

MEMORIU DE PREZENTARE
conform Legea 292/2018 Anexa 5E

I. Denumirea proiectului

REABILITARE DJ 109R, DN 1G (Chendrea) - Gălpîia - Romita (DJ108A) Km 0+000 - 8+600

II. Titular

JUDETUL SĂLAJ

Piața 1 Decembrie 1918 12, Zalău 045008

Tel: 0260 614 120, Fax: +40 0260 661097

Email: office@cjsj.ro

Persoană de contact:

- Reprezentant beneficiar – Bolba Salvador – sef Biroul Proiectare Tel.0745617731.

- *Director/manager/administrator;*

Consiliul Județean Sălaj – Presedinte – Tiberiu Marc Tel:0260.614.120

- *Responsabil pentru protecția mediului;*

Pe perioada executiei lucrarilor propuse prin documentatia tehnica, protectia mediului va fi asigurata de catre Antreprenorul General, care va fi urmarit de catre un reprezentant al Beneficiarului. Pe perioada utilizarii constructiei, protectia mediului va fi asigurata de catre Beneficiarul lucrarii.

Conform Deciziei etapei de evaluare inițială nr. 14/31.01.2019, obiectul de investiție:

– ***intră sub incidența Legii 292/2018 anexa 2, pct.13, lit. a),***

– ***nu intră sub incidența art. 28 din OUG nr. 57/2007,***

– ***intră sub incidența art.48 și 54 din Legea apelor nr.107/1996:*** În cadrul obiectului de investiție există un pod la km 8+190. Investiția se încadrează în prevederile Legii Apelor 107/1996 actualizată art. 48, aliniat 1, litera e. S-a întocmit Documentație pentru obținere Aviz de gospodărire a apelor, conform art. 50.

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect

a) Rezumatul proiectului

Reabilitare DJ 109R, DN1G(Chendrea) - Gălpîia - Romita(DJ108A), Km 0+000 - 8+600

Traseul studiat începe de la intersecția cu drumul național DN1G în localitatea Chendrea, în zona km 43+650 stânga, străbate localitatea Gălpîia și se termină la intersecția cu drumul DJ108A, în localitatea Romita.

Datorită stării tehnice actuale a drumului județean DJ108R km 0+000-8+600 și a podului de la km 8+190, s-a stabilit necesitatea reabilitării acestuia, prin ranforsarea/realizarea unei structuri rutiere noi, asigurarea scurgerii eficiente a apelor din precipitații (amenajare șanțuri, podețe), amenajarea intersecțiilor cu drumurile laterale, accese, amenajări pentru siguranța circulației. Sunt prevăzute măsuri specifice pentru consolidarea versanților în zonele cu instabilități (km 0+900-1+930;

1+800 - 1+840; 3+435 - 3+455; 4+015 - 4+180; 4+520-4+620), constând în structuri de sprijin, lucrări de consolidare cu minipiloți, material granular armat cu geogriile, drenuri longitudinale și transversale, funcție de situație. Podul de la km 8+190 va necesita lucrări de reparații, care se vor executa pe jumătate de cale (pe o bandă) nefiind necesară întreruperea circulației sau devierea acesteia pe rute ocolitoare.

Drumul reabilitat va avea caracteristicile unui drum județean de clasă tehnică IV:

- platforma drumului: 8.00m;
- parte carosabilă: 6.00m;
- acostamente 2x (0.75.-1.0);

- benzi de încadrare: 2x0.25m.

Podul de la Km 8+190 va avea următoarele caracteristici:

- parte carosabilă: 6.80m;
- trotuare: 2x1m.

b) Justificarea necesității proiectului

La parcurgerea traseului s-a constatat că, din punct de vedere al lucrărilor executate pe carosabil se disting două situații: sectoare cu lucrări de întreținere de tipul covoarelor asfaltice și sectoare cu lucrări de reparații curente prin plombări. Cele două tipuri de sectoare alternează pe lungimea studiată.

Pe sectoarele amenajate cu covor asfaltic stratul de rulare se prezintă în stare relativ bună pe lungimi semnificative, dar există zone pe care carosabilul a fost afectat de degradări de diferite tipuri:

- de suprafață: fisuri pe rosturile de lucru, suprafețe cu ciupituri, fisuri și crăpături transversale, suprafețe șlefuite;
- structurale: degradări datorate oboselii structurii rutiere, faianțări, fisuri și crăpături longitudinale, plombări, făgașe;
- datorate instabilității terasamentului drumului: cedări, tasări și alunecări;

Din punct de vedere al gabaritului, drumul are două benzi de circulație, pe toată lungimea studiată. Izolat prezintă aspectul unui drum „local îngustat”.

Conform expertizei tehnice, starea tehnică a drumului este în cea mai mare parte rea și mediocră.

Tab. 1 Stare carosabil

Sector	Stare de degradare	Planeitate	Stare tehnică
Km 0+000-0+900	Bună	Mediocră	Mediocră
Km 1+440-1+650	Mediocră	Mediocră	Mediocră
Km 1+930-2+470	Bună	Mediocră	Mediocră
Km 2+470-4+000	Rea	Rea	Rea
Km 4+200-4+520	Mediocră	Mediocră	Mediocră
Km 4+620-8+000	Bună	Mediocră	Mediocră
Km 8+000-8+220	Rea	Rea	Rea
Km 8+220-8+600	Bună	Bună	Bună

În prezent dispozitivele pentru scurgerea apelor se află într-o stare avansată de degradare.

De-a lungul traseului au fost identificate câteva lucrări de consolidare pentru susținerea taluzului, fie pe partea de debleu fie pe rambles, executate relativ recent.

