

**Reabilitare și modernizare DJ 108A între km 57+763 – 58+872 (limita
Prodănești – DN1H)**

Documentație obtinere aviz (faza D.A.L.I.)



Beneficiar:

JUDEȚUL SĂLAJ

S.C. Nordic Vision S.R.L.

2021

MEMORIU DE PREZENTARE CONFORM ANEXA 5E LEGEA 292/2018

I. Denumirea proiectului

"REABILITARE ȘI MODERNIZARE DJ 108A ÎNTRE KM 57+763 - 58+872 (LIMITA PROĂNEȘTI - DN1H)"

II. Titular

JUDEȚUL SĂLAJ

Adresa: Piața 1 Decembrie 1918, nr 11 Zalău

tel: +40 260 614120

email: office@cjsj.ro

Reprezentant legal: Președinte - Dinu Iancu-Sălăjanu

Elaboratorul documentației de avizare a lucrărilor

S.C. NORDIC VISION S.R.L. IASI

Adresa: Sos. Moara de Foc nr. 15, clădirea Autocenter, birou 14

Email: office@nordicvision.ro

Tel: 0741.533.268

CUI: 38756860



COLECTIV ELABORARE

ȘEF PROIECT

Ing. Cătălin UNGUREANU

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "C. Ungureanu".

PROIECTANȚI DE SPECIALITATE

Ing. Alin ROMANIUC

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Alin Romaniuc".

Ing. Paul ANTOCHI

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Paul Antochi".

Ing. Diana PLOȘTINARU

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "D. Ploștinaru".

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale proiectului

a) Scurt rezumat al proiectului

Amplasament

Tronsonul de drum județean face parte din DJ 108A. Sectorul ce face obiectul prezentei lucrari începe este de la km 57+763 – 58+872 (modernizarea facandu-se pana la km 58+830).

Traseul este puțin sinuos având curbe de racordare cu rază mare.

Tronsonul studiat din DJ 108A se afla in zona orasului Jibou, judetul Salaj.

Judetul Salaj este un judet în regiunile Crișana și Transilvania (respectiv Partium), subregiunile Tara Silvaniei și Tara Călatei, în nord-vestul României. A fost înființat în anul 1968 prin reorganizarea teritorială a fostelor regiuni Maramureș, Crișana și Cluj (din raioanele Cehu Silvaniei, Șimleu Silvaniei și Zalău). Cea mai mare parte a teritoriului județului de azi a făcut parte mai devreme din Județul Sălaj (interbelic), respectiv din Comitatul Sălaj (antebelic). Reședința și centrul cultural, educațional și economic a județului este municipiul Zalău.

Topografia, descrierea traseelor existente

Topografia zonei în care sunt amplasate lucrările proiectate au fost relevată în urma ridicărilor topografice întocmite în sistem STEREO 70, în coordonate absolute (cu dimensiunea „Z” în referință Marea Neagra), planul topografic final fiind avizat la OCPI Zalau. Toate listele cu reperi de referință și planurile topografice au fost întocmite la faza de studiu de fezabilitate.

Pantă generală naturală a terenului, coroborat cu pantele proiectate și existente în profil în lung și profilele transversale, facilitează o descărcare gravitațională a apelor pluviale spre podetele proiectate sau existente.

Clima

După expoziția lui, județul Sălaj se află sub directa influență a maselor de aer din vest, încadrându-se în sectorul cu climă continentală moderată. Circulația maselor de aer de înălțime, precum și relieful, prin aspectul și altitudinea lui, creează diferențieri climatice, pe de o parte între vestul și estul județului, iar pe de altă parte, între principalele unități geomorfologice. Temperaturile medii anuale sunt cuprinse între 8 și 9°C în cea mai mare parte a județului, excepție făcând culmile mai înalte ale munților Meseș și Plopiș, precum și zona dealurilor înalte Șimișna–Gârbou, unde temperaturile medii anuale sunt cuprinse între 6 și 8°C. Cea mai ridicată valoare medie a temperaturii se înregistrează în luna iulie de obicei.[4] Precipitațiile atmosferice medii anuale prezintă valori cuprinse între 600 și 800 mm, valori mai mari înregistrându-se în munții Meseș și Plopiș, iar mai mici în Depresiunea Almaș–Agrij și pe valea Someșului

Situația actuală și necesitatea investiției

Din punct de vedere al stării tehnice, sectorul de drum județean la care se referă acest proiect se prezintă astfel :

- nu are capacitate portantă corespunzătoare pentru preluarea unui trafic rutier care crește odată cu trecerea timpului;
- apa stagnează pe partea carosabilă;
- există numeroase denivelări și gropi;
- acostamentele sunt înierbate;
- șanturile existente sunt colmatate;

- geometria transversală și pantele longitudinale nu pot asigura scurgerea apelor;
- podețele de descărcare transversală ale apelor meteorice lipsesc sau sunt colmatate;
- siguranța circulației este periclitată de o geometrie neamenajată și de lipsa semnalizării rutiere;

Conform "Instrucțiunilor tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod" indicativ AND 522-2006 elaborate de Administrația Națională a Drumurilor, pentru un indice total de stare tehnica Ist= 37 puncte, clasa stării tehnice este IV – **nesatisfăcătoare** (elementele constructive sunt într-o stare avansată de degradare), iar conform normativelor C175 și 76/73 se recomandă măsuri ce constau în:

- reabilitare;
- înlocuirea unor elemente.

Cele mai importante defecte și degradări constatate sunt următoarele:

C1. Defecte și degradări constatate la nivelul suprastructurii:

Structura de rezistență a podului este alcătuită, în secțiune transversală, din 9 grinzi prefabricate, tip fasii cu goluri pentru sosea, cu lungimea de 14.00 m și înălțimea de 0.80 m.

Grinzile prefabricate prezintă degradări și defecte cum ar fi:

- armături fără strat de acoperire.
- beton cu aspect friabil și/sau zone din beton exfoliat.
- beton degradat prin carbonatare, apariția de stalactite și/sau draperii.
- beton degradat prin coroziune cu reducerea secțiunii elementului.
- coroziunea armăturii, pete de rugină și/sau fisuri sau crașături orientate pe direcția acesteia.
- defecte de suprafață ale feței văzute (culoare neuniformă, pete negre, impurități, pete de rugină, aspect prafuit, imperfecțiuni geometrice, aspect macroporos, agregate la suprafață).
- deplasări sau săgeți permanente mari, vizibile, ale tablierului.
- fisuri și/sau crașături ale betonului
- infiltrații, eflorescențe la podurile din beton cauzate în majoritatea cazurilor de lipsă sau deteriorarea hidroizolației
- lipsa protecției anticorozive sau degradarea celei existente (culoare neuniformă, matuiri, exfolieri, pete de rugină, scurgeri de oxizi de fier pe suprafața elementului).
- infiltrații de-a lungul armăturii pretensionate.
- segregarea betonului, cuiburi de pietriș, caverne
- solidarizări necorespunzătoare între elementele prefabricate (infiltrații, fisuri, rosturi matate necorespunzătoare, etc.).

C2. Elementele de rezistență care susțin calea podului:

- armături fără strat de acoperire.
- beton cu aspect friabil și/sau zone din beton exfoliat.
- beton degradat prin carbonatare, apariția de stalactite și/sau draperii.
- defecte de suprafață ale feței văzute (culoare neuniformă, pete negre, impurități, pete de rugină, aspect prafuit, imperfecțiuni geometrice, aspect macroporos, agregate la suprafață).
- eroziunea betonului, prezenta unor zone pe suprafața elementului în care agregatele nu sunt înglobate în pasta de ciment
- infiltrații, eflorescențe la podurile din beton cauzate în majoritatea cazurilor de lipsă sau deteriorarea hidroizolației
- lipsa protecției anticorozive sau degradarea celei existente (culoare neuniformă, matuiri, exfolieri,

pete de rugina, scurgeri de oxizi de fier pe suprafata elementului). segregarea betonului, cuiburi de pietris, caverne.

