrarilor:

Circulatia rutiera in incinta obiectivului nu este ingreunata (incomodata) de lucrarile pentru care se solicita avizarea in baza prezentei documentatii ,intrucat , in baza planului de situatie, acestea nu se desfasoara in zona unde exista fluxuri de trafic.

Alaturi de incinta obiectivului exista un drum lateral de acces pe latura de Est a terenului studiat poz km 20+895 partea stanga, care deserveste in comun proprietati invecinate.

Actul normativ care reglementeaza conditiile de instituire a restrictiilor de circulatie este Ordinul MI-MT-1112/411/2000 pentru aprobarea Normelor metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului.

Responsabilitati ,implicatii asupra traficului ,semnalizari rutiere pe timpul executiei lucrarilor :

Responsabilitatile contractorului

Contractorul nu va incepe oricare lucrari care afecteaza drumurile publice pana cand masurile de siguranta traficului impuse de executarea lucrarilor sunt pe deplin operationale.

Contractorul are urmatoarele obligatii:

sa inceapa lucrarile de interventie fara intarziere, cu asigurarea semnalizarii rutiere conform schemelor din prezenta documentatie si Norme Metodologice M.I.- M.T., Ordin nr.

112/411/2000 anuntand administratorul drumului public si poliția rutieră in maximum 4 ore de la constatarea evenimentului in localitatile urbane si in maximum 12 ore in celelalte cazuri, cand siguranta circulatiei sau starea drumului public este afectata prin distrugerea ori degradarea accidentală;

să înceapă executarea lucrării numai după obținerea aprobării administratorului drumului în baza acordului poliției rutiere, pentru închiderea și devierea traficului sau instituirea restricțiilor de circulație și asigurarea tuturor condițiilor pentru realizarea acestora;

să păstreze permanent la punctul de lucru copii ale autorizației de amplasare în zona drumului și ale aprobării pentru închiderea sau instituirea restricțiilor de circulație, însoțite de schema de semnalizare vizată spre neschimbare;

să respecte durata și termenele de execuție prevăzute în documentul de aprobare;

să respecte procesul tehnologic și soluțiile tehnice de execuție din documentația în baza căreia s-a emis acordul poliției rutiere și aprobarea administratorului drumului;

Contractorul este obligat să execute amenajările destinate siguranței traficului, să instaleze, să completeze operativ și să întrețină mijloacele de semnalizare și de protecție de pe sectorul de drum, să asigure piloți de circulație pe toată durata execuției lucrării.

Semnele de circulație și semnalele de control ale traficului vor fi în conformitate cu Anexa nr. I, Anexa nr. II și Anexa nr. III din Norme metodologice M.I.-M.T., Ordin nr. 112/411/2000.

Contractorul va păstra pe toată durata lucrărilor, curate și citibile toate semnele de circulație și va poziționa, re-poziționa, acoperi sau muta acestea în funcție de necesitățile progresului lucrărilor. Contractorul va amenaja culoare speciale pe partea carosabilă a drumului public, destinate circulației pietonilor, în situația în care lucrările afectează trotuarul.

Drumurile, accesele, drepturile de drum, etc care sunt folosite de traficul în derulare vor fi în permanență menținute curate de orice murdărie, noroi și materiale căzute din vehicule sau de pe cauciucuri, ce pot apărea în urma desfășurării lucrărilor. Contractorul va asigura, menține și folosi echipamente corespunzătoare acestui scop. Contractorul va realiza și întreține varianta ocolitoare aprobată, în condiții de siguranță, în cazul devierii circulației.

Persoanele care participă la execuția lucrărilor pe drumul public vor fi echipate cu veste de culoare galbenă sau portocalie, atunci când natura lucrării impune prezența acestora în cadrul amprizei drumului. Dacă lucrările se execută în timpul nopții, echipamentul de protecție - avertizare va fi prevăzut cu elemente retroreflectorizante de culoare portocalie sau albă.

Pentru protecția muncitorilor și personalului care lucrează pe partea carosabilă a drumului public, punctele de lucru vor fi acoperite cu piloți de circulație care vor fi prevăzuți în documentația economică a lucrărilor.

Santurile și gropile vor fi delimitate și semnalizate cu banda reflectorizantă atât ziua cât și noaptea. Traversarea șanțurilor de către pietoni va fi asigurată cu pasarele mobile prevăzute cu mână curentă.

Vitezele maxime de circulație ale vehiculelor în incinta șantierului sau organizării de șantier vor fi de:

- 30 km/h când este asigurată vizibilitatea;
- 15 km/h în spații înguste, aglomerate sau în curbe.

Este interzisă deplasarea cu spatele a utilajelor sau autovehiculelor, fără a fi dirijate.

Utilajele care lucrează grupate trebuie să păstreze o distanță corespunzătoare între ele pentru evitarea accidentelor.

Operațiile de încărcare-descărcare, de transport, de manipulare și de depozitare, se vor executa numai sub supravegherea unui conducător al procesului de muncă, instruit special.

La terminarea lucrărilor, Contractorul este obligat:

să asigure restabilirea circulației prin eliberarea completă a platformei și zonei drumului după terminarea lucrărilor sau a programului de lucru, dacă partea carosabilă nu mai este afectată de lucrări;

să execute repararea părților componente ale drumului afectate de lucrări, înlăturând orice degradare apărută pe durata termenului de garanție;

să demonteze semnalizarea rutieră temporară de pe sectorul de drum, odată cu terminarea lucrărilor de refacere a platformei drumului și să refacă semnalizarea inițială sau, după caz, să asigure semnalizarea adecvată noilor condiții de circulație;

la terminarea lucrărilor să încheie un proces verbal cu reprezentanții din partea administratorului drumului și poliției rutiere, în care se va consemna realizarea integrală a tuturor lucrărilor în scopul restabilirii circulației în condiții de siguranță .

În cazul în care solicitantul aprobării instituirii restricțiilor de circulație sau închiderii, constată, pe parcursul executării lucrărilor, că nu pot fi respectate termenele prevăzute în aprobare, datorită unor

cauze obiective, temeinic justificate, va solicita din timp administratorului drumului prelungirea perioadei de închidere sau de instituire a restricțiilor de circulație.

