

## FOAIE DE CAPAT

### 1. Denumirea obiectului de investitii :

„MODERNIZARE DRUM VICINAL TÎRLIŞUA-DJ171-LA BUDĂLĂU-ILIŞUA, ÎN COMUNA  
TÎRLIŞUA, JUD. BISTRIŢA-NĂSĂUD”

### 2. Amplasament:

Lucrarea este amplasată in intravilanul localitatii Tirlisua, comuna Tirlisua, judetul  
Bistrita-Nasaud

### 3. Titularul investitiei:

Comuna Tirlisua

Adresa: Str. Principala, nr. 217, CP:427330, loc. Tirlisua, com. Tirlisua,  
jud. Bistrita-Nasaud

Tel. 0263-352193 / Fax: 0263-352161

### 4. Beneficiarul investitiei:

Comuna Tirlisua

Adresa: Str. Principala, nr. 217, CP:427330, loc. Tirlisua, com. Tirlisua,  
jud. Bistrita-Nasaud

Tel. 0263-352193 / Fax: 0263-352161

### 5. Elaboratorul studiului:

SC COSTIN ŞI VLAD BIROU DE PROIECTARE SRL

J12/3542/2016, CUI: 36586033;

Mun. Cluj Napoca, Jud. Cluj, Str. Maramureşului, nr.151A, Tel: 0742-239.932



## MEMORIU DE PREZENTARE

Memoriul de prezentare se face conform continutului-cadru prevazut in anexa nr. 5.E din Legea 292/2018.

### I. Denumirea proiectului :

„MODERNIZARE DRUM VICINAL TÎRLIŞUA-DJ171-LA BUDĂLĂU-ILIŞUA, ÎN COMUNA TÎRLIŞUA, JUD. BISTRIŢA-NĂSĂUD”

### II. Titular:

Comuna Tirlisua

Adresa: Str. Principala, nr. 217, CP:427330, loc. Tirlisua, com. Tirlisua,  
jud. Bistrita-Nasaud

Tel. 0263-352193 / Fax: 0263-352161

### III. Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect

a) Un rezumat al proiectului

Lucrările de modernizare propuse au următoarele caracteristici:

Nr. Crt	TRONSON	Lungime drum	Latime parte carosabila	Latime acostament consolidat	Latime platforma	Suprafata carosabila
		[m]	[m]	[m]	[m]	[mp]
1	DRUM VICINAL	571.00	3.00	0.50	3.50	2015.00
2	DRUM LATERAL	15.00	3.00	0.50	3.50	55.00
TOTAL		586.00	6.00	1.00	7.00	2070.00

#### Traseul in plan

Curbele trasate respecta prevederile STAS 863-85. Traseul proiectat urmăreşte in linii mari traseul actual.

Curbele sunt amenajate in funcţie de raza de racordare, de viteza de proiectare permisa de traseul existent si se vor realiza supralărgirea si convertirea sau suprainaltarea lor unde distanţa între limitele de proprietate o permite.

Viteza de proiectare este de  $V=25$  km/h.

#### Profilul longitudinal

Linia roşie proiectată respectă următoarele aspecte:

- executarea unui volum minim de lucrări (săpături, mișcări de terasamente, etc);
- evitarea declivităților alternante (dinți de fierăstrău care reduc vizibilitatea, măbind riscul accidentelor);
- punctele de cota obligata, cum ar fi podurile si podețele sau racordurile cu alte drumuri de clasa tehnica superioara.
- asigurarea scurgerii apelor;
- asigurarea acceselor la proprietăți

### **Profilul transversal**

Strada modernizată va avea următorul profil tip:

- Platforma 4,00 m;
- Partea carosabila 1x3,00 m;
- Acostamente 2 x 0,50 m;
- Panta transversala parte carosabila 2,5%;
- Încadrare cu rigolă de acostament

In curbe, panta transversala a profilului este in concordanta cu raza de racordare a aliniamentelor.

### **Structura rutieră**

#### **Modernizarea străzii cu îmbrăcăminte din beton asfaltic**

Structura rutiera corespunde unui trafic de perspectiva tip ușor.