Pe traseul drumului au fost observate sectoare afectate de fenomene de instabilitate a versanților care au afectat mai mult sau mai puțin și corpul drumului. Există zone unde au fost identificate primele semne care indică cedarea terenului din corpul drumului în timp ce pe lungimi semnificative degradările s-au propagat în terasamentul drumului, provocând crăparea pronunțată, cedarea, tasarea sau alunecarea platformei drumului. De asemenea în multe din aceste secțiuni în vederea asigurării confortului minim în trafic au fost executate plombări și/sau reparații pe suprafețe întinse, astfel, la ora actuală identificarea naturii degradărilor fiind foarte dificilă.

Tab. 2 Zone cu instabilități

Nr. crt.	Sector afectat de instabilități	
1	Km0+900-1+440	Zonă cu ALUNECARE
2	Km1+650-1+930	Zonă cu ALUNECARE
3	Km4+000-4+200	Zonă cu CEDĂRI/TASĂRI
4	Km4+520-4+620	Zonă cu CEDĂRI/TASĂRI

Pe traseu există un singur sector cu parapete de siguranță, în stare rea, cu lisa ruginită și cu deplasări spre taluz.

Bornele kilometrice și hectometrice, toate cele existente prezintă degradări, multe fiind ilizibile.

La km 8+190 este un pod peste valea Agrij, probabil executat în anii `70, care nu satisface din punct de vedere al gabaritului și din punct de vedere al clasei de încărcare. Analiza parametrilor de stare fizică și de funcționalitate a condus la obținerea unui indice de stare tehnică IST = 40, care permite încadrarea lucrării, după Instrucțiuni AND 522 – 2002, în starea tehnică IV – **STARE NESATISFĂCĂTOARE**.

În concluzie, degradările îmbrăcămintei asfaltice, lipsa continuității dispozitivelor pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale, lipsa și/sau starea de degradare a elementelor de siguranța circulației, zonele cu instabilități ale terenului, starea nesatisfăcătoare a podului sunt deficiențe care nu permit circulația fluentă în condiții de siguranță și confort a autovehiculelor care se deplasează pe sectorul studiat de pe drumul județean DJ 109R.

c) Valoarea investiției

Investiția de bază: 37.179.297 lei fără TVA

d) Perioada de implementare propusă

Durata de realizare a investiției este de 18 luni pentru Varianta 1, respectiv de 20 luni pentru Varianta 2. Pentru ambele variante se adaugă 3 luni pentru pregătirea proiectare.

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

Se anexează:

- Plan de încadrare în zonă
- Plan situație

f) o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului

Drumul reabilitat va avea caracteristicile unui drum județean de clasă tehnică IV:

- platforma drumului: 8.00 m;
- parte carosabilă: 6.00 m;
- acostamente 2x (0.75.-1.0);
- benzi de încadrare: 2x0.25 m.

Podul de la Km 8+190 va avea următoarele caracteristici:

- parte carosabilă: 6.80m;

– trotuare: 2x1m.

Elemente specifice proiectului propus

• *Lucrări de drum*

Traseu

Traseul proiectat se suprapune peste cel existent. Având în vedere că partea carosabilă nu are lățimi suficiente, iar supralărgirile curbelor lipsesc în mare parte, sunt necesare lucrări de lărgire, încadrând platforma proiectată cât mai aproape de limitele actuale, în ampriza existentă.

Profil longitudinal

La proiectarea în profil longitudinal s-a urmărit corectarea profilului existent al drumurilor, astfel încât să țină seama de scurgerea apelor de pe platforma drumului precum și de asigurarea acceselor la proprietăți.

Declivitățile longitudinale proiectate sunt cuprinse între 0,25% - 8%, racordate cu raze de curbura conform normelor în vigoare.

Structura rutieră

Varianta 1

Structură rutieră de ranforsare

- 4 cm - strat de uzură din beton asfaltic - BA16;
- 6 cm - strat de legătură din beton asfaltic deschis - BAD22,4;
- 15 cm - strat din piatră spartă;
- minim 15cm - completare cu balast;
- frezarea și reaşternerea mixturii asfaltice existente (de cca. 5cm grosime);
- fundație existentă din nisip cu pietriș și elemente de bolovăniș (min. 20cm conform studiului geotehnic).

Structură rutieră nouă pe lărgirile de fundație sau pe zonele de refacere integrală:

- 4 cm - strat de uzură din beton asfaltic - BA16;
- 6 cm - strat de legătură din beton asfaltic deschis - BAD22,4;
- 15 cm - strat din piatră spartă;
- minim 15 cm strat de fundație din balast;
- geotextil;
- 25 cm strat de formă din blocaj din piatră brută.

Amenajarea acostamentelor:

- 10 cm piatră spartă
- completare cu balast.

Varianta 2

Structură rutieră de ranforsare

- minim 4 cm - strat de uzură din beton asfaltic - BA16;
- 8 cm - strat de bază din anrobat bituminos -AB31,5;
- 20 cm - strat din agregate naturale stabilizate în situ prin reciclare la rece cu lianți hidraulici, după reaşternerea materialului frezat, completat cu material de aport;
- minim 15cm - completare cu balast (după îndepărtarea prin frezare a straturilor asfaltice existente);

- geotextil;
- scarificare și reprofilare fundație existentă din nisip cu pietriș și elemente de bolovăniș (min.20cm conform studiului geotehnic).

Structură rutieră nouă pe lărgirile de fundație sau pe zonele de refacere integrală:

- 4 cm - strat de uzură din beton asfaltic - BA16;
- 8 cm - strat de bază din anrobat bituminos - AB31,5;
- 20 cm - strat din agregate naturale stabilizate în situ prin reciclare la rece cu lianți hidraulici;
- minim 15 cm strat de fundație din balast;
- geotextil;
- 21 cm strat de formă din blocaj din piatră brută.

Amenajarea acostamentelor:

- 12 cm strat din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici, protejat prin stropiri succesive cu emulsie bituminoasă EBCR, pentru impermeabilizarea acestora;
- completare cu balast.