- segregarea betonului, cuiburi de pietris, caverne

C3. Defecte și degradări constatate a nivelul infrastructura, aparate de reazem, dispozitive de protecție la acțiuni seismice, șferturi de con:

Infrastructurile (culeele și pila) prezintă următoarele defecte și degradări aparente:

- aparate de reazem înglobate în praf și murdărie, nefuncționarea corespunzătoare a acestora.
- șferturi de con fisurate și crăpate, deplasate față de poziția inițială, pierderea formei șferturilor de con.
- beton cu aspect friabil și/sau zone din beton exfoliat.
- beton degradat prin carbonatare, apariția de stalactite și/sau draperii.
- defecte de suprafață ale feței văzute (culoare neuniformă, pete negre, impurități, pete de rugina, aspect prăfuit, imperfecțiuni geometrice, aspect macroporos, agregate la suprafață).
- amenajarea necorespunzătoare a banchetă cuzinetilor.
- deteriorarea aparatelor de reazem.
- eroziunea betonului, prezenta unor zone pe suprafața elementului în care agregatele nu sunt înglobate în pasta de ciment.
- infiltrații, eflorescențe la podurile din beton cauzate în majoritatea cazurilor de lipsă sau deteriorarea hidroizolației.
- lipsa protecției anticorozive sau degradarea celei existente (culoarea neuniformă, matări, exfolieri, pete de rugină, scurgeri de oxizi de fier pe suprafața elementului).
- ieșirea din funcțiune a dispozitivelor de protecție la acțiuni seismice.
- prezenta vegetației pe elementele infrastructurii.
- segregarea betonului, cuiburi de pietris, caverne.

C4. Defecte și degradări constatate la nivelul albiei, apararilor de mal, rampe de acces și a instalațiilor pozate sau suspendate de pod

- alinierea în plan rampa-pod necorespunzătoare, lățime insuficientă a rambleului, acces dificil pe trotuarul podului;
- rampe de acces degradate
- denivelări și degradări ale căii.
- prezenta vegetației în albie;
- lipsa lucrărilor de aparare/dirijare;
- lipsesc scarile de acces și cașurile.

C5. Defecte și degradări constatate căii:

- lipsa guri de scurgere;
- calea pe pod și trotuare este degradată;
- coroziunea avansată a stâlpului metalic al parapetului în zona de contact cu betonul, fixarea necorespunzătoare a parapetului de siguranță și/sau număr insuficient de șuruburi de înădire;
- degradarea (betonului și/sau coroziunea armăturii) parapetului, dislocarea stâlpului de prindere a parapetului, lipsa rostului în parapet.
- denivelări ale căii pe pod (văluriri și refulări, praguri, făgașe, gropi) sau distrugerea acesteia;
- fisuri sau crăpături în îmbrăcăminte (asfaltică sau din beton de ciment), faianțarea sau exfolierea acesteia;

- parapet cu geometrie generală necorespunzătoare în plan vertical și/sau orizontal, sistem de protecție degradat (mățuit, pete de rugină, exfolieri, etc.);
- degradarea parapetului de siguranță și/sau a unor panouri din parapetul podului;
- degradarea dispozitivului de acoperire a rostului, a dispozitivelor de colectare și evacuare a apei, a elementelor de etanșare, infiltrații în zona rostului;
- lipsa sau degradarea etanșării dintre îmbrăcăminte și celelalte elemente ale căii (borduri, guri de scurgere, parapete, rosturi, etc.), prezența apei sau a altor materiale în golurile de sub trotuar;
- rosturi grav deteriorate, blocarea deplasării în zona rostului.

Parametrii ce caracterizează gradul de funcționare (Fj):

F1 - Condițiile de desfășurare a traficului pe pod

Podul are lungimea de 28.80 m, cu lățimea carosabilului de 7.80 m, pentru două benzi de circulație și corespunde cu lățimea părții carosabile a drumului (clasa tehnica III), cu spațiu de siguranță.

F2 - Clasa de încărcare a podului

Podul a fost dimensionat la clasa de incarcare E.

F3 - Vechimea podului

Durata de exploatare - se apreciaza intre 41 si 46 ani.

F4 - Calitatea execuției și respectarea prevederilor proiectului

Lipsa de estetica a incadrării podului in mediul inconjurator.

F5 - Calitatea lucrărilor de întreținere

Lipsa totala a lucrărilor de intretinere (peste 50% din lucrările de intretinere nerealizate).

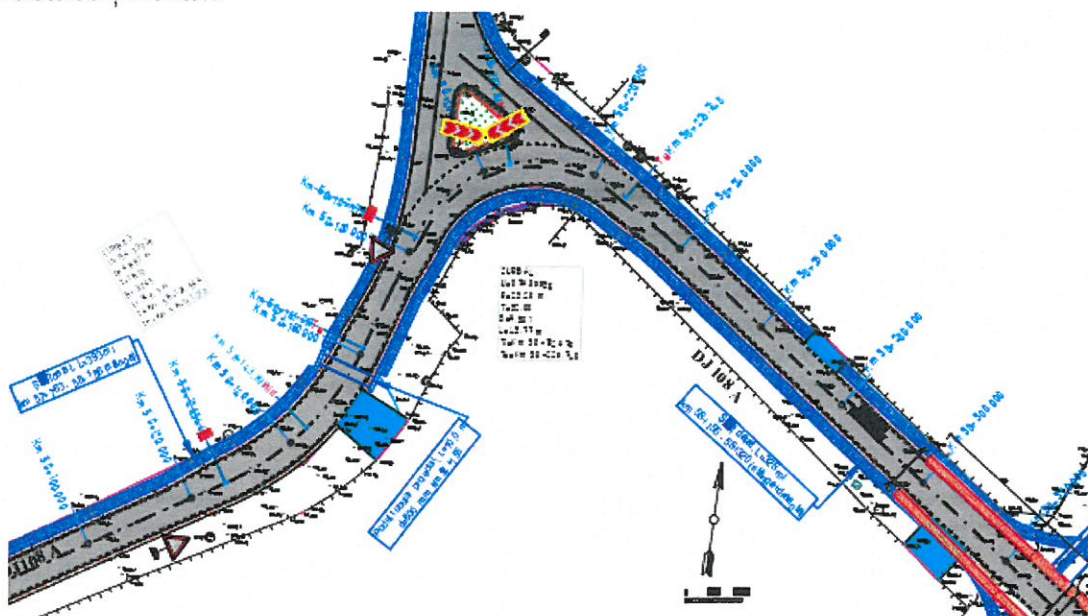
Lucrari propuse:

A. LUCRĂRI DE DRUM, PODEȚE, INTERSECȚII

1. TRASEUL ÎN PLAN

În plan s-a respectat aproximativ traseul actual al drumului pentru a evita exproprierile sau lucrări complexe care nu și-ar justifica investiția ținând cont de clasa de importanță a drumului. Lungimea totală a traseului este de la km 57+763 – km 58+872 (modernizarea facandu-se pana la km 58+830).

Traseul în plan al drumului este format dintr-o succesiune de aliniamente, racordări de tip arc de cerc, clotoidă-clotoidă și frânturi.



