

SC SIGNUM TERRAE SRL

Str.Avrám Iancu, Nr.14, Ap.16,

Mun. Baia Mare, Jud. MM J24/1110/2019, CUI:41133802

Contact: 0758560336, balazscsaby@yahoo.com



MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBȚINEREA ACORDULUI DE MEDIU

Denumire proiect: "ASFALTARE CAPETE STRĂZI, CONSTRUIRE TROTUARE ȘI RIGOLE BETONATE, ÎN COMUNA BOCȘA, JUDEȚUL SĂLAJ,,

Beneficiar: Comuna Bocșa, Județul Sălaj

Proiectant general SC SIGNUM TERRAE SRL
Str.Avrám Iancu, Nr.14, Ap.16
Mun. Baia Mare, Jud. Maramureș
Contact: 0758560336, balazscsaby@yahoo.com

Elaborator documentatie: SC SIGNUM TERRAE SRL
Str.Avrám Iancu, Nr.14, Ap.16
Mun. Baia Mare, Jud. Maramureș
Contact: 0758560336, balazscsaby@yahoo.com

Martie 2024

SC SIGNUM TERRAE SRL

Str. Avram Iancu, Nr.14, Ap.16,

Mun. Baia Mare, Jud. MM J24/1110/2019, CUI:41133802

Contact: 0758560336, balazscsaby@yahoo.com



CUPRINS

FOAIE DE CAPĂT	3
MEMORIU TEHNIC	4
I. DENUMIREA PROIECTULUI.....	4
II. TITULAR	4
III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT	4
IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE:	28
V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI:	28
VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE:	31
VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT:	33
VII. 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.....	35
VIII. LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU PLANURI/PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE:	35
IX. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER:.....	35
X. 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:	37
XI. ANEXE - PIESE DESENATE:.....	38
XII. 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:.....	38
XIII. 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:	39
XIV. CRITERIILE PREVĂZUTE ÎN ANEXA NR. 3 LA LEGEA NR. 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.	40

SC SIGNUM TERRAE SRL

Str.Avrám Iancu, Nr.14, Ap.16,

Mun. Baia Mare, Jud. MM J24/1110/2019, CUI:41133802

Contact: 0758560336, balazscsaby@yahoo.com



FOAIE DE CAPĂT

Proiect nr.1/2023

Denumirea proiectului: "ASFALTARE CAPETE STRĂZI, CONSTRUIRE TROTUARE ȘI RIGOLE BETONATE, ÎN COMUNA BOCȘA, JUDEȚUL SĂLAJ,,

Faza: S.F.

Beneficiar: Comuna Bocșa, Județul Sălaj

Proiectant general SC SIGNUM TERRAE SRL
Str.Avrám Iancu, Nr.14, Ap.16
Mun. Baia Mare, Jud. Maramureș
Contact: 0758560336, balazscsaby@yahoo.com

Elaborator documentatie: SC SIGNUM TERRAE SRL
Str.Avrám Iancu, Nr.14, Ap.16
Mun. Baia Mare, Jud. Maramureș
Contact: 0758560336, balazscsaby@yahoo.com



MEMORIU TEHNIC

I. Denumirea proiectului "ASFALTARE CAPETE STRĂZI, CONSTRUIRE TROTUARE ȘI RIGOLE BETONATE, ÎN COMUNA BOCȘA, JUDEȚUL SĂLAJ,,

II. Titular

- numele companiei : Primăria comunei Bocșa, Jud. Sălaj
- *adresa poștală*: Str. Teilor, Nr. 22, Comuna Bocșa, Localitatea Bocșa, Județul Sălaj
Telefon: 0260-623682, E-mail: office@comunabocsa.ro , primariabocsasj@yahoo.com
- numele persoanelor de contact: **Primar Demyen István – primar**

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect

Amplasamentul acestei lucrări se găsește în Comuna Bocșa, Localitățile: Bocșa, Borla, Sălăjeni și Cîmpia, Județul Sălaj, pe domeniul public, în zona de intarvilan și extravilan, la capetele de ulițe și de-a lungul străzilor din localitățile aparținătoare.

- valoarea investiției;

Valoarea totală a investiției este de **16.239.475,75 Ron + TVA** din care C+M – 14.245.217,61 Ron + TVA și Utilaj – 0,00 Ron + TVA

- perioada de implementare propusă;

Durata de realizare/implementare a proiectului: "ASFALTARE CAPETE STRĂZI, CONSTRUIRE TROTUARE ȘI RIGOLE BETONATE, ÎN COMUNA BOCȘA, JUDEȚUL SĂLAJ,, este de **21 luni**, după cum urmează:

- Lunile 1-21: Execuția lucrărilor (21 luni).

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

Plan de încadrare în zonă	1:35.000
Plan de situație extindere canalizare menajeră	1:500

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



Obiectivul preconizat prin realizarea acestei investiții este asigurarea unei infrastructuri rutiere adecvate pentru accesul auto și pietonal facil la casele acestora, școli și agenți economici din comună respective localitățile aparținătoare, practicarea sportului și a altor activități recreative, și implicit încurajarea și susținerea mobilității reprezintă un obiectiv important pentru Comuna Bocșa. Astfel, investiția în infrastructura locală va permite sporirea capacităților economice și sociale. Așadar promovarea acestei investiții la ora actuală pentru a asigura accesului auto și pietonal facil al cetățenilor la locuințele și la activitățile economice cât și a turiștilor care vin pe aceste meleaguri.

Prioritatea de investiție este asigurarea și promovarea sistemelor de transport durabile și eliminarea blocajelor din cauza infrastructurii inadecvată pe străzile specificate.

Pentru îndeplinirea scopurilor priorității de investiție, este necesară modernizarea străzilor din Comuna Bocșa și Localitățile Borla, Cîmpia, Sălăjeni, pentru îmbunătățirea parametrilor relevanți: creșterea vitezei, siguranței rutiere, portanței structurii rutiere și dezvoltarea trotuarelor pietonale pentru a înlătura factorii de risc și numărul de accidente survenite din aceste cauze.

Varianta propusă de către proiectant pentru realizarea investiției:

Descrierea străzilor și caracteristicilor principale ale acestora:

Străzile studiate se află pe UAT Bocșa, mai exact în reședința de comună Bocșa și localitățile aparținătoare după cum urmează: Borla, Cîmpia, Sălăjeni, având lungimea totală de **7157,42m**, defalcate după cum urmează:

În Localitatea Bocșa:

Nr.Crt.	Denumire stradă	Lungime (m)
1	Brazilor	89.10
2	Arțarilor	191.48
3	Perilor	192.00
4	Carpenilor	578.44
5	Castanilor	118.87

SC SIGNUM TERRAE SRL

Str. Avram Iancu, Nr.14, Ap.16,

Mun. Baia Mare, Jud. MM J24/1110/2019, CUI:41133802

Contact: 0758560336, balazscsaby@yahoo.com



6	Gorunului	77.13
7	Gutuiului	187.52
8	Caisului	85.89
9	Vișinului	55.71
10	Vișinului	309.39
11	Merilor	198.95
12	Prunului	230.38
13	Corcodușului	376.92
14	Măcieșului	98.39
Lungime totală:		2.790,17

În Localitatea Borla:

Nr.Crt.	Denumire stradă	Lungime (m)
1	Salviei	204.02
2	Salviei	437.90
3	Bujorilor	98.59
4	Panseluțelor	223.68
5	Păpădiei	182.27
6	Iris	117.41
7	Lalelelor	196.52
8	Lalelelor	234.56
9	Crizantemelor	137.73
10	Crizantemelor	345.80
11	Vioarelelor	215.82
12	Busuiocului	289.67



Nr.Crt.	Denumire stradă	Lungime (m)
13	Petuniilor	224.25
14	Nagyfa	138.90
15	Lăcrămioarelor	171.65
Lungime totală:		3.218,77

În Localitatea Cîmpia:

Nr.Crt.	Denumire stradă	Lungime (m)
1	Egretelor	499.40
2	Cocorilor	37.71
Lungime totală:		537.11

În Localitatea Sălăjeni:

Nr.Crt.	Denumire stradă	Lungime (m)
1	Șureanu	176.13
2	Mestecăniș	357.03
3	Gilău	78.21
Lungime totală:		611.37

Lucrările vor fi amplasate în UAT Bocșa, mai exact în Comuna Bocșa (reședință de comună) și localitățile aparținătoare, după cum urmează: Borla, Cîmpia, Sălăjeni, pe terenul proprietate publică comunală.

Pentru prevenirea riscurilor de accidente, reducerea timpului de parcurgere a acestor străzi, reducerea emisiilor de gaze emise de autovehicule și protejarea cetățenilor pietonali, aceste străzi renovate vor oferi posibilitatea de a circula în siguranță și de a atrage investitori care vor avea drumuri performante pe care vor putea circula la destinațiile propuse.