- 20 cm strat de formă din pietruire existentă scarificată, reprofilată și cilindrată;
- 20 cm strat de fundatie din balast-aport;
- 15 cm strat de baza din piatra sparta;
- 6 cm strat de legatura BA 16;

### **Scurgerea apelor**

Pentru preluarea apelor pluviale de pe partea carosabila s-au prevazut rigole de acostament.

### **Podete**

Pentru descarcarea spre emisari a apelor pluviale colectate în rigole, se vor amenaja podete tubulare Ø 600 din teava corugata de polietilena cu timpane si camera de cadere din beton.

### **Apărări de mal**

Pe zona sectoarelor unde drumul este paralel cu raul Valea Lunga se vor realiza lucrari de aparare de mal care sa previna eroziunea malurilor si totodata sa consolideza taluzul drumului.

#### **b) Justificarea necesitatii proiectului**

Modernizarea străzilor în comuna Tîrlişua duce la dezvoltarea economică și socială a zonei, având ca rezultat final îmbunătățirea calității vieții la sate, în scopul atingerii cerințelor de dezvoltare europene în spațiul rural.

Profilul curent este de drum la nivelul terenului. Strada parcurge zone de case fiind marginita si de o vale cu adancimea de 1.5-2 m.

În general structura rutieră se prezintă necorespunzător din punct de vedere al planeității și uniformității, iar pe timp uscat circulația rutieră poluează atmosfera cu mult praf, iar pe timp umed circulația se desfășoară cu dificultate.

Zestrea rutieră existentă este constituită din materiale granulare de diverse grosimi, în general între 20-25 cm, realizată pe lățimi variabile.

Structura rutieră este necorespunzătoare din punct de vedere al capacității portante, fapt ce implica completarea unor straturi suplimentare pentru a se îmbunătăți confortul și siguranța circulației pentru utilizatori.

Pietruirile constatate sunt efectuate în etape diferite de timp, cu materiale pietroase diverse (piatră spartă, balast), provenite din diferite surse de aprovizionare și fără a beneficia de documente de calitate corespunzătoare, iar lucrările rutiere respective nu au fost efectuate cu tehnologii rutiere adecvate și nici pe baza unor documentații tehnice specifice.

Din punct de vedere geometric, acest drum are o platformă de lățime variabilă, iar dispozitivele de colectare și evacuare a apelor de suprafață sunt necorespunzătoare, sau lipsesc. Astfel, sistemele de scurgere existente sunt alcătuite din santuri de pământ. În mare majoritate, santurile de pamant sunt colmatate. Din aceste motive sistemul de scurgere a apelor nu are capacitatea necesară asigurării scurgerii apelor în lungul

strazii, fapt care determină staționarea apei în santuri și infiltrarea acesteia în terasamente și în corpul drumului, afectând marginea platformei. De-a lungul strazii există și sectoare care nu au santuri.

Condițiile deficitare de scurgere a apelor din precipitații, determinate de lipsa santurilor sau de colmatarea și inierbarea celor existente întretin condițiile hidrologice defavorabile.

În lungul traseului investigat nu se semnalează existența unor fenomene geodinamice care să afecteze stabilitatea platformei.

Strada nu este prevăzută cu un sistem de semnalizare verticală.

Circulația pietonală se face pe partea carosabilă deoarece nu există trotuare amenajate.

c) Valoarea investiției

467.267,33 lei

d) Perioada de implementare propusă

Perioada de implementare a proiectului este de 8 luni.

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

Se anexează documentației Planul de situație.

f) Descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, forme fizice ale proiectului

#### **Traseul în plan**

Curbele trasate respectă prevederile STAS 863-85. Traseul proiectat urmărește în linii mari traseul actual.

Curbele sunt amenajate în funcție de raza de racordare, de viteza de proiectare permisă de traseul existent și se vor realiza supralărgirea și convertirea sau suprainaltarea lor unde distanța între limitele de proprietate o permite.

Viteza de proiectare este de  $V=25$  km/h.