2. PROFILUL LONGITUDINAL

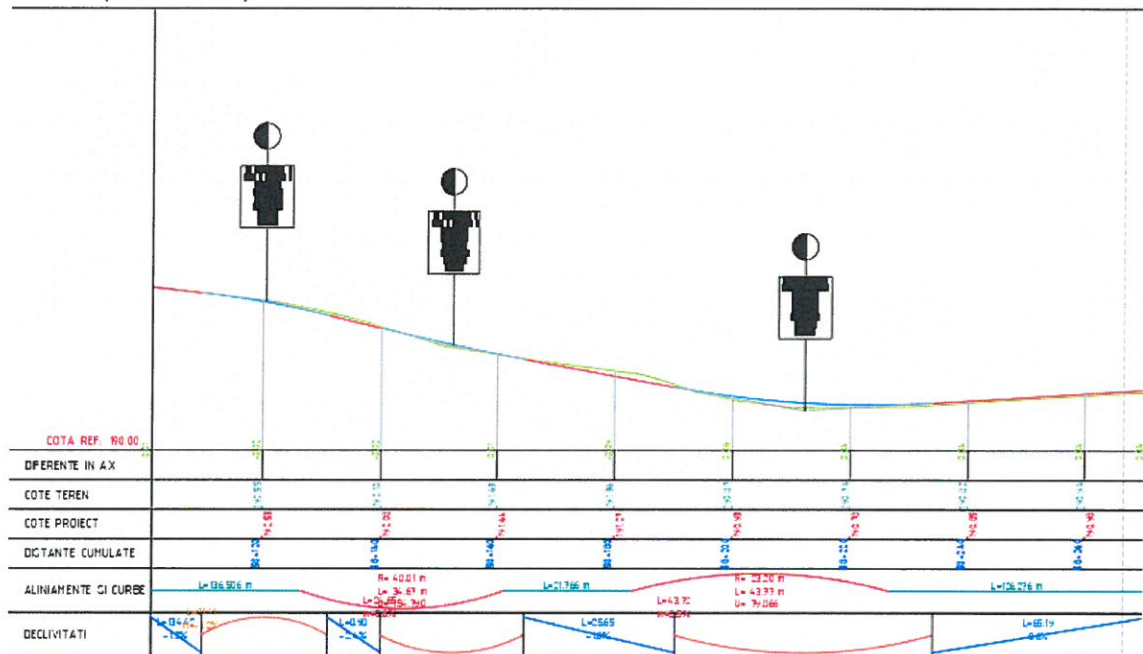
Linia roșie se proiectează ținând cont de grosimea sistemului rutier propus, precum și de prevederile STAS 863 și a altor normative tehnice, asigurând racordarea declivităților existente, cu respectarea declivităților excepționale în curbe.

Profilul longitudinal proiectat corespunde unei viteze (minime) de 25 Km/h.

Lungimea curbei de racordare este mai mare sau egală cu cea din STAS $1.4 \cdot V_p = 35m$, însă există situații excepționale pentru anumite zone unde limitele de proprietăți nu permit respectarea lungimii racordărilor verticale.

Declivitățile longitudinale nu depășesc valorile maxime prevăzute în norme (8% pentru drumurile cu o viteză de proiectare minimă de 25 km/h).

Racordările verticale s-au propus prin intermediul curbelor concave și a curbelor convexe cu raze minime corespunzătoare prevederilor din STAS 863



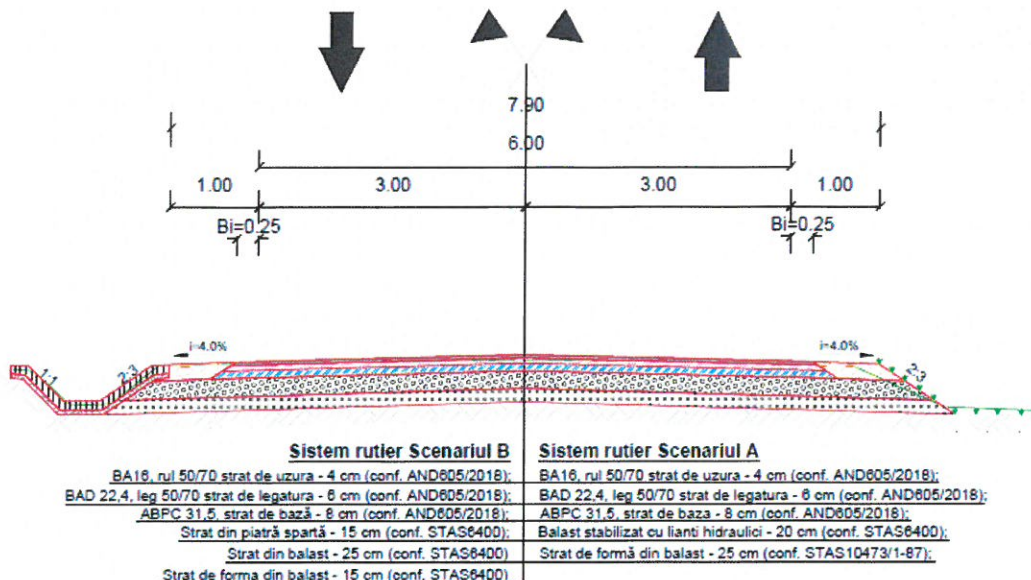
3. PROFIL TRANSVERSAL TIP

Drumul a fost proiectat în profil transversal conformitate cu prevederile MT. 49/1998, STAS 863/85, STAS 2900/89, STAS 10144-1/90, STAS 10144-2/91, STAS 10144-3/91.

Profilurile transversale tip s-au proiectat astfel încât traficul rutier să se desfășoare în condiții de siguranță și totodată să nu se afecteze limitele de proprietăți pentru a nu exista exproprieri. Profilurile transversale tip au fost proiectate respectându-se factorii tehnico- economici. Pantele au fost date astfel încât să permită scurgerea apelor pentru a putea fi preluate mai departe de rigole și transportate longitudinal drumului.

Deoarece drumul județean este un drum public european de Clasa tehnica IV, lășimile prevăzute în profil transversal sunt următoarele:

- parte carosabila – $2 \times 3,00 \text{ m} = 6,00 \text{ m}$;
- acostamente – $2 \times 1,00 \text{ m}$;
din care: - benzi de încadrare – $2 \times 0,25 \text{ m}$;



4. STRUCTURA RUTIERĂ

Structura rutieră s-a dimensionat la osia de 11,5 tone, traficul de calcul fiind prognozat pentru o perioadă de 15 ani.

La dimensionare s-a ținut cont de normele tehnice românești.

Au fost studiate structuri rutiere de tip suplu, semirigid și rigid.

Analizându-se cele trei tipuri de structuri a rezultat că, din punct de vedere al costului pe întreaga durată de viață a structurii și a comportării în timp, structura cea mai eficientă este structura rutieră semirigidă.

A. Structură rutieră suplă – Scenariu recomandat de către elaborator

- 4,00 cm strat de uzura din BA16 rul50/70, conf. SR EN 13108-1;
- 6,00 cm strat de legatura din BAD22.4 leg50/70, conf. SR EN 13108-1;
- 8 cm strat de baza don ABPC 31,5, conf. conf. SR EN 13108-1;
- 20,00 cm strat de balast stabilizat cu lianți hidraulici rutieri, conform SR EN 13242 si STAS 6400;
- 25,00 cm strat de formă din balast, confom SR EN 13242 si STAS 6400;

Stratul de uzură

Îmbrăcămintea bituminoasă cilindrată, ca strat de uzură, în grosime de 4.00 cm, va fi realizată din beton asfaltic BA16 rul 50/70.

Mixtura asfaltică preparată la cald este un material de construcție realizat printr-un proces tehnologic ce presupune încălzirea agregatelor naturale și a bitumului, malaxarea amestecului, transportul și punerea în operă, prin compactare la cald, în conformitate cu prevederile AND 605 respectiv SR EN 13108-1-2016.

