

dintr-un număr de 35 străzi care asigură circulația în interiorul localității Dumbrăvița.

3. TITULARUL INVESTIȚIEI:

COMUNA DUMBRĂVIȚA

4. BENEFICIARUL INVESTIȚIEI:

COMUNA DUMBRĂVIȚA

5. ELABORATORUL STUDIULUI DE FEZABILITATE:

S.C. DROMCONS S.R.L.

INFORMAȚII GENERALE PRIVIND PROIECTUL

1. SITUAȚIA ACTUALĂ

Actualmente străzile pentru modernizare, asfaltare, se află amplasate în intravilanul localității Dumbrăvița, străzi ce deservesc circulația în localitate spre loturile de case existente, precum și spre zonele care urmează să se dezvolte prin construirea de cartiere noi.

Situația străzilor studiate

Nr. Crt.	Denumire Strada	Lungime [m]
1	Londra	635.00
2	Ferventia1(str.Jiu-str. Luchian)	325.00
3	Târnava	300.00
4	Sirius	173.00
5	Simplex	175.00
6	Fagului	240.00
7	Molidului	60.00
8	Măslinului	215.00
9	Bruxelles(pâna la str. Varșovia)	180.00
10	Nera	335.00
11	Luceafărului	400.00
12	Quasar	390.00
13	Nicolae Grigorescu	240.00
14	J.R. Kipling	380.00

15	H.C. Andersen	380.00
16	Coral	170.00
17	Opal	178.00
18	Simfoniei(str. I.Creangă-str.Mureș)	732.00
19	Mureș(str. Simfoniei-str. Crișurilor)	1218.00
20	Eugen Barbu	190.00
21	Panseluțelor	380.00
22	Margaretelor	80.00
23	Măgura	210.00
24	I.L. Caragiale	100.00
25	Mihai Rusu	311.00
26	Praga	83.00
27	Trandafirilor	204.00
28	Cireșului(str. Creației-str. Piersicului)	270.00
29	Cerna(str. Bega-str. Tisa)	230.00
30	Bega	230.00
31	Dunărea	225.00
32	Sandorfalva(str. Creației-str. Migdalului)	360.00
33	București(str. Praga-str. Ferenția 2)	430.00
34	Ferenția 2(str. Literaturii-str. Roma)	680.00
35	Silvana(str. Castanilor-str. Cireșului)	550.00

În prezent elementele geometrice în plan și în profil transversal corespund pentru străzi de categoria III - IV cu partea carosabilă variabilă între de 3,00 m ... 6,00 m lățime.

În ceea ce privește starea tehnică a îmbrăcăminților rutiere de pe străzile propuse spre modernizare se remarcă următoarele:

a. Pentru străzile cu sectoare din pământ se remarcă următoarele:

- starea tehnică actuală a suprafeței de rulare este total necorespunzătoare afectată semnificativ de defecțiunile existente, cu multiple defecțiuni (gropi, fâgașe și denivelări) și cu o planeitate neadecvată desfășurării unei circulații rutiere în condiții de siguranță și confort. Starea de degradare actuală și planeitatea sectorului cu străzi din pământ impun lucrări urgente de realizare a unei structuri rutiere adecvate.

b. Pentru străzile cu sectoare balastate sau pietruite se remarcă faptul că structura rutieră existentă este constituită din materiale granulare de diverse grosimi și din diferite tipuri de materiale (refuz de ciur, balast, piatră spartă sau balast cu piatră spartă), realizate pe lățimi și grosimi variabile. Lățimea pietruirii este variabilă și cu marginile neuniforme în profil longitudinal, cu șerpuiți care nu urmăresc traseul ideal. Partea carosabilă prezintă o serie de defecțiuni specifice drumurilor pietruite, de tipul gropilor,

denivelărilor și fâgașelor, fapt ce împiedică desfășurarea normală a circulației și conduce la generarea de praf pe timp uscat, respectiv de noroi pe timp umed (adus pe partea carosabilă de pe acostamente, drumuri laterale, accese etc.). Aceste sectoare de drum sunt colmatate cu pământ, și starea lor se degradează frecvent.

