

FOAIE DE CAPAT

1. Denumirea obiectului de investitii :

**“MODERNIZARE DJ 154D, KM 16+120 - 20+000, BUDURLENI - BRĂTENI, JUDETUL
BISTRITA-NASAUD”**

- TRONSON 1 km 16+120 – 17+515 -

2. Amplasament:

Sectorul studiat, cuprins intre km 16+120 – 17+515, este amplasat pe teritoriul comunei Teaca, intravilanul localitatii Budurleni.

3. Titularul investitiei:

UAT Judetul Bistrita-Nasaud

Adresa : Str. Petru Rares, nr. 1-2, Bistrita, jud. Bistrita-Nasaud, CP 420080

Tel: 0263-230.741

E-mail : cjbn@cjbn.ro

Site web : www.portalbn.ro

4. Beneficiarul investitiei:

UAT Judetul Bistrita-Nasaud

Adresa : Str. Petru Rares, nr. 1-2, Bistrita, jud. Bistrita-Nasaud, CP 420080

Tel: 0263-230.741

E-mail : cjbn@cjbn.ro

Site web : www.portalbn.ro

5. Elaboratorul studiului:

PROIECTANT GENERAL:

S.C. SOMEȘ-TOP-GRUP S.R.L

J12/1673/2019, CUI RO 25138697

Municipiul Cluj-Napoca, jud. Cluj

str. Maramuresului, nr.151/A

Tel: 0755-285.388

e-mail: proiectare@somestopgrup.ro



MEMORIU DE PREZENTARE

I. Denumirea proiectului:

**“MODERNIZARE DJ 154D, KM 16+120 - 20+000, BUDURLeni - BRĂTENI, JUDETUL
BISTRITA-NASAUD”
- TRONSON 1 km 16+120 – 17+515 -**

II. Titular:

UAT Judetul Bistrita-Nasaud

Adresa : Str. Petru Rares, nr. 1-2, Bistrita, jud. Bistrita-Nasaud, CP 420080

Tel: 0263-230.741

E-mail : cjbn@cjbn.ro

Site web : www.portalbn.ro

Numele persoanei de contact: Crisan Doru Toader

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) un rezumat al proiectului;

Tronsonul de drum propus spre modernizare prin proiect este amplasat atat in intravilanul, cat si in extravilanul localitatilor Budurleni si Brateni.

Lungimea totala de drum propusa spre modernizare (lungime rezultata prin proiect, masurata in plan): 4,175 km (km 16+120-20+295).

Drumul judetean 154D apartine domeniului public al judetului Bistrita-Nasaud identificat in “Inventarul bunurilor care apartin domeniului public al judetului Bistrita-Nasaud”, publicata in MO nr. 647 bis/31.08.2020 pozitia nr. 5 – Drum judetean DJ154D Domnesti(DJ154)-Neteni-Albestii Bistritei-Galatii Bistritei-Dipsa-Viile Tecii-Budurleni-Brateni- DJ 151.

Sectorul de drum judetean se va studia dupa cum urmeaza:

- Tronson 1 , km 16+120 – 17+515, L=1,395 km
- Tronson 2, km 17+515 – 20+295, L=2,780 km

Prezenta documentatie trateaza tronsonul 1 cuprins intre km 16+120-17+515, L=1,395 km.

Sectorul studiat, cuprins intre km 16+120 – 17+515, este amplasat pe teritoriul comunei Teaca, intravilanul localitatii Budurleni.

Elementele geometrice ale drumului județean DJ154D care definesc dimensiunile drumului în profil transversal, sunt următoarele:

- Platforma drum 8,00 m;
- Parte carosabilă 6,00 m;
- Acostamente 2x1,00 m dintre care 2x0,25 m benzi de încadrare;
- Panta transversală pe carosabil și benzi de încadrare 2.5 % și pe acostamente 4,00%

Acostamentele se realizează cu lățime variabilă de 0-1,00 m pe sectoarele pe care ampriza drumului nu permite executarea acestora la lățime standardizată, datorită existenței proprietăților private de o parte și de alta a drumului județean.