În funcție de dorințele beneficiarului, sau de disponibilitatea antreprenorului care va realiza lucrarea, stratul din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici se va putea realiza și prin amestec în stație (nu in situ), caz în care re folosirea materialului rezultat din frezarea straturilor asfaltice nu mai este posibilă.

Alegerea uneia dintre variantele de mai sus pentru structura rutieră care se va realiza pentru reabilitarea drumului județean DJ 109R îi revine beneficiarului, ținând cont și de condițiile de omogenitate a sectorului de drum în raport cu sectoarele adiacente, astfel încât întreținerea drumului să fie mai ușoară și mai puțin costisitoare.

Scurgerea apelor

Se vor lua măsuri în vederea împiedicării pătrunderii apelor în corpul drumului, prin asigurarea scurgerii apelor și, dacă este cazul, prin impermeabilizarea acostamentelor.

Scurgerea eficientă a apelor de pe partea carosabilă se va asigura prin pantele longitudinale și transversale ale părții carosabile și prin șanțuri/rigole amenajate în funcție de situația locală.

Pe sectoarele pe care este necesar, se vor proiecta drenuri longitudinale și transversale, în vederea îndepărtării apelor de infiltrație din corpul drumului.

Se vor amenaja dispozitive pentru dirijarea controlată a apelor de pe văile existente spre podețele reparate/înlocuite/noi.

Se vor repara și decolmata podețele existente sau se vor înlocui, în funcție de necesitate, astfel încât să fie asigurată scurgerea apelor în mod eficient și gabaritul podețelor să corespundă caracteristicilor drumului. Se vor amenaja podețe noi, dacă este cazul, astfel încât să fie asigurată funcționalitatea sistemului de colectare și scurgere a apelor.

La podețul de la Km 6+138 (refăcut relativ recent), se recomandă aplicarea unor măsuri suplimentare pentru aducerea acestuia la parametri funcționali. Aceste măsuri vor consta din:

- decolmatarea albiei, realizarea unor lucrări de reparații la aripi, amenajarea radierului, realizarea unui pinten din beton, înlocuirea parapetului pietonal.

Pentru realizarea lucrărilor de betoane, se va adopta clasa betoanelor în funcție de clasa de expunere a fiecărui element în parte, conform prevederilor „Normativului pentru producerea betonului și executarea lucrărilor din beton, beton armat și beton precomprimat Indicativ NE 012/1-2007”.

Drumuri laterale și intersecții

Intersecția cu drumul național 1G la km 0+000 respectiv cu drumul județean DJ108A km 8+600 se vor amenaja în conformitate cu valorile de trafic recenzate pe fiecare arteră de circulație, corelată cu cerințele impuse de administratorii acestora.

Amplasamentul intersecției cu DN1G este pe un sector în curbă la Km 43+360, în extravilanul localității Chendrea. Amenajarea intersecției nu va afecta drumul național DN 1G, racordul cu drumul județean fiind proiectat până la marginea carosabilului drumului național, racordarea realizându-se la cotele existente.

S-a amenajat o insula de separare a fluxurilor. Insula de dirijare se va amenaja pe o lungime de 7,30 m, completată cu o zonă de marcaj de minim 15 m lungime.

Pentru asigurarea virajului spre dreapta dinspre direcția Jibou de pe drumul național DN 1G, s-a proiectat o pană de racordare, cu lățime variabilă de la 3,5 m la 5,5 m, urmată de o racordare circulară cu o rază de 20 m la carosabilul drumului județean. Pentru asigurarea lățimilor impuse este necesară realizarea unor lucrări de lărgire a platformei drumului județean prin casete de lărgire de lățime variabilă pe lungimea racordului.

Accesul din drumul județean în drumul național DN 1G se va realiza prin racordare directă proiectată cu o rază de 20 m.

Intersecția cu DJ 108A se va amenaja prin racordare directă cu raze de 8 - 9 m.

Intersecțiile cu drumurile laterale și cu străzile existente în intravilanul localității se vor racorda la noul carosabil proiectat (cu asigurarea elementelor de gabarit aferente încadrării fiecărui drum), asigurând continuitatea scurgerii apelor prin amenajarea de podețe tubulare, acolo unde acestea sunt necesare. Amenajările racordărilor cu drumurile laterale vor respecta limitele de proprietate ale drumului județean.

Accese la proprietăți

În vederea asigurării continuității scurgerii apelor pluviale din dreptul acceselor către proprietăți se recomandă amenajarea intrărilor către imobilele învecinate fie cu podețe din tuburi, fie prin intermediul rigolelor carosabile. Accesele existente spre taluzul de rambleu se vor racorda la cotele rezultate la platforma drumului.

Structura rutieră pe accese se va realiza cu asfalt, pavaj sau materiale granulare, în funcție de fiecare amplasament în parte.

Stații pentru mijloace de transport public

S-au prevăzut 2 stații de autobuz. Stațiile vor fi amenajate cu structura rutieră nouă adoptată pentru carosabil.

Siguranța circulației

Se vor amenaja trotuare pe sectoarele din intravilan, pe o lungime de 1005 m, acolo unde spațiul existent permite. Pentru protecția persoanelor cu handicap locomotor, traversările pentru pietoni s-au amenajat cu rampe de acces cu pantă de maxim 15%, conform normativului HP 051-2001.

După finalizarea lucrărilor pentru amenajarea carosabilului se vor monta indicatoare rutiere și se vor realiza marcaje, longitudinale și transversale conform STAS 1848/1-7, cu acordul Poliției Rutiere.

Se vor înlocui parapetele degradate și se vor monta parapete noi în zonele periculoase. Condițiile de amplasare și tipul de parapet vor respecta prevederile normelor în vigoare.