Aceste drumuri se vor realiza conform tabelului sus menționat, toate aceste străzi fiind pe domeniul public al UAT Bocșa.

Sistemul rutier corespunde unui trafic de perspectivă de tip ușor și va fi compus din:

- 4 cm beton asfaltic BA16 de uzură conform AND 605
- 6 cm beton asfaltic BAD22.4 conform AND 605
- 25 cm piatră spartă conform SR EN 13242
- 12 cm balast conform SR EN 13242
- 20 cm strat de formă existent

Caracteristici principale:

Descrierea străzilor și elementelor care le definesc:

a) Localitatea Bocșa:

Str. Brazilor are lățimea părții carosabile de 4,00ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 89,10ml.

Str. Arțarilor are lățimea părții carosabile de 4,00ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, 175,16ml de rigole triunghiular din beton, lungimea străzii fiind de 191,48ml, iar la poziția km 0+047,00ml se va schimba podețul existent cu unul nou, cu un podeț tubular din beton cu diametru de 1500mm, L=5,60ml cu timpane încastate în taluz.

Str. Perilor are lățimea părții carosabile de 2,75ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, 135ml de rigolă carosabilă din beton, lungimea străzii fiind de 192,00ml, iar de la poziția km 0+000 ml până la 0+135,00ml se va executa rigola carosabilă, iar în această zonă partea asfaltată se va diminua cu lățimea rigolei carosabile.

Str. Carpenilor are lățimea părții carosabile de 4,00ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, în unele zone acostamentul va avea lățime variabilă pentru a permite realizarea rigolelor triunghiulare și descărcarea apelor pluviale, șanțul triunghiular are o lungime totală de 542,74ml pe partea dreaptă, iar la poziția km 0+087,00ml se va schimba podețul existent cu unul



nou, cu un podeț tubular din beton cu diametru de 1500mm, L=5,60ml cu timpane încastate în taluz lungimea străzii fiind de 578,44ml.

Str. Castanilor are lățimea părții carosabile de 4,00ml, acostament dealungul străzii pe partea dreaptă, rigolă triunghiulară din beton pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 118,87ml.

Str. Gorunului are lățimea părții carosabile de 2,75ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, rigolă triunghiulară din beton pe partea stângă, lungimea străzii fiind de 77,13ml.

Str. Gutuiului are lățimea părții carosabile de 3,50ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, rigolă triunghiulară din beton pe partea dreaptă între poziția kilometrică km 0+000 – 0+135ml și pe partea stângă între poziția kilometrică km 0+135 – 0+187.57ml, lungimea străzii fiind de 77,13ml, iar la poziția km 0+135,00ml se va schimba podețul existent cu unul nou, cu un podeț tubular din beton cu diametru de 400mm cu timpane încastate în taluz.

Str. Caisului are lățimea părții carosabile de 2,75ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 85,89ml.

Str. Vișinului, tronsonul 1, are lățimea părții carosabile de 2,75ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 55,71ml.

Str. Vișinului, tronsonul 2, are lățimea părții carosabile de 2,75ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, rigolă triunghiulară din beton cu o lungime de 151,72ml pe partea dreaptă între poziția kilometrică km 0+157,67 – 0+309,39ml, lungimea străzii fiind de 309,39ml.

Str. Merilor are lățimea părții carosabile de 4,00ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, rigolă triunghiulară din beton pe partea stângă, lungimea străzii fiind de 198,95ml.

Str. Prunului are lățimea părții carosabile de 4,00ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, rigolă triunghiulară din beton pe partea dreaptă, lungimea străzii fiind de 230,38ml.

Str. Corcodușului are lățimea părții carosabile de 4,00ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, rigolă triunghiulară din beton pe ambele părți între pozițiile kilometrice 0+000-0+127ml, iar între pozițiile kilometrice 0+127-0+376,92ml partea dreaptă, iar la poziția km 0+047,00ml se va schimba podețul existent cu unul nou, cu un podeț tubular din beton cu diametru de 1000mm, L=5,00ml cu timpane încastate în taluz, lungimea străzii fiind de 376,92ml.



Str. Măcieșului are lățimea părții carosabile de 2,75ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 98,39ml.

Nr. Crt.	Tronson Stradă	Parte carosabilă	Lungime tronson	Acostamente	Șanț triunghiular	Rigolă carosabilă	Podete tubulare	Profile transversale tip
1	Brazilor	4,00	89,10	178,20	0,00	0,00		pt3
2	Arțarilor	4,00	191,48	382,80	175,16	0,00	1 buc - D=1500	pt3- pt6
3	Cornului	2,75	192,00	384,00	0,00	135,00		pt18 - pt19 - pt21
4	Carpenilor	4,00	578,44	1156,88	542,74	0,00	1 buc - D=1500	pt1 - pt4
5	Castanilor	4,00	118,87	36,05	201,69	0,00		pt5
6	Gorunului	2,75	77,13	154,26	77,13	0,00		pt14
7	Gutuiului	3,50	187,52	375,04	187,52	0,00	1 buc - D=400	pt10 - pt11
8	Caisului	2,75	85,89	171,78	0,00	0,00		pt21 - pt22
9	Vișinului	2,75	55,71	111,42	0,00	0,00		pt22
10	Vișinului	2,75	309,39	306,50	151,72	0,00		pt15 - pt21
11	Merilor	4,00	198,95	397,90	198,95	0,00		pt2
12	Cireșilor	4,00	230,38	460,76	230,38	0,00		pt1
13	Cireșilor	4,00	376,92	753,84	385,79	0,00	1 buc - D=1000	pt1 - pt6
14	Dafinului	2,75	98,39	196,78	0,00	0,00		pt22
Total lungimi =			2790,17	5066,21	2151,08	135,00		

b) Localitatea Borla:

Str. Salviei (tronson 1) are lățimea părții carosabile de 4,00ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 204,02ml, 126ml zid de sprijin și parapet tip semigreu.

Str. Salviei (tronson 2) are lățimea părții carosabile de 4,00ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 437,90ml, iar la poziția km 0+255,50ml se va schimba podețul existent cu unul nou, cu un podeț tubular din beton cu diametru de 1000mm, L=5,00ml cu timpane încastrate în taluz.

Str. Bujorilor are lățimea părții carosabile de 4,00ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 98,59ml.

Str. Panseluțelor are lățimea părții carosabile de 3,50ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 223,68ml.

Str. Păpădiei are lățimea părții carosabile de 2,75ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 182,27ml.



Str. Iris are lățimea părții carosabile de 3,50ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 117,41ml, și se va prevedea rigolă triunghiulară în lungime de 44ml între poziția kilometrică 0+000 – 0+040,00ml.

Str. Lalelelor (tronson 1) are lățimea părții carosabile de 2,75ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 196,52ml.

Str. Lalelelor (tronson 2) are lățimea părții carosabile de 2,75ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 234,56ml, și se va prevedea rigolă triunghiulară în lungime de 44ml între poziția kilometrică 0+053,56 – 0+234,56ml.

Str. Crizantemelor (tronson 1) are lățimea părții carosabile de 2,75ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 137,73ml.

Str. Crizantemelor (tronson 2) are lățimea părții carosabile de 2,75ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 345,80ml, iar la poziția km 0+024,00ml se va schimba podețul existent cu unul nou, cu un podeț tubular din beton cu diametru de 400mm, L=4,35ml cu timpane încastrate în taluz.

Str. Viorelelor are lățimea părții carosabile de 4,00ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 215,82ml, 172ml zid de sprijin și parapet tip semigreu, se va reabilita rețeaua de canalizare dacă este cazul.

Str. Busuiocului are lățimea părții carosabile de 4,00ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, rigolă triunghiulară pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 289,67ml.

Str. Petuniilor are lățimea părții carosabile de 4,00ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, rigolă trapezoidală pe partea dreaptă, lungimea străzii fiind de 224,25ml, iar la poziția km 0+001,00ml se va schimba podețul existent cu unul nou, cu un podeț tubular din beton cu diametru de 1000mm, L=5,00ml cu timpane încastrate în taluz..

Str. Nagyfa are lățimea părții carosabile de 3,50ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 138,90ml.

Str. Lăcrimioarelor are lățimea părții carosabile de 3,50ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 171,65ml, și se va prevedea rigolă triunghiulară pe partea dreaptă.



