

FOAIE DE CAPAT

1. Denumirea obiectului de investitii :

**“MODERNIZARE DJ 154B, KM 10+620 – 15+400, LIMITA JUDETUL
MURES – MONOR (DJ 154), JUDETUL BISTRITA-NASAUD”**

2. Amplasament:

Drumul judetean DJ 154B se desprinde din DN15 in localitatea Valenii de Mures, traverseaza localitatile: Valenii de Mures-Vatava-limita jud. Mures-Monor, avand o lungime totala de 15,400km. Sectorul studiat, cuprins intre km 10+620 - 15+400, este amplasat in apropierea localitatii Monor, preponderent in extravilanul acesteia.

3. Titularul investitiei:

Consiliul Județean Bistrița-Năsăud

Adresa : Bistrița-Năsăud, Piata Petru Rares, nr.1 , RO 420080

Telefon: 0263/213657; 0263/215503

Fax: 0263/214750; 0263/213760

Site: <http://www.cjbn.ro/>

Adresa email: cjbn@cjbn.ro

4. Beneficiarul investitiei:

Consiliul Județean Bistrița-Năsăud

Adresa : Bistrița-Năsăud, Piata Petru Rares, nr.1 , RO 420080

Telefon: 0263/213657; 0263/215503

Fax: 0263/214750; 0263/213760

Site: <http://www.cjbn.ro/>

Adresa email: cjbn@cjbn.ro

5. Elaboratorul studiului:

PROIECTANT GENERAL:

S.C. SOMEȘ-TOP-GRUP S.R.L

J06/73/2009, CUI RO 25138697

Localitatea Beclean, jud. Bistrița-Năsăud

str. Aleea Ghiocelului, nr.4, bl. D, sc.1, ap.4

Tel: 0755-285.388

e-mail: office@somestopgrup.ro

MEMORIU DE PREZENTARE**I. Denumirea proiectului:**

**“MODERNIZARE DJ 154B, KM 10+620 – 15+400, LIMITA JUDETUL
MURES – MONOR (DJ 154), JUDETUL BISTRITA-NASAUD”**

II. Titular:

Consiliul Județean Bistrița-Năsăud

Adresa : Bistrița-Năsăud, Piata Petru Rares, nr.1 , RO 420080

Telefon: 0263/213657; 0263/215503

Fax: 0263/214750; 0263/213760

Site: <http://www.cjbn.ro/>Adresa email: cjbn@cjbn.ro , cjbn@portalbn.ro

Numele persoanei de contact: Botiș Rodica

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:**a) un rezumat al proiectului;**

Lungimea totala a drumului judetean DJ 154B propus modernizarii este de 4,780 km cu latimea platformei in aliniament de 6,50-8,00 m.

Nr. Crt.	Denumire drum judetean	Lungime [m]	Parte carosabila[m]	Acostamente [m]	Platforma drum [m]
1	2	3	4	5	6
1	Drum judetean DJ 154B km 10+620 - 15+400	3760	6.00	2 x 0,75 + 2x0,25 B I*	8.00
	KM 10+620 - 14+380				
	KM 14+380 - 15+400	1020	6.00	2x0.25 B I*	6.50
Total		4780.00			

*B I – banda de incadrare

Structura rutiera va fi formata din urmatoarele straturi:

- km 10+620 – 12+620:

- 4 cm strat de uzura din BA16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4 leg. 50/70;
- 20 cm strat de baza din piatra sparta impanata;
- 20 cm strat de fundatie din balast;
- geotextil 500g/mp cu rol anticontaminant;
- 10 cm strat de forma din impietruire existenta;

- km 12+620 – 13+620;
 - 4 cm strat de uzura din BA16 rul. 50/70;
 - 6 cm strat de legatura din BAD22,4 leg. 50/70;
 - 20 cm strat de baza din piatra sparta impanata;
 - 10 cm strat de fundatie din balast;
 - geotextil 500g/mp cu rol anticontaminant;
 - 25 cm strat de forma din impietruire existenta;
- km 13+620 – 14+070;
 - 4 cm strat de uzura din BA16 rul. 50/70;
 - 6 cm strat de legatura din BAD22,4 leg. 50/70;
 - 20 cm strat de baza din piatra sparta impanata;
 - 15 cm strat de fundatie din balast;
 - geotextil 500g/mp cu rol anticontaminant;
 - 15 cm strat de forma din impietruire existenta;
- km 14+070 – 14+380;
 - 4 cm strat de uzura din BA16 rul. 50/70;
 - 6 cm strat de legatura din BAD22,4 leg. 50/70;
 - 20 cm strat de baza din piatra sparta impanata;
 - 10 cm strat de fundatie din balast;
 - geotextil 500g/mp cu rol anticontaminant;
 - 20 cm strat de forma din impietruire existenta;
- km 14+380 – 15+400;
 - 4 cm strat de uzura din BA16 rul. 50/70;
 - geocompozit antifisura;
 - 8 cm asfalt existent;
 - 45 cm structura rutiera existenta;

b) justificarea necesității proiectului;

Dezvoltarea infrastructurii rutiere reprezinta un element esential in cadrul oricarui efort de a valorifica potentialul de crestere si de a promova durabilitatea zonelor respective. De fapt, crearea de infrastructura rutiera dar si pietonala si velo reprezinta primul pas in cadrul procesului de dezvoltare locala, in ideea ca aceasta va creste atractivitatea zonei, deci actioneaza ca un „magnet” pentru potentialii investitori.

Potentialul de dezvoltare a unei zone este cu atat mai mare cu cat infrastructura de acces este mai dezvoltata. De asemenea, cresterea economica exercita o presiune asupra infrastructurii rutiere de acces existente si determina o nevoie mai accentuata de dezvoltare a acesteia. Astfel, construirea si intretinerea unei infrastructuri rutiere de buna calitate au un efect multiplicator, ce creeaza numeroase locuri de munca si impulsioneaza dezvoltarea economica.

Infrastructura rutiera constituie un element de baza in asigurarea conditiilor necesare pentru un trai decent dar si pentru dezvoltarea economica a comunitatilor rurale. Infrastructura neadecvata este unul din elementele principale care contribuie la mentinerea decalajului accentuat dintre zonele rurale si urbane si reprezinta o piedica in calea procesului de dezvoltare socio-economica.