Lucrări de sprijiniri și consolidare terasamente

Zidurile de sprijin existente se vor repara sau se vor înlocui. Dacă va fi necesar, pentru asigurarea lățimii platformei sau pentru consolidarea taluzurilor, de-a lungul traseului se vor amenaja ziduri de sprijin și se vor extinde cele existente.

În funcție de natura terenului din terasament și spațiul disponibil în limita de proprietate pentru sprijinirea terasamentului se pot proiecta și structuri elastice (gabioane) în locul celor din beton.

Zone cu instabilități

Având în vedere apariția unor degradări specifice care indică prezența apei de infiltrații în corpul drumului și propagarea unor fenomene de cedare pe sectorul km 0+900-1+930, apărute chiar și după executarea unor lucrări ample de stabilizare a versantului, executate relativ recent, se impun măsuri pentru consolidarea versanților.

Măsurile vor consta din realizarea unor structuri de sprijin din gabioane la piciorul rambleului și refacerea terasamentului cu material granular armat cu geogriile, acolo unde în trecut au fost amenajate lucrări de consolidare a debleului cu zid de sprijin cu piloți din beton armat.

Pe zonele pe care au fost executate lucrări de sprijinire la rambleu cu ziduri de sprijin fundate pe piloți și elevații cu ranforți din beton armat, fiind în continuare probleme de stabilitate pe zonele de debleu, s-au prevăzut ziduri de sprijin din gabioane la debleu.

Pentru zonele cu probleme de la km 1+800 - 1+840; 3+435 - 3+455; 4+015 - 4+180, respectiv km 4+520-4+620 (unde în prezent apar faianțări, crăpături și tasări la nivelul carosabilului existent) s-au prevăzut lucrări de consolidare cu minipiloți forțați dispuși în cadru și legați la partea superioară cu radier din beton armat.

Soluții de refacere a terasamentului cu material granular armat cu geogriile și zid de sprijin din gabioane la baza rambleului au fost aplicate și în zona km 4+510 - 4+600.

Pe toate zonele cu probleme se vor prevedea, de asemenea, drenuri longitudinale și transversale, astfel încât să se reducă nivelul infiltrațiilor în corpul terasamentului. Evacuarea apelor din dren se va realiza controlat, cu casieri de descărcare amenajate pe taluz sau cu amenajarea unor trepte de rupere de pantă la nivelul corpului drenului, până la baza taluzului, astfel încât să nu existe riscul apariției unor fenomene de sufozie (antrenarea unor părți fine din corpul terasamentului la evacuarea apelor). Susținerea taluzului (de debleu sau rambleu) se va face cu ziduri din beton sau gabioane din piatră brută, în funcție de situația din teren.

• **Lucrări pod**

Lucrările vor cuprinde:

- lucrări la infrastructură și amenajare albie;
- lucrări la suprastructură.

Infrastructura

- cămășuirea elevațiilor culeelor, pilelor și aripilor:

Se va realiza o cămășuire având o grosime minimă de 15 cm. Aceasta se va executa din beton armat. Prealabil realizării cămășuirii se vor executa lucrări de curățare și degresare a suprafețelor cămășuite. Pentru a mării aderența dintre suprafața existentă și suprabetonare se vor monta conectori din bare de oțel.

- amenajarea banchetelor și a riglelor pentru rezemarea noilor grinzi;

Având în vedere că grinzele marginale se vor înlocui pentru că se găsesc într-o stare avasată de degradare, sunt necesare lucrări de reparații la nivelul banchetelor și riglelor cu mortare speciale. Aceste lucrări sunt necesare pentru a crea o suprafață adecvată pentru montarea aparatelor de reazem.

- reparații ale suprafeței văzute a fundațiilor și protejarea zonei din vecinătatea acestora cu anrocamente sau saltea din gabioane;

Datorită faptului că procesul de afuiere a dus la descoperirea unei anumite suprafețe a fundațiilor, acestea au suferit anumite degradări. Se vor executa lucrări de reparații la suprafețele expuse ale fundațiilor cu mortare speciale. După executarea acestor lucrări fundațiile se vor proteja cu anrocamente sau saltea din gabioane.

Amenajarea albiei

În condițiile actuale ale albiei și a condițiilor de scurgere a apei, eroziunea malurilor și a talvegului a fost oprită prin execuția pragului existent. Acesta prezintă dislocări a betonului, iar în aval de acesta, datorită faptului că nu a fost protejat cu anrocamente, a apărut fenomenul de subspălare.

Se prevede realizarea unui prag de fund în aval de cel existent.

Acesta se va realiza din beton armat conform detaliilor din prezenta documentație. Pentru protejarea pragului se vor executa amonte și aval de acesta umplutură din anrocamente.

Mai sunt necesare lucrări precum:

- Eliminarea insulelor formate de depuneri în dreptul pilelor;
- Curățirea de vegetație a albiei;
- Amenajarea de scări de acces și casiuri.

Suprastructura

Toate lucrările executate la suprastructură se vor realiza pe jumătate de cale, cu închiderea benzii de circulație la care se lucrează. Lucrările vor fi semnalizate conform normelor în vigoare.

- Înlocuirea grinzilor marginale cu grinzi prefabricate tip I;

Datorită stării de degradare în care se găsesc grinzele marginale este necesară înlocuirea acestora. Demolarea acestora se va face astfel încât să nu fie afectată rezistența și stabilitatea celorlalte grinzi, pilelor și culeilor. Grinzele noi vor fi grinzi prefabricate de tip I dimensionate conform cu standardelor în vigoare;

- Decaparea căii pe pod până la nivelul superior al grinzilor și turnarea unei plăci de suprabetonare odată cu placa pe noile grinzi și cu refacerea grinzilor de parapet și a trotuarelor;

Având în vedere că este necesară înlocuirea grinzilor, se va decapa calea existentă precum și suprabetonarea. După montarea grinzilor noi, se va realiza o suprabetonare cu grosime variabilă rezultând astfel și panta transversală pe pod de 2%. De asemenea prin realizarea unei suprabetonări noi din beton armat se va asigura o conlucrare mai bună între grinzele podului. După refacerea

suprabetonării gabaritul podului va include două trotuare de 1,00 m, grinda parapet de 0,25 m și carosabilul de 6,80 m.