Nr. Crt.	Tronson Stradă	Parte carosabilă	Lungime tronson	Acostamente	Șanț triunghiular	Șanț trapezoidal	Podete tubulare	Zid de sprijin	Parapet	Profile transversale tip
1	Salviei	4,00	204,02	408,04	0,00			126,00	126,00	pt9
2	Salviei	4,00	437,90	875,80	0,00		1 buc - D=1000			pt4
3	Mușcatelor	4,00	98,59	197,18	0,00					pt4
4	Begoniilor	3,50	223,68	447,36	0,00					pt12
5	Păpădiei	2,75	182,27	364,54	0,00					pt22
6	Iris	3,50	117,41	234,82	44,00		1 buc - D=1500			pt11
7	Lalelelor	2,75	196,52	393,04	0,00					pt21
8	Lalelelor	2,75	234,56	469,12	181,00					pt12
9	Crizantemelor	2,75	137,73	275,46	0,00					pt21
10	Crizantemelor	2,75	345,80	691,60	0,00		1 buc - D=400			pt21
11	Viorelelor	4,00	215,82	431,64	0,00			172,00	172,00	pt3 - pt8
12	Busuiocului	4,00	289,67	579,34	289,67					pt1
13	Petuniilor	4,00	224,25	448,50	0,00	224,25	1 buc - D=1000			pt7
15	Trandafirilor	3,50	138,90	277,80	0,00					pt12
16	Lacramioarelor	3,50	171,65	343,30	171,65					pt10
Total lungimi =			3218,77	6437,54	686,32	224,25		298,00	298,00	

c) Localitatea Cîmpia:

Str. Egretelor are lățimea părții carosabile de 4,00ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 499,40ml.

Str. Cocorilor are lățimea părții carosabile de 4,00ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 37,71ml.

Nr. Crt.	Tronson Stradă	Parte carosabilă	Lungime tronson	Acostamente	Profile transversale tip
1	Egretelor	4.00	499.40	998.80	pt4
2	Cocorilor	4.00	37.71	75.42	pt3
Total lungimi =			537.11	1074.22	

d) Localitatea Sălăjeni:

Str. Șureanu are lățimea părții carosabile de 2,75ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 176,13ml, 71ml zid de sprijin și parapet tip semigreu.

Str. Mestecăniș are lățimea părții carosabile de 2,75ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 176,13ml, 59ml zid de sprijin și parapet tip semigreu și rigolă carosabilă în lungime de 80,28ml între pozițiile kilometrice 0+124,00 - 0+173,00ml, în această zonă partea carosabilă se va micșora cu lățimea rigolei carosabile.



Str. Gilău are lățimea părții carosabile de 2,75ml, acostament dealungul străzii pe ambele părți, lungimea străzii fiind de 78,21ml, și rigolă carosabilă în lungime de 78,21ml, în această zonă partea carosabilă se va micșora cu lățimea rigolei carosabile.

Nr. Crt.	Tronson Stradă	Parte carosabilă	Lungime tronson	Acostamente	Rigolă carosabilă	Zid de sprijin	Parapet	Profile transversale tip
1	Sureanu	2.75	176.13	352.26	0.00	71.00	71.00	pt16
2	Mestecanis	2.75	357.03	364.02	80.28	59.00	59.00	pt17-pt21- pt22
3	Gilau	2.75	78.21	78.21	80.96	0.00	0.00	pt20
Total lungimi =			611.37	794.49	161.24	130	130	

Total suprafețe parte carosabilă proiectate:

Nr. Crt.	Localitate	Suprafețe parte carosabilă
1	Bocșa	10043,78
2	Borla	11178,16
3	Cîmpia	2148,44
4	Sălăjeni	1681,27
Total suprafețe =		25051,65 mp

În urma investigațiilor din teren a reieșit faptul că în Comuna Bocșa și în Localitatea Borla, pe străzile "mai aglomerate,, din punct de vedere al traficului rutier și pietonal, străzi care sunt deja asfaltate, nu au un sistem de scurgere al apei provenite din precipitații, acestea fiind colmatate, înierbate sau inexistente, ceea ce conduce la degradarea patului drumurilor asfaltate, și la degradarea și mai rapidă a trotuarelor din beton sau plăci de beton existente, care încă nu s-au sfârșit din cauza ne întreținerii acestora.

Se propune modernizarea șanțurilor existente din pământ care în cele mai multe locuri sunt colmatate, urmând a se realiza rigole carosabile, rigole trapezoidale, rigole triunghiulare și ranforsate pentru a împiedica degradarea structurii rutiere existente, și pentru a asigura acumularea și evacuarea apelor pluviale conform standardelor în vigoare.

La fiecare acces al gospodăriilor de pe străzile afectate se vor realiza podețe de acces la gospodării.



Trotuarele se vor renova și/ sau se vor construi, unde acestea sunt inexistente, pentru a facilita un trafic fluent și sigur, atât pentru locuitorii comunei cât și pentru turiștii care vin să viziteze aceste locuri.

În tabelul următor se vor enumera localitățile incluzând străzile care necesită renovări la rigole și trotuare.

Localitatea Borla:

Nr. Crt.	Tronson Stradă	Șanț triunghiular dreapta	Șanț triunghiular stânga	Șanț trapezoidal dreapta	Șanț trapezoidal stânga	Șanț ranforsat	Renovare trotuare	Construire trotuare	Podete acces gospodării
1	Margaretelor	50,00	0,00	0,00	118,00	120,00	100,00	100,00	4,00
2	Narciselor	250,00	250,00	0,00	0,00	0,00	410,00	120,00	19,00
3	Lalelelor	575,00	560,00	0,00	0,00	0,00	1005,00	55,00	64,00
Total lungimi =		875,00	810,00	0,00	118,00	120,00	1515,00	275,00	87,00
Total general =		1685,00		118,00		120,00	1515,00	275,00	87,00

Localitatea Bocșa:

Nr. Crt.	Tronson Stradă	Șanț triunghiular dreapta	Șanț triunghiular stânga	Șanț trapezoidal dreapta	Șanț trapezoidal stânga	Renovare trotuare	Construire trotuare	Podete acces gospodării
1	Teilor	600,00	600,00	0,00	150,00	700,00	700,00	30,00
Total lungimi =		600,00	600,00	0,00	150,00	700,00	700,00	30,00
Total general =		1200,00		150,00		700,00	700,00	30,00

Construirea trotuarelor se va realiza conform indicativ NP116/2005 – structuri rutiere pentru trotuare SRT3 respectiv 10cm balast și 10cm beton de ciment..

- justificarea necesitatii proiectului:

Proiectul nostru este necesar și se justifică prin faptul că la ora actuală în Comuna Bocșa și satele aparținătoare, Localitatea Borla, Localitatea Cîmpia și Localitatea Sălăjeni, potențialul turistic nu este prezentat într-o manieră sistematică, modernă și ușor accesibilă. Prin urmare se impune cu necesitate cunoașterea stării actuale a obiectivelor de patrimoniu cu potențial turistic. Promovarea turismului și oferirea de informații utile turistului are o importanță semnificativă asupra dezvoltării sectorului.

Proiectul nostru are în vedere răspândirea culturii și a valorilor locale și regionale, la nivel local și național. Valoarea adăugată a proiectului este că va oferi pe lângă componentele obligatorii pentru reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere și un acces mai ușor vizitatorilor care doresc să viziteze aceste locuri.

Dezvoltarea economico-socială durabilă a unei comunități depinde în mare măsură de nivelul de dezvoltarea a infrastructurii rutiere, precum și atragerii de noi membrii în comunitate,



potențiali investitori sau consumatori, prin ridicarea standardului de viață. Amplasamentul studiat deține un potențial uman care poate asigura o perspectivă în ceea ce privește dezvoltarea economico-socială.

Prin urmare, necesitatea realizării acestei investiții rezultă din necesitatea de a asigura premisele unei dezvoltări ulterioare, din punct de vedere economic, urbanistic și social.

Proiectul va aduce beneficii importante comunității, pentru că va crește atractivitatea investițională a zonei, va duce la crearea de noi locuri de muncă, va contribui la creșterea veniturilor colectate din taxe și impozite.

- descrierea situației existente

Drumurile obiectivului studiat se află pe teritoriul UAT Bocșa, Județul Sălaj. Comuna Bocșa și cele trei localități aparținătoare după cum urmează Borla, Cîmpia și Sălăjeni.

Comuna Bocșa inclusiv localitățile Borla și Sălăjeni sunt traversate de drumul european E81, ceea ce facilitează accesul la un trafic normal către zonele urbane, de aceea este important ca străzile, șanțurile și trotuarele descrise în această documentație să fie realizate corespunzător. Această investiție ar facilita atât bună starea, dezvoltarea, modernizarea, calitatea vieții, siguranța de în circulație a populației din localitățile cu pricina cât și îmbunătățirea turismului local, care este de asemenea afectată din cauza drumurilor necorespunzătoare pentru o circulație în siguranță.

Situația actuală:

a) Comuna Bocșa:-Cele mai multe secțiuni ce urmează a fi tratate în această investiție sunt capete de ulițe, dar sunt și străzi întregi, care se prezintă necorespunzător din punct de vedere al stării tehnice.

Racordările din plan sunt, în general, neamenajate corespunzător STAS 863-85 (lipsesc supralărgirile în toate situațiile, valoarea supraînălțărilor trebuie reconsiderată, rezolvarea racordărilor cu raza mai mică decât raza curentă trebuie redimensionate cu curbe progresive etc.