Din punct de vedere economic:

- 4,780 km de drum modernizat in zona comunei Monor;
- îmbunătățirea competitivității economice locale;
- creșterea interesului investitorilor particulari din țară sau din străinătate pentru a investi;
- decongestionarea legăturilor și nodurilor de rețea prin eliminarea locurilor înguste;
- îmbunătățirea accesibilității la instituții sociale și de interes public;
- reducerea consumului de carburant;
- reducerea uzurii anvelopelor auto;
- reducerea timpilor de parcurs.

Din punct de vedere social:

- deplasări mai rapide;
- atragerea de noi posibilități de dezvoltare a zonei.

Asupra mediului:

- reducerea poluării prin diminuarea emisiilor ce afectează mediul înconjurător;
- reducerea zgomotului;
- se asigură colectarea și evacuarea corespunzătoare a apelor.

c) valoarea investiției;

	Valoare fără TVA	TVA	Valoare cu TVA
	lei	lei	lei
TOTAL GENERAL	10.029.111,11	1.863.012,01	11.892.123,12
Din care C+M	8.525.885,00	1.619.918,15	10.145.803,15

d) perioada de implementare propusă;

durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni.

Durata de execuție estimată este de 21 de luni iar cea totală este de 27 de luni.

Graficul de implementare a investiției

Denumire Activitate	Luna in care se desfasoara activitatea																											
	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9	L10	L11	L12	L13	L14	L15	L16	L17	L18	L19	L20	L21	L22	L23	L24	L25	L26	L27	
<i>Durata de implementare a investiției</i>																												
<i>Intocmire Proiect tehnic, documentatiilor de achizitie, desfasurarea procedurilor si avizarea necesara</i>																												
<i>Lucrari de executie</i>																												
<i>Lucrari de amenajare a terenului</i>																												
<i>Lucrari de organizare de santier</i>																												
<i>Lucrari de relocare utilitati</i>																												
<i>Lucrari de terasamente</i>																												
<i>Lucrari de poduri si podete</i>																												
<i>Lucrari de santuri</i>																												
<i>Lucrari de aparari de mal ;consolidari de terasamente</i>																												
<i>Lucrari de realizare a sistemului rutier</i>																												
<i>Lucrari de siguranta circulatiei</i>																												
<i>Lucrari de amenajare a terenului si aducere la starea initiala</i>																												

e) planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

Se anexează acestei documentații.

f) descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele).

Soluțiile de proiectare trebuie să asigure funcționalitatea investiției în condițiile încadrării în parametrii optimi privind următoarele aspecte: fiabilitate, siguranță în exploatare, eficiență, costuri reduse, toate în condițiile încadrării în prevederile reglementărilor de proiectare legale în vigoare. Se recomandă menținerea traseului existent al drumului, pentru a se evita eventualele exproprieri de terenuri. Lucrarea se va executa pe drumul județean DJ 154B între km 10+620 – 15+400:

Nr. Crt.	Denumire drum județean	Lungime [m]	Parte carosabila[m]	Acostamente [m]	Platforma drum [m]
1	2	3	4	5	6
1	Drum județean DJ 154B km 10+620 - 15+400	3760	6.00	2 x 0,75 + 2x 0,25 B I*	8.00
	KM 10+620 - 14+380				
	KM 14+380 - 15+400	1020	6.00	2x0,25 B I*	6.50
Total		4780.00			

*B I – banda de încadrare

În cadrul proiectului se va moderniza Drumul Județean DJ 154B între km 10+620 – 15+400, având lungimea de 4,780km. Se vor realiza 3,450m de sant din beton, 70m de fundatie adanciata de parapet tip L, 290m zid de sprijin din beton, 510m de parapet metalic semigreu, 4 poduri noi, podete tubulare noi, drumuri laterale asfaltate.

In plan se va respecta în principiu traseul actual al drumului. Acolo unde este posibil, dar numai cu condiția ca terenul respectiv să fie disponibil, se vor face corectii ale traseului, prin retrasarea aliniamentelor și mărirea razelor de racordare cu ajutorul unor curbe progresive (pentru raze cuprinse între valorile minime și cele curente), sau circulare, pentru curbe cu raze mai mari decât raza recomandabila.

Curbele vor fi amenajate în funcție de raza de racordare, de viteza de proiectare permisă de traseul existent. Razele minime au fost adoptate din cauza situației juridice a drumului, de o parte și alta a acestuia existând proprietăți private. Drumul a fost proiectat la viteza de 40 km/h.

Lungimea traseului studiat este de 4,780 km.

In profil longitudinal

La proiectarea în profil longitudinal s-a urmărit, corectarea profilului existent al drumului ținând seama de cotele obligate în dreptul acceselor laterale. Pentru confortul circulației se va corecta pe cat posibil profilul longitudinal, dar fara a implica lucrari de terasamente mari. Profilul longitudinal va fi studiat si tinand cont de scurgerea apelor, astfel incat sa se asigure evacuarea acestora in lungul drumului si apoi catre emisar.

La proiectarea liniei rosii se vor avea in vedere:

- asigurarea unui confort corespunzător in circulație;
- executarea unui volum minim de lucrări (sapaturi, miscari de terasamente,etc);
- asigurarea scurgerii apelor;
- respectarea pasului de proiectare si a razelor minime de racordare impuse de standardele in vigoare.

In profil transversal

Drumul care face obiectul acestui proiect este drum de clasa tehnica IV. Profilul transversal tip pentru drumul studiat a fost stabilit in functie de ampriza disponibila.

Panta transversala pe partea carosabila este de 2,50% (sectoare asfaltate).