### **Profilul longitudinal**

Linia roşie proiectată respectă următoarele aspecte:

- executarea unui volum minim de lucrări (săpături, mişcări de terasamente, etc);
- evitarea declivităţilor alternante (dinţi de fierăstrău care reduc vizibilitatea, mărinnd riscul accidentelor);
- punctele de cota obligata, cum ar fi podurile si podeţele sau racordurile cu alte drumuri de clasa tehnica superioara.
- asigurarea scurgerii apelor;
- asigurarea acceselor la proprietăţi

### **Profilul transversal**

Strada modernizată va avea următorul profil tip:

- Platforma 4,00 m;
- Partea carosabila 1x3,00 m;
- Acostamente 2 x 0,50 m;
- Panta transversala parte carosabila 2,5%;
- Încadrare cu rigolă de acostament

In curbe, panta transversala a profilului este in concordanta cu raza de racordare a aliniamentelor.

### **Structura rutieră**

Structura rutiera corespunde unui trafic de perspectiva tip uşor.

- 20 cm strat de formă din pietruire existentă scarificată, reprofilată şi cilindrată;
- 20 cm strat de fundatie din balast-aport;
- 15 cm strat de baza din piatra sparta;
- 6 cm strat de legatura BA 16;

### **Scurgerea apelor**

Pentru preluarea apelor pluviale de pe partea carosabila s-au prevazut rigole de acostament.

Poziţiile kilometrice ale dispozitivelor de colectare a apelor pluviale sunt următoarele:

NR. CRT.	TRONSON	RIGOLA DE ACOSTAMENT								
		STANGA				DREAPTA				
		interval (km)	lungime (m)	Beton C30/37	interval (km)	lungime (m)	Beton C30/37	Suport nisip		
1	DRUM VICINAL					0+005	0+550	545.00	65.40	32.70
2	DRUM LATERAL					0+000	0+015	15.00	1.80	0.90
		<b>TOTAL STANGA</b>		<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>TOTAL STANGA</b>		<b>560.00</b>	<b>67.20</b>	<b>33.60</b>

### Podete

Pentru descarcarea spre emisari a apelor pluviale colectate in rigole, se vor amenaja podete tubulare Ø 600 din teava corugata de polietilena cu timpane si camera de cadere din beton. Podetele se vor amplasa dupa cum se prezinta in tabelul urmator:

NR. CRT.	NR. TRONSON	TIP TUB	OBSERVATII	POZITIE KM	DIAMETRU (mm)	LUNGIME (m)
1	DRUM VICINAL	CORUGAT	PODET TUBULAR NOU	0+030	600	5
		CORUGAT	PODET TUBULAR NOU	0+360	600	5

### Apărări de mal

Pe zona sectoarelor unde drumul este paralel cu raul Valea Lunga se vor realiza lucrari de aparare de mal care sa previna eroziunea malurilor si totodata sa consolideza taluzul drumului.

Se propune realizarea unei saltele din anrocamente cu greutatea minima a unei bucati de 50kg rezultand o grosime minima de 40cm, pozitionate pe un taluz cu panta de 1:1 avand o inaltime de 2.50m. La piciorul taluzului se va realiza un pinten din anrocamente, cota crestei taluzului asigurand garda necesara pentru debitul de calcul.

Aplicabilitatea antocamentelor pe taluz este descrisa in tabelul urmator.

TRONSON	APARARE DE MAL DIN ANROCAMENTE					
	STANGA				Coordonate	
	interval (km)	lungime (m)	Anrocamente >50kg [mc]	Inceput tronson	Sfarsit tronson	
DRUM VICINAL	0+030	0+130	100.00	195.00	X=437640.913 Y=654167.5281	X=437549.3332 Y=654132.4859
	0+190	0+310	120.00	234.00	X=437491.9219 Y=654136.413	X=437386.9736 Y=654171.3369



De asemenea se vor realiza lucrari de decolmatare si recalibrare a albiei între km 0+030 – 0+311.

### Siguranța circulației

Pentru asigurarea sigurantei circulatiei, pe sectoarele cu lucrări de consolidare s-au prevazut parapeti directionali de tip semi-greu pe fundatie adancita de parapet din beton.

NR. CRT.	TRONSON	PARAPET SEMIGREU				
		STANGA		DREAPTA		
		interval (km)	lungime (m)	interval (km)	lungime (m)	
1	DRUM VICINAL	0+030	0+130	100.00		
		0+190	0+310	120.00		
		<b>TOTAL STANGA</b>		<b>220.00</b>	<b>TOTAL DREAPTA</b>	<b>0.00</b>

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.