Intersecțiile cu drumurile laterale sunt, în general, neamenajate, în conformitate cu STAS I 0144/4-1995. Se remarcă faptul că la aceste intersecții lipsește îmbrăcămintea modernă pe drumurile secundare, marginile părților carosabile sunt neracordate, scurgerea apelor în lungul drumului secundar este nerezolvată etc.



Străzile care necesită reabilitare se află într-o succesiune de curbe și aliniamente. În profil transversal, lățimea părții carosabile variază între 1.90-3.90 metri, fără trotuare. În puține locuri este rigole din pământ, dar și acestea în mare parte sunt colmatate sau înierbate, apele provenite din ploii creând bălți pe mijlocul părții carosabile. Structurile rutiere existente sunt variabile, acestea fiind din: pământ, balast, piatră spartă sau material local, cu care s-au amenajat acestea.

Nr.Crt.	Denumire stradă	Lungime (m)
1	Brazilor	89.10
2	Arțarilor	191.48
3	Perilor	192.00
4	Carpenilor	578.44
5	Castanilor	118.87
6	Gorunului	77.13
7	Gutuiului	187.52
8	Caisului	85.89
9	Vișinului	55.71
10	Vișinului	309.39
11	Merilor	198.95
12	Prunului	230.38
13	Corcodușului	376.92
14	Măcieșului	98.39
Lungime totală:		2.790,17

Strada care este asfaltată: Str. Teilor, dar care nu are un sistem de scurgere a apelor provenite din precipitații, are nevoie de reabilitare, deoarece este din pământ, care în cele mai multe locuri este înierbat sau colmatat. Această degradare a șanțurilor a dus la degradarea trotuarelor de lângă acestea. Pentru a asigura o circulație pietonală adecvată este necesar reabilitarea și/ sau construirea trotuarelor noi și proiectarea șanțurilor pentru ca apa provenită din



precipitații să nu degradeze / deterioreze și mai mult atât platforma drumului cât și trotuarele existente.

Din punct de vedere geometric, sectoarele investigate au partea carosabilă și platforma variabilă, iar dispozitivele de colectare și evacuare a apelor sunt într-o stare total necorespunzătoare, iar pe sectoare de lungime mare acestea lipsesc cu desăvârșire.

În ansamblu, drumurile analizate nu corespund prevederilor „Normativului privind stabilirea cerințelor tehnice de calitate a drumurilor legate de cerințele utilizatorilor”, indicativ NE 021-2003 și a „Instrucțiunilor tehnice privind determinarea stării tehnice a drumurilor publice”, indicativ CD 155-2001, motiv pentru care se impun lucrări urgente de modernizare a acestora.

În profil longitudinal declivitățile sunt cuprinse între 0.1%-13.53%. Sistemele rutiere actuale nu asigură o circulație rutieră fluentă, în condiții de confort și de siguranță a autovehiculelor care se deplasează prin Comuna Bocșa, în special în condițiile creșterii traficului rutier.

Din punct de vedere geometric, drumurile au platforme variabile, iar dispozitivele de colectare și evacuare a apelor pluviale și de suprafață sunt necorespunzătoare, colmatate sau inexistente. Astfel sistemele de scurgere existente, în cele mai multe locuri sunt din șanț de pământ, dar cele mai multe colmatate și deteriorate, din acest motiv sistemele de scurgere a apelor nu au capacitatea necesară asigurării scurgerii apelor în lungul drumului, fapt care determină staționarea apei în șanț, sau pe partea carosabilă existentă, se infiltrează în terasamente și în corpul drumului, afectând marginea platformei drumurilor, și cauzând alunecări de teren și surpări în alocuri.

Condițiile deficitare de scurgere a apelor din precipitații, determinate de lipsa șanțurilor sau de colmatarea acestora facilitează degradarea infrastructurii existente .

Străzile nu sunt prevăzute cu un sistem de semnalizare verticală.

Starea tehnică a podețelor de acces sunt deteriorate, colmatate sau înfundate în pământ, neputând asigura scurgerea apelor pluviale.

Nu sunt podețe amenajate peste pârâuri, ci sunt tuburi de beton deteriorate în cele mai multe locuri, cu timpane sparte, avariate sau inexistente, acestea neasigurând scurgerea apelor în condiții de siguranță, motiv pentru care se impune înlocuirea acestora cu podețe tubulare noi.



Podețele existente sunt insuficiente sau subdimensionate, fapt pentru care se impune proiectarea unor podețe tubulare noi.

b) Localitatea Borla:

Cele mai multe secțiuni ce urmează a fi tratate în această investiție sunt capete de ulițe, mai sunt și străzi întregi. Acestea se prezintă necorespunzător din punct de vedere al stării tehnice.

Racordările din plan sunt, în general, neamenajate corespunzător STAS 863-85 (lipsesc supralărgirile în toate situațiile, valoarea supraînălțărilor trebuie reconsiderată, rezolvarea racordărilor cu raza mai mica decât raza curentă trebuiesc efectuați cu curbe progresive etc.

Intersecțiile cu drumurile laterale sunt, în general, neamenajate, în conformitate cu STAS I 0144/4-1995. Se remarcă faptul că la aceste intersecții lipsește îmbrăcămintea modernă pe drumurile secundare, marginile părților carosabile sunt neracordate, scurgerea apelor în lungul drumului secundar este nerezolvată etc.

În profil transversal, lățimea părții carosabile variază între 2.40-4.50 metri, fără trotuare. În puține locuri este șanț din pământ, dar și acestea în mare parte sunt colmatate sau îniebdate, apele provenite din ploii creând bălți pe mijlocul părții carosabile. Structurile rutiere existente sunt variabile, acestea fiind din: pământ, balast, sau piatră spartă.

Strada Viorelelor este asfaltată, având partea carosabilă de 4.00-4.50 metri, dar nu are un sistem de scurgere a apelor în lungul drumului, de aceea apele provenite din precipitații au condus la deteriorarea platformei drumului, ceea ce a condus la fisurarea părții carosabile. Strada este degradată și în continuă alunecare către aval. Strada nu este prevăzută cu un zid de sprijin, de aceea pe această stradă rețeaua de canalizare este afectată și trebuie înlocuită. Acest lucru susține faptul că tronsonul specificat necesită realizarea unui zid de sprijin, atât pentru drum, cât și pentru rețeaua de canalizare.

Nr.Crt.	Denumire stradă	Lungime (m)
1	Salviei	204.02
2	Salviei	437.90
3	Bujorilor	98.59
4	Panseluțelor	223.68



5	Păpădiei	182.27
6	Iris	117.41
7	Lalelelor	196.52
8	Lalelelor	234.56
9	Crizantemelor	137.73
10	Crizantemelor	345.80
11	Vioarelelor	215.82
12	Busuiocului	289.67
13	Petuniilor	224.25
14	Nagyfa	138.90
15	Lăcrămioarelor	171.65
Lungime totală:		3.218,77

Străzile care sunt asfaltate: Str. Margaretelor, Str. Narciselor, Str. Lalelelor, dar care nu au un sistem de scurgere a apelor provenite din precipitații. Aceste șanțuri au nevoie de reabilitare, deoarece sunt din pământ, care în cele mai multe locuri sunt înerbate sau colmatate. Faptul că șanțurilor nu au asigurat scurgerea apelor pluviale a dus la degradarea trotuarelor de lângă acestea. Pentru a asigura o circulație pietonală adecvată este necesar reabilitarea și/ sau construirea trotuarelor noi și proiectarea șanțurilor pentru ca apa provenită din precipitații să fie preluată de acestea și dirijată spre emisar.

În profil longitudinal declivitățile sunt cuprinse între 0.1%-23.40%. Sistemele rutiere actuale nu asigură o circulație rutieră fluentă, în condiții de confort și de siguranță a autovehiculelor care se deplasează prin Localitatea Borla, în special în condițiile creșterii traficului rutier.

Din punct de vedere geometric, drumurile au platforme variabile, iar dispozitivele de colectare și evacuare a apelor pluviale sunt necorespunzătoare, colmatate sau inexistente. Astfel sistemele de scurgere existente, în cele mai multe locuri sunt din șanț de pământ, dar cele mai multe colmatate și deteriorate, din acest motiv sistemele de scurgere a apelor nu au capacitatea necesară asigurării scurgerii apelor în lungul drumului, fapt care determină staționarea apei în



șanț, sau pe partea carosabilă existentă, se infiltrează în terasamente și în corpul drumului, afectând marginea platformei drumurilor, și cauzând alunecări de teren și surpări în alocuri.

Condițiile deficitare de scurgere a apelor din precipitații, determinate de lipsa șanțurilor sau de colmatarea acestora întrețin condiții hidrologice defavorabile.

Străzile nu sunt prevăzute cu un sistem de semnalizare verticală.