Mixturile asfaltice utilizate la execuția straturilor rutiere va îndeplini condiții de calitate din normativul AND 605 și va fi stabilită în funcție de clasa tehnică a drumului și zona climatică.

Performanțele mixturilor asfaltice se studiază, se evaluează și se verifică în laboratoarele autorizate sau acreditate, acceptate de Inginer.

Tipul de mixturi asfaltice utilizate la execuția straturilor rutiere se stabilește în proiect de către Proiectant.

Stratul de legătură

Îmbrăcămintea bituminoasă cilindrată, ca strat de legătură, în grosime de 6,00 cm, va fi realizată din beton asfaltic deschis BAD 22.4 leg 50/70.

Mixtura asfaltică preparată la cald este un material de construcție realizat printr-un proces tehnologic ce presupune încălzirea agregatelor naturale și a bitumului, malaxarea amestecului, transportul și punerea în operă, prin compactare la cald, în conformitate cu prevederile AND 605 respectiv SREN 13108-1-2016.

La execuția stratului de legătură se vor utiliza mixturi asfaltice performante rezistente și durabile, ale căror caracteristici vor satisface condițiile prevăzute de normativ, în funcție de clasa tehnică a drumului.

Pentru execuția stratului de legătură se vor folosi betoane asfaltice deschise de tip BAD, conform SREN 13108-1/AC.

Stratul de bază

Stratul de bază din mixturi asfaltice intră în componența structurilor rutiere, peste care se aplică îmbrăcămintele bituminoase.

Îmbrăcămintea bituminoasă cilindrată, ca strat de bază, în grosime de de 8,00 cm, va fi realizată din anrobat bituminos AB 31,5 bază 50/70.

Mixtura asfaltică preparată la cald este un material de construcție realizat printr-un proces tehnologic ce presupune încălzirea agregatelor naturale și a bitumului, malaxarea amestecului, transportul și punerea în operă, prin compactare la cald, în conformitate cu prevederile AND 605 respectiv SREN 13108-1-2016.

Mixturile asfaltice prevăzute pentru execuția stratului de bază, vor fi mixturi asfaltice performante, rezistente și durabile ale căror caracteristici vor satisface condițiile prevăzute în acest caiet de sarcini în funcție de clasa tehnică a drumului.

Pentru stratul de bază, prezentul caiet de sarcini prevede mixturi asfaltice de tip anrobat AB, conform SREN 13108-1/AC.

Stratul de fundație

Stratul de fundație, în conformitate cu prevederile STAS 6400, în grosime de 20,00 cm va fi realizat din balast stabilizat.

Stratul de forma, în conformitate cu prevederile STAS 6400, în grosime de 15,00 cm va fi realizat din balast.

Grosimea statului de fundație din balast este cea din proiect.

Abaterea limită la grosime poate fi de maximum +/- 20 mm.

Verificarea grosimii se face cu ajutorul unei tije metalice gradate, cu care se străpunge stratul, la fiecare, la fiecare 200 m de strat executat.

Grosimea stratului este media măsurătorilor obținute pe fiecare sector de drum prezenta recepției.

Lățimea stratului de fundație din balast este prevăzută în proiect.

Abaterile limită la lățime pot fi +/- 5 cm.

Verificarea lățimii executate se va face în dreptul profilelor transversale ale proiectului.

Panta transversală a fundației este cea a îmbrăcăminții sub care se execută, prevăzută în proiect. Denivelările admisibile sunt cu +/- 0,5 cm diferite de cele admisibile pentru îmbrăcămintea respectivă și se măsoară la fiecare 25 m distanță.

Declivitățile în profil longitudinal sunt conform proiectului.

Abaterile limită la cotele fundației din balast, față de cotele din proiect pot fi de +/-10 mm.

Compactarea se va face cu compactori cu pneuri și cilidrul compresor cu rulouri netede, cu sau fără vibrație, respectând parametrii stabiliți până la realizarea unui grad de compactare de minim 98% din densitate în stare uscată maximă determinată prin încercarea Proctor modificată, conform STAS 1913-13, iar în cel puțin 95% din punctele de măsurare și de minim 95% în toate punctele de măsurare.

Condiții de compactare:

Straturile de fundație din balast trebuie compactate până la realizarea următoarelor grade de compactare, minime din densitatea în stare uscată maximă determinată prin încercarea Proctor modificată conform STAS 1913-13-83:

> Pentru drumurile din clasele tehnice I, II și III

- 100%, în cel puțin 95% din punctele de măsurare;

- 98%, în cel puțin 5% din punctele de măsurare la autostrăzi și/în toate punctele de măsurare la drumurile de clasă tehnică II și III;

5. SCURGEREA APELOR

Scurgerea apelor pluviale de pe carosabil va fi asigurată prin colectarea acestora **prin santurile** de pamant si beton proiectate.

Acestea se vor descarca in albia podului de la km 58+340 peste paraul Agrij.Se vor prevedea reparatii pentru consolidarea podului conform expertizei.

La km 58+829 s-a proiectat un **podet tubular cu D=800mm si L=10ml din tub Premo** si timpane din beton C30/37. Podețele tubulare sunt constituite din trei părți distincte: fundația, tubul propriu-zis și racordările cu terasamentele. Fundația este din beton simplu clasa C25/30 și constituie elementul de legare la teren a podețului. Patul pe care se așterne fundația se curăță în prealabil de resturile organice (materiale lemnoase, sol vegetal) până la stratul de teren sănătos. Acolo unde terenul prezintă denivelări pronunțate în lungul podețului și în zonele adâncite, legătura cu terenul natural se face prin subzidiri din piatră brută, sub stratul de fundație.

Tubul cu diametru de 1000 sunt de tip PREMO, din beton precomprimat, și se procură de la furnizori autorizați pentru producerea acestor elemente prefabricate la lungimea de 5,0 m sau 2,5m.

Manipularea tuburilor se face cu macaraua pentru a se evita deteriorarea lor. Montarea pe stratul de fundare se face tot cu macaraua și nu prin împingere cu lama buldozerului. Rosturile se etanșează cu mortar și celochit.

Racordarea podețelor cu terasamentele se face prin timpane și camere de priză cu fundația din beton clasa C25/30. Elevațiile sunt din beton simplu clasa C30/37.

6. SEMNALIZĂRI VERTICALE ȘI MARCAJE ORIZONTALE

S-au prevăzut indicatoare rutiere de avertizare, de reglementare, de interdicție sau restricție, de obligare, de orientare, de informare și panouri adiționale.

Montarea indicatoarelor se face pe stâlpi, pe console iar la intrarea, respectiv ieșirea pe și de pe artera ocolitoare pe portale rutiere.

Lucrările de marcaj au fost prevăzute pentru a asigura dirijarea traficului atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte, precum și pentru presemnalizarea direcțiilor de mers sau a unor zone cu caracter special (poduri, pasaje, zone cu limitare de gabarit etc.).

Indicatoarele rutiere existente se vor înlocui și se va completa numărul lor conform SR 1848-1-2011.

Tipul acestora va fi normal, cu folie reflectorizantă gr. II. Stalpii pentru indicatoarele rutiere vor fi din teava zincată cu diametrul de 62 mm. Acestea vor avea 3,50 m înălțime pentru un indicator, respectiv 4,0 pentru două indicatoare.

B. LUCRĂRI DE PODURI

1. Soluția 2 – lucrări de reabilitare și realizare placă de suprabetonare.

1. Scenariul 2 – lucrări de reabilitare și realizare placă de suprabetonare.

Lucrări necesare și ordinea tehnologică :

Lucrările de intervenție la nivelul suprastructurii podului se vor executa pe jumătate din lățimea căii pe pod, prin devierea alternativă, semaforizată, a circulației rutiere pe câte o bandă de circulație.