- Execuția găurilor de aerisire la intradosul fâșiilor cu goluri;

Găurile se vor realiza la extremitățile grinzilor și se va avea grijă să nu fie tăiate armăturile. Pentru a nu fi afectată rezistența și stabilitatea grinzilor găurile se vor realiza cu utilaje care nu vor produce șocuri sau vibrații.

- Remedierea suprafeței betonului și protejarea prin tratarea cu vopsea de protecție a intradosului grinzilor;

Remedierea betonului se face cu materiale performante, cu metode de aplicare specifice și cu controlul calității lucrărilor conform normelor existente la data proiectării. După realizarea acestor lucrări de remediere se va proteja suprafața betonului cu vopsele specifice.

- Dispunerea unor guri de scurgere

Gurile de scurgere se vor dispune între grinzile existente și cele noi. Se vor monta prelungitoare iar apa se va evacua în albie.

- așternerea unei hidroizolații performante, protejarea acesteia și realizarea unei îmbrăcăminți asfaltice pe pod;
- montarea unor noi parapete pietonale și de protecție (tip bordură înaltă);
- montarea unor dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație pentru oprirea infiltrațiilor la nivelul banchetelor de rezemare.

Relocări rețele

Instalația de apă care este ancorată de parapet aval de pod, se va reloca pe structura reabilitată, în conformitate cu acordul deținătorilor acestora.

În timpul execuției lucrărilor se vor lua măsurile necesare pentru a nu avaria instalația de apă ancorată.

Zona de racord

După realizarea lucrărilor propuse se va asigura racordul cu partea carosabilă existentă.

Profilele longitudinale vor fi racordate la cotele existente, asigurând accesul și deplasarea pietonilor, inclusiv a persoanelor cu deficiențe locomotorii.

➤ Materii prime

Materialele de construcție utilizate sunt:

- agregate naturale - se livrează pe amplasament de către producător și se depozitează în depozite deschise, dimensionate în funcție de cantitatea necesară și de eșalonarea lucrărilor.
- beton asfaltic / mixtură asfaltică - se va prepara în stații omologate și se va livra în șantier preparat pentru așternere;
- emulsie cationică pentru amorsare straturi bituminoase; se va livra în amplasament în recipiente etanșe;
- vopsea pentru realizare marcaje rutiere; se va livra în amplasament în recipiente etanșe;
- beton de ciment - se va prepara în stații omologate și se va livra în șantier preparat.
- oțel, armătură - se vor depozita pentru perioade scurte în incinta Organizării de Șantier, de unde se vor pune în operă;

- carburanții (motorină, benzină); se livrează din afara șantierului cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar.

- Având în vedere că modernizarea drumului va implica modificări de gabarit în profil transversal, există posibilitatea afectării unor rețele (de iluminat public). Mutarea/protejarea rețelelor existente se va realiza pe baza unor documentații de specialitate.
Exploatarea drumului nu presupune racord la rețele. În perioada execuției, racordul la rețele se va asigura în incinta Organizării de Șantier de către Antreprenor, cu acordul administratorilor de rețele.

- Nu se preconizează realizarea de noi drumuri sau schimbarea celor existente. Lucrările se efectuează în principal pe traseului drumului existent, pe domeniul public. Dacă vor apărea eventuale ocupări temporare de teren datorate lucrărilor de execuție, terenurile respective vor fi restituite proprietarilor în starea inițială.
Terenul aparține domeniului public și este administrat de către Consiliul Județean Sălaj.

- Nu sunt specificate alte proiecte existente sau planificate pe sectorul de drum DJ 109R Km 0+000-8+600 (8+533 conform trasării axei din plan), decât cel de reabilitare a drumului, cuprins în prezenta documentație, conform Certificatului de urbanism.

- Nu au fost solicitate alte autorizații.

- Nu se preconizează apariția unor activități suplimentare în urma implementării proiectului.

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare

La șanțuri și la ziduri de sprijin se vor demola sectoare restrânse cu beton degradat, în vederea refacerii lor. Demolarea betoanelor se va face mecanizat, cu mijloace mecanice ușoare sau grele, funcție de situație.

La carosabil s-a prevăzut frezarea asfaltului existent, care se va reutiliza la structura rutieră.

În cadrul intervenției asupra podului sunt prevăzute lucrări de demolare a betoanelor. Aceste lucrări se realizează la suprastructură și constau în demolarea grinzilor de parapet, a umpluturii de trotuar și a plăcii de beton existente peste grinzi. Pentru evitarea degradării grinzilor, demolarea se va realiza cu mijloace mecanice ușoare (ciocan demolator). Este interzisă utilizarea utilajelor grele de tip picon.

Toate materialele rezultate în urma demolării se vor transporta la un depozit special amenajat, existând posibilitatea reciclării acestora.

V. Localizarea proiectului

Obiectivul de investiție este situat în partea central - estică a județului Sălaj.

Drumul județean 109R are originea în localitatea Chendrea (DN1G) și are punctul final în localitatea Romita (DJ108A) și are o lungime totală de 8,6 km conform Ordinului 782/2014 privind modificarea Anexelor Ordinului 540.

Traseul drumului este amplasat pe teritoriul administrativ al comunelor Bălan și Românași, traversând localitățile: Chendrea (km 0+000), Gălpîia și Romita (km 8+600). Drumul aparține domeniului public al județului Sălaj, fiind situat în intravilanul și extravilanul localităților traversate.