Structura rutieră

Structura rutieră pe *carosabil și benzi de încadrare* va fi următoarea:

- 4 cm strat de uzură din BA16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legătură din BAD22,4 leg. 50/70;
- 15 cm strat de bază din piatră spartă impanată;
- 35 cm strat de fundație din balast;
- 10 cm strat de formă din împietruire existentă*;

* Împietruirea existentă (20-30 cm pe lățimea de 3,00-4,00 m) se va excava din structura drumului, se va depozita în imediată apropiere și apoi se va așterne ca strat de formă după executarea săpăturilor necesare, în vederea respectării liniei roșii proiectate. Această soluție este obligatorie deoarece în prezent calea de rulare este la nivelul proprietăților. În caz contrar, s-ar împiedica accesul riveranilor la gospodăriile adiacente drumului.

Caracteristici tehnice ale proiectului propus :

- drum clasa tehnică IV;
- lungimea totală a drumului județean propus pentru modernizare: 1,395km;
- lățimea părții carosabile: 6,00m;
- lățimea platforma drum 6,00-8,00 m;
- Suprafața carosabil, inclusive banda de încadrare: 9370 mp;
- Santuri de beton h=0,30 m și b=1,00 m, L= 1430 m;
- Acces la proprietăți tub D=300 mm, L= 6 m , 60 buc;
- Santuri de beton h=0,60 m și b=1,60 m, L= 174 m;
- Acces la proprietăți tub D=500 mm, L=6m, 6 bucati;

- Podet tubular D=600 mm, L=10 m cu camera de cadere si coronamente din beton , 1 buc;
- Podet tubular D=800 mm, L=10 m cu camera de cadere si coronamente din beton , 3 buc;
- Podet din elemente prefabricate tip P2, 1 buc;
- drumuri laterale cu structura rutiera nou, 5 buc;
- drumuri laterale cu imbracaminte asfaltica, 4 buc;
- Podet tubular D=400 mm, L=7,50 m cu coronamente din beton, 5 buc;
- Podet tubular D=800 mm, L=7,50 m cu coronamente din beton, 1 buc;
- Marcaje rutiere longitudinale 4,19 km;
- Marcaje rutiere transversal 80 mp;
- Indicatoare rutiere 17 buc;
- Borne hectometrice 13 buc;
- Borne kilometrice 2 buc;
- Parapet metalic de siguranta, tip H2 L=60 m;
- Ridicare camine de vizitare la cota proiectata 21 buc;
- Relocare stalpi electricitate 8 buc.

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 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.

La acestea trebuie adăugată dezvoltarea comunei pe plan socio-cultural, ceea ce argumentează încă o dată necesitatea și oportunitatea investiției.

Din punct de vedere economic:

- 1,395 km de drum judetean în localitatea Budurleni, comuna Teaca, intravilan;

- 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;

INDICATOR	Fara TVA	Cu TVA
Valoarea totala a obiectului de investitii	2,836,361.29	3,370,396.23
Din care C+M	2,331,918.75	2,774,983.31

d) perioada de implementare propusă;

Graficul de implementare a investiției

Denumire Activitate	Luna in care se desfasoara activitatea						
	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7
<i>Proiectare, verificare si avizare</i>							
<i>Lucrari de executie</i>							
<i>Lucrari de Organizare de santier</i>							
<i>Lucrari de Terasamente</i>							
<i>Lucrari podete (evacuarea apelor pluviale)</i>							
<i>Lucrari de santuri (colectare a apelor pluviale)</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 anexeaza acestei documentatii.

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

Lucrarea se va executa în intravilanul localității Budurleni din comuna Teaca, pe traseul existent al drumului județean, cu următoarele caracteristici:

Lucrari de amenajare a terenului

Se vor realiza lucrari de refacere a mediului ambient pe zonele de interventie a lucrarilor si ale amplasamentului organizarii de santier.

Unde este necesar se vor scoate arbustii crescuti în ampriza drumului.

Lucrarile de amenajare a terenului pe sectorul care face obiectul prezentului proiect sunt lucrari de mutare a rețelei electrice acolo unde aceasta afectează ampriza drumului.

Numarul de stalpi care necesita relocare este 8, stalpi de beton pe care este montata retea de distributie publica a energiei electrice de joasa si medie tensiune.

Traseul in plan

La proiectarea în plan orizontal a drumului județean s-a respectat traseul existent. Acolo unde este posibil, dar numai cu condiția ca terenul respectiv să fie disponibil, s-au făcut corecții 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 recomandabilă.

Elementele geometrice au fost realizate astfel încât să se asigure circulația în cele mai bune condiții.