1. Se deviază rețelele edilitare existente în zona podului.
2. Se deviază circulația rutiera pe o bandă de circulație. În acest sens se vor semnaliza lucrările și se vor monta semafoare pe toată durata de execuție a lucrărilor, inclusiv pe timpul nopții.
3. Se demolează îmbrăcămintea căii pe jumătate din lățimea căii.
4. Se desface parapetul pietonal și se demolează calea pe trotuar.
5. Se execută lucrări de întreținere periodică la nivelul infrastructurilor (fundatii (partea văzută), elevații, banchete de rezemare, aripi) după cum urmează:
 - se identifică vizual zonele de beton degradat prin carbonatare, coroziunea armăturii urmată de exfoliere, fisurare, de la nivelul tălpii inferioare.
 - se demolează betonul degradat (prin sablare) până la degajarea totală a barelor armăturii de rezistență. Betonul se demolează după un contur geometric regulat în plan, care să depășească cu minim 15 cm după oricare direcție suprafața de beton degradată.
 - se curăță până la luciu metalic fiecare bară de armatură (prin sablare).
 - barele de armatură care prezintă în urma curățării de rugina o reducere a secțiunii cu mai mult de 20%, se vor înlocui pe zona degradată, cu cupoane de armatură din B500C având același diametru, prin sudură electrică, cap la cap. Barele de armatură înlocuite se vor menționa într-un proces verbal de lucrări ascunse întocmit cu participarea cel puțin a constructorului, a dirigintei de șantier și a proiectantului (asistentei tehnice), și vor fi efectuate fotografii relevante pentru fiecare bară.
 - se pasivizează barele de armatură.
 - se închid fisurile și crăpăturile, prin injectare.
 - se reface secțiunea de beton inițială a grinzii prin tencuire manuală/torcretare a zonei reparate cu mortare speciale cu întărire rapidă clasa R4.
6. Se execută lucrări de adaptarea a zidului de gardă și a zidurilor întoarse, în conformitate cu noua secțiune transeversală a podului. Se vor executa ziduri întoarse cu lungimea de 2,00 m fiecare. Acestea vor avea fundație proprie.
7. Se execută consola de rezemare a dalelor de racordare.
8. Se montează dalele de racordare.

9. Se monteaza aparatele de reazem din neopren.
10. Se monteaza dispozitivele antiseismice.
11. Se execută lucrări de întreținere periodică la nivelul fașiiilor cu goluri:
 - se identifică vizual zonele de beton degradat prin carbonatare, coroziunea armaturii urmata de exfoliere, fisurare, de la nivelul tălpii inferioare.
 - se demolează betonul degradat (prin sablare) pana la degajarea totala a barelor armaturii de rezistență. Betonul se demolează după un contur geometric regulat in plan, care sa depășească cu minim 15 cm după oricare direcție suprafața de beton degradata.
 - se curăță până la luciu metalic fiecare bara de armatura (prin sablare).
 - barele de armatura care prezinta in urma curățirii de rugina o reducere a secțiunii cu mai mult de 20%, se vor înlocui pe zona degradat, cu cupoane de armatura din B500C având același diametru, prin sudura electrica, cap la cap. Barele de armatura înlocuite se vor menționa într-un proces verbal de lucrări ascunse întocmit cu participarea cel puțin a constructorului, a dirigintelui de șantier si a proiectantului (asistentei tehnice), si vor fi efectuate fotografii relevante pentru fiecare bara.
 - se pasivizează barele de armatura.
 - se închid fisurile și crăpăturile, prin injectare.
 - se reface secțiunea de beton inițială a grinzii prin tencuire manuala/torcretare a zonei reparate cu mortare speciale cu întărire rapidă clasa R4.
 - la capetele fașiiilor cu goluri se vor executa cate doua goluri cu diametrul de 20 mm, pentru aerisirea acestora.
12. Se executa conectorii la partea superioara a fasiilor cu goluri, pentru a asigura conlucrarea cu placa de suprabetonare.
13. Se executa placa de suprabetonare. Placa va executata din beton armat C30/37 si va avea pante transversale de 2,5 %. Lățimea plăcii de suprabetonare va asigura un gabarit transversal de 11,20 m, alcătuit din 2x0,20m (lățime grinda parapet pietonal) + 2x1.80 m (lățime trotuare) + 7,80 m (lățime parte carosabilă). Placa de suprabetonare va avea grosime variabila intre 15 cm si 27 cm. Placa de suprabetonare va fi prevazuta cu mustati de armatura pentru conlucrarea cu placa care se va executa pe cealalta jumătate de cale. In dreptul pilei placa va fi continuizata sub forma unei articulatii.
14. Se monteaza parapetul pietonal pe pod. Acesta va fi confectionat din profile metalice cu sectiune deschisa zincate.
15. Se executa cale pe pod:
 - Se executa hidroizolatia de tip poliuretanic pe pod;
 - Se executa stratul de protectie al hidroizolatiei cu beton asfaltic BA8, in grosime de 3 cm.
 - Se execută îmbrăcămintea căii pe zona carosabilă si trotuare, corespunzătoare cu prevederile din AND 546: 4 cm – BAP16 + 4 cm – MAS16.
 - Se monteaza cate 4 guri de scurgere, pe fiecare deschidere (in Faza 1 vor fi montate cate 2 pe fiecare deschidere);
 - Se monteaza dispozitivele de acoperire a rostului de dilatație in dreptul fiecarei infrastructuri. Dispozitivele de acoperire a rostului de dilatație va fi de tip ingropat si vor avea o durata de viata de cel putin 10 ani.
 - Se montează cordoane de impermeabilizare a căii pe pod, la nivelul dispozitivelor de acoperire a rosturilor de dilatație, in lungul grinzii parapetului pietonal, la baza acestuia si in șungul bordurilor.
 - Se monteaza parapetul tip H4b pe pod.

Nota: deoarece configuratia amplasamentului nu face posibila realizarea eficienta a casiurilor de descarcare, este necesar montarea unor guri de scurgere. Deoarece acestea nu pot fi montate in cale (fasiile cu goluri nu permit montarea acestora) s-a ales ca acestea sa fie montate pe trotuar, iar din acest motiv trotuarele sunt executate la nivel cu calea si au celasi sistem rutier.

16. Se executa trotuarele pe rampele de acces, pe lungimea de 25 m, pe fiecare rampa.
17. Se monteaza parapetul de protectie tip H4b pe rampele de acces.
18. Se propune montare unor scari metalice de tip, pe elevatia aripilor.
19. Se executa marcajul rutier.
20. Se executa lucrari la nivelul albiei. Aceste lucrari se pot executa concomitent cu Fazele 1 si 2 de executie si sunt urmatoarele:
 - Se executa un drum de acces in albie;
 - Se executa curatirea albiei (pe cca. 60 m: 40 amonte si 20 aval) de arbori, arbusti si vegetatie;
 - Se demoleaza estacada din beton, existenta aval de pila podului;
 - Se deviaza albia pe prima deschidere si se executa zidul din gabioane si pragul de fund pe jumătate din albie. Pragul de fund va fi executat din beton armat si va fi prevazut cu scara de pesti. In aval de pragul de fund, pe lungimea de 5,00 m, se va realiza o protectie din anrocamente cu greutatea minim de 300 kg/buc. In amonte de pragul de fund, pe lungimea de 3,00 m, se va realiza o protectie din anrocamente cu greutatea minim de 300 kg/buc. Pragul de fund va fi incastrat in maluri cu ajutorul zidului de gabioane. In aval zidul de gabioane va avea 15 m lungime si va fi executat dintr-o saltea de gabioane (0,50x4,00x5,00) m peste care se vor aseza doua randuri de gabioane cu dimensiunea (1,00x1,00x4,00) m. In amonte zidul de gabioane va avea 35 m lungime si va fi executat dintr-o saltea de gabioane (0,50x4,00x5,00) m peste care se va aseza un rand de gabioane cu dimensiunea (1,00x1,00x4,00) m. La capetele zidului din gabioane se vor executa grinzi de capat din beton simplu C25/30, cu sectiunea de 0,50x1,50 m, iar in continuarea acestora se va executa o protectie din anrocamente cu greutatea minim de 100 kg/buc.
 - Se repeta etapele de mai sus si pe cealalta jumătate de albie;
 - Se executa taluzarea malurilor si protectia acestora cu geocelule cu inaltimea de 20 cm. Geocelulele vor fi ancorate de taluz cu ancore B500C Ø16 mm, L=1,00 m. Geocelulele vor fi montate pe un strat de geotextil cu rol antifisura si vor fi umplute cu pamant vegetal inierbat – 30 cm grosime.