Starea tehnică a podețelor de acces sunt deteriorate, colmatate sau înfundate în pământ, neputând asigura scurgerea apelor pluviale.

Nu sunt podețe amenajate peste pârâuri, ci sunt tuburi de beton deteriorate în cele mai multe locuri, cu timpane sparte, avariate sau inexistente, acestea neasigurând scurgerea apelor în condiții de siguranță, motiv pentru care se impune înlocuirea acestora cu podețe tubulare noi. Podețele existente sunt insuficiente sau subdimensionate, fapt pentru care se impune proiectarea unor podețe tubulare noi.

c) Localitatea Cîmpia:

Cele două drumuri se află într-o succesiune de curbe și aliniamente. În profil transversal, lățimea părții carosabile variază între 2.70-3.30 metri, fără trotuare. Șanțul pe aceste tronsoane este inexistent. Structurile rutiere existente sunt din: balast și piatră spartă. Strada Egretelor leagă două drumuri asfaltate, doar această porțiune a rămas neîngrijită. Această rută ar ajuta și ar scurta transportul fără a necesita rute ocolitoare mult mai lungi atât pentru civili cât și pentru autovehiculele speciale de intervenție.

Nr.Crt.	Denumire stradă	Lungime (m)
1	Egretelor	499.40
2	Cocorilor	37.71
Lungime totală:		537.11

În profil longitudinal declivitățile sunt cuprinse între 0.1%-3.15%. Sistemele rutiere actuale nu asigură o circulație rutieră fluentă, în condiții de confort și de siguranță a autovehiculelor care se deplasează prin Localitatea Cîmpia, în special în condițiile creșterii traficului rutier.

Străzile nu sunt prevăzute cu un sistem de semnalizare verticală.



În ansamblu, drumurile analizate nu corespund prevederilor „Normativului privind stabilirea cerințelor tehnice de calitate a drumurilor legate de cerințele utilizatorilor”, indicativ NE021-2003 și a „Instrucțiunilor tehnice privind determinarea stării tehnice a drumurilor publice”, indicativ CD155-2001, motiv pentru care se impun lucrări urgente de modernizare a acestora.

În urma investigațiilor efectuate, s-a constatat că la cele două străzi studiate starea de viabilitate existentă este total necorespunzătoare pentru desfășurarea circulației în condiții normale, cu defecțiuni ale suprafeței de rulare și ale complexului rutier, frecvente și pe suprafețe extinse, cu o îmbrăcăminte rutieră neconformă cerințelor actuale de securitate și confort (cu starea tehnică a îmbrăcămintei rutiere afectată de condițiile climaterice, cu generarea de praf și noroi ca urmare a circulației rutiere, cu viteze de circulație reduse etc.) și cu infiltrarea apelor din precipitații în corpul drumului.

Planeitatea suprafeței de rulare este necorespunzătoare, ca urmare a lipsei unei îmbrăcăminți rutiere moderne, iar starea îmbrăcămintei existente conduce la frânări și accelerări frecvente, la zgomot, uzuri de anvelope, poluare excesivă etc.

d) Localitatea Sălăjeni:

Străzile investigate se prezintă necorespunzător din punct de vedere al stării tehnice.

Racordările din plan sunt, în general, neamenajate corespunzător STAS 863-85 (lipsesc supralărgirile în toate situațiile, valoarea supraînălțărilor trebuie reconsiderată, rezolvarea racordărilor cu raza mai mică decât raza curentă trebuie efectuată cu curbe progresive etc.

Intersecțiile cu drumurile laterale sunt, în general, neamenajate, în conformitate cu STAS I 0144/4-1995. Se remarcă faptul că la aceste intersecții lipsește îmbrăcămintea modernă pe drumurile secundare, marginile părților carosabile sunt neracordate, scurgerea apelor în lungul drumului secundar este nerezolvată etc.

În profil transversal, lățimea părții carosabile variază între 1.85-2.30 metri, fără trotuare. În puține locuri este șanț din pământ, dar și acestea în mare parte sunt colmatate sau îniebrite, apele provenite din ploi creând bălți pe mijlocul părții carosabile. Structurile rutiere existente sunt variabile, acestea fiind din: pământ, balast, sau strat vegetal (iarbă).



Nr.Crt.	Denumire stradă	Lungime (m)
1	Șureanu	176.13
2	Mestecăniș	357.03
3	Gilău	78.21
Lungime totală:		611.37

În profil longitudinal declivitățile sunt cuprinse între 0.1%-20.43%. Sistemele rutiere actuale nu asigură o circulație rutieră fluentă, în condiții de confort și de siguranță a autovehiculelor care se deplasează prin Localitatea Sălăjeni, în special în condițiile creșterii traficului rutier.

Din punct de vedere geometric, drumurile au platforme variabile, iar dispozitivele de colectare și evacuare a apelor pluviale și de suprafață sunt necorespunzătoare, colmatate sau inexistente. Astfel sistemele de scurgere existente, în cele mai multe locuri sunt din șanț de pământ, dar cele mai multe colmatate și deteriorate, din acest motiv sistemele de scurgere a apelor nu au capacitatea necesară asigurării scurgerii apelor în lungul drumului, fapt care determină staționarea apei în șanț, sau pe partea carosabilă existentă, se infiltrează în terasamente și în corpul drumului, afectând marginea platformei drumurilor, și cauzând alunecări de teren și surpări în alocuri.

Condițiile deficitare de scurgere a apelor din precipitații, determinate de lipsa șanțurilor sau de colmatarea acestora facilitează infiltrarea apei pluviale în infrastructura .

Străzile nu sunt prevăzute cu un sistem de semnalizare verticală.

Podetele care ar trebui să asigure scurgerea apelor pluviale lipsesc în totalitate.

În ansamblu, drumurile analizate nu corespund prevederilor „Normativului privind stabilirea cerințelor tehnice de calitate a drumurilor legate de cerințele utilizatorilor”, indicativ NE 021-2003 și a „Instrucțiunilor tehnice privind determinarea stării tehnice a drumurilor publice”, indicativ CD 155-2001, motiv pentru care se impun lucrări urgente de modernizare a acestora.

În urma investigațiilor efectuate, s-a constatat că pentru străzile studiate starea de viabilitate existentă este total necorespunzătoare pentru desfășurarea circulației în condiții normale, cu defecțiuni ale suprafeței de rulare și ale complexului rutier, frecvente și pe suprafețe extinse, cu o



îmbărcăminte rutieră neconformă cerințelor actuale de securitate și confort (cu starea tehnică a îmbrăcăminte rutiere afectata de condițiile climaterice, cu generarea de praf și noroi ca urmare a circulației rutiere, cu viteze de circulație reduse etc.) și cu infiltrarea apelor din precipitații în corpul drumului (îmbărcăminte rutieră care permite infiltrarea apelor in corpul drumului, dispozitive de colectare și evacuare a apelor de suprafață care fie lipsesc, fie sunt într-o stare tehnica necorespunzătoare, cu apele care pot stagna în zona construcțiilor etc.).

Planeitatea suprafeței de rulare este necorespunzătoare, ca urmare a lipsei unei îmbrăcăminte rutiere moderne, iar starea îmbrăcăminte existente conduce la frânări și accelerări frecvente, la zgomot ,uzuri de anvelope, poluare excesivă etc.

- materiile prime, energia și combustibili utilizați, cu modul de asigurare a acestora;

Se vor utiliza doar materiale prime din zonă, iar energie electrică și combustibili se vor utiliza de utilaje doar pe perioada execuției lucrărilor.

- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;

Nu face obiectivul prezentei investiții.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;

Nu se vor crea căi noi de acces.

- resursele naturale folosite în construcție și funcționare;

Materialele, agregatele se vor aduce din carierele din apropiere.

- metode folosite în construcție/demolare;

Traseul în plan:

În plan se vor respecta prevederile STAS 863-85. Traseul proiectat va urmări în linii mari traseul actual. În funcție de spațiul disponibil se vor corecta aliniamentele și se vor îmbunătăți curbele de racordare în plan existente, însă fără a fi afectate proprietățile adiacente drumurilor, ca sa fie nevoie de exproprieri.

Curbele vor fi amenajate în funcție de raza de racordare, de viteza de proiectare permisă de traseul existent și se vor realiza supralărgirea și convertirea sau supraînălțarea lor. Vor fi asigurate distanțele minime de vizibilitate (pct. 10, tab. 2 – STAS 863).

Intersecțiile cu alte drumuri laterale vor fi amenajate corespunzător, ținând cont și de prevederile Normativului CD 173-2001. Prin proiectare se vor crea condiții de vizibilitate, vor fi



corelate elementele din plan, profil longitudinal și profil transversal astfel încât circulația să se poată desfășura în condiții de siguranță și confort.

Viteza de bază recomandată este de $V=25$ km/h. Proiectantul va putea reduce această viteză în cazuri bine justificate.