Razele în plan variază între $R=15\text{m}$ și $R=600\text{m}$, razele excepționale fiind impuse de configurația terenului din zonă pentru a evita lucrari de consolidare suplimentare sau a demolării unor imobile valoroase. Pe acele sectoare, pentru a asigura desfășurarea în bune condiții a desfășurării circulației, s-au introdus restricții de viteză.

Profil longitudinal

La proiectarea în profil longitudinal s-a urmărit, în general, profilul existent al terenului, ținând seama de cotele obligate, și de necesitatea preluării denivelărilor longitudinale.

Astfel, a fost calculată linia roșie a carosabilului, rezultând declivități cuprinse între 0,18% și 9,64 %. Elementele de profil longitudinal au fost racordate în plan vertical cu arc de cerc cu raze cuprinse între 500m și 10.000 m, care respectă normele impuse de legislația privind încadrarea în categoria tehnică și privind viteza de proiectare pentru asigurarea desfășurării circulației în condiții de siguranță și confort.

Linia roșie s-a proiectat astfel încât să rezulte un volum cât mai mic de lucrari de terasamente, ținând cont și de pietruirea existentă pe acest drum, dar și de existența îmbracamintii asfaltice, avându-se în vedere:

- asigurarea unui confort corespunzător în circulație;
- executarea unui volum minim de lucrări (sapaturi, miscari de terasamente, etc);
- asigurarea scurgerii apelor;
- asigurarea accesului riveranilor la proprietati în conditii normale;
- respectarea pasului de proiectare și a razelor minime de racordare impuse de standardele în vigoare.

Profilul transversal tip

Elementele geometrice ale drumului județean DJ154D care definesc dimensiunile drumului în profil transversal, sunt următoarele:

- Platforma drum 8,00 m;
- Parte carosabila 6,00 m;
- Acostamente 2x1,00 m dintre care 2x0,25 m benzi de încadrare;
- Panta transversala pe carosabil și benzi de încadrare 2.5 % și pe acostamente 4,00 %

Acostamentele se realizează cu lățime variabilă de 0-1,00 m pe sectoarele pe care ampriza drumului nu permite executarea acestora la latime standardizată, datorită existenței proprietăților private de o parte și de alta a drumului județean.

Structura rutiera

Structura rutieră pe *carosabil și benzi de încadrare* va fi următoarea:

- 4 cm strat de uzura din BA16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legatură din BAD22,4 leg. 50/70;
- 15 cm strat de baza din piatra sparta impanată;
- 35 cm strat de fundație din balast;
- 10 cm strat de forma din împietruire existentă*;

* Împietruirea existentă (20-30 cm pe lățimea de 3,00-4,00 m) se va excava din structura drumului, se va depozita în imediată apropiere și apoi se va așterne ca strat de forma după executarea sapturilor necesare, în vederea respectării liniei roșii proiectate. Această soluție este obligatorie deoarece în prezent calea de rulare este la nivelul proprietăților. În caz contrar, s-ar împiedica accesul riveranilor la gospodăriile adiacente drumului.

Acostamente

Acostamentele proiectate vor avea lățimea 1.00m fiecare. Ele se vor realiza pe ambele părți sau o singură parte a drumului.

In zonele in care amrpiza drumului data de situatia juridica a proprietatilor nu permite realizarea partii carosabile impreuna cu acostamente inclusiv banda de incadrare, acestea se vor realiza cu latime variabila sau se va renunta la realizarea lor pe sectoare izolate :

Sectoare de drum pe care se vor realiza acostamente:

- Partea stanga proiect :
 - Km 16+120-16+430
 - Km 16+480-16+905
 - Km 16+975-17+065
 - Km 17+250-17+300
- Partea dreapta proiect :
 - Km 16+120-16+370
 - Km 16+695-16+905
 - Km 16+975-17+065
 - Km 17+250-17+515

Structura rutiera pe acostamente va fi urmatoarea:

- 25 cm piatra sparta impanata ;
- 35 cm strat de fundatie din ballast;
- 10 cm strat de forma din impietruire existenta;

Supralargirea partii carosabile in curba

Pentru a asigura desfasurarea circulatiei in conditii depline de siguranta si confort, conform vitezei de proiectare de 60 km/h se va realiza *supralargirea partii carosabile* in curba. Structura rutiera adoptata pentru supralargiri este urmatoarea :

Pe supralargiri se va executa acelasi sistem rutier ca si pe partea carosabila.