Implicațiile asupra traficului:

Executantul va asigura, în timpul execuției lucrărilor și în perioada de notificare a defectelor, siguranța tuturor persoanelor autorizate sau nu, să se afle pe șantier și va menține șantierul (cât timp este sub administrarea sa) și lucrările, într-o stare adecvată evitării pericolului pentru aceste persoane și va furniza și menține sistemul de semnalizare a traficului și a lucrărilor în momentele și în locurile unde sunt necesare pentru protejarea lucrărilor și pentru siguranța și spre mulțumirea cetățenilor.

Toate devierile de trafic și porțiunile de drum supuse restricțiilor de trafic vor fi menținute permanent în condiții optime.

Executantul va numi o persoană cu experiență și calificare corespunzătoare pentru a superviza activitățile de management al traficului și problemele de siguranță din cadrul șantierului.

Mijloace de semnalizare rutiera temporara:

Fiecare indicator rutier pentru semnalizarea temporară a punctelor de lucru va fi confecționat cu folie reflectorizantă de dimensiuni în acord cu standardele românești și „Normele Metodologice privind Condițiile de închidere a circulației și de instruire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului”.

Indicatoarele rutiere de avertizare și de orientare pentru devierea circulației se vor realiza pe fond galben.

Personalul care participă la execuția lucrărilor va purta veste reflectorizante de culoare galbenă (portocalie) atât timp cât se află în zona de lucru.

Măsurile prevăzute în prezenta documentație nu sunt limitative, fiind posibilă stabilirea și aplicarea și altor măsuri, după caz, în scopul sporirii securității rutiere, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

Planul de situație privind semnalizarea rutiera temporara se completează și cu măsurile dispuse de Administratorul Drumului – în acordul eliberat pentru lucrare precum și de măsurile impuse în avizul pentru lucrări în zona drumurilor eliberat de Serviciul Poliției Rutiere.

Intocmit ,
s.c. Ovirelance srl

Specialitatea drumuri,
ing. Pascariu Marius-Adrian



ANEXA :

STANDARDE SI NORMATIVE APLICABILE	
Indicativ	DENUMIRE
SR EN 12271:2007	Lucrări de drumuri. Tratamente bituminoase. Condiții de calitate
SR EN 12620:2013	Lucrări de drumuri. Agregate naturale de balastieră. Condiții tehnice de calitate
SR EN 12620+A1:2008	Lucrări de drumuri. Agregate naturale de balastieră. Condiții tehnice de calitate
SR EN 13043:2003	Lucrări de drumuri. Agregate naturale de balastieră. Condiții tehnice de calitate
SR EN 13043:2013	Lucrări de drumuri. Agregate naturale de balastieră. Condiții tehnice de calitate
SR EN 13242:2013	Lucrări de drumuri. Agregate naturale de balastieră. Condiții tehnice de calitate
SR EN 13242+A1:2008	Lucrări de drumuri. Agregate naturale de balastieră. Condiții tehnice de calitate
SR EN 12620:2013	Agregate naturale și piatră prelucrată pentru lucrări de drumuri. Condiții tehnice de calitate
SR EN 12620+A1:2008	Agregate naturale și piatră prelucrată pentru lucrări de drumuri. Condiții tehnice de calitate
SR EN 13043:2003	Agregate naturale și piatră prelucrată pentru lucrări de drumuri. Condiții tehnice de calitate
SR EN 13043:2013	Agregate naturale și piatră prelucrată pentru lucrări de drumuri. Condiții tehnice de calitate
SR EN 13242:2013	Agregate naturale și piatră prelucrată pentru lucrări de drumuri. Condiții tehnice de calitate
SR EN 13242+A1:2008	Agregate naturale și piatră prelucrată pentru lucrări de drumuri. Condiții tehnice de calitate
	Lucrări de drumuri. Dimensionarea sistemelor rutiere. Principii fundamentale
SR EN 13108-6:2006	Lucrări de drumuri. Îmbrăcăminți bituminoase tumate, executate la cald. Condiții tehnice generale de calitate
SR EN 13108-6:2006/AC:2008	Lucrări de drumuri. Îmbrăcăminți bituminoase tumate, executate la cald. Condiții tehnice generale de calitate
SR EN 1338:2006	Pavele de beton. Condiții și metode de încercări.
SR EN 1339:2006	Dale de beton. Condiții și metode de încercări.
SR EN 1340:2004	Elemente de borduri de beton. Condiții și metode de încercări.

Prezenta documentație a fost întocmită în conformitate cu legislația, standardele și normativele în vigoare ce vor fi respectate pe toată durata de execuție și exploatare a construcției:

- Legea nr. 50/1991 republicată și actele normative care o completează;
- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții cu completările și modificările ulterioare;
- HG nr. 525/1195 privind regulamentul de expertizare tehnică de calitate a proiectelor, executiei lucrărilor și a construcțiilor;
- HG nr. 272/1994 pentru aprobarea regulamentul privind controlul de stat al calității în construcții;
- HG nr. 376/1994 privind metodologia de elaborare a devizului general pentru obiectivele de investiții și completările ulterioare;
- ORDONANȚĂ nr. 26 din 30 ianuarie 2003 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor cu completările și modificările ulterioare;
- HG 2139/2004 privind aprobarea clasificății și a duratei normale de funcționare a mijloacelor fixe;
- Legea nr.265/29.06.2006 (M.Of. 586/06.07.2006) pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/22.12.2005 privind protecția mediului (M.Of. nr. 1196/30.12.2005, rectificare în M.Of. nr. 88/31.01.2006);
- Ordonanța de urgență nr.114/17.10.2007 (M.Of.713/22.10.2007) pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului. Ordonanța de urgență nr.164/19.11.2008 (M.Of. nr.808/03.12.2008) pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului;
- Ordonanța de urgență nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; OUG 154/2008 pentru modificarea și completarea OUG 57/2007 (M.Of. nr. 787/25.11.2008);
- OUG nr.68/2007 privind răspunderea de mediu cu referire la prevenirea și repararea prejudiciului asupra mediului;
- Legea nr.265/29.06.2006 (M.Of. 586/06.07.2006) pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/22.12.2005 privind protecția mediului (M.Of. nr. 1196/30.12.2005, rectificare în M.Of. nr. 88/31.01.2006);