Necesitati identificate

Obiectivele de baza ale politicii de dezvoltare regionala sunt urmatoarele:

- diminuarea dezechilibrelor regionale existente, cu accent pe stimularea dezvoltarii echilibrate si pe revitalizarea zonelor defavorizate (cu dezvoltare intarziata); preintimpinarea producerii de noi dezechilibre;
- indeplinirea criteriilor de integrare in structurile Uniunii Europene si de acces la instrumentele financiare de asistenta pentru tarile membre (fonduri structurale si de coeziune);
- corelarea cu politicile sectoriale guvernamentale de dezvoltare; stimularea cooperarii interregionale, interne si internationale, care contribuie la dezvoltarea economica si care este in conformitate cu prevederile legale si cu acordurile internationale incheiate de Romania.

b) Valoarea investitiei si perioada de implementare

| | Valoare (fara TVA) | TVA | Valoare (cu TVA) |
|----------------------|-----------------------|--------------|---------------------|
| TOTAL GENERAL | 8.509.031,89 | 1.602.442,13 | 10.111.474,02 |
| din care C+M | 6.602.360,85 | 1.254.448,56 | 7.856.809,41 |

c) **Durata de realizare** a investitiei este de 18 luni.

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

Planurile de situație sunt atasate la sfarsitul documentatiei in cadrul capitolului XII-Anexe-piese desenate.

f) **Descrierea caracteristicilor fizice a proiectului, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele)**

Organizarea de santier va fi stabilita de constructorul lucrarii la indicatia beneficiarului.

Aprovizionarea cu materiale naturale (balast, piatra sparta, nisip, etc) se va face de la cea mai apropiata balastiera reglementata conform normelor si normativelor in vigoare.

Lucrarile de terasamente se vor executa pe traseul drumului, inclusiv pe zonele adiacente limitrofe pentru rezolvarea aparilor de mal.

Operatia de sapatura se va executa cu buldozerul in straturi succesive pana la ajungerea cotei de fundare prevazuta in proiect, precum si manual in spatii limitate.

Pamantul in exces rezultat din sapatura se va incarca in autobasculante si se va transporta in depozit, unde se va efectua o imprastiere si nivelare.

Apa folosita la diferite procese tehnologice (curatarea suprafetelor, udarea suprafetelor s.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 "Apă de preparare pentru beton".

Principalele resurse naturale folosite sunt

- nisip
- piatră
- balast
- apa

Elementele specifice de impact, enumerate pe scurt, sunt:

- ocuparea definitivă și/sau provizorie a unor terenuri;
- traficul rutier actual și de perspectivă medie are un grad mare de responsabilitate în ceea ce privește poluarea cu CO, CO₂, Pb, NO_x, hidrocarburi, praf, a aerului, soluții, a apelor, zgomot și vibrații;
- deficiențe de organizare, monitorizare rutieră, legislație insuficientă, trafic nedisciplinat;
- dezmembrarea coordonării unitare a politicii privind sectorul rutier, acceptarea „de facto” a mai multor centre de decizie, o susținere financiară cu sincope, conjuncturale
- resurse insuficiente privind politica fondului de mediu, către o educație eco-rutieră mai accentuată a proiectanților, constructorilor, administratorilor, dar și a utilizatorilor.

Modernizarea străzii va avea un impact pozitiv asupra mediului datorita reducerii emisiilor poluante (CO, CO₂, Pb, NO_x, hidrocarburi, praf) prin diminuarea timpului de tranzit si a consumului de carburant. De

asemenea se va înregistra o reducere importanta a zgomotului și vibrațiilor produse de vehicule.

Impactul pozitiv asupra mediului este asigurat si de lucrarile de colectare si evacuare a apelor pluviale, diminuându-se astfel fenomenele de eroziune a solului.

Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (dupa caz)

Prin programul de Control al Calității și în baza caietelor de sarcini care vor fi elaborate la faza proiect tehnic, se va urmări:

- calitatea materialelor utilizate,
- punerea în operă a materialelor,
- recepția lucrărilor pe faze de execuție.

Materiile prime, energia si combustibilii utilizati, cu modul de asigurare a acestora;

În perioada de construcție se utilizează materii prime pentru:

- amenajarea partii carosabile
- realizarea canalizării pluviale
- reabilitarea podului

Pentru construirea lucrarilor mai sus mentionate, vor fi necesare cantități de mixturi asfaltice, nisip, balast, beton,etc.

Toate materiale vor fi aduse la punctul de lucru si puse in opera de constructor.

Betonul va fi preparat la o statie de betoane autorizata si transportat la punctul de lucru cu autobetoniera. Celelalte materiale vor fi procurate de la depozite de material de constructii autorizate.

Vehiculele și utilajele folosite la lucrări de construcții funcționează cu carburanți din centre special amenajate si autorizate.

Soluția constructivă propusă nu utilizează materiale combustibile în exploatare, astfel că nu există pericolul amplificării unor evenimente rutiere prin aportul combustibil al obiectivului. Obiectivul este încadrat în categoria construcțiilor cu grad I de rezistență la foc.

Soluțiile tehnice au fost propuse astfel încât în caz de incendiu să se asigure:

- protecția utilizatorilor căii de acces;
- protecția serviciilor mobile de pompieri care pot interveni pentru stingerea incendiilor, evacuarea utilizatorilor și a bunurilor materiale;
- limitarea pierderilor de vieți omenești și bunuri materiale;
- împiedicarea extinderii incendiului.

Racordarea la rețelele utilitare existente in zona - nu este necesar racordul la rețele de utilități

Vor fi identificate și marcate vizibil toate utilitățile, în prezența deținătorilor acestora: electrice, telecomunicații, apă sau altă natură, ce vor fi intersectate sau în raza cărora vor fi dezvoltate lucrările proiectului, în vederea protejării acestora sau devierii, conform procedurilor tehnice recomandate prin avize de deținători, inclusiv recomandările suplimentare specifice amplasamentului STAS 9570/1-1989.

Orice deviere necesară la utilitățile existente, se va face de către compania care exploatează respectiva utilitate, iar Executantul are obligația de a asigura accesului acestora pe șantier pentru executarea devierii.

În cazul unei stricăciuni a utilităților existente datorată execuției lucrărilor, Executantul are următoarele obligații:

- Să notifice compania de utilități respectivă;
- Să ia măsurile necesare pentru remedierea stricăciunilor fără întârziere fiind răspunzător pentru costurile reparației.

Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de executia investitiei

În timpul lucrărilor se va asigura curățenia în șantier. Intrarea mașinilor cu materiale și ieșirea cu deșeuri(pământ, beton,) rezultate din activitatea șantierului se va face în condiții de curățenie a acestora pentru a nu afecta zona de lucru cât și curățenia pe porțiunile de drum recent modernizate și asfaltate. Autocamioanele ce vor transporta deșeuri din șantier vor avea platforma de transport acoperită cu o prelată de protecție.