Structura rutiera va fi formata din urmatoarele straturi:

- km 10+620 – 12+620:
 - 4 cm strat de uzura din BA16 rul. 50/70;
 - 6 cm strat de legatura din BAD22,4 leg. 50/70;
 - 20 cm strat de baza din piatra sparta impanata;
 - 20 cm strat de fundatie din balast;
 - geotextil 500g/mp cu rol anticontaminant;
 - 10 cm strat de forma din impietruire existenta;
- km 12+620 – 13+620;
 - 4 cm strat de uzura din BA16 rul. 50/70;
 - 6 cm strat de legatura din BAD22,4 leg. 50/70;
 - 20 cm strat de baza din piatra sparta impanata;
 - 10 cm strat de fundatie din balast;
 - geotextil 500g/mp cu rol anticontaminant;
 - 25 cm strat de forma din impietruire existenta;
- km 13+620 – 14+070;

- 4 cm strat de uzura din BA16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4 leg. 50/70;
- 20 cm strat de baza din piatra sparta impanata;
- 15 cm strat de fundatie din balast;
- geotextil 500g/mp cu rol anticontaminant;
- 15 cm strat de forma din impietruire existenta;
- km 14+070 – 14+380;
- 4 cm strat de uzura din BA16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4 leg. 50/70;
- 20 cm strat de baza din piatra sparta impanata;
- 10 cm strat de fundatie din balast;
- geotextil 500g/mp cu rol anticontaminant;
- 20 cm strat de forma din impietruire existenta;
- km 14+380 – 15+400:
- 4 cm strat de uzura din BA16 rul. 50/70;
- geocompozit antifisura;
- 8 cm asfalt existent;
- 45 cm structura rutiera existenta;

Acostamente

Acostamentele proiectate vor avea latimea toatala de 1m, din care 0,25m – banda de incadrare.

Ele se vor realiza pe ambele parti ale drumului.

Consolidarea se face pentru a evita formarea fagaselor si a mari siguranta circulatiei.

Structura rutiera pe acostamente va fi urmatoarea:

- 30 cm piatra sparta impanata;
- 30 cm balast;

Structura rutiera pentru banda de incadrare va fi:

- 4 cm strat de uzura BA16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legatura BAD 22,4 leg.50/70;
- 20 cm strat de baza din piatra sparta impanata;
- 30 cm strat de fundatie din balast;
- geotextil 500g/mp cu rol anticontaminant.

Supralargirea partii carosabile in curba

Amenajarea curbelor constă în adoptarea următoarelor măsuri:

- supralărgirea părții carosabile, pentru a permite înscrierea autovehiculelor în curbă;
- asigurarea vizibilității.

Acest drum, având 2 benzi de circulație, supralărgirea se aplică, în întregime, spre interiorul curbei și, numai excepțional, pentru a evita consolidări suplimentare, ea se aplică bilateral sau spre exteriorul curbei, dar nu și la curbele cu raze mici.

Pe supralărgiri se va executa următorul sistem rutier:

- 4 cm strat de uzură BA16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legătură BAD 22,4 leg.50/70;
- 20 cm strat de bază din piatră spartă impanată;
- 30 cm strat de fundație din balast;
- geotextil 500g/mp cu rol anticontaminant.

Casete de largiri a fundației drumurilor

Pe secoarele studiate s-a realizat ulterior întreținerea drumurilor prin împietruire, însă fundația astfel realizată este insuficientă ca lățime. Din această cauză, dar și datorită corectării în plan al traseului drumului și realizării supralărgirilor, rezultă necesitatea realizării casetelor de largire a fundației drumului. Aceste casete vor avea lățimea minimă de 0,50 m.

Casetele vor avea următoarea structură rutieră:

- 4 cm strat de uzură BA16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legătură BAD 22,4 leg.50/70;
- 20 cm strat de bază din piatră spartă impanată;
- 30 cm strat de fundație din balast.
- geotextil 500g/mp cu rol anticontaminant;

Studiul scurgerii apelor

Lucrările de amenajare a drumului au în vedere și o rezolvare privind scurgerea și evacuarea apelor pluviale cu descărcarea lor în zone depresionare lipsite de interes sau spre receptorii pluviali din zonă. În toate zonele în care drumul se află în debleu sau la nivelul terenului înconjurător se vor executa șanțuri din beton pentru asigurarea scurgerii apelor conform STAS 2916-87.

Prin amenajarea traseului drumului se va asigura si o corelare optima între cotele de nivelment ale drumului si cotele proprietatilor riverane de pe ambele parti astfel incat drumul sa nu constituie obstacol in calea de scurgere si evacuare a apelor pluviale.

Santuri

Scurgerea apelor de suprafata din zona drumului se va studia și corela în profil transversal, profil longitudinal și plan de situatie, in functie de situatia concreta din teren, cu respectarea limitelor de proprietate existente, astfel încât sa se evite baltirea acestora pe suprafata adiacenta drumurilor.

Continuizarea scurgerii apelor, in general, si in zona acceselor la proprietati sau la drumurile laterale, in special, se va asigura prin podete avand lungimi adecvate astfel incat sa se acopere latimea drumului de acces.

Principalele caracteristici ale dispozitivelor de scurgere a apelor, precum si pozitiile kilometrice la care acestea se aplica sunt prezentate mai jos:

- *sant din beton monolit C25/30 (clasa de expunere XC4+XF2)*

structura: - 10cm balast;

-10 cm beton C25/30;

Nr. Crt.	Denumire drum judetean	Interval de aplicabilitate (km)		Observatii	Total lungime sector (m)
1	Drum judetean DJ 154B km 10+620 - 15+400	10+620	12+980	stanga proiect	2360
		13+100	13+250	stanga proiect	150
		13+250	13+505	dreapta proiect	255
		13+505	14+000	stanga proiect	495
		14+000	14+170	dreapta proiect	170
		14+340	14+360	dreapta proiect	20
Total					3450

Accesul la proprietati podet corugat D=400mm;

Pe acest drum, pe sectoarele unde prin profilul transversal tip este prevazut sant, in dreptul accesului la proprietati santul se inlocuieste pe lungimea de 6 m cu podet corugat D=400mm. . Astfel nu este intrerupta scurgerea apelor pluviale catre podet si emisar, iar accesul riveranilor catre proprietati se va realiza in conditii de maxim confort.

Poduri si Podete

Pe traseul actual al drumului podețele sunt insuficiente sau degradate sau colmatate. În consecința se vor prevedea podețe noi în punctele cele mai coborâte ale traseului, acolo unde apele traversează drumul în mod haotic și spală platforma existenta, dar și în funcție de schema de evacuare

a apelor plecând de la capacitatea santurilor proiectate. Podețele vor avea în amonte camere de cădere care se vor racorda cu santurile.