- Ordonanta de urgenta nr.114/17.10.2007 (M.Of.713/22.10.2007) pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului.
- Ordonanta de urgenta nr.164/19.11.2008 (M.Of. nr.808/03.12.2008) pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului;
- Ordonanta de urgenta nr. 78 din 16 iunie 2000 privind regimul deșeurilor cu modificările și completările ulterioare; OUG 61/2006 pentru modificarea și completarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.78/2000 privind regimul deșeurilor (M.Of.nr.790/19.08.2006);
- Ordinul Ministrului Apelor și Protecției Mediului nr. 161/2006 privind clasificarea calitatii apelor de suprafață.
- Ordin nr. 756/1997- pentru aprobarea Reglementării privind evaluarea poluării mediului.
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 68/2007 privind răspunderea de mediu cu referire la prevenirea și repararea prejudiciului asupra mediului, aprobată prin Legea nr. 19/2008, cu modificările și completările aduse prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 15/2009.
- H.G. nr. 878/2005 – privind accesul publicului la informația privind mediul.
- LEGEA APELOR nr. 107 din 25 septembrie 1996 (*actualizată*) prin Ordonanță de urgență nr. 3/2010 - pentru modificarea și completarea Legii apelor nr. 107/1996 22 iulie 2010;
- ORDIN nr. 799 din 6 februarie 2012 privind aprobarea Normativului de conținut al documentațiilor tehnice de fundamentare necesare obținerii avizului de gospodărire a apelor și a autorizației de gospodărire a apelor;
- ORDIN 1422/2012 pentru aprobarea Regulamentului privind gestionarea situațiilor de urgență generate de inundații, fenomene meteorologice periculoase, accidente la construcții hidrotehnice, poluări accidentale pe cursurile de apă și poluări marine în zona costieră;
- ORDIN nr. 847 din 2 iunie 2014 pentru aprobarea Procedurii privind activitățile de control efectuate pentru aplicarea prevederilor legale privind urmărirea curentă și specială a comportării în exploatare a construcțiilor - indicativ PCU 004;
- Indicativ AND 515-1993- Instrucțiuni tehnice pentru proiectarea, execuția și întreținerea terasamentelor și a căii în zona pod-rampă acces;
- Indicativ AND 605-2016- Mixturi asfaltice executate la cald .Condiții tehnice privind proiectarea, prepararea și punerea în opera;
- Indicativ NP 116-2004- Normativ privind alcatuirea structurilor rutiere rigide și suplimentare pentru străzi;
- Indicativ PD 177-2001- Normativ pentru dimensionarea structurilor rutiere suplimentare și semirigide (metoda analitică)
- Indicativ AND 513-2002- Instrucțiuni tehnice departamentale privind proiectarea, execuția, revizia și întreținerea drenurilor pentru drumurile publice;
- Indicativ AND 584-2012- Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punctul de vedere al capacității portante și al capacității de circulație
- Indicativ AND 589-2016- Caiete de sarcini generale comune lucrărilor de drum;
- Indicativ AND 600 -2015- Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumuri publice;
- SR 1848 – 1/2011 Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Clasificare, simboluri și amplasare»și «SR 1848 /3-2015 - Semnalizare rutieră - Marcaje rutiere»."

Prezenta lista nu este restrictiva. Se ia în considerare întotdeauna ultima ediție a actului normativ.

Intocmit ,
s.c. Ovielance srl

Specialitatea drumuri,
ing. Pascariu Marius-Adrian



Anexă foto.



FOTO 1 . Borna km 12 – de la care a fost masurata poz. Km



FOTO 2. Vedere dinspre strada laterala spre acces rutier km 13+852 partea dreapta