Inaltimea pana la marginea inferioara a indicatorului va fi cuprinsa între 1,80 - 2,20 m fata de cota terenului.

Distanta de instalare a indicatoarelor in profilul transversal al drumului de la marginea platformei pana la marginea indicatorului va fi de cel putin 0,50 m si cel mult 2,00 m. Amplasarea stalpilor se face în afara marginii exterioare a santurilor sau rigolelor.

Stalpii vor fi incastrati min. 40 cm în fundatia de beton de clasa C16/20 conform STAS 3622/86.

Montarea indicatoarelor se va face pe stalpi speciali destinati în acest scop, confectionati conform STAS 1848/2.



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

Se va interzice :

- amplasarea, în zona drumurilor publice, de constructii, panouri sau dispozitive ce pot fi confundate cu indicatoarele ori instalatiile ce servesc la semnalizarea rutiera ori realizarea de amenajari, care sunt de natura sa stânjeneasca participantii la trafic sau sa le distraga atentia, punând în pericol siguranta circulatiei ;
- lipirea de afise, inscriptii sau înscrieri pe indicatoarele ori dispozitivele ce servesc la semnalizarea rutiera, inclusiv pe suporturile acestora.

Marcajele rutiere:

Se pot utiliza urmatoarele tipuri de materiale pentru marcaj rutier :

- Vopsea de marcaj ecologica, alba, tip masa plastica, monocomponenta, solubila în apa (fara solventi organici) cu uscare la aer, pentru marcaje profilate în pelicula continua sau în model structurat, asigurand vizibilitatea marcajului ziua si noaptea, pe timp uscat sau ploios ;
- Se pot executa si marcaje termoplastice sau cu benzi autoadezive de culoare alba, cu aplicare la cald sau la rece, care sa indeplineasca aceleasi conditii tehnice de exploatare ca vopseaua de tip masa plastica.

Lucrarile accesorii se instaleaza si se întretin prin grija administratorului drumului public. Instalarea acestora se executa numai cu acordul prealabil al politiei.

### **Mutări și protejări instalații**

Nu se vor realiza mutrări sau devieri ale instalațiilor existente.

### **Lucrari de amenajarea terenului și protectia mediului**

Lucrarile de refacere a mediului sunt cele de la terminarea lucrarilor de constructii si constau in:

- Lucrari de terasamente pentru refacerea terenului din zona drumului, prin curatarea lui si degajarea de corpuri straine
- Lucrari de terasamente pentru asternere sol vegetal pe suprafetele ocupate cu lucrarile de constructie
- Semanarea suprafetelor cu iarba.

Amenajarea terenului consta din lucrari pregatitoare dupa cum urmeaza :

- Curatirea suprafetelor care urmeaza a fi introduse in lucru
- Defrisarea arborilor si arbustilor daca este cazul
- Decaparea terenului vegetal daca este cazul si depozitarea lui

#### **IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare**

In plan traseul proiectului va urmarii traseul actual, asa incat nu vor fi afectate proprietati sau amenajari adiacente strazii existente. Asadar nu sunt necesare lucrari de demolare.

#### **V. Descrierea amplasarii proiectului**

Strada este amplasata in intravilanul localitatii Tirlisua, comuna Tirlisua, judetul Bistrita-Nasaud.

Strada este amplasata in urmatoarele coordonate Stereo 70:

Coordonate inceput proiect:

- X= 437669.221
- Y= 654176.6322

Coordonate sfarsit proiect:

- X= 437291.3894
- Y= 654309.5988

#### **VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, in limita informatiilor disponibile:**

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

a. Protecția calității apelor:

- Poluanți în perioada de execuție

Pentru a evita poluarea în vecinătatea lucrărilor, utilajele vor fi stocate la sfârșitul zilei de lucru într-o parcare special amenajată într-o zonă mai înaltă, prevăzută cu o pantă astfel încât apele pluviale și eventualele scăpări de carburanți să fie reținute într-un separator de produse ușoare. Impurificarea apelor poate apărea și în cazul unor scurgeri

accidentale de produse petroliere de la maşinile şi utilajele din timpul execuţiei, aceste scurgeri fiind în cantităţi mici nu pot infesta apa subterană.