Nr. Crt.	Pozitie km	Descriere situatie existenta	Descriere situatie proiectata
1	2	3	4
Drum judetean DJ 154B km 10+620 - 15+400			
1	10+840	-	Podet tubular Ø800mm, L=10,00m din polietilena tip SN8 cu camera de cadere si coronamente din beton
2	11+079	-	Podet tubular Ø800mm, L=10,00m din polietilena tip SN8 cu camera de cadere si coronamente din beton
3	11+400	-	Podet tubular Ø800mm, L=10,00m din polietilena tip SN8 cu camera de cadere si coronamente din beton
4	11+540	-	Podet tubular Ø800mm, L=10,00m din polietilena tip SN8 cu camera de cadere si coronamente din beton
5	11+840	-	Podet tubular Ø800mm, L=10,00m din polietilena tip SN8 cu camera de cadere si coronamente din beton
6	12+120	-	Podet tubular Ø800mm, L=10,00m din polietilena tip SN8 cu camera de cadere si coronamente din beton
7	12+290	podet existent	podet dalat din elemente prefabricate de tip C2
8	12+620	-	Podet tubular Ø800mm, L=10,00m din polietilena tip SN8 cu camera de cadere si coronamente din beton
9	12+970	-	Podet tubular Ø800mm, L=10,00m din polietilena tip SN8 cu camera de cadere si coronamente din beton
10	13+505	-	Podet tubular Ø800mm, L=12,00m din polietilena tip SN8 cu camera de cadere si coronamente din beton
11	13+715	podet existent	Podet tubular Ø1000mm, L=10,00m din polietilena tip SN8 cu camera de cadere si coronamente din beton
12	14+000	pod existent	pod pe grinzi L=10m
13	14+625	pod existent	pod pe grinzi L=10m
14	15+046	podet existent	se decolmteaza si se executa coronamente
15	15+287	pod existent	pod pe grinzi L=18m

Podet NR. 1 – pe Drumul Judetean DJ 154B la km 12+290

Date generale:

Podetul nou are lumina de 2.00m, avand suprastructura alcatuita din 6 cadre prefabricate tip C2, conlucrarea dintre acestea se face cu placa de suprabetonare din beton armat C35/45 si fundatie masiva din beton simplu C20/25. Podetul in raport drumul este amplasat in curba, corespunde clasei E de incarcare (A30;V80) . Lungimea totala a podetului este de 3.30m, iar lumina de 2.00m. Sectiunea transversala asigura latimea partii carosabile de 8.80m.

Podul are urmatoarele caracteristici:

• Solutie constructiva:	Cadru
• Clasa de Incarcare:	E (A30;V80)
• Convoi de dimensionare:	LM 1
• Lungime totala:	3.30m
• Deschidere:	2.00m
• Materiale structura:	Beton armat/precomprimat
• Gabarit:	8.80m
• Pantă transversală unică:	7.0% spre aval
• Pantă longitudinală:	cf. Pr. Drum
• Lumina:	2.00m
• Fundatii:	Directe din beton
• Cota cale:	552.87m
• Cota fundatie:	548.71m

Suprastructura:

Suprastructura include, in sectiune transversala 6 cadre prefabricate tip C2 realizate din beton armat prefabricat, avand o grosime a peretilor laterali de 20cm si o lumina de 2.00m. Peste cadrele prefabricate se executa o placa de monolitizare din beton C35/45 avand grosimea variabilă între 12cm si 47cm care pe langa rolul de a asigura conlucrarea dintre cadre, mai are si rolul de strat suport al hidroizolatiei. Placa se va arma cu doua randuri din plasa STNB 8x100x100mm.

Calea pe pod va fi alcatuita din hidroizolatie – 1cm, protectia hidroizolatiei – 2cm si 2 straturi asfaltice (cuprinse in proiectul de drumuri)

Infrastructura:

Fundatia este realizata continu sub cele 6 cadre din beton C20/25, avand o adancime de 1.00m masurata la capetele cadrelor. Zonele expuse cadrelor se protejeaza impotriva apelor de infiltratie cu hidroizolatie din bitum filerizat. Captarea apelor din spatele cadrelor se face prin drenuri, iar evacuarea prin tuburi riflate care sescarac lateral prin barbacana zidurilor de sprijin. Drenurile se vor imbraca intr-un strat de geotextil netesut.

Amenajarea albiei:

Albia se va curata si se va profila conform sectiunii de scurgere a poetului. Se vor realiza aparări de mal cu ziduri de sprijin elastice:

Pe intreaga lungime a apararilor de mal, talvegul se va perea cu pereu din piatra bruta rostuita de 20cm grosime pe un strat suport din balast de 15cm grosime. La capetele taluzurilor pereate se prevede un printen din beton C20/25, in continuarea acestuia realizandu-se risberme din anrocamente.

Racordarea cu terasamentele:

Racordarea cadrelor cu albia și terasamentele rampelor se asigura prin intermediul zidurilor de sprijin.

Rampe de acces

Accesul pe podet se face in functie de linia rosie a drumului.

Devierea circulației pe perioada execuției

Pe perioada executiei circulatie se va realiza alternativ, fiind montate semne de circulatie cu „Prioritate fata de circulatia din sens opus” si „Prioritate pentru circulatia din sens opus”

Siguranta circulatiei

- La extremitatile laterale ale caii se va monta parapet combinat, iar in continuarea acestuia va fi montat parapet metallic semigreu.
- Semnalizarea rutiera pe timpul executiei - in perioada de executie se va asigura siguranta circulatiei prin montarea de indicatoare de reglementare a circulatiei, pentru presemnalizarea si semnalizarea zonelor de lucru.

Pod NR. 2 – peste valea Capalna pe Drumul judetean DJ 154B la km 14+000

Date generale:

Podul nou are o deschidere de 9.50m, cu suprastructura alcatuita din 14 grinzi prefabricate din beton precomprimat de tip T-52-10, cu suprabetonare si infrastructuri din beton armat. Podul este amplasat perpendicular in raport cu albia si in raport cu drumul este amplasat in aliniament. Podul corespunde clasei E de incarcare (A30;V80) si asigura trecerea debitului de calcul $Q_{1\%}=39\text{mc/s}$ cu un spatju de garda de 1.25 m. Lungimea totala a podului este de 11.70m iar lumina masurata perpendicular intre fetele culeelor la nivelul banchetelor de 9.00m. Sectiunea transversala asigura latimea partii carosabile de 9.00m.