FOTO 3. Vedere dinspre strada laterala spre directia Suceava



FOTO 4. Vedere dinspre strada laterala spre directia Radauti



FOTO 5. Vedere dinspre acces spre intersecție

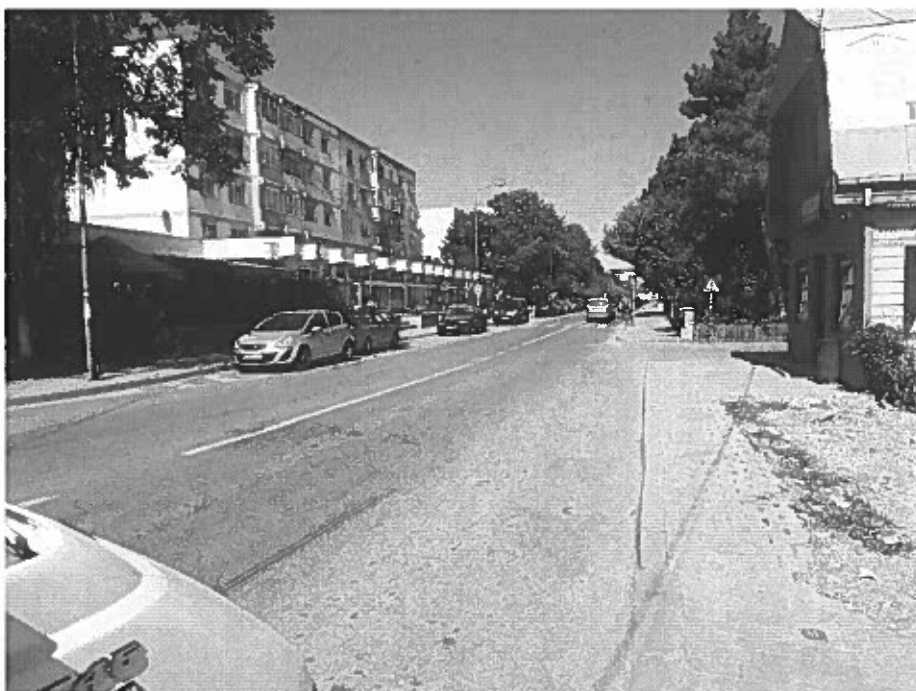


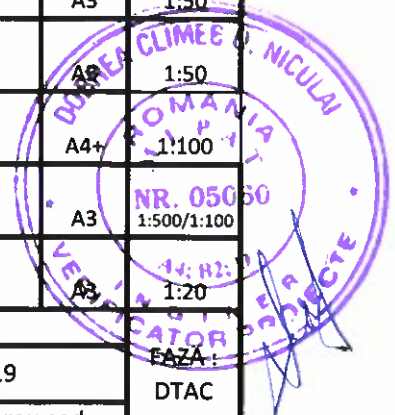
FOTO 6. Vedere dinspre acces spre directia Radauti



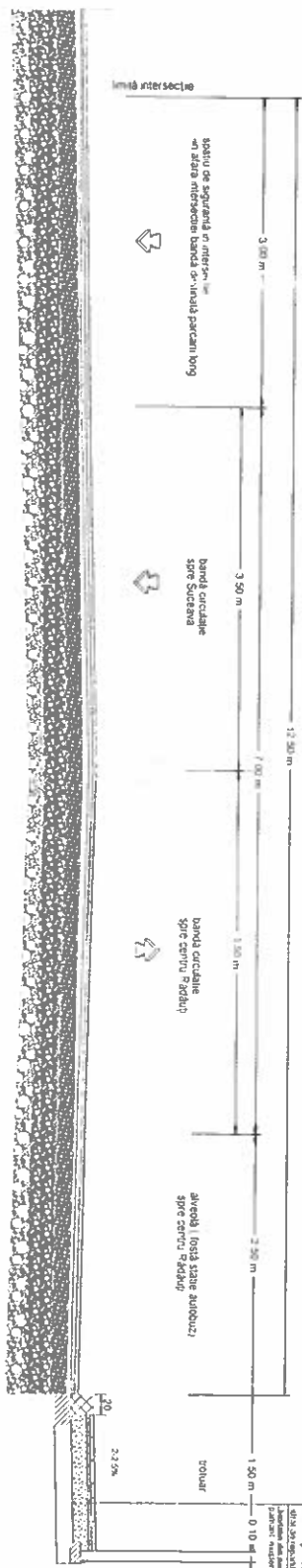
FOTO 6. Vedere dinspre acces spre directia Suceava

BORDEROU

Nr.crt	TITLU DOCUMENT	COD	Nr.	Rev.	Format	Alte	
		DOCUMENT	FILE			indicatii (scara)	
PIESE SCRISE							
1	Borderou piese scrise si desenate				A 4		
2	DTAC				A 4		
PIESE DESENATE							
1	PLAN DE INCADRARE IN ZONA	D1			A3	1:5000	
2	PLAN DE SITUATIE	D2			A3	1:500	
3	PROFILE TRANSVERSALE TIP DN2H	D3			A3	1:50	
4	PROFILE TRANSVERSALE TIP DN2H PROPUS IN DREPTUL ACCESULUI	D4			A3	1:50	
5	PROFILE TRANSVERSALE CARACTERISTICE DN2H	D5			A4+	1:100	
6	PROFILE LONGITUDINALE DN2H	D6			A3	1:500/1:100	
7	DETALII SISTEME RUTIERE , INCADRARI	D7			A3	1:20	
Intocmit:	ing. Pascariu Marius Adrian						
Verificat:	ing. Dragos Contoman	Proiect : D26/2019				FAZA :	
Aprobat:	ing. Pascariu Marius Adrian	Inlocuieste borderou cod:				DTAC	
S.C. OVIRELANCE S.R.L. Colectiv-Arhitectira+Rezistenta		DENUMIRE PROIECT: „Construire spatiu comercial regim de inaltime tip P, produse alimentare si carmangerie, amenajare acces la drum national DN2H, amplasare panou publicitar, imprejmuire, utilitati si parcare”					

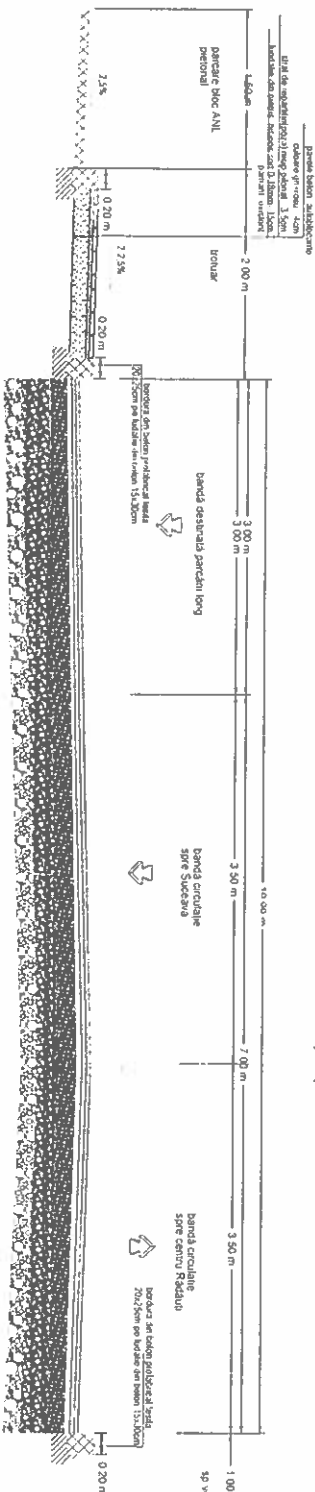


PROFIL TRANSVERSAL TIP DN2H (Calea Bucuresti)
 intre km 13+952 -IN DREPTUL ACCESULUI RUTIER



SISTEM RUTIER
 4 cm beton azalic
 5 cm bande de coburza
 8 cm mănura asfaltica
 15 cm balast (materiale optinale)
 balast (gaură de forma)