Profilul longitudinal:

Linia roșie a fost proiectată ținând cont de următoarele aspecte:

- executarea unui volum minim de lucrări;
- evitarea declivităților alternante (dinți de fierăstrău care reduc vizibilitatea, măbind riscul accidentelor);
- punctele de cotă obligată, cum ar fi podurile și podețele sau racordurile cu alte drumuri de clasă tehnică superioară. În zona acestora linia roșie va avea declivități reduse;
- asigurarea scurgerii apelor provenite din precipitații;
- asigurarea acceselor la proprietăți unde este cazul.

Ținând cont de aceste considerente, a fost calculată linia roșie a carosabilului, rezultând declivități cuprinse între: 0% - 17.11%, din care declivitățile care depășesc 10% sunt pe tronsoane foarte scurte, dar care nu s-au putut evita din cauza condițiilor amplasamentului în teren.

Profilul transversal:

Pofilele transversale sunt în secțiune mixtă, profil de debleu și profil de rambleu, adaptate la situația din teren și vor asigura lățimea necesară unei benzi de circulație, corespunzătoare clasei tehnice.

În cazuri bine justificate, se poate reduce lățimea acestui profil curent, în spiritul prevederilor pct. 5.2. din capitolul 5 al Ordinului MT Nr.45: "În cazul modernizării, consolidării sau reabilitării unor sectoare de drumuri existente, care au un sistem rutier definitiv fără defecte majore structurale: sunt în ramblee înalte sau deblee adânci, au lucrări grele de sprijinire și consolidare, sunt în traversarea localităților cu numeroase accese și prezintă elemente geometrice care nu se încadrează în cele prevăzute de norme, iar amenajarea în condițiile normelor ar necesita lucrări de volume mari și costisitoare, exproprieri și/sau demolări sau ar elimina posibilitățile de acces la riverani, cu acordul administratorului drumului, acestea se pot corela cu viteza de proiectare în cadrul unui proces de proiectare excepțională, prin adoptarea unor elemente la limita celor rezultate din calcule, fără însă a afecta siguranța circulației, prevăzându-se măsuri corespunzătoare."



Terasamente:

Terasamentele, sunt lucrări care se execută în vederea amenajării elementelor geometrice ale platformei și patului drumului, în plan și în profil longitudinal, corespunzător cu prevederile din Ordinul nr. 45/1998.

Pentru asigurarea cotelor și dimensiunilor din proiect, terasamentele se vor realiza, prin efectuarea de săpături pentru realizarea extensiilor de sistem rutier sau a șanțurilor.

Lucrările de terasamente trebuie să corespundă prevederilor Caietelor de Sarcini în ceea ce privește capacitatea portantă, gradul de compactare și pantele taluzurilor.

Structura rutieră:

Structura rutieră recomandată, care este prezentată în capitolul următor, corespunde unui trafic ușor. Acest lucru trebuie înțeles în sensul că, timp de 15 ani, această structură rutieră va corespunde acestui trafic dar numai în condițiile unei execuții corecte și cu materiale de calitate, a unei exploatare corecte, a efectuării lucrărilor de întreținere la timp conform prevederilor Normativului AND 554 și fără o creștere a agresivității traficului.

Structura rutieră pentru partea carosabilă se va realiza cu îmbrăcămintă din beton asfaltic, după cum urmează:

- 4 cm beton asfaltic BA16 de uzură conform AND 605
- 6 cm beton asfaltic BAD22.4 conform AND 605
- 25 cm piatră spartă conform SR EN 13242
- 12 cm balast conform SR EN 13242
- 20 cm strat de formă existent

Conform prevederilor STAS 1709/1 – 1990 și STAS 1709/2 – 1990, structura rutieră a fost verificată și din punct de vedere al compactării la acțiunea de îngheț dezgheț și verificată.

Scurgerea apelor:

În primul rând se vor asigura pante longitudinale în sens longitudinal și transversale corespunzătoare.

Pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale se vor realiza rigole pe o parte sau pe ambele părți ale platformei drumurilor. Proiectarea rigolelor s-a făcut în conformitate cu prevederile STAS 10796/2, ținând cont de capacitățile de scurgere a debitelor apelor provenite din precipitații, natura terenului și de caracteristicile geometrice ale acestor lucrări.

Pentru stabilirea debitului apelor provenite din precipitații se vor efectua calcule conform STAS 1846-2 și STAS 9470. Acestea se vor corela cu STAS 4068/1 și STAS 4068/2 urmărindu-se descărcarea apelor în zone de lipsite de interes sau spre receptorii pluviali din zonă.



Dimensiunile și forma rigolelor (de acostament, triunghiulare, trapezoidale, ranforsate etc.) se vor stabili de la caz la caz în funcție de relief, debit și de viteza apei, natura terenului, mijloacele de execuție, condițiile de circulație, pentru evitarea accidentelor, în conformitate cu STAS 10796/2.

Pantele maxime admise pentru șanțuri și rigole protejate sunt cuprinse în STAS 2916. De la declivități mai mari de 5%, se recomandă executarea unor trepte la șanțuri.

Protecția din beton (pereul), la șanțuri, se va realiza în grosime minimă de 10 cm din beton, iar turnarea betonului se va face pe loc, peste stratul drenant, din balast/nisip, în grosimea de 10 cm după compactare.

Se va asigura continuitatea rigolelor la intersecțiile cu drumuri laterale sau accese, acestea fiind variabile, depinzând de situația din teren.

Descărcarea șanțurilor și rigolelor spre emisari se face în camerele de cădere a podețelor de trecere proiectate.

Consolidări și apărări de mal:

Pe sectoarele de drum axiale văilor se vor realiza lucrări de apărare de mal pentru protejarea împotriva eroziunii apelor asupra terasamentelor. Lucrările vor fi de tip elastic, drenante, utilizând pe cât posibil materiale locale, prietenoase cu mediul. De asemenea s-au prevăzut parapete deformabili pe fundație continuă din beton pentru susținerea corpului de drum.

Pe anumite sectoare de drum unde platforma intersectează taluzul amonte s-au prevăzut lucrări de consolidare a taluzului de debleu cu ziduri de sprijin de greutate și pentru taluzurile de aval ziduri de sprijin de greutate.

Poduri și podețe:

Podurile și podețele noi vor fi tubulare și vor avea o lățime corespunzătoare vor fi prevăzute de asemenea cu timpane și se vor racorda la terasamentele albiei.

Vor fi respectate prevederile normativelor PD 19-86 – Normativ departamental a proiectelor tip de podețe pentru drumuri și PD 95-2002 – Normativ privind proiectarea hidraulică a podurilor și podețelor.

Clasa betoanelor utilizate pentru lucrările de asigurare a colectării și evacuării apelor de suprafață (rigole, șanțuri, podețe etc.) se vor alege în funcție de recomandările caietelor de sarcini.

Este obligatoriu ca după executarea lucrărilor pe aceste drumuri, sistemele de scurgere a apelor să se mențină în stare de funcționare prin curățiri și decolmatări ori de câte ori este necesar. Această sarcină revine beneficiarului pe tot parcursul anului, fiind știut faptul că, apa care stagnează pe platformă sau chiar la marginea platformei, pe acostamente sau în șanțuri, este un factor important de degradare prematură a stării unui drum.



Racordarea cu străzile laterale se va face pe circa 5 m cu aceeași structură rutieră ca cea propusă pe drumul ce va fi modernizat.

Podurile și podețele proiectate se încadrează în categoria 4 a construcțiilor hidrotehnice, respectiv în clasa de importanță IV (conform STAS 4273-83 "Construcții hidrotehnice - Încadrarea în clase de importanță").

Siguranța circulației:

Pentru siguranța circulației rutiere sunt necesare a se realiza lucrări de semnalizare verticală (indicatoare de circulație) și parapeti rutieri, în scopul prevenirii posibilelor accidente de circulație. Indicatoarele de circulație se vor amplasa conform proiectului de semnalizare rutieră.

Indicatoarele rutiere se vor confecționa și monta conform SR 1848/1-2011, SR 1848/2-2011 și SR 1848/3-2008.

Întreținerea drumurilor pe timp de iarnă revine administratorului drumului public.

- planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară:

Lucrările vor fi amplasate în UAT Bocșa, mai exact în Comuna Bocșa (reședință de comună) și localitățile aparținătoare, după cum urmează: Borla, Cîmpia, Sălăjeni, pe terenul proprietate publică comunală.

Pe străzile proiectate se vor executa următoarele tipuri de lucrări:

Săpătură

Cilindrarea și compactarea stratului de formă existent

Așternerea stratului inferior de fundație din balast în grosime de 12 cm

Așternerea stratului superior de fundație din piatră spartă în grosime de 25 cm

Curățirea stratului de piatră spartă în vederea amorsării

Amorsarea suprafeței carosabile cu emulsie bituminoasă

Așternerea unui strat de legătură din mixtură asfaltică tip E.B.22,4 leg 50/70 conform SR EN 13108-1/2016 (B.A.D.22,4 conform AND 605/2016) în grosime de 6cm

Curățirea stratului suport în vederea amorsării

Amorsarea suprafeței carosabile cu emulsie bituminoasă

Așternerea unui strat de uzură din mixtură asfaltică tip E.B.16 rul 50/70 conform SR EN 13108-1/2016 (B.A.16 conform AND 605/2016) în grosime de 4cm.