Podul are urmatoarele caracteristici:

- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| • Curs de apă | Valea Capalna |
| • Solutie constructiva: | Grinzi dublu articulate |
| • Clasa de Incarcare: | E (A30; V80) |
| • Convoi de dimensionare | LM 1 |
| • Lungime totala: | 11.70 m |

• Deschidere:	9.50 m
• Materiale structura:	beton armat/precomprimat
• Gabarit:	9.00 m
• Pantă transversală	2.0%
• Pantă longitudinală	cf. Pr. Drum
• Cotă cale pod	473.17 m
• Debit de verificare:	Q1%=39 mc/s
• Cotă ape la Q1%	470.98 m
• Inaltime de libera trecere:	1.25 m
• Lumina	9.00 m
• Fundatii:	directe din beton
• Cota talpă fundații	Dr 467.08 (St 466.92) m

Suprastructura:

Suprastructura include, in sectiune transversala 14 grinzi prefabricate cu corzi aderente tip T-52-10, cu lungimea de 10.00 m si inaltimea de 52 cm. Peste grinzile prefabricate se executa o placa de monolitizare din beton C35/45 care pe langa rolul de a asigura conlucrarea dintre grinzi, mai are si rolul de strat suport al hidroizolatiei. Grinzile sunt proiectate conform proiectului TIP IPTANA Suprastructuri prefabricate din grinzi cu corzi aderente.

Calea pe pod va fi alcatuita din hidroizolatie, protectia hidroizolatiei si doua straturi asfaltice: strat de legatura si strat de uzura(BAP 16 – 4cm si MAS 16 – 4cm). Pe grinda parapetului s-a prevazut parapet metallic H4B.

Evacuarea apelor de pe pod se face pe la un capat al podului printr-un casiu pereat, in prelungirea aprarilor de mal.

Pentru a evita problemele ce apar in zona rosturilor de dilatare se dispune renuntarea la acestea si realizarea monolitizarea placii de suprabetonare cu zidul de garda.

Infrastructura:

Culeile au fundatiile directe din beton C20/25. Elevatia si zidurile intoarse se vor realiza din beton C25/30, banchetele cuzinetilor din beton C30/37, iar zidul de garda din acelasi beton cu placa, respectiv C35/45.

Spatele culeilor se protejeaza impotriva apelor de infiltratie cu hidroizolatie din bitum filerizat. Captarea apelor din spatele culeilor se face prin drenuri de 30cm latime si evacuarea prin barbacane din PVC - D110 mm. Drenurile se vor imbraca intr-un strat de geotextil netesut.

Amenajarea albiei:

Albia se va curata si se va profila conform sectiunii de scurgere a podului. Taluzurile (panta de 1:1) si fundul albiei se vor perea anrocamente.

Pe intreaga lungime a apararilor de mal precum la inceputul si sfarsitul acestora si la piciorul taluzului se vor executa pinteni din anrocamente . Cota coronamentului apararilor din beton este deasupra nivelului apelor corespunzatoare debitului de calcul Q1% .

Racordarea cu terasamentele:

Racordarea culeilor cu albia se asigura prin intermediul apararilor de mal din anrocamente. Racordarea culeelor cu terasamentele rampelor se va realiza prin intermediul zidurilor intoarse.

Rampe de acces

Accesul pe pod se va face tinand cont de linia rosie de la proiectul de drumuri

Siguranta circulatiei

- La extremitatile laterale ale caii se va monta parapet metallic H4B.
- Semnalizarea rutiera pe timpul executiei - in perioada de executie se va asigura siguranta circulatiei prin montarea de indicatoare de reglementare a circulatiei, pentru presemnalizarea si semnalizarea zonelor de lucru.
- Elementele de siguranta a circulatiei sunt tratate in volumul de specialitate – Drumuri.

Devierea circulatiei pe perioada executiei

Pentru devierea circulatiei pe perioada executiei lucrarilor se vor realiza un drum si un podea provizoriu.

Pod NR. 3 – peste valea Capalna pe Drumul judetean DJ 154B la km 14+625

Date generale:

Podul nou are o deschidere de 9.50m, cu suprastructura alcatuita din 16 grinzi prefabricate din beton precomprimat de tip T-52-10, cu suprabetonare si infrastructuri din beton armat. Podul este amplasat perpendicular in raport cu albia si in raport cu drumul este amplasat in aliniament. Podul corespunde clasei E de incarcare (A30;V80) si asigura trecerea debitului de calcul $Q1%=46mc/s$ cu un spatju de garda de 1.25 m. Lungimea totala a podului este de 11.70m iar lumina masurata perpendicular intre fetele culeelor la nivelul banchetelor de 9.00m. Sectiunea transversala asigura latimea partii carosabile de 7.00m si doua trotuare de cate 1m.

Podul are urmatoarele caracteristici:

• Curs de apă	Valea Capalna
• Solutie constructiva:	Grinzi dublu articulate
• Clasa de Incarcare:	E (A30; V80)
• Convoi de dimensionare	LM 1
• Lungime totala:	11.70 m
• Deschidere:	9.50 m
• Materiale structura:	beton armat/precomprimat
• Gabarit:	7.00 m
• Pantă transversală in două ape	2.0%
• Pantă longitudinală	cf. Pr. Drum
• Cotă cale pod	463.10 m
• Debit de verificare:	Q1%=46 mc/s
• Cotă ape la Q1%	460.88 m
• Inaltime de libera trecere:	1.25 m
• Lumina	9.00 m
• Fundatii:	directe din beton
• Cota talpă fundații	Dr 456.23 (St 456.33) m

Suprastructura:

Suprastructura include, in sectiune transversala 16 grinzi prefabricate cu corzi aderente tip T-52-10, cu lungimea de 10.00 m si inaltimea de 52 cm. Peste grinziile prefabricate se executa o placa de monolitizare din beton C35/45 care pe langa rolul de a asigura conlucrarea dintre grinzi, mai are si rolul de strat suport al hidroizolatiei. Grinzile sunt proiectate conform proiectului TIP IPTANA Suprastructuri prefabricate din grinzi cu corzi aderente.

Calea pe pod va fi alcatuita din hidroizolatie, protectia hidroizolatiei si doua straturi asfaltice: strat de legatura si strat de uzura(BAP 16 – 4cm si MAS 16 – 4cm). La marginea partii carosabile s-a prevazut parapet metallic H2 iar pe grinda parapetului s-a prevazut parapet pietonal.