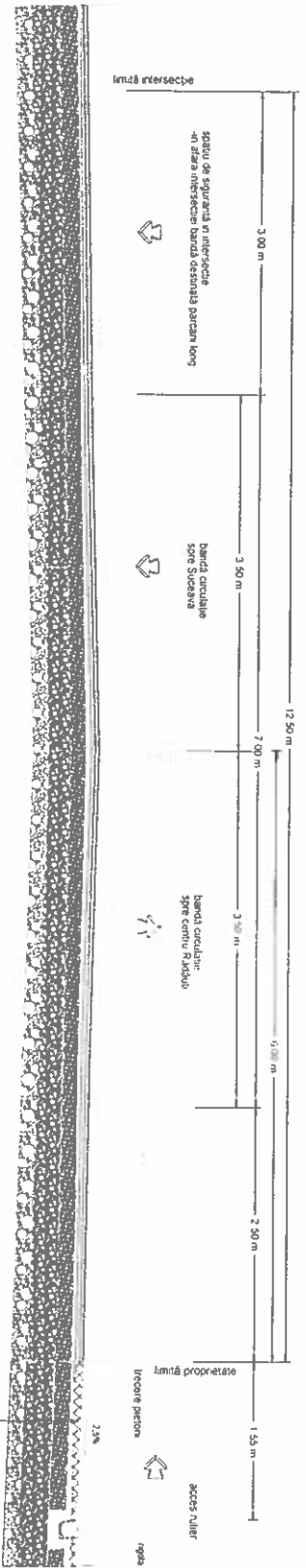
PROFIL TRANSVERSAL TIP DN2H (Calea Bucuresti)
 intre km 13+907-13+950



SISTEM RUTIER
 4 cm beton azalic
 5 cm bande de coburza
 8 cm mănura asfaltica
 15 cm balast (materiale optinale)
 balast (gaură de forma)

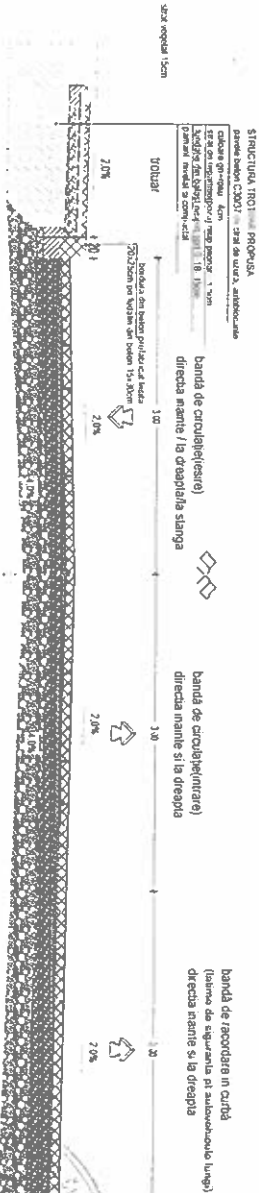
VERIFICATOR / NUME	SEMANTURA	CERINTA	REPERAT DE VERIFICARE / RAPORT DE EXPECTATA VERIFICAREA / data:
PROIECTANT			
<p>S.C. OVIRELANCE S.R.L. SUCEAVA 51, Strada Tomboacă nr 7, Sectorul Comercial 1, Suceava, CJ Suceava Tel: 0742 207287 / 7141460-07201155 web: www.ovirelance.ro nr. EUII: 103204 nr. EUII: 103204 C.F. nr. 16039124</p>			
SPECIFICATIE	NUME:	SCALA:	TITLU PROIECT:
SEF PROIECT	ing. Marius A. Pascariu	1:50	„constituire apartu comercial regim de inchiriere sp. P. produse alimentare si panificatie, amenajare acces impregnare utilitatii si parcare
PROIECTAT	ing. Marius A. Pascariu	Data:	TITLU PLANSA:
DESENAT	ing. Dragos Comanescu	09/2019	PROFIELE TRANSVERSEALE TIP DN2H
<p>h/l= 280 / 410 (0.11m2)</p>			PLANSĂ 03

PROFIL TRANSVERSAL TIP DN2H (Calea Bucuresti)
 între km 13+952 - ÎN DREPTUL ACCESULUI RUTIER



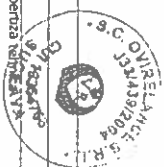
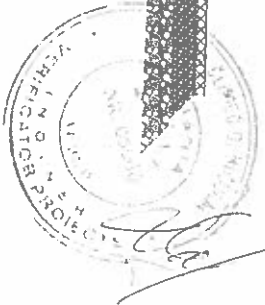
SISTEM RUTIER
 4 cm beton asfaltic
 4 cm beton de baza
 8 cm miștură asfaltică
 15 cm balast (amestec optim)
 balast în formă

PROFIL TRANSVERSAL TIP 2)
ACCES RUTIER ÎN ÎNCINTA ȘI PLATFORMĂ DE CIRCULAȚIE
STRADA CU 2 BENZI DE CIRCULAȚIE
 Categorie a- II-a de servit la localitate secundară