Studiul scurgerii apelor

Lucrarile de amenajare a drumului au in vedere si o rezolvare privind scurgerea si evacuarea apelor pluviale cu descarcarea lor in zone depresionare lipsite de interes sau spre receptorii pluviali din zona. In toate zonele in care drumul se afla in debleu sau la nivelul terenului inconjurator se vor executa santuri din beton pentru asigurarea scurgerii apelor conform STAS 2916-87.

Prin amenajarea traseului drumului se va asigura si o corelare optima intre 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 corela in profil transversal, profil longitudinal si plan de situatie, in functie de situatia concreta din teren, cu respectarea limitelor de proprietate existente, astfel incat sa se evite baltirea acestora pe suprafata adiacenta drumurilor.

Continuizarea scurgerii apelor, in dreptul drumurilor laterale si in zona acceselor la proprietati se va asigura prin podete tubulare, avand lungimi adecvate astfel incat sa acopere latimea accesului.

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 C30/37 (clasa de expunere XC4+XF2) h=0,30 m, B=1,00 m

structura: - 10cm balast;

-10 cm beton C30/37;

Nr. Crt.	Interval de aplicabilitate (km)		Observatii	Total lungime sector (m)
1	16+120	16+845	dreapta proiect	725
2	16+845	17+515	stanga proiect	670
3	16+905	17+300	dreapta proiect	395
Total				1790

- sant din beton monolit C30/37 (clasa de expunere XC4+XF2) h=0,60 m, B=1,90 m

structura: - 10cm balast;

-10 cm beton C30/37;

Nr. Crt.	Interval de aplicabilitate (km)		Observatii	Total lungime sector (m)
1	16+695	16+845	stanga proiect	150
2	16+845	16+905	dreapta proiect	60
Total				210

Din lungimile totale de sant de beton prezentate mai sus se scad lungimile aferente acceselor la proprietati, prezentate in cele ce urmeaza.

Accesul la proprietati – podet tubular corugat cu placa din beton armat C30/37;

Pe acest drum, pe sectoarele unde prin profilul transversal tip este prevazut sant de beton, in dreptul accesului la proprietati se va prevedea podet tubular corugat cu diametrul de 300mm, respectiv 500mm si lungimea de 6,00m. Peste podet se va executa o placa din beton C30/37 armata cu plasa sudata d=6 mm, 100x100 mm (2x6 [m] si grosimea 10 cm).

Astfel nu este intrerupe scurgerea apelor pluviale catre podet si emisar, iar accesul riveranilor la proprietati se va realiza in conditii de maxim confort. Detaliile pentru accese sunt prezentate in partea desinata.

Podete tubulare de acces	Nr. Total [buc.]	Lungime [ml]
Ø300mm	60	360
Ø500mm	6	36

Podete

Pe traseul actual al drumului podețele existente sunt degradate sau colmatate. În consecința ele se vor înlocui, astfel:

Nr. Crt.	Pozitie km	Descriere situatie existenta	Descriere situatie proiectata
1	16+415	Podet existent degradat, colmatat	Podet tubular Ø600mm, L=10,00m cu camera de cadere si coronamente din beton
2	16+700	Podet existent degradat, colmatat	Podet tubular Ø800mm, L=10,00m cu camera de cadere si coronamente din beton
3	16+845	Podet existent degradat, colmatat	Podet tubular Ø800mm, L=10,00m cu camera de cadere si coronamente din beton
4	16+905	Podet existent degradat, colmatat	Podet tubular Ø800mm, L=10,00m cu camera de cadere si coronamente din beton
5	17+155	Podet existent degradat, colmatat	Podet din elemente prefabricate de tip P2

Podetele tubulare proiectate vor fi din teava corugata de polietilena tip SN8, se vor aseza pe un pat de balast de 40 cm peste care se va aterne un strat de nisip de 10 cm. Peste podet se va realiza o umplutura de balast, grosimea stratului atingand minim 30 cm, peste care se va realiza stratul de piatra sparta impanata cu grosimea de 15 cm, stratul de legatura din BAD 22,4 cu grosimea de 6 cm, stratul antifisura din geogril si stratul de uzura BA16 cu grosimea de 4 cm. Coronamentele si camera de cadere se vor realiza din beton clasa C30/37.