Urmărirea comportării în exploatare și întreținerea în timp a drumurilor, trotuarelor și a șanțurilor ce se vor executa, se va face de către beneficiar Primăria Bocșa.

- relația cu alte proiecte existente sau planificate:

Nu este cazul.



- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;

Nu este cazul.

- alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor);

Nu este cazul.

- alte autorizații cerute pentru proiect.

- Aviz de gospodărire a apelor SGA Salaj
- Acord prealabil și autorizație DRDP Cluj
- Aviz CN CFR SA Sucursala Cluj
- Acord Serviciul Județean de Poliție Rutieră Sălaj
- Aviz alimentare cu energie electrică DEER SA
- Alimentare cu apă – Compania de apă
- Planuri de situație avizate de OCPI

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

- planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului;

Nu este cazul.

- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;

Nu este cazul.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz;

Nu este cazul.

- metode folosite în demolare;

Nu este cazul.

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;

Nu este cazul.

- alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor).

Nu este cazul.

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;

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.

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

Se prezintă Planul de încadrare în zonă și Planurile de situații pentru extindere canalizare menajeră .

- folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;

Terenul de amplasament al investiției propuse pentru asfaltare capete străzi, construire trotuare și rigole betonate se află în UAT Bocșa.

Destinația actuală a terenului de amplasament al investiției este de drum.

- politici de zonare și de folosire a terenului;

Nu este cazul.

- arealele sensibile;

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;

Coordonatele geografice ale amplasamentului vor fi atasate prezentei documentații, în format digital cu referință geografică, în sistem Stereo 1970.

Acestea se regăsesc marcate pe planurile de situație.

Tabel conținând coordonatele Stereo70 de la începutul și sfârșitul fiecărui tronson din proiect inclusiv numărul și diametrul podețelor transversale proiectate							
Nr. Crt.	Localitatea	Tronson Stradă	Coordonate Stereo 70 început tronson		Coordonate Stereo 70 sfârșit tronson		Podețe tubulare
			X (m)	Y (m)	X (m)	Y (m)	
1	Bocșa	Brazilor	646715.658	342485.248	646654.274	342549.668	
2		Arțarilor	646269.137	342425.219	646146.308	342490.015	1 buc - D=1500
3		Perilor	645892.588	342240.283	645838.302	342404.501	
4		Carpenilor	646118.156	342075.163	645791.292	341623.971	1 buc - D=1500
5		Castanilor	645586.471	341961.551	645484.137	341901.849	
6		Gorunului	645789.128	342398.619	645729.703	342357.227	



Tabel conținând coordonatele Stereo70 de la începutul și sfârșitul fiecărui tronson din proiect inclusiv numărul și diametrul podețelor transversale proiectate							
Nr. Crt.	Localitatea	Tronson Stradă	Coordonate Stereo 70 început tronson		Coordonate Stereo 70 sfârșit tronson		Podețe tubulare
			X (m)	Y (m)	X (m)	Y (m)	
7	Borla	Gutuiului	645903.414	342447.906	645857.470	342619.318	1 buc - D=400
8		Caisului	645522.841	342681.998	645450.823	342697.742	
9		Vișinului	645312.170	342386.576	645337.687	342344.513	
10		Vișinului	645312.170	342386.576	645286.334	342619.065	
11		Merilor	646379.897	343321.806	646561.251	343250.691	
12		Prunului	646417.340	343355.515	646613.739	343469.000	
13		Corcodușului	646419.988	343358.700	646224.136	343469.966	1 buc - D=1000
14		Măcieșului	645995.634	343219.131	646057.330	343293.621	
15		Salviei	644954.600	343648.207	645048.950	343825.407	
16		Salviei	644887.791	343674.373	644613.125	343381.815	1 buc - D=1000
17		Bujorilor	644416.358	343464.702	644350.968	343392.362	
18		Panseluțelor	644677.654	343915.955	644655.297	344117.784	
19		Păpădiei	644613.762	344157.570	644466.433	344241.063	
20		Iris	644274.116	344308.219	644382.677	344268.285	1 buc - D=1500
21	Lalelelor	644923.637	344216.787	645091.563	344120.633		
22	Lalelelor	644923.637	344216.787	645071.887	344083.416		
23	Crizantemelor	644727.369	344485.066	644802.487	344595.954		
24	Crizantemelor	644742.361	344504.115	645012.799	344516.369	1 buc - D=400	
25	Viorelelor	644133.028	344083.550	643918.001	344093.288		
26	Busuiocului	643937.136	344683.597	644097.217	344923.037		
27	Petuniilor	643664.165	344380.892	643652.305	344181.072	1 buc - D=1000	
28	Nagyfa	643399.070	344397.480	643423.410	344533.735		
29	Lacramioarelor	643096.719	344165.702	642932.270	344134.290		
30	Cîmpia	Egretelor	648150.210	339921.687	648366.359	339482.600	
31		Cocorilor	648104.599	340702.718	648133.823	340726.271	
32	Sălăjeni	Sureanu	649098.091	341760.927	649053.403	341929.733	
33		Mestecanis	649131.386	341726.005	649392.231	341528.347	
34		Gilau	649203.169	341633.069	649223.854	341557.878	

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

Nu este cazul



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;

Nu este cazul

- stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute;

Nu este cazul

b) protecția aerului:

- sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri;

Se apreciază că indicatorii calitativi ai emisiilor în atmosferă, datorită circulației autovehiculelor, nu vor depăși valorile admise prin legislație.

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

Nu este cazul

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- sursele de zgomot și de vibrații;

Prin traseul propus și soluțiile de realizare adoptate se apreciază reducerea nivelului de zgomot și vibrații, prin realizarea unei planeități corespunzătoare a suprafeței de rulare. Se apreciază că nivelul de zgomot se va încadra în valorile admise prin normele legale în vigoare.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

Nu este cazul

d) protecția împotriva radiațiilor:

- sursele de radiații;

Obiectivul proiectat nu reprezintă o sursă de radiații.

Nivelul de radiații se situează în limita de variație a fondului natural, care pentru zona analizată nu depășește limitele prevăzute prin lege.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor;

Nu este cazul

e) protecția solului și a subsolului:

- sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatiche și de adâncime;

Pe traseele studiate nu s-au identificat zone cu teren instabil afectat de fenomene geodinamice care să necesite consolidări sau sprijiniri.



Datorită naturii proiectului, acesta nu reprezintă o sursă de poluare, infrastructura rutieră se v-a reface cu agregate naturale de balastieră și de carieră de piatră.

- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;

După finalizarea lucrărilor și dezafectarea organizării de șantier se vor reface suprafețele de teren folosite temporar, pentru redarea lor în circuitul natural.

Pe traseele studiate nu s-au identificat zone cu teren instabil afectat de fenomene geodinamice care să necesite consolidări sau sprijiniri.

Datorită naturii proiectului, acesta nu reprezintă o sursă de poluare, infrastructura rutieră se v-a reface cu agregate naturale de balastieră și de carieră de piatră.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;

Lucrările proiectului se vor executa în intravilanul și extravilanul Comunei Bocșa
În ceea ce privește efectele secundare ale construcției și funcționării obiectivului, considerăm ca nu vor exista efecte secundare negative, dacă vor fi respectate măsurile de prevenire și reducere a poluării.

Se estimează ca investiția nu v-a duce la impactul negativ asupra factorilor de mediu..

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate;

Nu este cazul

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

Realizarea obiectivelor va avea o influență pozitivă asupra stării de sănătate a populației, asupra creșterii gradului de confort al populației, îmbunătățirea calității și protecției mediului.

Se apreciază un impact nesemnificativ asupra populației și biodiversității

- 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;

Nu este cazul

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public;

Nu este cazul



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

Conform H.G. 155/martie 1999 pentru „Introducerea evidenței gestiunii deșeurilor și a Catalogului European al Deșeurilor, antreprenorul, ca generator de deșeuri, are obligația să țină evidență lunară a producerii, stocării provizorii, tratării și transportului, reciclării și depozitării definitive a deșeurilor în perioada de execuție

În afara deșeurilor rezultate din procesele tehnologice aplicate pentru execuția lucrărilor, nu se estimează generarea unor alte deșeuri pe durata exploatării drumurilor de interes local

- lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeuri generate;

Nu este cazul

- programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate;

Nu este cazul

- planul de gestionare a deșeurilor;

Nu este cazul

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

- substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;

Nu este cazul

- modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.