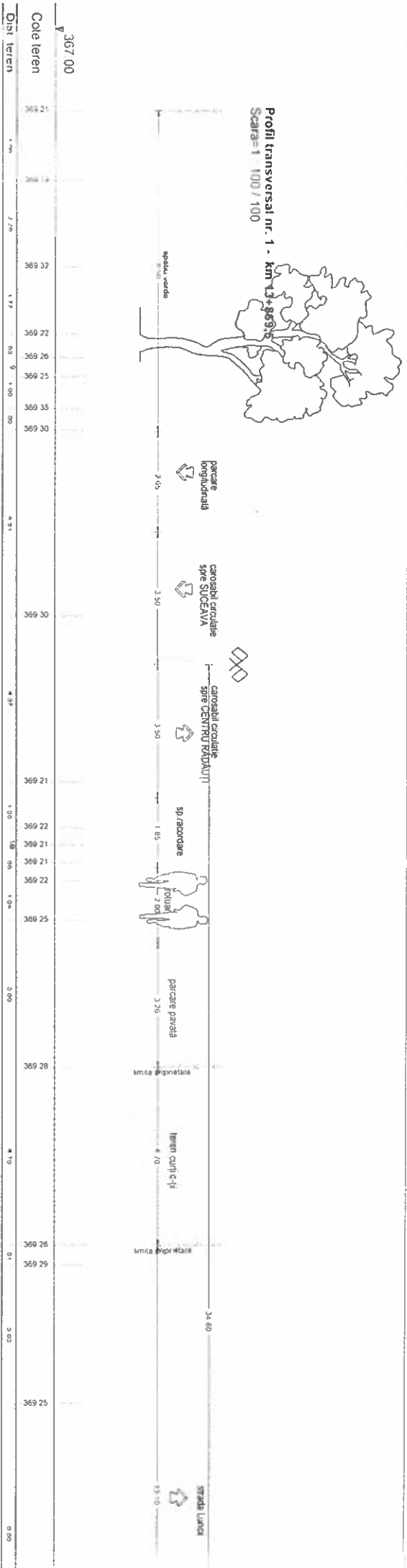


STRUCTURA RUTIERA PROPUSĂ
 implementare de benzi autoobținute carosabile cu strat de uzură 8 cm.
 Strat de bază de argilă plastică 20 cm.
 Strat superior fundeze de 15 cm balast, sort S16 și S18 S40, SR EN 12620.
 Substrat de fundeze de 20 cm balast de boala de mediu.
 umplutură de pământ stabil și compactat.

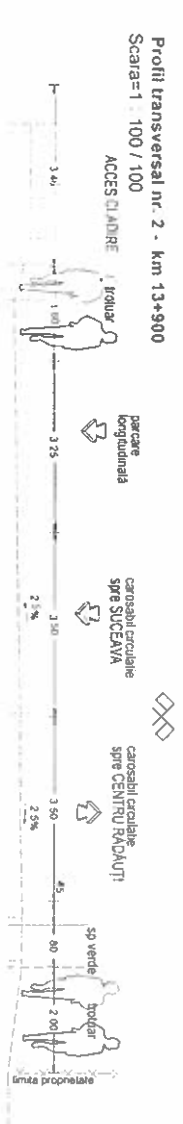
Structură rutieră propusă
 Inducere în discuție autoobținute carosabile cu strat de uzură 8 cm ;
 Strat de bază de argilă plastică 20 cm ;
 Strat de fundeze de 15 cm balast cf. SR EN 12620, SR EN 12620 ;
 Substrat de fundeze de 20 cm balast cf. SR EN 12620, SR EN 12620 ;
 umplutură de pământ stabil și compactat conf. Proiect nr. 98%.



PROIECTANT	NUME	SEMNATURA	CERINȚA
VERIFICATOR/EXPERT	NUME	SEMNATURA	CERINȚA
<p>S.C. OVIRELANCE S.R.L. SUCEAVA Str. Ștefan cel Mare, nr. 2, Sectorul 1, Suceava, CF 700046 Tel: 0742877887 / Fax: 0742 311105 Web: www.ovirelance.ro CUI: 315149704 CIB: 6014541/6</p>			
PROIECTANT	NUME	SEMNATURA	SCARA
SEF PROIECT	Ing. Marius A. Pascariu		1:50
PROIECTANT	Ing. Marius A. Pascariu		
DESIGNAT	Ing. Dragos Candrian		09/2019
<p>Titlu proiect: PROFIL TRANSVERSAL TIP DN2H propiu în dreptul accesului</p> <p>Titlu planșă: PROFIL TRANSVERSAL TIP DN2H propiu în dreptul accesului</p>			
<p>Referat de verificare / RAPORT de expertiză tehnică nr. 1/2019</p>			
<p>Beneficiar: S.C. ELECTROGAS S.R.L. Rădăuți Municipiul Rădăuți, Str. Calea București nr. 118 Buletinul Suceava CUI: RO19929471, J3910292004 Telefon: 0729 590 051</p>			
<p>Amplasament: Municipiul Rădăuți, Str. Calea București nr. 39</p>			
<p>Titlu proiect: CONSTRUCȚIA ȘI ÎNȚESAREA RUTIEREI ÎN ÎNCINTA ȘI ÎN PLATFORMA DE CIRCULAȚIE</p>			
<p>Fișă:</p>			
<p>DTAC</p>			
<p>PLAȘA</p>			
<p>DA</p>			
<p>Alipian 2017</p>			



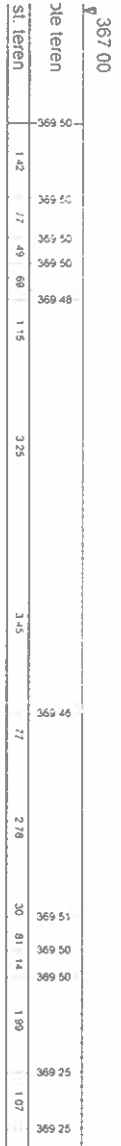
Profil transversal nr. 1 - km 13+953
 Scara=1 : 100 / 100