Planeitatea suprafeței de rulare este necorespunzătoare, ca urmare a lipsei unei îmbrăcămînți rutiere moderne, iar starea îmbrăcămînții existente conduce la frânări și accelerări frecvente, la zgomot și vibrații.

În ceea ce privește defecțiunile constatate pe traseul studiat, respectiv starea tehnică a diverselor elemente se pot menționa următoarele:

- existența numeroaselor defecțiuni la nivelul suprafeței de rulare (gropi, tasări, fâgașe etc.);
- acostamente denivelate;
- prezența prafului, noroiului datorită lipsei unei îmbrăcămînți rutiere moderne;
- nu sunt asigurate toate elementele geometrice în plan, profil longitudinal și profil transversal, conform normelor tehnice în vigoare;
- intersecții cu străzi, drumuri laterale neamenajate;
- dispozitivele de scurgere a apelor pluviale inexistente sau incomplete.

În profilul longitudinal, pantele existente se încadrează în prevederile normelor în vigoare, nefiind sectoare unde panta să fie mai mare decât cea admisă, iar în ceea ce privește structura rutieră situația se prezintă după cum urmează:



Strada Londra



Strada Ferventia (str. Jiu-str. Luchian)



Strada Târnavă



Strada Sirius



Strada Simplex



Strada Fagului



Strada Molidului



Strada Măslinului



Strada Bruxelles (până la str. Varșovia)



Strada Nera



Strada Luceafărului



Strada Quasar



Strada Nicolae Grigorescu



Strada J.R. Kipling



Strada H.C. Andersen



Strada Coral



Strada Opal



Strada Simfoniei (str. I. Creangă-str. Mureș)



Strada Mureș(str. Simfoniei-str. Crișurilor)



Strada Eugen Barbu



Strada Panseluțelor



Strada Margaretelor



Strada Măgura



Strada I.L. Caragiale



Strada Mihai Rusu



Strada Praga



Strada Trandafirului



Strada Cireșului(str. Creației-str. Piersicului)



Strada Cerna(str. Bega-str. Tisa)



Strada Bega



Strada Dunărea



Strada Sandorfalva(str. Creației-str. Migdalului)



Strada București(str. Praga-str. Ferenția 2)



Strada Ferenția 2(str. Literaturii-str. Roma)



Strada Silvana(str. Castanilor-str. Cireșului)

2. DESCRIEREA INVESTIȚIEI

2.1. NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA PROMOVĂRII INVESTIȚIEI

Investiția este necesară și oportună în viitorul apropiat pentru îmbunătățirea și dezvoltarea infrastructurii legate de dezvoltarea zonelor rurale, dezvoltarea zonelor construite existente și viitoare, asigurarea condițiilor optime a tuturor participanților la trafic.

Starea tehnică necorespunzătoare și faptul că străzile sunt singura cale rutieră de deservire a zonelor studiate, face ca investiția să fie necesară și oportună pentru locuitorii zonelor care o deservească.

Investiția este necesară și oportună astfel încât să rezulte un ansamblu care să confere participanților la trafic, siguranță și confort în exploatare, ansamblu care să fie realizat cu volume necesare de lucrări, costuri reduse rezultate din folosirea materialelor locale, eficiență economică ridicată și consumuri de energie (carburanți) minime atât la construcția drumului cât și la exploatare.

Realizarea drumurilor are o importanță semnificativă pentru dezvoltarea din punct de vedere economico - social a regiunii în care se situează, iar realizarea lucrării va îmbunătăți considerabil starea tehnică a acestor drumuri și implicit, confortul și siguranța circulației. De asemenea, condițiile de mediu se vor ameliora prin reducerea noxelor eliminate în atmosferă, diminuarea zgomotului și vibrațiilor produse de circulația auto, în timp ce cheltuielile de exploatare suportate de participanții la circulația rutieră se vor diminua semnificativ.