Deșeurile solide provenite din activitatea de construcții se vor depozita în zona speciale indicate de municipalitate.

Autocamioanele vor fi curățite înainte de ieșirea din zonele de încărcare/descărcare. Șantierul va fi curățat la sfârșitul fiecărei zile de lucru.

Deșeurile rezultate din activitatea șantierului sunt încadrate la capitolul 17/HGR 856/2002, respectiv – Deșeuri din construcții și demolări (inclusiv pământ excavat din amplasamente contaminate). Subgrupele de deșeuri rezultate din activitatea șantierului pot fi:

- cod 17.05.04 – pământ și pietre altele

Se va impune reciclarea deșeurilor re folosibile, prin integrarea lor, în măsura posibilităților, în lucrările de drumuri. Stratul vegetal decopertat ar putea fi folosit la refacerea terenurilor ocupate de organizările de șantier.

Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente - nu este cazul;

Resursele naturale folosite în construcție și funcționare:

Materialul folosit pentru fundația drumului este balast iar acesta este aprovizionat din balastiere autorizate care respecta condițiile impuse de C.N. Apelelor Romane și de Agențiile de Protecția Mediului în raza cărora sunt amplasate.

Metode folosite în construcție

La proiectare s-a ținut seama de categoria funcțională a drumului, de traficul rutier, de siguranța circulației, de normele tehnice, de factorii economici, sociali și de apărare, de utilizarea rațională a terenurilor, de conservarea și protecția mediului și de planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, aprobate potrivit legii, precum și de normele tehnice în vigoare pentru adaptarea acestora la cerințele pietonilor, cicliștilor, persoanelor cu handicap și de vârsta a treia.

Planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară;

Etapele principale de realizare ale investiției sunt impuse de tehnologia de execuție, executându-se lucrări de trasare, pregătire teren, lucrări de infrastructură apoi lucrări de suprastructură.

Etapele principale de realizare a investiției sunt:

- Lucrări pregătitoare,
- Lucrări de colectarea apelor,

- Lucrari de amenajare a partii carosabile;
- Lucrari reabilitare pod;
- Lucrari de siguranta circulatiei,
- Lucrari conexe,

Punctele de lucru se vor semnaliza corespunzător pentru evitarea accidentelor de muncă și de circulație.

Relatia cu alte proiecte existente sau planificate – nu este cazul;

Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare – nu este cazul;

Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apa, surse sau linii de transport al energiei, cresterea numarului de locuinte, eliminarea apelor uzate si a deseurilor) – nu este cazul;

Alte autorizatii cerute pentru proiect - nu este cazul;

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;– 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).

Deseurile rezultate in urma executării lucrărilor de săpături, pregătirea suprafeței, surplusul de pământ rezultat in urma săpăturilor la santuri si nerefolosibil in cadrul lucrării, va fi încărcat si transportat in depozite special amenajate.

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, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind:
• folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;
• politici de zonare și de folosire a terenului;
• arealele sensibile;





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;– detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare

| X | Y |
|-----------|-----------|
| 639764.77 | 368444.78 |
| 639947.11 | 368902.93 |
| 639825.59 | 369375.08 |

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;

Pe perioada execuției tuturor lucrărilor aferente acestora se vor folosi cantități de apă preluate în cisterne auto din râurile din zonă. Doar în cazul în care această apă nu îndeplinește parametrii de calitate (de ex. ape acide), se va aduce cu auto-cisterna apă de la rețeaua de alimentare din zonă.

Această apă va fi folosită la prepararea amestecurilor și la compactarea straturilor din materiale granulare. Apa ce va fi folosită la compactarea acestor materiale fie se va evapora, fie va intra în consistența materialului, iar unele cantități se vor scurge pe marginea drumului, dar aceasta va fi convențional curată și nu va polua, prin infiltrarea sa, pânza freatică sau apele de suprafață.

Apele de suprafață sau subterane ar putea fi poluate de scurgerile accidentale de produse petroliere din rezervoarele camioanelor sau a utilajelor terasiere ce vor fi folosite la execuția drumurilor. În acest sens, echipele de lucru vor avea în dotare truse de intervenție rapidă ce conțin materiale tip spillsorb și care, împrăștiate repede peste petele de ulei sau benzină reduc considerabil riscul poluării apelor de suprafață sau subterane.

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

b) Protecția aerului

Sursele de poluanți pentru aer, poluanți;

Principalele surse de poluare a aerului sunt pulberile sedimentabile și praful rezultate din activitățile de construcții (demolări, decopertări și lucrări de terasamente) cât și din activitățile de transport a deșeurilor nerecuperabile.

Pentru a evita degajarea prafului în cursul realizării acestor lucrări, se va stropi cu jet de apă sub presiune praful degajat în timpul lucrărilor de terasamente și construcție.

Pentru combaterea prafului, a depunerilor atmosferice și a particulelor de cauciuc, rezultate din uzura pneurilor și a noxelor rezultate din funcționarea motoarelor se va stropi suprafața carosabilă cu o emulsie de bitum diluat cu apă în proporție de 1/10, 0,3 l/m².

Reducerea gradului de poluare din noxele degajate de autovehicule, se realizează prin asigurarea fluenței circulației, astfel încât noxele să nu depășească: 0,5% CO₂; 1,0 CH₄ și 0,3% CO. De asemenea, la lucrările de terasamente și construcție se va încerca utilizarea numai de autocamioane și utilaje terasiere noi, dotate cu motoare ce îndeplinesc normele de protecție a atmosferei aflate în vigoare (Euro III).

De asemenea, pentru reducerea poluării atmosferice cu substanțe provenite din deșeurile de construcție prăfoase, autocamioanele care vor transporta deșeurile de șantier vor fi acoperite cu prelată de protecție.

Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă.

Având în vedere cele de mai sus nu sunt necesare lucrări sau instalații pentru epurarea aerului, emanările încadrându-se în limitele admisibile.

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Sursele de zgomot și de vibrații;

Sursele de zgomot și vibrații în perioada execuției sunt cele provenite de la instalații, utilaje, scule și unelte utilizate în construcții. Pe perioada lucrărilor de construcție se prevede asigurarea atenuării zgomotului și vibrațiilor exterioare SR EN ISO 717-1:2000/A1:2007. De aceea, în contractul cu executantul se va prevedea executarea majorității lucrărilor pe timpul zilei.

De asemenea, prin refacerea cadrului ambiental se va asigura protecția împotriva zgomotului, vibrațiilor și a pulberilor sedimentabile rezultate din trafic.

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor.

Prin refacerea cadrului ambiental se va asigura protecția împotriva zgomotului, vibrațiilor și a pulberilor sedimentabile rezultate din trafic.

d) Protecția împotriva radiațiilor

În structura lucrărilor nu se introduc elemente care produc radiații, iar pe timpul execuției constructorul nu va lucra cu substanțe radioactive sau cu aparate care ar putea produce radiații. De aceea nu sunt necesare lucrări sau măsuri de protecție împotriva radiațiilor.

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor

Nu este cazul.

e) Protecția solului și a subsolului

Sursele de poluanți pentru sol, subsol și ape freactice;

Sursele de poluare a solului, în perioada lucrărilor de execuție le reprezintă depozitarea necorespunzătoare a deșeurilor solide provenite din activitatea de șantier (demolări, decopertări și lucrări de terasamente), cât și scurgerile de uleiuri și carburanți de la utilaje și mijloace auto, ce se infiltrează și în sol și subsol.