Evacuarea apelor de pe pod se face la capetele podului prin casiuri pereate.

Pentru a evita problemele ce apar in zona rosturilor de dilatare se dispune renuntarea la acestea si realizarea monolitizarea placii de suprabetonare cu zidul de garda.

Infrastructura:

Culeile au fundatiile directe din beton C20/25. Elevatia si zidurile intoarse se vor realiza din beton C25/30, banchetele cuzinetilor din beton C30/37, iar zidul de garda din acelasi beton cu placa, respectiv C35/45.

Spatele culeilor se protejeaza impotriva apelor de infiltratie cu hidroizolatie din bitum filerizat. Captarea apelor din spatele culeilor se face prin drenuri de 30cm latime si evacuarea prin barbacane din PVC - D110 mm. Drenurile se vor imbraca intr-un strat de geotextil netesut.

Amenajarea albiei:

Albia se va curata si se va profila conform sectiunii de scurgere a podului. Taluzurile se vor proteja cu ziduri de sprijin elastice si fundul albiei cu anrocamente.

Cota coronamentului zidurilor de sprijin este deasupra nivelului apelor corespunzatoare debitului de calcul Q1% .

Racordarea cu terasamentele:

Racordarea culeilor cu albia se asigura prin intermediul apararilor de mal din ziduri de sprijin elastice. Racordarea culeelor cu terasamentele rampelor se va realiza prin intermediul zidurilor intoarse.

Rampe de acces

Accesul pe pod se va face tinand cont de linia rosie de la proiectul de drumuri

Siguranta circulatiei

- La extremitatile laterale ale caii se va monta parapet metallic H2B, iar la extremitatile trotuarelor se vor executa parapeti pietonali.
- Semnalizarea rutiera pe timpul executiei - in perioada de executie se va asigura siguranta circulatiei prin montarea de indicatoare de reglementare a circulatiei, pentru presemnalizarea si semnalizarea zonelor de lucru.

Devierea circulației pe perioada execuției

Pentru devierea circulației pe perioada execuției lucrărilor se vor realiza un drum și un podeț provizoriu.

Pod NR. 4 – peste valea Luț pe Drumul judetean DJ 154B la km 15+287

Date generale:

Podul nou are o deschidere de 18.00m, cu suprastructura alcatuita din 8 grinzi prefabricate din beton precomprimat de tip GI-80-18, cu suprabetonare si infrastructuri din beton armat. Podul

este amplasat perpendicular in raport cu albia si in raport cu drumul este amplasat in curba. Podul corespunde clasei E de incarcare (A30;V80) si asigura trecerea debitului de calcul $Q1\%=70\text{mc/s}$ cu un spatju de garda de 75 cm. Lungimea totala a podului este de 20.50m iar lumina masurata perpendicular intre fetele culeelor la nivelul banchetelor de 16.30m. Sectiunea transversala asigura latimea partii carosabile de 7.00m si doua trotuare de de cate 1 m.

Podul are urmatoarele caracteristici:

• Curs de apă	Valea Luț
• Solutie constructiva:	Grinzi dublu articulate
• Clasa de Incarcare:	E (A30; V80)
• Convoi de dimensionare	LM 1
• Lungime totala:	20.50 m
• Deschidere:	18.00 m
• Materiale structura:	beton armat/precomprimat
• Gabarit:	7.00 m
• Pantă transversală in două ape	2.0%
• Pantă longitudinală	cf. Pr. Drum
• Cotă cale pod	454.64 m
• Debit de verificare:	$Q1\%=46\text{ mc/s}$
• Cotă ape la Q1%	452.49 m
• Inaltime de libera trecere:	0.75 cm
• Lumina	16.30 m
• Fundatii:	directe din beton
• Cota talpă fundații	Dr 448.08 (St 448.21) m

Suprastructura:

Suprastructura include, in sectiune transversala 8 grinzi prefabricate cu corzi aderente tip GI-80-18, cu lungimea de 18.00 m si inaltimea de 80 cm. Peste grinzile prefabricate se executa o placa de monolitizare din beton C35/45 care pe Ianga rolul de a asigura conlucrarea dintre grinzi, mai are si rolul de strat suport al hidroizolatiei. Grinzile sunt proiectate conform proiectului TIP IPTANA Suprastructuri prefabricate din grinzi cu corzi aderente.

Calea pe pod va fi alcatuita din hidroizolatie, protectia hidroizolatiei si doua straturi asfaltice: strat de legatura si strat de uzura(BAP 16 – 4cm si MAS 16 – 4cm). La marginea partii carosabile s-a prevazut parapet metallic H2 iar pe grinda parapetului s-a prevazut parapet pietonal.

Evacuarea apelor de pe pod se face la capetele podului prin casiuri pereate.

Intre zidul de garda si suprastructura se vor prevedea rosturi de dilatatie.

S-au prevazut rezeme din neoprene fixe(F-05) si mobile (M-05).

Infrastructura:

Culeile au fundatiile directe din beton C20/25. Elevantia, zidurile intoarse, zidul de garda si cuzinetii se vor realiza din beton C30/37.

Spatele culeilor se protejeaza impotriva apelor de infiltratie cu hidroizolatie din bitum filerizat. Captarea apelor din spatele culeilor se face prin drenuri de 30cm latime si evacuarea prin barbacane din PVC - D110 mm. Drenurile se vor imbraca intr-un strat de geotextil netesut.

Amenajarea albiei:

Albia se va curata si se va profila conform sectiunii de scurgere a podului. Taluzurile se vor proteja cu pereu din beton C30/37.

Cota coronamentului apararilor de mal este deasupra nivelului apelor corespunzatoare debitului de calcul Q1% .

Racordarea cu terasamentele:

Racordarea culeilor cu albia se asigura prin intermediul apararilor de mal beton C30/37. Racordarea culeelor cu terasamentele rampelor se va realiza prin intermediul zidurilor intoarse.

Rampe de acces

Accesul pe pod se va face tinand cont de linia rosie de la proiectul de drumuri.

Siguranta circulatiei

- La extremitatile laterale ale caii se va monta parapet metallic H2B, iar la extremitatile trotuarelor se vor executa parapeti pietonali.
- Semnalizarea rutiera pe timpul executiei - in perioada de executie se va asigura siguranta circulatiei prin montarea de indicatoare de reglementare a circulatiei, pentru presemnalizarea si semnalizarea zonelor de lucru.
- Elementele de siguranta a circulatiei sunt tratate in volumul de specialitate – Drumuri.