- Poluanţi în perioada de exploatare

După punerea în funcţiune a obiectivului de investiţii, calitatea apelor de suprafaţă şi subterane este garantată prin utilizarea materialelor şi tehnologiilor moderne şi fiabile si prin evitarea lucrărilor în apă.

**b. Protecţia aerului:**

- Poluanţi în perioada de execuţie

Pentru realizarea obiectivului se vor executa lucrări de excavaţii, transportul pământului, a betoanelor, utilajelor, etc. care implică utilizarea mijloacelor de transport grele: autocamion, autobasculantă, buldoexcavator, automacara, autobetonieră. Poluanţii pentru aer în timpul execuţiei sunt: praful, gazele de eşapament.

Praful rezultă de la rularea mijloacelor de transport pe căile de acces din incinta obiectivului, execuţia sistematizării pe verticală, împrăştiere balast, pământ, compactare, construire, etc.

Gazele de eşapament rezultă de la maşini şi utilaje în timpul execuţiei.

Sursele de impurificare ale atmosferei asociate activităţilor de execuţie sunt surse libere, deschise, diseminate pe suprafaţa de teren pe care au loc lucrările. Reducerea acestor poluanţi se poate face prin amplasarea unor ecrane protectoare şi udarea suprafeţelor.

Poluarea factorului de mediu AER este de scurtă durată, limitată în timp (perioada de execuţie).

**c. Protecţia împotriva zgomotului şi vibraţiilor:**

- Poluanţi în perioada de execuţie

Sursele de zgomot şi vibraţii se produc în perioada execuţiei de la utilajele de execuţie şi de la traficul auto.

Nivelul de zgomot la sursa este cca. 85÷95 dBA, în unele cazuri 110 dBA. Caracterul zgomotului este de joasă frecvenţă şi durata este cca. 8 ore/zi.

Nivelul total de zgomot nu depăşeşte 70 dBA la limita perimetrului construit şi 50 dBA la cel mai apropiat receptor protejat.

- Poluanţi în perioada de exploatare

Lucrarea în ansamblu s-a conceput în ideea realizării unui nivel de zgomot transmis prin elementele vibrante, elementele opace și goluri, precum și a unui nivel de zgomot de fond cât mai redus. Pentru aceasta s-au prevăzut materiale și elemente de construcții cu indici de izolare acustică la zgomot aerian, corespunzători, iar utilajele tehnologice alese au un grad ridicat de silențiozitate, asigurând un nivel al zgomotului de sub 60dB, măsurat la limita incintei.

Lucrările propuse nu produc și nu folosesc radiații în procesul tehnologic, deci nu necesită măsuri de protecție.

**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:**

▪ Poluanți în perioada de execuție

Sursele de poluare în perioada de execuție sunt generate de:

- Traficul auto prin scurgeri accidentale de produse petroliere în timpul operațiilor de alimentare sau datorită stării tehnice defectuoase a utilajelor și echipamentelor de transport și montaj;
- Depozitarea materialelor de construcții și a deșeurilor pe suprafețe de teren neimpermeabilizate.
- Reducerea impactului asupra solului și subsolului se realizează prin utilizarea mijloacelor de transport și montaj în stare bună de funcționare și depozitarea controlată a reziduurilor și a materialelor de construcții.

Poluarea solului și subsolului se caracterizează ca fiind negativă moderată spre negliabil.

▪ Poluanți în perioada de exploatare

O sursă potențială de poluare a solului și subsolului în perioada de exploatare este reprezentată de scurgerile de produse petroliere de la utilajele de transport (materii prime, deșeuri solide, etc.).

În perioada de exploatare, poluarea solului și subsolului este negliabilă.

**f. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:**

Lucrarile proiectate nu afecteaza flora si fauna locala.

**g. Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:**

Prin lucrările propuse, valoarea estetică a amplasamentului va crește. Soluția propusă se încadrează în zonă din punct de vedere al peisajului.

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

▪ Deșeuri rezultate în perioada de execuție

În perioada de execuție pot rezulta următoarele tipuri de deșeuri: pământ de descoperță, de excavație, materiale de construcții, resturi conducte, conductori, tâmplărie, uleiuri uzate.