Podet din elemente prefabricate km 17+155 pe drum judetean DJ154D

Podetul nou are lumina de 2.00m, avand suprastructura alcatuita din 7 cadre prefabricate tip P2, conlucrarea dintre acestea se face prin placa de suprabetonare din beton armat C35/45 si fundatie masiva din beton simplu C20/25. Podetul in raport cu drumul este amplasat in curba si corespunde clasei E de incarcare (A30;V80). Lungimea totala a podetului este de 8.52 m(fara aripi) iar latimea de 3.04m. Sectiunea transversala asigura latimea partii carosabile de 7.92m.

Podetul are urmatoarele caracteristici:

- Solutie constructiva: Cadru
- Clasa de Incarcare: E (A30;V80)
- Convoi de dimensionare: LM 1
- Lungime totala: 8.52m
- Deschidere: 2.16m
- Materiale structura: Beton armat/precomprimat
- Gabarit: 7.92m

- Pantă transversală unică: 1.80% spre aval
- Pantă longitudinală: cf. Pr. Drum
- Lumina: 2.00m
- Fundatii: Directe din beton

Suprastructura:

Suprastructura include, in sectiune transversala 7 cadre prefabricate tip P2 realizate din beton armat prefabricat, avand o grosime a peretilor laterali de 17-22cm si o lumina de 2.00m. Peste cadrele prefabricate se executa o placa de monolitizare din beton C35/45 avand grosimea variabila intre 24-27cm 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 podet va fi alcatuita din hidroizolatie termosudabila peste care se executa un strat de 2cm mortar pentru protectia hidroizolatiei. Peste acesta se vor executa straturile asfaltice BAD22.4 – 6cm si BA16 – 4cm Pe grinda parapetului s-a prevazut parapet de tip combinat.

Infrastructura:

Fundatia este realizata continuu sub cele 7 cadre din beton C20/25, avand o adancime de 1.00m. 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 descaraca lateral. 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 podetului.

Atat in interiorul podetului cat si intre elementele de racord cu terasamentele (aripi prefabricate tip A1), patul albiei se va perea cu piatra bruta rostuita avand grosimea de 25cm. Aceasta pereere se va face pe o lungime totala de 13.52m. La capetele acestui pereu se vor executa pinteni din beton C20/25 cu dimensiunile transversale de 0.6x1.00m si lungime medie de 2.80m, iar acestia vor avea in fata lor o risberma din piatra bruta cu inaltimea variabila de la 0.5m pana la 1.00m. Risberma va avea o lungime de 4.24m si o latime de 2.00m

Racordarea cu terasamentele:

Racordarea infrastructurii cu terasamentele se face prin intermediul aripilor prefabricate tip A1. Acestea vor avea o fundatie din beton simplu C20/25.

Rampe de acces

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

Siguranta circulatiei

- La extremitatile laterale ale caii se va monta parapet combinat.

- 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 siguranța circulației sunt tratate în volumul de specialitate – Drumuri.

Intersectii si drumuri laterale

Toate intersectiile si accesele laterale vor fi racordate la cotele proiectate ale drumului astfel incat accesul la si de la acestea in drum sa se faca cu usurinta.

Drumuri laterale se vor amenaja dupa cum urmeaza:

- drumurile laterale din pamant se vor amenaja pe o lungime de 25m de la intersectie, cu latimea partii carosabile de 4,00 m si acostamente consolidate de 0,50 m latime, pe ambele parti. Structura rutiera adoptata in cazul amenajarii drumurilor laterale din pamant este urmatoarea:

- 4 cm strat de uzura din BA16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4 leg. 50/70;
- 15 cm strat de baza din piatra sparta impanata;
- 35 cm strat de fundatie din balast.

- drumurile laterale care au deja imbracaminte asfaltica se vor amenaja doar in zona de racord cu drumul judetean, astfel incat accesul la si de la acestea sa se faca in conditii de maxim confort. Imbracamintea asfaltica existenta se va freza, si se vor aterne urmatoarele straturi:

- 4 cm strat de uzura din BA16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4 leg. 50/70;
- 10 cm piatra sparta;

Pentru a asigura evacuarea apei pluviale, se vor amenaja santuri din beton acolo unde natura terenului impune acest lucru. De asemenea, se vor executa podete tubulare Ø400 mm si Ø800 mm pentru a asigura continuizarea scurgerii apelor provenite din precipitatii in dreptul drumului.