Devierea circulatiei pe perioada executiei

Pentru devierea circulatiei pe perioada executiei lucrarilor se vor realiza un drum si un podeț provizoriu.

Intersectii si drumuri laterale

Drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime de 25m de la intersectie, si li se vor executa santuri trapezoidale din beton monolit pe aceasta lungime. Unde este cazul se vor amplasa podete tubulare tip Ø600 mm cu L=7,50m, pentru a nu intrupe transportul apelor pluviale carte emisar.

In sens transversal, drumurile laterale se vor amenaja cu latimea partii carosabile de 4,00 m si acostamente de 0,50 m latime pe ambele parti ale drumului.

Structura rutiera adoptata in cazul amenajarii drumurilor laterale este urmatoarea:

- Strat de uzura din BA16 - 4 cm
- Strat de legatura din BAD22,4 - 6 cm
- Strat de baza din piatra sparta impanata - 20 cm
- Strat de fundatie din piatra sparta mare - 20cm

Nr. Crt.	Pozitie kilometrica	Parte carosabila	Observatii
1	2	3	4
Drum judetean DJ 154B km 10+620 - 15+400			
1	10+640	dreapta proiect	-
2	11+150	stanga proiect	Podet tubular proiectat Ø600mm, L=7.5m din polietilena tip SN8 cu coronamente din beton
3	11+180	dreapta proiect	-
4	11+400	stanga proiect	-
5	11+705	stanga proiect	Podet tubular proiectat Ø600mm, L=7.5m din polietilena tip SN8 cu coronamente din beton
6	12+280	stanga proiect	Podet tubular proiectat Ø600mm, L=7.5m din polietilena tip SN8 cu coronamente din beton
7	13+930	stanga proiect	Podet tubular proiectat Ø600mm, L=7.5m din polietilena tip SN8 cu coronamente din beton
	14+045	stanga proiect	-
8	14+360	dreapta proiect	-

Lucrari de consolidare

Pe sectoarele de drum unde datorita corectarii traseului atat in plan cat si in profil longitudinal, pe sectoarele avand versanti instabili s-au pe zonele unde drumul are taluz expus vailor adiacente, s-au prevazut lucrari de aparare si sustinere. Sectiunile tip propuse sunt prezentate in partea desenata.

Astfel s-au prevazut :

- Zid de sprijin din beton armat monolit, dupa cum urmeaza:

Nr. Crt.	Denumire drum judetean	Interval de aplicabilitate (km)		Observatii	He[m]	Total lungime sector (m)
1	Drum judetean DJ 154B km 10+620 - 15+400	12+980	13+100	stanga proiect	2	120
		14+170	14+340	dreapta proiect	2	170
Total						290

- Fundatie adancita de parapet tip „L”, dupa cum urmeaza:

Nr. Crt.	Denumire drum judetean	Interval de aplicabilitate (km)		Observatii	He[m]	Total lungime sector (m)
1	Drum judetean DJ 154B km 10+620 - 15+400	14+270	14+340	stanga proiect	1.9	70
Total						70

Siguranta circulatiei in exploatare

Elementele geometrice in plan, profil longitudinal si transversal vor fi astfel amenajate conform STAS-urilor in vigoare astfel incat circulatia sa se desfasoare in conditii de deplina siguranta si confort. Pe langa aceste elemente se va prevedea semnalizare orizontala prin marcaje longitudinale conform STAS 1848/7-15 si semnalizare verticala prin indicatoare rutiere conform STAS 1848/1-11, respectand dimensiunile conform STAS 1848/2-11 pe tot traseul proiectat.

Indicatoarele rutiere ce urmeaza a fi instalate pe tronsoanele ce vor fi modernizate vor fi :

- de avertizare ;
- de reglementare ;

Indicatoarele rutiere se realizeaza si se instaleaza astfel încât sa fie observate cu usurinta si din timp de catre cei carora li se adreseaza si trebuie sa fie în deplina concordanta între ele si într-o stare tehnica de functionare corespunzatoare.

Indicatoarele se vor instala pe partea dreapta a sensului de mers. In cazul in care conditiile locale impiedica observarea din timp a indicatoarelor de catre conducatorii auto, ele se pot instala sau repeta pe partea stanga, in loc vizibil pentru toti participantii la trafic.

Tipul, marimea si forma indicatoarelor rutiere folosite pe drumuri publice, sunt date de SR 1848/1,2,3 – 2004, iar contractantul este obligat sa foloseasca numai aceste tipuri de indicatoare.

Pe traseul drumului judetean vor fi amplasate borne kilometrice si hectometrice.

Pentru siguranta circulatiei se vor monta parapeti metalici de tip semigreu:

Nr. Crt.	Denumire drum judetean	Interval de aplicabilitate (km)		Observatii	Total lungime sector (m)
1	Drum judetean DJ 154B km 10+620 - 15+400	11+560	11+720	dreapta proiect	160
		12+100	12+280	dreapta proiect	180
		13+720	13+820	dreapta proiect	100
		14+270	14+340	stanga proiect	70
Total					510

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

Nu sunt necesare demolari.

V. Descrierea amplasării proiectului:

Drumul judetean DJ 154B se desprinde din DN15 in localitatea Valenii de Mures, traverseaza localitatile: Valenii de Mures-Vatava-limita jud. Mures-Monor, avand o lungime totala de 15,400km, conform HG 782/2014 pentru modificarea anexelor la HG nr. 540/2000 privind aprobarea incadrarii in categorii functionale a drumurilor publice si a drumurilor de utilitate privata deschise circulatiei publice.

Sectorul studiat, cuprins intre km 10+620-15+400, este amplasat in apropierea localitatii Monor, preponderent in extravilanul acesteia.

- hărți, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind:

- Se anexeaza acestei documentatii.

- coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 70;

Se anexeaza acestei documentatii in format electronic.

- detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.

Drumul proiectat se va executa pe amplasamentul drumului existent.

VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile:

A. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu:

a) protecția calității apelor:

Apele meteorice rezultate de pe sectorul de drum studiat se vor colecta prin santurile laterale prevazute, dupa care vor fi dirijate prin podet in receptorul natural. Avand in vedere faptul ca apele rezultate de pe suprafata obiectivului nu sunt ape reziduale, nu sunt necesare statii sau instalatii de epurare a acestor ape.

Apa folosita la diferite procese tehnologice (curatarea suprafetelor, udarea suprafetelor, etc.) va fi apa curata conform SR EN 1008:2003 “Apa de preparare pentru beton” si nu reprezinta sursa de poluare in urma folosirii ei la respectivele lucrari.

b) protecția aerului:

Obiectivul, la darea lui în folosință nu va produce noxe care ar putea polua aerul.

Noxele ce pot polua aerul sunt produse în timpul lucrărilor de execuție: cele rezultate din mixtura asfaltică pe perioada punerii în opera și din realizarea săpăturii.

Având în vedere cele de mai sus nu sunt necesare lucrări sau instalații pentru epurarea aerului, amănățile încadrându-se în limitele admise ale STAS 12574/87.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Obiectivul în sine nu poate produce zgomote sau vibrații care ar putea polua zona.

Pe perioada exploatării, zgomotele sau vibrațiile pot fi produse de către autovehiculele care circulă, aceste zgomote se pot încadra în limitele maxime ale STAS 10009/88.

d) protecția împotriva radiațiilor:

În structura lucrărilor nu se introduc elemente care produc radiații, materialele utilizate la lucrări vor fi conform standardelor sau vor avea agremente tehnice valabile.

e) protecția solului și a subsolului:

Pentru realizarea sistemului rutier se vor folosi agregate naturale, iar straturile căii se vor realiza cu lianți sau emulsii care se vor folosi doar pentru realizarea sistemului rutier. Deseurile rămase nu se vor lăsa sau împrăși pe terenul din jur, ci se vor depozita în recipiente și se vor duce la o groapă de gunoi autorizată. Constructorul va urmări realizarea unor cofraje etanșe astfel încât să se evite scurgeri intense de lapte de ciment.

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curățarea suprafețelor, udarea suprafețelor, etc.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 “Apă de preparare pentru beton” și nu reprezintă sursa de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Lucrările proiectate nu afectează flora și fauna locală.

g) protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

Lucrările ce se vor executa se află în comuna Monor, județul Bistrita-Nasaud și prin definiție și prin modul în care au fost proiectate servesc la protecția așezărilor umane situate în zonă. Drumul care face obiectul acestui proiect aparține domeniului public. Lucrările ce sunt necesare nu impun exproprieri.

h) prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatării, inclusiv eliminarea

Pe drum si in zona invecinata nu pot apararea desuri decat la executarea lucrarilor. In aceasta situatie constructorul va avea in vedere ca pe tot parcursul executarii lucrarilor sa pastreze zona in perfecta stare de curatenie. Eventualele deseuri ce ar putea rezulta vor fi depozitate in recipienti si duse la o rampa de gunoi autorizata. Aceasta sarcina cade in seama executantului, deoarece la terminarea lucrarilor zona va fi predata la beneficiar curata.

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

Lucrarile proiectate nu produc si nu stocheaza substante toxice si periculoase.

B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității.

Se vor utiliza în cantități reduse apă, agregate minerale (nisip, pietriș) și combustibili, în etapa de realizare a proiectului.

VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:

- impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);

- lucrările ce urmează a fi executate pentru realizarea proiectului, nu vor avea un impact negativ semnificativ asupra factorilor de mediu, iar persoanele direct afectate sunt în număr redus, pe termen scurt și numai pentru perioada de realizare a proiectului;

- extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate);

Suprafata totala ce urmeaza a fi ocupata definitiv este de 41.200 mp, astfel:

-41.200 mp pe teritoriul comunei Monor,dintre care 6.500 mp in intravilan si 34.700 mp in extravilan;

- magnitudinea și complexitatea impactului;

- impact redus, punctual și reversibil numai pe durata de realizare a lucrărilor;

- probabilitatea impactului;

- este redusă, apare pe perioada de realizare a proiectului;

- *durata, frecvența și reversibilitatea impactului;*
- impactul se va manifesta doar pe perioada de execuție.
- *măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;*
- obiectivul nu va avea un impact semnificativ asupra mediului;
- *natura transfrontalieră a impactului.*
- lucrarile propuse nu au impact transfrontalier.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

IX. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare:

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).

Nu este cazul.

B. Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.

Proiectul a fost aprobat prin Certificatul de Urbanism nr. 1 / 17.01.2019

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

Organizarea de santier se va realiza la sediul firmei care executa lucrarea. Organizarea de santier in cazul acestei investitii presupune amenajarea unei platforme pietruite cu suprafata de 200mp, imprejmuite cu gard din plasa de sarma, pentru montarea unor containere si a unor cabine wc ecologice la inceputul lucrarilor de executie. Acestea se vor desfiinta la sfarsitul lucrarilor si terenul se va aduce la forma initiala. Lucrarile nu vor afecta conditiile de mediu din zona, pe toata perioada executiei si in exploatare.

XI. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile:

Se vor reface toate taluzurile afectate de sapatari, prin protectie cu piatra si se vor inierba taluzele libere. Excedentul de pamant din sapatura va fi transportat in depozit, unde va fi imprastiat si compactat, astfel incat terenul sa revina la forma initiala.

XII. Anexe - piese desenate:

1. Planul de încadrare în zonă a obiectivului;
2. Planul de situație cu modul de planificare a utilizării suprafețelor;
3. Profil transversal tip.

XIII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare.

Nu e cazul.

XIV. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate:

1. Localizarea proiectului:

- bazin hidrografic Mureș;
- cursul de apă: Luț, cod cadastral : IV.1.59;
Căpâlna, cod cadastral : IV.1.59.1;

2. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă.

Continutul studiului hidrologic nu evidentiaza aspecte de mediu sau riscuri de SSM evidente la aceasta etapa.

3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz.

Nu e cazul

Intocmit,

S.C. SOMEȘ-TOP-GRUP S.R.L.

Ing. Muntean Dragoș - Alexandru



ASPECTE FOTO RELEVANTE

**MODERNIZARE DJ 154B, KM 10+620 – 15+400, LIMITA JUDETUL
MURES - MONOR (DJ154),
JUDETUL BISTRITA-NASAUD**