Traseul studiat începe de la intersecția cu drumul național DN1G în localitatea Chendrea, în zona km 43+650 stânga, străbate localitatea Gălpîia și se termină la intersecția cu drumul DJ108A, în localitatea Romita.

- distanța față de granițe pentru proiectele menționate în Anexa nr. I la Convenția privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001 - **Nu este cazul**
- 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 - **Nu este cazul**
- 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 va anexa.**

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

Proiectul prezentat este o **reabilitare de drum județean, care se va realiza pe amplasamentul drumului existent**, aducând obiectivul la o stare de viabilitate care să asigure un transport sigur și o scădere a noxelor emise de autovehicule, permițând acestora să circule mai fluent. Astfel, reabilitarea drumului poate contribui la un impact pozitiv asupra mediului pe termen lung.

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

a) protecția calității apelor:

Având în vedere faptul că apele rezultate de pe suprafața obiectivului nu sunt ape reziduale, nu sunt necesare stații sau instalații de epurare ale acestor ape.

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

Pentru apele uzate de la organizarea de șantier se vor amenaja toalete ecologice, care se vor vidanja la un interval stabilit în funcție de numărul de utilizatori.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având făcute reviziile tehnice și schimburile de lubrifianți. Schimbarea lubrifianților se va executa după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate, în afara perimetrului râului Agrij, unde se vor efectua și schimburile de uleiuri hidraulice și de transmisie.

Emisiile de substanțe poluante (provenite de la traficul rutier specific șantierului, de la manipularea și punerea în operă a materialelor), care ar putea ajunge în mod accidental direct sau indirect în sol sau în apele râului Agrij nu sunt în cantități semnificative și nu modifică încadrarea în categorii de calitate a apei.

b) protecția aerului:

Posibilele surse de poluare a aerului sunt de tip artificial (rezultate din activitatea umană), în special procesele de combustie.

Obiectivul, în sine, la darea lui în folosință, nu va produce noxe care ar putea polua aerul. Noxele pot apărea de la autovehiculele care vor circula, dar prin reabilitarea drumului acestea vor circula mai fluent, cu viteză constantă, fără frânări dese, astfel încât noxele pot fi ameliorate. De asemenea, modernizarea parcului auto și evoluția tehnologică a autovehiculelor și măsurile din ce în ce mai eficiente pentru reducerea cantităților de emisii dăunătoare, vor avea efecte pozitive și pe termen lung. Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecția calității aerului.

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

Se recomandă utilizarea unor stații de mixturi asfaltice și de betoane ale căror emisii să se încadreze în valorile stabilite în Ordinul nr. 592/2002. Stațiile trebuie dotate cu filtre din saci textili, iar valorile limită pentru concentrațiile de particule la emisie vor fi verificate periodic. La transportul și depozitarea materialelor granulare care pot elibera particule fine, se vor lua măsuri de acoperire a acestora.

Se va avea în vedere pe perioada execuției lucrărilor folosirea de utilaje echipate cu motorizări care să producă cât mai puține noxe.

Pe perioada realizării lucrărilor vor apărea emisii de oxizi de azot (NOx), compuși organici volatili nonmetanici (COVnm), metan (CH₄), oxizi de carbon (CO, CO₂), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), bioxid de sulf (SO₂), de la motoarele utilajelor folosite.

Se va evita pe cât posibil mersul în gol și staționarea cu motoarele în funcțiune.

Autobasculantele de transport mixturi asfaltice vor fi prevăzute cu prelate care vor limita emanațiile de vapori și mirosuri.

Nu reprezintă un potențial risc, deci nu sunt necesare dotări și măsuri speciale pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

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

Zgomote și vibrații vor apărea în perioada de execuție, datorită utilajelor utilizate, dar durata producerii acestora este limitată la perioada de lucru de zi.

În vederea reducerii vibrațiilor și nivelului de zgomot se vor lua măsuri cum ar fi:

- acoperirea cu carcase fonoizolante și fonoabsorbante a pieselor sau a ansamblurilor de piese ale mașinilor unelte și ale utilajelor care produc zgomot;
- carcasarea în întregime a mașinilor unelte și a utilajelor care radiază zgomot prin întreaga lor suprafață;
- prevederea orificiilor de trecere a organelor de acționare și a cablurilor de conexiune ale aparatelor de măsură și de control cu canale căptușite în interior cu materiale fonoabsorbante;
- prevederea de atenuatoare de zgomot speciale la mașini-unelte și la utilajele care produc zgomote de natură aerodinamică (ventilatoare, suflante, utilaje și mașini-unelte pneumatice, ejectoare, motoare cu ardere internă etc.).

d) protecția împotriva radiațiilor:

Nu este cazul.

e) protecția solului și a subsolului:

În perioada de execuție, sursele de poluare a solului pot fi cele provenite de la traficul de utilaje și vehicule grele desfășurat, prin pierderi de accidentale de ulei sau combustibil, de la manipularea unor substanțe potențial poluatoare (vopsele, carburanți, solvenți, bitum etc). Totuși, în cazul apariției unor astfel de accidente, se vor lua măsuri imediate de diminuare și neutralizare a impactului asupra solului.

Pentru realizarea sistemului rutier se vor folosi agregate naturale, iar produsele de tipul lianților și emulsiilor se vor folosi doar pentru realizarea straturilor bituminoase ale sistemului rutier. Deșeurile rămase nu se vor lăsa sau împrăștia 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 ș.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 și nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

În perioada de operare, sursele de poluare sunt doar accidentale (pierderi de substanțe toxice, produse petroliere). Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecția solului.