Podetele tubulare proiectate vor fi din teava corugata de polietilena tip SN8, se vor aseza pe un pat de balast de 40 cm peste care se va aterne un strat de nisip de 10 cm. Peste podet se va realiza o umplutura de balast, grosimea stratului atingand minim 30 cm, peste care se va realiza stratul de piatra sparta impanata cu grosimea de 15 cm, stratul de legatura din BAD 22,4 cu grosimea de 6 cm, si stratul de uzura BA16 cu grosimea de 4cm.

Coronamentele vor fi realizate din beton C30/37, iar la evacuarea din podet s-a proiectat un sant de beton pe lungimea de 5,00 m, alcatuit din 10 cm strat de balast si 10 cm beton C30/37.

Situatia drumurilor laterale este prezentata in tabelul de mai jos :

Nr. Crt.	Pozitie kilometrica	Parte carosabila	Observatii	Amenajare
1	16+420	dreapta proiect	Podet tubular Ø400mm, L=7,50m cu coronamente din beton	Structura rutiera noua
2	16+600	dreapta proiect	Podet tubular Ø400mm, L=7,50m cu coronamente din beton	Frezare straturi asfaltice si refacere racord. S=100mp
3	16+695	stanga proiect	Podet tubular Ø800mm, L=7,50m cu coronamente din beton	Structura rutiera noua
4	16+840	dreapta proiect	-	Frezare straturi asfaltice si refacere racord. S=80mp
5	16+900	dreapta proiect	-	Frezare straturi asfaltice si refacere racord S=50mp
6	16+980	dreapta proiect	-	Frezare straturi asfaltice si refacere racord. S=150mp
7	17+145	dreapta proiect	Podet tubular Ø400mm, L=7,50m cu coronamente din beton	Structura rutiera noua
8	17+485	dreapta proiect	-	Structura rutiera noua
9	17+510	stanga proiect	Podet tubular Ø400mm, L=7,50m cu coronamente din beton	Structura rutiera noua

Siguranta circulatiei in exploatare

Elementele geometrice in plan, profil longitudinal si transversal vor fi astfel amenajate incat circulatia sa se desfasoare in conditii de deplina siguranta si confort. Pe langa aceste elemente se va prevedea semnalizare orizontala prin marcaje longitudinale si transversale 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 va monta parapet metalic de siguranta, tip H2:

Nr. Crt.	Interval de aplicabilitate (km)		Observatii	Total lungime sector (m)
1	16+370	16+430	stanga proiect	60
Total				60

In total se vor amplasa 17 de indicatoare rutiere, 13 de indicatoare hectometrice si 2 indicatoare kilometrice.

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

Nu sunt necesare demolari.

V. Descrierea amplasării proiectului:

- distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare;

Proiectul nu intra sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare.

- localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Proiectul este localizat in localitatea Budurleni, comuna Teaca, intravilan si nu este situat in patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare.

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

Se anexează acestei documentații.

- 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 1970;

Se anexează acestei documentații în format electronic.

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

Drumul județean proiectat menține traseul 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:

- sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;
- stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute;

In faza de construcție:

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.

In faza de exploatare:

Apele meteorice rezultate de pe sectorul de drum studiat se vor colecta prin santurile laterale prevăzute, după care vor fi dirijate prin podet în receptorul natural. Având în vedere faptul că apele rezultate de pe suprafața obiectivului nu sunt ape reziduale, nu sunt necesare stații sau instalații de epurare a acestor ape. Apele pluviale vor fi conduse până la emisarul principal.

b) protecția aerului:

- sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri;
- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

In faza de construcție:

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.

In faza de exploatare:

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

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

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- sursele de zgomot și de vibrații;
- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

În faza de construcție:

Utilajele folosite la executia lucrării pot produce vibrații, dar acestea vor fi diminuate pe cât posibil.

Eventualele surse de poluare pot proveni de la utilajele folosite, acestea fiind responsabilitatea directă a executantului.

În faza de exploatare:

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:

- sursele de radiații;
- amenajările și dotările pentru 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:

- sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatice și de adâncime;
- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;

În faza de construcție:

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 gunoieră 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.

In faza de exploatare:

Solul si apele freatice si de adancime nu vor fi afectate;

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatic:

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;
- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate;

Lucrarile proiectate nu afecteaza flora si fauna locala nici in faza de constructie, nici in faza de exploatare.

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

- identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele;
- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public;

Lucrarile ce se vor executa se afla in comuna Teaca, localitatea Budurleni, judetul Bistrita-Nasaud si prin definiție si prin modul in care au fost proiectate servesc la protectia asezarilor umane situate in zona.