Nu este cazul

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

Nu este cazul.

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);

Pe perioada construcției se manifesta un impact in limite admisibile asupra factorului uman, datorat emisiilor utilajelor și activităților de construcții.

Realizarea obiectivelor va avea o influență pozitivă asupra stării de sănătate a populației, asupra creșterii gradului de confort al populației, îmbunătățirea calității și protecției mediului.

Se apreciază un impact nesemnificativ asupra populației și biodiversității.

Impactul direct consta in afectarea definitiva sau temporara a unor suprafete de teren in primul rand prin indepartarea solului și subsolului din zonele de construcție.

Impactul imediat (pe termen scurt) se manifesta in timpul lucrarilor de implementare a proiectului, și va inceta odata cu terminarea lucrarilor de construcție propriu-zisa.

In ceea ce priveste efectele secundare ale construcției și funcționării obiectivului, consideram ca nu vor exista efecte secundare negative, daca vor fi respectate masurile de prevenire și reducere a poluării.

Efectul temporar se manifesta in perioada de construcție a obiectivului prin creșterea nivelului emisiilor in atmosfera și a zgomotului datorate prezentei utilajelor grele pe amplasament.

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

Nu este cazul

Se estimează ca investiția nu v-a duce la impactul negativ asupra factorilor de mediu.

- magnitudinea și complexitatea impactului;

Nu este cazul

- probabilitatea impactului;

Nu este cazul

- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;

Nu este cazul



- măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;
Nu este cazul

- natura transfrontalieră a impactului

Nu este cazul

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.

Nu este cazul

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 va fi finanțat prin MLPDA - Programul National de Investitii "Anghel Saligny" pentru anii 2021 - 2025. Lucrări necesare organizării de șantier:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

Organizarea și conducerea execuției lucrărilor de construcție-montaj, în vederea realizării produsului de construcție, reprezintă o componentă a sistemului de management a



oricăru operator economic ce execută lucrări de construcții, constituind o cerință esențială a desfășurării normale și eficiente a întregului sistem productiv de constituire.

Organizarea execuției lucrărilor și implicit a șantierelor de construcții trebuie astfel concepută, realizată și planificată astfel încât să respecte legislația în vigoare și punere în funcțiune a obiectivelor de investiții, să asigure condiții adecvate de muncă și viață personalului, protecția mediului, o calitate corespunzătoare a lucrărilor și o deplină siguranță și sănătate în muncă.

Rezolvarea acestor deziderate impune respectarea reglementărilor naționale, armonizate celor europene și celor pretinse de o organizare și o conducere modernă și eficientă, care să conducă la realizarea de lucrări ce să satisfacă exigențele de performanță calitativă și economice pretinse.

Referitor la execuția lucrării „ASFALTARE CAPETE STRĂZI, CONSTRUIRE TROTUARE ȘI RIGOLE BETONATE, ÎN COMUNA BOCȘA, JUDEȚUL SĂLAJ” se remarcă faptul că din punct de vedere tehnic, anvergura realizării acesteia este mare, iar materialele necesare vor fi depozitate în totalitate la locația organizării de șantier, și vor fi puse în opera pe măsura aducerii lor în șantier. Prin urmare, este necesară o organizare de șantier riguroasă.

Utilajele folosite la execuția lucrării se vor alimenta la stații de carburant, în incinta șantierului neamplasându-se nici un rezervor pentru carburanți. De asemenea, eventualele defecțiuni ale acestora se vor remedia numai în unități autorizate, fiind interzise intervențiile în incinta șantierului.

În ceea ce privește amplasarea organizării, după desemnarea constructorului, acesta împreună cu beneficiarul lucrării vor stabili amplasamentul organizării luând în considerare aspectele menționate anterior. La alegerea amplasamentului se va ține cont de utilitățile necesare, astfel încât să nu fie nevoie de demolări, devieri de rețele și căi de acces provizorii.

- localizarea organizării de șantier;

Organizarea de șantier se va realiza pe o zonă indicată de către Primăria comunei Bocșa.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Organizarea de șantier creează o perturbare a mediului înconjurător. Aceasta este o sursă de zgomot, emisii noxe și deșeuri necontrolate. Emisiile de noxe se încadrează în limitele maxime admise în Ordinul 462/1993, iar nivelul de zgomot și vibrații se va încadra în limitele admise prin STAS 10.009/88 și în limitele prevăzute în Ord. Ministrului Sănătății nr.119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și a recomandărilor privind mediul de viață al populației. Impactul asupra mediului este și peisagistic pe perioada de execuție a lucrărilor.

Constructorul are obligația ca prin activitatea ce o desfășoară în șantier să nu afecteze cadrul natural din zona respectivă și nici vecinii zonei de lucru.



Personalul va fi instruit pentru respectarea curățeniei la locul de muncă și a normelor de igienă.

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

Utilajele și autovehiculele folosite la transportul materialelor, a personalului muncitor sunt surse temporare de poluare fonica, praf, emisii și vibrații.

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

Evitarea amplasării organizării de șantier în zone sensibile și în rezervații naturale.

Alegerea amplasamentului astfel încât să se minimizeze distanțele parcurse de utilajele de construcții

Ecran fonic pentru reducerea efectelor în afara limitelor șantierului, dacă este necesar.

Asigurarea utilitatilor necesare pentru desfasurarea lucrărilor în bune condiții (sursa de alimentare cu apă, loc special amenajat pentru servirea mesei, facilități igienico-sanitare, containere pentru depozitarea deșeurilor, punct sanitar).

Schimbările de ulei de la utilaje se vor efectua în stații speciale pentru astfel de operații.

Revizii periodice ale utilajelor conform cărții tehnice.

Nu vor fi admise utilaje care să prezinte scurgeri sau a căror stare tehnică să nu corespundă normelor legale. Colectare și depozitare selectivă a deșeurilor.

X. 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;

După terminarea lucrărilor de montaj conducte, astuparea șantului se va realiza cu pamântul rezultat de la saptatura și depozitat pe marginea șantului, în final depunând stratul vegetal depozitat separat astfel ca după tasare terenul să ajungă la profilul inițial, la categoria de folosință inițială.

Gradul de compactare a umpluturii se va realiza la gradul de compactare a terenului natural din jur. Umiditatea optimă de compactare se asigură prin stropire manuală în locuri înguste și prin stropire mecanică în spații largi, pentru completarea gradului de umiditate necesar.

Înainte de așezarea stratului vegetal, pamântul compactat se va scarifica pe 10 cm grosime și se va nivela cu grebla pentru a asigura priza cu stratul vegetal. Stratul vegetal se va așterne uniform în 30 cm grosime pe teren orizontal sau cu pantă 20 % și în 20 cm grosime la taluzuri cu pantă mai mare de 20 %.

Solul se va fertiliza prin administrarea de îngrășăminte.

Se vor reface toate drumurile folosite pentru accesul la amplasamente.

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

SC SIGNUM TERRAE SRL

Str. Avram Iancu, Nr.14, Ap.16,

Mun. Baia Mare, Jud. MM J24/1110/2019, CUI:41133802

Contact: 0758560336, balazscsaby@yahoo.com



Nu este cazul deoarece pentru realizarea investiției s-au folosit materiale de înaltă calitate, care respectă toate normele și STAS-urile în vigoare.

- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

Nu este cazul.

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

Nu este cazul deoarece prin lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea execuției terenul va fi readus la starea inițială, la aceeași categorie de folosință. Acestea sunt:

- eliberarea terenului de deșeuri ;
- împrăștierea pe traseu a stratului de sol fertil;
- nivelarea terenului;
- însămânțare acolo unde este cazul ;
- solul se va fertiliza prin administrarea de îngrășăminte.
- recepția lucrărilor de redare a terenului la categoria de folosință inițială semnate de beneficiarul de investiție;

XI. Anexe - piese desenate:

1. planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele); planse reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

Plan de încadrare în zonă	1:35.000
Plan de situație	1:500

2. schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare; schema-flux a gestionării deșeurilor;

Nu este cazul

3. alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.

Nu este cazul

XII. 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;

Nu este cazul.

b) numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar;

Nu este cazul.

c) prezenta și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;

Nu este cazul.

d) se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;

Nu este cazul.

e) se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;

Nu este cazul.

f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare.

Nu este cazul.

XIII. 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: Crasna-Tisa;
- cursul de apă : râul Valea Zalăului, cod cadastral cod cadastral II.2.17;

SC SIGNUM TERRAE SRL

Str. Avram Iancu, Nr.14, Ap.16,

Mun. Baia Mare, Jud. MM J24/1110/2019, CUI:41133802

Contact: 0758560336, balazscsaby@yahoo.com



2. Indicarea stării ecologice/potentialului 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.

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

XIV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. 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.

Nu este cazul.

Martie 2024

Intocmit
ing. Balázs Csaba