Evidența gestiunii deșeurilor generate în decursul desfășurării lucrărilor pe șantier, colectarea, transportul și depozitarea temporară sau definitivă a acestora se va face conform prevederilor HGR nr.856 din 16.08.2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase.

▪ Deșeuri rezultate în perioada de exploatare – nu este cazul

**i. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:**

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

**B. Utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversitatii.**

Nu este cazul.

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

La stabilirea soluțiilor tehnice s-a avut în vedere protejarea factorilor de mediu, astfel nu s-au prevazut lucrări în albie care să afecteze fauna sau flora. Din acest punct de vedere soluțiile propuse sunt minim invazive.

Lucrarile proiectate nu se situeaza pe arii protejate sau ecosisteme sensibile. In acest context, nu se estimeaza aparitia unui impact negativ asupra mediului.

### **VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului**

În ceea ce priveşte problemele de protecţia mediului, vor fi prevăzute măsuri obligatorii pentru executantul lucrării astfel încât să se preîntâmpine degradarea factorilor de mediu. În acest sens:

- protejarea apelor, solului și subsolului în zonele adiacente obiectivului de lucru;
- restrângerea pe cât posibil a spațiului de depozitarea materiilor prime pe suprafețe rațional dimensionate, lângă obiectivul de execuție;
- excedentele de materiale rezultate în urma săpăturilor, vor fi transportate și depozitate, conform acordurilor încheiate cu beneficiarul, în locuri special amenajate (rampe de deșeuri sau terenuri scoase din folosință și având această destinație) cu respectarea principiilor ecologice.

Lucrările propuse prin prezentul proiect nu conduc la poluarea semnificativă a zonei.

Obiectivul de investitii se afla in administrarea Comunei Tirlisua care va lua masuri pentru intretinere curenta si periodica a investitiei.

### **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:

Analizând contextul actual european și noile tendințe referitoare la necesitatea unei dezvoltări durabile se remarcă o accentuare a interesului pentru tot ceea ce înseamnă și poate deveni în timp real economie competitivă bazată pe cunoaștere. Astfel, ținând cont de axele prioritare marcate de Strategia de la Lisabona (European Council Presidency, Lisbon European Council, march 2000), Consiliul de la Nisa (European Council Presidency, Nisa European Council, march 2002), și Consiliului de la Göteborg (European Council Presidency, Göteborg European Council, June 2001), România urmărește în vederea unei reale integrări în spațiul Uniunii Europene, crearea unei economii competitive și dinamice, o integrare socială axată în primul rând pe reducerea

decalajele de dezvoltare economică și a sărăciei, întărirea protecției mediului și realizarea unui model de dezvoltare durabilă. De asemenea, în acord cu al Treilea Raport privind Coeziunea economică și socială, adoptat de Comisia Europeană, noul parteneriat privind coeziunea în Uniunea lărgită are în vedere următoarele priorități:

- **Convergență:** stimularea creșterii economice și crearea de locuri de muncă în statele membre și în regiunile mai puțin dezvoltate;
- **Competitivitate regională și ocuparea forței de muncă:** anticiparea și încurajarea schimbărilor,
- **Cooperarea teritorială europeană:** asigurarea unei dezvoltări armonioase și echilibrate în întreaga Uniune.

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

Potrivit Strategiei de dezvoltare a județului Bistrița-Nasaud pentru perioada 2014-2020, în ceea ce privește infrastructura de transport, aceasta este critică pentru coeziunea județului, pentru asigurarea relațiilor între zona montană și cea de platou, între zonele urbane și rurale. Relațiile în teritoriul interjudețean, regional și național, accesibilitatea la nivelul structurii coridoarelor europene de transport constituie o a doua componentă a funcționării județului cu potențialul pe care îl deține. Accesibilitatea intermodală este în egală măsură importantă pentru investitori, pentru accesul la resurse și accesul la piețele de desfacere. Aceste trei aspecte ale accesibilității intermodale din perspectiva dezvoltării comunităților județului și a utilizării inteligente a resurselor pentru producerea de bunuri și servicii, atractivitate pentru comunități, turiști și investitori, conlucrează integrat.