Lucrarile ce sunt necesare nu impun expropieri.

Distanța din axul drumului pana la marginea gardurilor limitrofe este de minim 3m.

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

- lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeuri generate;
- programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate;
- planul de gestionare a deșeurilor;

In faza de constructie:

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.

In faza de exploatare:

Acest tip de lucrare nu genereaza deseuri.

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

- substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;
- modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației

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 14875 mp, intravilanul localitatii Budurleni.

- 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.

In aceasta faza pe proiectare nu s-au luat in calcul posibile scenarii prin care calitatea aerului va fi influentata negativ.

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.22/30.03.2020

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

- *descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;*

Pentru realizarea organizarii de santier se va executa o platform pietruita cu suparata de 200mp.

- *localizarea organizării de șantier;*

Organizarea de santier se va realiza la sediul firmei care executa lucrarea, iar amplasamentul acesteia v-a revenii in totalitate executantului cu acordul beneficiarului.

- *descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;*

In aceasta faza pe proiectare nu s-au luat in calcul prevederi pentru monitorizarea mediului.

- surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;

Eventualele surse de poluanți pot fi reprezentate de utilajele care vor fi depozitate în organizarea de șantier. Executantul are obligația de a reduce aceste surse de poluare.

- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

Organizarea de șantier în cazul acestei investiții presupune amenajarea unei platforme pietruite cu suprafața de 200mp, împrejmuită cu gard din plasa de sarma, pentru montarea unor containere și a unor cabine wc ecologice la începutul lucrărilor de execuție. Acestea se vor desființa la sfârșitul lucrărilor și terenul se va aduce la forma inițială. Lucrările nu vor afecta condițiile de mediu din zonă, pe toată perioada execuției și în 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:

- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;

- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;

- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

- modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.

Se vor reface toate taluzurile afectate de săpături, prin protecție cu piatra și se vor înierba taluzele libere. Excedentul de pământ din săpătură va fi transportat în depozit, unde va fi împrăștiat și compactat, astfel încât terenul să revină la forma inițială.

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, memoriul va fi completat cu următoarele:

a) descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de

tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

- b) numele și codul ariei protejate de interes comunitar;
- c) prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;
- d) se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei protejate de interes comunitar;
- e) se va estima impactul potential al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;
- f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare

Proiectul nu intra 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.

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: Someș-Tisa;
- cursul de apă: denumirea și codul cadastral; Valea Groapa Mare (necadastral);
- corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): denumire și cod. Nu este cazul;

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.

Nu este cazul.

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

Pe cursul de apă prezentat mai sus a fost prevăzută o consolidare a taluzului adiacent drumului. Consolidarea s-a realizat cu fundație adâncită de parapet tip L și este detaliată în Profilurile Transversale Tip, anexate documentației. La intersecția drumului proiectat cu valea mai sus menționată s-a prevăzut un podet din elemente prefabricate tip P2, care îmbunătățește situația existentă și nu afectează alte lucrări din zonă.

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 privește:

a) dimensiunea și concepția întregului proiect;

Lucrarea se va executa în intravilanul localității Budurleni din comuna Teaca, pe traseul existent al drumului județean, cu următoarele caracteristici:

- Platforma drum 6,00 - 8,00 m;
- Parte carosabilă 6,00 m;
- Acostamente 2x1,00 m dintre care 2x0,25 m benzi de încadrare;
- Panta transversală pe carosabil și benzi de încadrare 2.5 % și pe acostamente 4,00 %

Suprafața totală ce urmează a fi ocupată definitiv este de **14875 mp**, intravilanul localității Budurleni.

Structura rutieră va fi formată din următoarele straturi:

- 4 cm strat de uzură din BA16 rul. 50/70;
 - 6 cm strat de legătură din BAD22,4 leg. 50/70;
 - 15 cm strat de bază din piatră spartă impanată;
 - 35 cm strat de fundație din ballast;
 - 10 cm strat de formă din impietruire existentă;
- drumuri laterale : se vor amenaja cu structura rutieră nouă sau cu îmbrăcăminte asfaltică, santuri de beton în lungul drumurilor laterale și podete tubulare;
- scurgerea apelor: santuri din beton, podete tubulare, podete din elemente prefabricate tip P2;
- siguranța circulației: se vor executa marcaje rutiere, se vor monta indicatoare rutiere, parapet metalic de siguranță, tip H2;

caracteristicile tehnice și parametrii specifici investiției rezultate în urma realizării lucrărilor de intervenție.