Profil transversal nr. 2 - km 13+900
 Scara=1 : 100 / 100



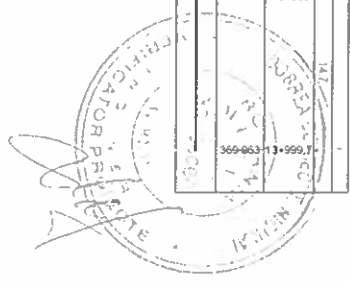
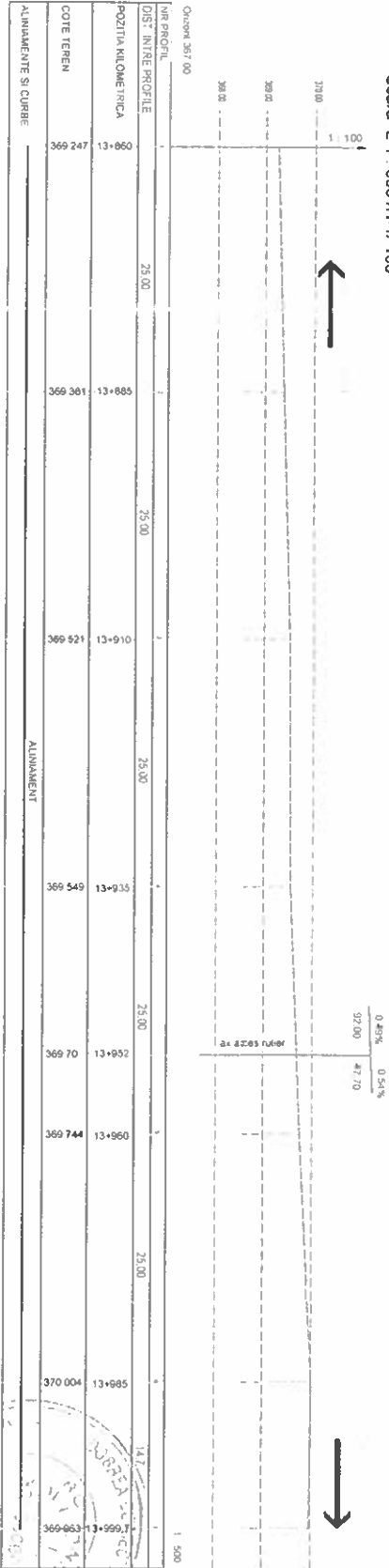
Profil transversal nr. 3 - km 13+952 - IN DREPTUL ACCESULUI RUTIER
 Scara=1 : 100 / 100



367.00

367.00	
Cote proiect	
Dist. proiect	
Cote teren	369.96
Dist. teren	46
	4.30
	87
	1.19
	3.32
	369.96
	369.96
	369.77
	369.79
	369.76
	369.96

Profil LONGITUDINAL DN 2H · km 13+860-13+999.7
Scara=L-1 : 500 /H-1/ 100



VERIFICATOR/ EXPERT	NUME	SEMNATURA	CERINTA	REFERAT de verificare /RAPORT de experienta tehnica	Titlu proiect:	PROFIL LONGITUDINAL DN2H
PROIECTANT	NUME	SEMNATURA	CERINTA	Referat de verificare /RAPORT de experienta tehnica	Titlu proiect:	PROFIL LONGITUDINAL DN2H
SPECIFICATIE	NUME:	SEMNATURA:	SCARA:	Titlu proiect:	PROFIL LONGITUDINAL DN2H	DATA:
SEF PROIECTI	ing. Marius A. Pascariu		1:100	Titlu proiect:	PROFIL LONGITUDINAL DN2H	DATA:
PROIECTANT	ing. Marius A. Pascariu		08/2019	Titlu proiect:	PROFIL LONGITUDINAL DN2H	DATA:
DESENAT	ing. Dragos Constantin			Titlu proiect:	PROFIL LONGITUDINAL DN2H	DATA:
				Titlu proiect:	PROFIL LONGITUDINAL DN2H	DATA:

S.C. OVIRELANCE S.R.L. SUCEAVA
 Nr. Strada Tompa, nr. 7, Sectorul comercial 1, Suceava, CJ. Suceava
 Tel: 0742 827837 / Email: ovi@ovi.ro
 web: www.ovi.ro

PROIECTOR PRINCIPAL
S.C. OVIRELANCE S.R.L. SUCEAVA
 Nr. 131419/2014
 C.I.F. 40165414X

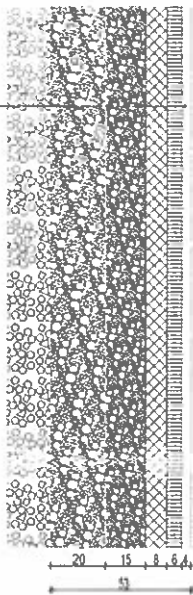
PROIECTOR PRINCIPAL
S.C. ELECTROCAR S.R.L. Rădăuți
 Municipiul Rădăuți, Str. Calea Bucureștilor 11B
 Județul Suceava, CUI: RO1682641, J0347033/2004
 Telefon: 0729 583 531

AMPLASAMENT: Municipiul Rădăuți, Str. Calea Bucureștilor nr. 30

PROIECTOR PRINCIPAL
S.C. OVIRELANCE S.R.L. SUCEAVA
 Nr. 131419/2014
 C.I.F. 40165414X

SR1 - STRUCTURA RUTIERA EXISTENTĂ LA DN2H-CALEA BUCOVINEI

scara 1:20



- Straz de uzura de 4 cm beton autoblocant DA10
- Straz de legatura de 6 cm binder de criblura
- Straz de baza de 8 cm mixtura astaltica
- Straz superior fundatie balast
- Substrat de fundatie de balast
- Straz de forma -bala/dpavaj plata

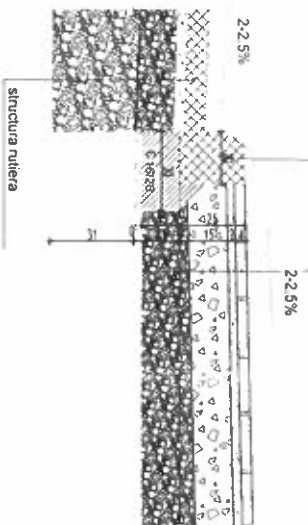
DETALIUL INCADRARE TROTUAR SI PARTE CAROSABILA

scara 1:20

STRUCTURA TROTUAR SRT 1

- 1. Pavale beton C30/37 cu straz de uzura autoblocante culoare gri+rosu - 4cm
- 2. Straz de reparatie goza nisip pilonat - 3-5cm
- 3. Fundalie din balast nisipos sort 0-18- 15cm
- 4. Balast 20cm nivelat si compactat

bordera din beton prealbentat tesila
20x25cm pe luatea din beton 15x30cm

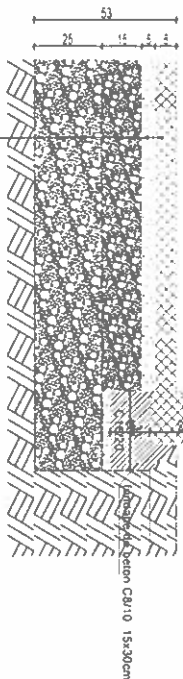


NOTA:

- Trasarea lucrurilor se va executa conform plansei D2
- Bordurile de vor montat cu rost de max. 0,5cm cu sau fara malare.
- Strazul de poza trebuie sa fie format din nisip de rau sau concasat din punct de vedere granulometric materialul trebuie sa contina elemente cu diametru de maxim 9mm.
- Pavajul sa va executa cu rosturi de 2,3 mm si impilate cu nisip maxim 2mm
- Pavajul sa va montat manle de compactare cu 20mm peste cada prescusa
- Se pot utiliza si alte forme si culori de pavale carosabile cu aprobarea beneficiarului.

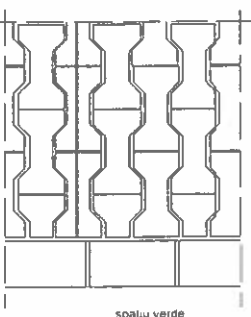
SR1 - STRUCTURA RUTIERA PENTRU ACCES, PLATFORMA DE CIRCULATIE IN INCINTA SI PARCARE

scara 1:20



- Imbracaminte de pavale autoblocante carosabile cu straz de uzura 8 cm ;
- Straz de reparatie de nisip pilonat 5 cm ;
- Straz de fundatie de 15 cm balast; SR EN 13043, SR EN 12620 ;
- Straz de fundatie de 20 cm balast ;

DETALIUL MONTAJ PAVELE LA PARCALE



MARCARA LOCURILOR DE PARCARE
SE VA FACE CU UN RAND DE PAVELE ROSII SAU MARCAI
culoare alba conform SR 1848 /3-2011 "SR EN 13043-7-2011-5
Semnalizare rutiera - Marcaje rutiere"

NOTA:

- 1. DIMENSIUNI: TROTUARE LATIVE 1,50m
- 2. BORDURI MARI 20x25CM PE FUNDATIE DE 15x30CM BETON
- 3. BORDURI MICI 10x15CM INCADRARE SPATII VERZI
- 4. PAVELE AUTOBLOCANTE VIBROPRESATE DE 8 cm grosime pentru partea carosabila (talci mediu) si 4 cm grosime pentru volture.

MATERIALE

- 1. BORDURI MARI PREFABRICATE DE BETON CLASA MINIM C30/37 - 110 KG/M.L.
- 2. BETON: C18/20 (g20) in FUNDATIILE BORDURII CONSUMUL: 0,067mc/ml (formei) si 0,022mc/ml (bordera in bal)
- 3. PAVELE AUTOBLOCANTE DE 4 CM GROSIME PENTRU TROTUARE GRI SI COLOR, Consum 90kg/mp
- 4. PAVELE AUTOBLOCANTE DE 8 CM GROSIME PENTRU ACCES RUTIERE GRI SI COLOR, Consum 170kg/mp.
- 5. BALAST in fundatii conform STAS 6400, SR EN 12624.



VERIFICATOR/EXPERT	NUME	SEMNATURA	CERINTA	REFERINTA de verificare /RAPORT de expertiza tehnica	PROIECTANT	ING. DRAGOS CONTOMAN	DATA: 00/2019	TITLU profesia: DETALII SISTEME RUTIERE-INCADRARI	PLUNSA
PROIECTANT	ING. MARIUS A. PASCANU	DATA: 00/2019	TITLU profesia: DETALII SISTEME RUTIERE-INCADRARI	PLUNSA					
DESEINAT	ING. DRAGOS CONTOMAN	DATA: 00/2019	TITLU profesia: DETALII SISTEME RUTIERE-INCADRARI	PLUNSA					

REFERAT DE APROBARE

la proiectul de hotărâre privind aprobarea amenajării și sistematizării unui acces rutier și pietonal din DN 2H – Calea Bucovinei, municipiul Rădăuți, la spațiul comercial ce se va construi pe parcela cu nr. cadastral 53582 Rădăuți

Stimați consilieri,

La registratura Consiliului Local a fost înregistrată cererea domnului Tcaci Daniel Samuil, reprezentant al S.C. Electrocar S.R.L. prin care solicită aprobarea amenajării și sistematizării accesului rutier din DN 2H - Calea Bucovinei, municipiul Rădăuți, la spațiul comercial ce se va construi pe parcela cu nr. Cadastral 53582 Rădăuți.

Având în vedere traficul actual și evoluția acestuia în perspectivă și dezvoltarea socio-economică a zonei traversate de drum, este necesară asigurarea fluenței și siguranței circulației pe Calea Bucovinei.

Menționez că o îmbunătățire a stării drumului principal și a condițiilor de siguranță în trafic, atât pietonal cât și cel auto, pe Calea Bucovinei din Municipiul Rădăuți, având în vedere situația de astăzi (trafic intens și intersecție neamenajată) este o necesitate pentru eliminarea conflictelor în trafic, disconfortului participanților la trafic și mai ales din punct de vedere al siguranței circulației rutiere din această zonă.

Din proiectul nr. D26/2019, anexă la prezentul proiect de hotărâre, reiese faptul că din punct de vedere al traficului atras cu implicații asupra traficului rutier se estimează că, clienții vor proveni dintre localnicii municipiului din zona Hipodrom și un număr și a comunelor învecinate dinspre Suceava (orașul Milișăuți, comuna Grănicești, Iaslovăț, Arbore, etc.).

Față de cele menționate mai sus supun spre aprobare Consiliului Local proiectul de hotărâre privind *aprobarea amenajării și sistematizării unui acces rutier și pietonal din DN 2H – Calea Bucovinei, municipiul Rădăuți, la spațiul comercial ce se va construi pe parcela cu nr. cadastral 53582 Rădăuți*, în forma inițiată.

**Inițiator,
Primar
Nistor TATAR**