## **X. Lucrari necesare organizarii de santier**

Etapele principale de execuție a organizării de șantier sunt:

- după predarea amplasamentului se va face trasarea pe teren;
- verificarea concordanței dintre proiect și situația pe teren;
- amenajare teren pentru organizare de șantier;
- amenajarea suprafeței de depozitare a materialelor;
- amenajarea suprafeței pentru parcuri utilaje;
- alimentarea cu energie electrică a organizării de șantier prin grija antreprenorului;



- alimentare cu apa a organizarii de şantier prin grija antreprenorului;
- împrejmuire în jurul organizarii de şantier;
- panou PSI.

Locația Organizării de Şantier va fi aleasă astfel încât să aibă un impact minim asupra traficului, mediului sau oricăror altor aspecte ale domeniului public.

Amplasarea containerelor, depozitelor de materiale, zonelor pentru depozitarea deşeurilor se va realiza astfel încât să nu fie stânjenit accesul la obiective care urmează a fi construite.

La finalizarea lucrărilor acestea vor fi evacuate din şantier și terenul adus la starea inițială.

Containerele vor fi amplasate pe o fundație de balast compactat și un strat superior de piatra sparta.

Se vor instala și întreține instalații sanitare temporare pe şantier, pentru uzul persoanelor implicate în lucrări. De asemenea, se vor asigura orice fel de servicii de curățenie pentru a menține aceste instalații sanitare curate.

Se vor instala și întreține sisteme adecvate de alimentare cu apa potabilă pentru personalul implicat și subantreprenori fiind constituite din dozatoare de apa pentru apa potabilă, amplasate în containerul ce deservește personalul.

Pentru organizarea de şantier se va prevedea toaleta ecologice vidanjabile.

Se va sigura echipament individual complet de protecția muncii.

Alimentarea cu energie electrică pentru organizare de şantier se va face prin grija Antreprenorului de la rețeaua existentă în zonă. Energia electrică se distribuie la tabloul electric al şantierului amplasat în apropierea containerului care compune organizarea de şantier.

Antreprenorul va asigura colectarea și ridicarea gunoaielor din cadrul organizării de şantier.

Se va asigura menținerea securității pe şantierul de construcție pe întreaga durată a lucrărilor și se vor lua toate măsurile generale privind siguranța, igiena, securitatea, dacă este necesar protecția de către firme specializate de pază

După încheierea lucrărilor, zona ocupată pentru organizarea execuției lucrărilor va fi adusă la stare a inițială.

**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 sapaturi 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. Profile transversale tip
4. Detalii

**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, memoriul va fi completat cu următoarele:**

Proiectul propus nu intra sub incidenta art. 28 din O.U.G. nr. 57 / 2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice.

**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:  
-Bazinul hidrografic  
Comuna Tirlisua este amplasata in bazinul hidrografic Somes-Tisa  
- cursul de apa:  
Drumul vicinal supus modernizarii prin prezentul proiect este amplasat in paralel cu raul Valea Lunga (Cod Cadastrat: II.1.27.2)

**XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV.**

## 1. Caracteristicile proiectelor

Caracteristicile proiectelor trebuie examinate, în special, în ceea ce priveşte:

- a) dimensiunea şi concepţia întregului proiect;

Se propune modernizarea unei străzi de categoria IV, având clasa tehnică V- drum vicinal cu o bandă de circulaţie.

Lucrările de modernizare propuse au următoarele caracteristici:

Nr. Crt	TRONSON	Lungime drum	Latime parte carosabila	Latime acostament consolidat	Latime platforma	Suprafata carosabila
		[m]	[m]	[m]	[m]	[mp]
1	DRUM VICINAL	571.00	3.00	0.50	3.50	2015.00
2	DRUM LATERAL	15.00	3.00	0.50	3.50	55.00
TOTAL		<b>586.00</b>	<b>6.00</b>	<b>1.00</b>	<b>7.00</b>	<b>2070.00</b>

- b) cumularea cu alte proiecte existente şi/sau aprobate;

Proiectul se va cumula cu proiectul de extindere de canalizare.

- c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei şi a biodiversităţii;

Pentru realizarea proiectului se vor utiliza anrocamente, materiale locale negelive, balast, piatra sparta.