- drum clasa tehnică IV;
- lungimea totală a drumului județean propus pentru modernizare: 1,395km;
- lățimea părții carosabile: 6,00m;
- lățimea platforma drum 6,00-8,00 m;
- Suprafața carosabil, inclusiv banda de încadrare: 9370 mp;
- Santuri de beton h=0,30 m și b=1,00 m, L= 1430 m;
- Acces la proprietăți tub D=300 mm, L= 6 m , 60 buc;
- Santuri de beton h=0,60 m și b=1,60 m, L= 174 m;
- Acces la proprietăți tub D=500 mm, L=6m, 6 bucati;
- Podet tubular D=600 mm, L=10 m cu camera de cadere și coronamente din beton , 1 buc;
- Podet tubular D=800 mm, L=10 m cu camera de cadere și coronamente din beton , 3 buc;

- Podet din elemente prefabricate tip P2, 1 buc;
- drumuri laterale cu structura rutiera nou, 5 buc;
- drumuri laterale cu imbracaminte asfaltica, 4 buc;
- Podet tubular D=400 mm, L=7,50 m cu coronamente din beton, 5 buc;
- Podet tubular D=800 mm, L=7,50 m cu coronamente din beton, 1 buc;
- Marcaje rutiere longitudinale 4,19 km;
- Marcaje rutiere transversal 80 mp;
- Indicatoare rutiere 17 buc;
- Borne hectometrice 13 buc;
- Borne kilometrice 2 buc;
- Parapet metalic de siguranta, tip H2 L=60 m;
- Ridicare camine de vizitare la cota proiectata 21 buc;
- Relocare stalpi electricitate 8 buc.

b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate;

Nu este cazul.

c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității;

Pentru realizarea sistemului rutier vor fi folosite agregate de balastiera, cariera, si structura rutiera existenta, care se reprofileaza, iar ca amplasament al proiectului, acesta se va suprapune cu drumul existent.

d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;

Pe parcursul desfasurarii executiei, constructorul nu are voie sa depoziteze pe amplasamentul drumului deseuri, acelea vor fi transportate la un centru de colectare al deseurilor.

e) poluarea și alte efecte negative;

Noxele ce pot polua aerul sunt produse in timpul lucrarilor de executie: cele rezultate din mixtura asfaltica pe perioada punerii in opera si din realizarea sapaturii.

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.

Nu este cazul.

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;

Drumul proiectat se regăsește în inventarul domeniului public al UAT Bistrița-Năsăud iar modernizarea lui se face pe traseul existent.

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

Nu este cazul

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

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

Amplasamentul studiat nu se află în zone umede, zone riverane, guri ale râurilor.

2. zone costiere și mediul marin;

Amplasamentul studiat nu se află în zone costiere și mediul marin;

3. zonele montane și forestiere;

Amplasamentul studiat nu se află în zone montane și forestiere;

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

Amplasamentul studiat nu se află în arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional;

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;

Amplasamentul studiat nu se află în 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;

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;

Amplasamentul studiat nu se afla în 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

7. zonele cu o densitate mare a populației;

Amplasamentul studiat nu se afla în zone cu o densitate mare a populației;

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

Amplasamentul studiat nu se afla în peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic.

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;

Comuna Teaca se află poziționată în sud-vestul județului Bistrița-Năsăud, în vest se învecinează cu comuna Sânmihaiul de Câmpie, nord-vest cu comuna Galatii Bistritei. Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Teaca se ridică la 5.329 de locuitori. Comuna este formată din satele Archiud, Budurleni, Oconița, Pinticu, Teaca (reședința) și Viile Tecii.

Suprafața totală ce urmează a fi ocupată definitiv este de 14875 mp, întravilanul localității Budurleni.

b) natura impactului;

- 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;

c) natura transfrontalieră a impactului;

- lucrările propuse nu au impact transfrontalier.

d) intensitatea și complexitatea impactului;

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

e) probabilitatea impactului;

- este redusă, apare pe perioada de realizare a proiectului;
- f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului;
- impact redus, punctual și reversibil numai pe durata de realizare a lucrărilor;
- g) cumulara impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate;
Nu este cazul.
- h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.
Nu este cazul.

Intocmit,
S.C. SOMEȘ-TOP-GRUP S.R.L.
Ing. Sîrbu Claudiu