Nu se vor amenaja gropi de împrumut și nu se vor depozita deșeuri pe zona albiei râului Agrij. Se va ține evidența cantitativă și calitativă a materialelor depozitate, se va monitoriza transportul și modul de depozitare a materialelor.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având făcute reviziile tehnice și schimburile de lubrifianți. Schimbarea lubrifianților, schimburile de uleiuri hidraulice și de transmisie se vor realiza după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate, în afara perimetrului râului Agrij.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Căile de acces reprezintă un factor de fragmentare a habitatelor și de incidență asupra speciilor de faună, prin trafic, emisii de noxe, zgomot, vibrații etc. Dat fiind faptul că drumul există de mai multă vreme, este probabil ca speciile să fie limitat afectate, acestea fiind prezente la distanță de zona drumului.

Impactul lucrărilor trebuie apreciat ținându-se cont și de potențialul adaptiv al ecosistemelor la acțiunea unor presiuni antropice preexistente. Se apreciază că perimetrul analizat corespunde, în prezent, unor ecosisteme antropizate și acestea nu vor fi afectate semnificativ.

Nu sunt necesare măsuri pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate, nefiind cazul.

g) Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

Lucrările ce se vor executa, prin definiție și prin modul cum au fost proiectate servesc la protecția așezărilor umane situate în zonă.

Va exista un impact negativ, de o anumită durată, în perioada de execuție, prin mărirea traficului greu în zonă, prin zgomotul produs de funcționarea utilajelor pentru lucrări. Constructorul va efectua lucrările fără să interfereze în mod inutil sau neadecvat cu accesul, utilizarea și ocuparea

drumurilor publice. Pe parcursul lucrărilor se va urmări ca accesul la imobilele din zonă să nu fie blocate, iar locuitorii să poată circula pe tot parcursul execuției lucrărilor.

Sectorul de drum aparține domeniului public. În zona unde se vor executa lucrările nu sunt monumente istorice și de arhitectură sau zone de interes public, de aceea nu este necesar a se lua măsuri deosebite de protecție a acestor factori.

h) Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament

Pe drum și în zona învecinată nu pot apărea deșeurile decât la executarea lucrărilor. În această situație, constructorul va avea în vedere ca pe tot parcursul execuției lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curățenie. Această sarcină cade în seama executantului, deoarece la terminarea lucrărilor zona va fi predată la beneficiar curată. Constructorul are obligația să încheie contract cu o firmă specializată în gestionarea deșeurilor.

Constructorul este obligat să predea beneficiarului zona curată. Suprafețele de teren contaminate accidental în timpul execuției pot fi excavate și pământul va fi depus în gropile de împrumut, într-o diluție care să permită derularea proceselor de decontaminare prin atenuare naturală. În ceea ce privește gropile de împrumut, acestea vor fi împrejmuite, având asigurată scurgerea apelor.

După finalizarea lucrărilor de reabilitare, constructorul are obligația refacerii mediului natural, prin ecologizarea zonei afectate și replantări.

Deșeurile diverse, solide (balast, pietriș, metal, lemn etc.), vâscoase (bitum, grăsimi, uleiuri etc) în cantități modeste, se vor neutraliza sau se vor depozita în locuri special amenajate conform H.G. 865/2002.

Deșeurile rezultate în urma execuției lucrărilor de terasamente, pietrișul, pământul, elemente de beton degradate se încarcă și se transportă în locurile special amenajate, indicate de autoritatea contractantă, cu respectarea condițiilor de refacere a cadrului natural .

Tipurile de deșeurile care pot apărea pe perioada lucrărilor de execuție sunt, în mod uzual:

- 17 01 01 beton - din demolare;
- 17 01 07 amestecuri de beton, cărămizi, țigle și materiale ceramice, altele decât cele specificate la 17 01 06;
- 17 03 02 asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01 (fără conținut de gudron de huiță);
- 17 04 05 fier și oțel;
- 17 05 04 pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03;
- 17 05 08 resturi de balast , altele decât cele specificate la 17 05 07;
- 17 09 04 amestecuri de deșeurile de la construcții și demolări
- 20 01 01 hârtie și carton;
- 20 03 01 deșeurile municipale amestecate.

Deșeurile din clasa 17 se vor depozita în containere metalice și din plastic, puse la dispoziție de către operatorii economici omologați amplasați în șantier. Operatorii economici omologați, vor prelua deșeurile din șantier, în vederea revalorificării / eliminării acestora.

Personalul va respecta normele specifice ale lucrărilor pentru a asigura utilizarea acestor produse în condiții de siguranță.

Mixtura asfaltică nu se va prepara pe amplasament, ea se va prepara în instalații specializate și transportată cu mijloace de transport specifice.

Vopseaua pentru marcaje și emulsia bituminoasă vor fi aduse în recipiente etanșe din care vor fi descărcate în utilajele de lucru specifice. Bidoanele goale vor fi restituite producătorilor sau distribuitorilor, după caz.

Deșeurile care vor apărea în timpul exploatarei sunt cele pe care le aruncă populația și depind de gradul de educație.

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase

Substanțele periculoase sunt reprezentate în cazul de față de motorină și benzină, utilizate ca și carburant pentru utilaje.

Alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport se va asigura din afara șantierului, transportul carburanților efectuându-se cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar. În zonele punctelor de lucru nu vor fi depozitați carburanți.

Depozitarea substanțelor periculoase se va face în locuri speciale. Lacurile și vopselele și aditivii vor fi depozitate în magazii în cadrul organizării de șantier, departe de surse de foc. Magazia va avea posibilitate de aerisire. Depozitele de materiale vor fi închise sau acoperite. Depozitarea agregatelor se va face pe platforme betonate având pante și rigole de evacuare a apelor.

Alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport se va asigura din afara șantierului, transportul carburanților efectuându-se cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar. În zonele punctelor de lucru nu vor fi depozitați carburanți.

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, fosforilor, 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.

Reabilitarea drumului DJ109R și podului are efecte benefice asupra populației, prin sporirea siguranței și confortului în transport, cu un impact pozitiv asupra sănătății și confortului psihic al populației.