- d) cantitatea şi tipurile de deşeuri generate/gestionate;

În perioada de execuţie pot rezulta următoarele tipuri de deşeuri: pământ de descoperită, de excavaţie, materiale de construcţii, resturi conducte, conductori, tâmplărie, uleiuri uzate.

Evidenţa gestiunii deşeurilor generate în decursul desfăşurării lucrărilor pe şantier, colectarea, transportul şi depozitarea temporară sau definitivă a acestora se va face conform prevederilor HGR nr.856 din 16.08.2002 privind evidenţa gestiunii deşeurilor şi aprobarea listei cuprinzând deşeurile, inclusiv deşeurile periculoase.

- e) poluarea şi alte efecte negative;

La stabilirea soluțiilor tehnice s-a avut în vedere protejarea factorilor de mediu, astfel nu s-au prevăzut lucrări care să afecteze fauna sau flora. Din acest punct de vedere soluțiile propuse sunt minim invazive.

Lucrarile proiectate nu se situeaza pe arii protejate sau ecosisteme sensibile. In acest context, nu se estimeaza aparitia unui impact negativ asupra mediului.

Impactul potential asupra mediului este redus si acceptabil in perioada de executie a lucrarilor datorita anumitor factori cum ar fi: zgomot, vibratii, poluare atmosferica, scurgeri accidentale de combustibili cauzate de mijloacele de transport si executie a lucrarii.

Acest impact asupra mediului si asupra factorului uman este insa de scurta durata, adica pe perioada de executie a lucrarilor.

- f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice;

Nu este cazul;

- g) riscurile pentru sănătatea umană - de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice.

Realizarea proiectului nu reprezinta nici un risc pentru sanatatea umana.

## 2. Amplasarea proiectelor

Sensibilitatea ecologică a zonelor geografice susceptibile de a fi afectate de proiecte trebuie luată în considerare, în special în ceea ce privește:

- a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor;

Din punct de vedere juridic imobilul este situat in itravilanul localitatii Tirlisua.

Imobilul apartine domeniului public al comunei Tirlisua conform Inventarului bunurilor publice pozitia nr. 178.

- b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia;

Dupa realizarea proiectului toate terenurile folosite vor fi aduse la starea initiala.

Lucrarile de refacere a mediului sunt cele de la terminarea lucrarilor de constructii si constau in:

- Lucrari de terasamente pentru refacerea terenului din zona drumului, prin curatarea lui si degajarea de corpuri straine
- Lucrari de terasamente pentru asternere sol vegetal pe suprafetele ocupate cu lucrarile de constructie
- Semanarea suprafetelor cu iarba.

c) capacitatea de absorbtie a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

1. zone umede, zone riverane, guri ale râurilor;

Drumul propus modernizarii se afla partial in paralel cu cursul de apa Valea Lunga. Se va realiza aparari de mal din anrocamente, respectiv recalibrarea si decolmatarea albiei pe aceste sectoare.

2. zone costiere și mediul marin;

Drumul propus modernizarii nu se afla in apropierea mării.

3. zonele montane și forestiere;

Drumul propus modernizarii nu se afla in apropierea muntilor.

4. arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional;

Drumul propus modernizarii nu se afla in apropierea zonelor protejate.

5. zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică;

Drumul propus modernizarii nu se afla in situri naturale.

6. zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri;

Nu este cazul.

7. zonele cu o densitate mare a populației;

Localitatea Tirlisua are un numar de 818 locuitori.

8. peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic.

Nu este cazul.

### 3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

Efectele semnificative pe care le pot avea proiectele asupra mediului trebuie analizate în raport cu criteriile stabilite la pct. 1 și 2, având în vedere impactul proiectului asupra factorilor prevăzuți la art. 7 alin. (2) din prezenta lege, și ținând seama de:

- a) importanța și extinderea spațială a impactului - de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată;
- b) natura impactului;
- c) natura transfrontalieră a impactului
- d) intensitatea și complexitatea impactului
- e) probabilitatea impactului;
- f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului;
- g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate;
- h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.

În perioada de execuție și implementare a proiectului, dar și în timpul funcționării, impactul asupra factorilor de mediu va fi nesemnificativ.

Ing. Mihalca Raluca