Impactul asupra celorlalte elemente este ne semnificativ, având în vedere că lucrările se desfășoară în zonă antropizată, pe zona drumului deja existent.

Toți factorii implicați pot fi afectați în mică măsură doar pe perioada execuției, care a fost stabilită pe durata a 18-20 luni, fără urmări ireversibile. Nici un fel de deșeurile nu vor fi depozitate sau deversate în râul Agrij.

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

Pentru apele uzate de la organizarea de șantier se vor amenaja toalete ecologice, care se vor vidanja la un interval stabilit în funcție de numărul de utilizatori.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având făcute reviziile tehnice și schimburile de lubrifianți. Schimbarea lubrifianților se va executa după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate.

Noxele care pot polua aerul produse în timpul lucrărilor de execuție sunt cele rezultate pe perioada execuției din realizarea săpăturii. La transportul și depozitarea materialelor granulare care pot elibera particule fine, se vor lua măsuri de acoperire a acestora.

Nu reprezintă un potențial risc, deci nu sunt necesare dotări și măsuri speciale pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

Nu se vor amenaja gropi de împrumut și nu se vor depozita deșeuri pe zona albiei râului Agrij. Se va ține evidența cantitativă și calitativă a materialelor depozitate, se va monitoriza transportul și modul de depozitare a materialelor.

Deșeuri vor apărea la executarea lucrărilor. În această situație, constructorul va avea în vedere ca pe tot parcursul executării lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curățenie, iar la terminarea lucrărilor zona va fi predată la beneficiar curată. Constructorul are obligația să încheie contract cu o firmă specializată în gestionarea deșeurilor. Deșeurile care vor apărea în timpul exploatarei sunt cele pe care le aruncă populația și depind de gradul de educație.

Deșeuri diverse (solide-balast, pietriș, metal, lemn etc.), vâscoase (bitum, grăsimi, uleiuri etc) pot apărea doar în cantități modeste și se vor neutraliza sau se vor depozita în locuri special amenajate.

Emisiile de substanțe poluante (provenite de la traficul rutier specific șantierului, de la manipularea și punerea în operă a materialelor), care ar putea ajunge în mod accidental direct sau indirect în sol sau în apele râului Agrij nu sunt în cantități semnificative și nu modifică încadrarea în categorii de calitate a apei.

În zonă nu sunt zone protejate, monumente istorice sau culturale.

- Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);
Impactul asupra zonei este temporar, pe termen scurt, doar pe durata execuției.

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

Lucrările de reabilitare a drumului județean DJ109R nu sunt de natură să conducă la procese de fragmentare a habitatelor și/sau de pierderi de populații animale. Ținându-se cont de potențialul adaptiv al ecosistemelor la acțiunea unor presiuni antropice preexistente, considerăm că perimetrul analizat corespunde, în prezent, unor ecosisteme antropizate și acestea nu vor fi afectate semnificativ.

- magnitudinea și complexitatea impactului;
Impactul este localizat și temporar.
- probabilitatea impactului;
Probabilitatea unui impact semnificativ asupra mediului este redusă.
- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;
Lucrările de reabilitare au impact redus asupra mediului pe durata de execuție, care s-ar putea repeta pe la 10-15 ani.
- măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;

Beneficiarul lucrării va urmări ca în caietele de sarcini pentru realizarea proiectelor să fie cuprinse măsurile de protecție specifice șantierelor, iar pe timpul execuției să fie respectate întocmai prevederile proiectului.

- natura transfrontalieră a impactului.
Nu este cazul

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului.

Emisiile de poluanți în mediu au fost detaliate la pct. VI.

Nu reprezintă un potențial risc, deci nu sunt necesare dotări și măsuri speciale pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

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

X. Lucrări necesare organizării de șantier

Exploatarea obiectivului de investiție nu presupune necesar de utilități.

Conform legislației, organizarea de șantier ca amplasament, soluții, dotări, constituie atribuția și răspunderea Antreprenorului General. Organizarea de șantier va fi analizată și fixată de către constructorul care va câștiga licitația de execuție. Astfel, antreprenorul este cel care va asigura utilitățile necesare pe durata execuției lucrărilor.

Beneficiarul lucrării va urmări ca în caietele de sarcini pentru realizarea proiectelor să fie cuprinse măsurile de protecția mediului specifice șantierelor, iar pe timpul execuției să fie respectate întocmai prevederile proiectului.

Obiectivul de investiție este drumul județean DJ109R, care va fi utilizat și ca drum de acces. Nu apar căi noi de acces și nu vor fi modificate cele existente.

După finalizarea etapei de execuție și dezafectarea organizării de șantier, constructorul va preda beneficiarului zona curată. Suprafețele de teren contaminate accidental în timpul execuției pot fi excavate și pământul va fi depus în gropile de împrumut, într-o diluție care să permită derularea

proceselor de decontaminare prin atenuare naturală. În ceea ce privește gropile de împrumut, acestea vor fi împrejmuite, având asigurată scurgerea apelor.

După finalizarea lucrărilor de reabilitare, constructorul are obligația refacerii mediului natural.

I. 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.

Restabilirea calității inițiale a factorilor de mediu se asigură prin măsurile de refacere a zonelor afectate din timpul execuției - curățare, refacere cadru natural prin taluzare cu pământ vegetal și înierbare.

II. ANEXE

- Certificat de urbanism
- Piese desenate:
 1. Plan de încadrare în zonă
 2. Plan de situație
 3. Relevu Pod Km 8+190

III. Conform Deciziei etapei de evaluare inițială nr. 14/31.01.2019, obiectul de investiție **nu intră** sub incidența art. 28 din OUG 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.

IV. Localizare proiect zona ape

- bazin hidrografic: Someș
- curs de apă: Agrij - cod cadastral II.1.49

Întocmit
ing. Filomela Săvoiu