Deșeurile solide provenite din activitatea de construcții se vor depozita pe platforma punctului gospodăresc, ce deservește șantierul. Acesta va fi dotat cu platforme de depozitare a materialelor granulare dar și a pământului ce rezultă din excavări.

Autocamioanele vor fi curățate înainte de ieșirea din zonele de încărcare/descărcare. Șantierul va fi curățat la sfârșitul fiecărei zile de lucru.

Lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului.

Pentru eliminarea poluării accidentale a solului și subsolului cu uleiuri și carburanți, executantul lucrărilor va trebui să dețină un parc auto cu revizia tehnică la zi.

Întreținerea utilajelor și vehiculelor folosite în activitatea de construcție și întreținerea drumurilor se efectuează doar în locuri special amenajate, pentru a se evita contaminarea mediului.

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;

Lucrarile proiectate nu afecteaza flora si fauna locala. Prin natura obiectivului nu sunt afectate ecosistemele terestre si acvatice.

Proiectul propus nu are legatura directa si nu se invecineaza cu nici o zona protejata- situri Natura si prin urmare nu sunt necesare masuri de conservarea a ariei naturale protejate de interes comunitar.

Lucrarile proiectate se vor executa pe amplasamentul actual al strazii.

Lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia biodiversitatii, monumentelor naturii si ariilor protejate.

In acesta situatie nu sunt necesare lucrari sau masuri pentru protectia faunei si florei terestre si nici a biodiversitatii

g) Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public

Identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumente istorice si de arhitectura, alte zone asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional etc.;

Amplasamentul studiat - platforma drumului unde se propun lucrări de asfaltare, se interferează cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat vecină.

Lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia asezarilor umane si a obiectivelor protejate si/sau de interes public.

Scopul lucrarilor proiectate este : "REABILITARE ŞI MODERNIZARE DJ 108A ÎNTRE KM 57+763 - 58+872 (LIMITA PROĂNEŞTI - DN1H)"

Lucrarile ce sunt necesare nu impun exproprieri.

h) Gospodarirea deseurilor generate pe amplasament

Tipurile si cantitatile de deseuri de orice natura rezultate – deseurile rezultate in urma lucrarilor de executie se vor depozita in locuri special amenajate de beneficiar- depozit de deseuri.

Aceste deseuri sunt depozitate in vederea reciclarii in unitati specializate.

Deseuri ca urmare a consolidarii malului.

- cod 17.05.04 – pământ -5000 mc;
- cod 17.01.01 – beton - 1000 mc;

Modul de gospodarire a deseurilor .

Deseurile diverse (solide –nisip, pietris, lemn, metal, beton, etc.), se vor depozita in locuri special amenajate conform H.G. nr.856/ 2002.

Deseurile rezultate in urma executării lucrărilor de săpături, pregătirea suprafeței, surplusul de pământ rezultat in urma săpăturilor la santuri si nefolosibil in cadrul lucrării, va fi încărcat si transportat in depozite special amenajate.

Eventualele elementele de beton degradate se vor inventaria si se vor transporta in depozite speciale existente in zonă pentru materiale de constructii nefolosibile sau se vor refolosi la unele lucrări de terasamente.

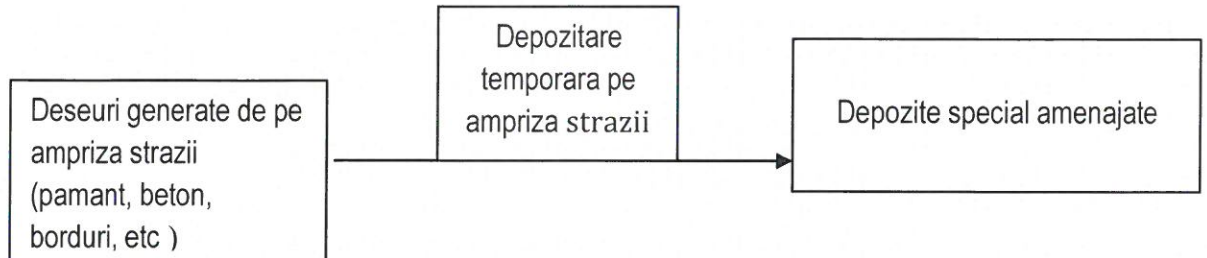
In cazul producerii unor deseuri accidentale la masinile si utilajele folosite la executia lucrării, acestea se vor capta in rezervoare metalice si se vor transporta la statii speciale de reciclare.

Gunoaiele menajere provenite de la organizarea de santier vor intra in circuitul de evacuare al exploatării de gospodărie.

Intretinerea utilajelor si vehiculelor folosite in activitatea de constructie si intretinere a drumurilor se efectuează doar in locuri special amenajate, pentru a evita contaminarea mediului.

Deseurile rezultate, precizate mai sus vor fi depozitate in zone special amenajate indicate de beneficiar.

Planul de gestionare a deseurilor si schema – flux a gestionarii deseurilor



Program de prevenire și reducere a cantității de deșeuri generate

Prin soluția de proiectare aleasă s-au căutat soluții pentru generarea de cantități minime de deșeuri. La execuția lucrării se vor lua următoarele măsuri pentru prevenirea și reducerea cantității de deșeuri generate:

- Instruirea angajaților în ceea ce privește gestionarea deșeurilor (depunerea deșeurilor în containere diferite, pe categorii de deșeuri), atât în incinta organizării de antier cât și pe amplasamentul lucrării, astfel încât acestea să poată fi valorificate, în limita posibilității
- Monitorizarea fluxului de materii prime utilizate (nisip, balast, piatră spartă, ciment) și rezultate (mixturi asfaltice, beton), pentru ca acestea să fie la calitatea și cantitatea prevăzută în proiect și să nu apară rebuturi sau consumuri suplimentare
- Materialele sensibile la acțiunea apei vor fi depozitate în spații închise pentru a evita contaminarea apelor și a solului, generarea de deșeuri datorate depozitării incorecte și consumuri suplimentare de materii prime - Colectarea și evacuarea tuturor deșeurilor rezultate din activitatea de construcții se va face astfel încât odată cu această colectare să se realizeze și sortarea acestora pe categorii și valorificarea lor ca material de umplutură inclusiv la alte lucrări să poată fi făcută în mod eficient
- Se va efectua un control sever la transportul de beton din ciment cu autobetonierele, pentru a se elimina în totalitate descărcările accidentale pe traseu, evitând astfel contaminarea solului, apariția de deșeuri din beton și consumuri suplimentare
- Materialele aprovizionate vor fi strict cele prevăzute în proiect și vor fi însoțite de certificate de calitate pe baza cărora se va efectua recepția
- Așternerea mixturilor asfaltice se va efectua respectând strict tehnologia și temperatura de așternere, astfel încât să nu rămână cantități ce nu pot fi folosite, ceea ce ar duce la apariția de deșeuri și consumuri suplimentare
- Deșeurile solide rezultate (pământ, pietre, beton, mixturi asfaltice și materiale ceramice) vor fi sortate în limita posibilităților pe categorii și transportate în zone speciale indicate de municipalitate sau vor fi folosite ca material de umplutură la alte lucrări, iar bordurile desfacute de pe actualul amplasament vor fi recondiționate în limita posibilităților, depozitate în condiții optime și refolosite la alte lucrări.

i) Gospodaria substantelor si preparatelor chimice periculoase

Substantele si preparatele chimice periculoase utilizate si/sau produse –

In timpul executării lucrărilor transportul si manipularea carburantilor, lubrifiantilor, a bitumului se va face cu respectarea normelor de protectie a muncii in vigoare.

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

Aprovizionarea cu materiale naturale (balast) se va face de la cea mai apropiata balastiera de amplasament reglementata conform normelor si normativelor in vigoare.

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curățarea suprafetelor, udarea suprafetelor s.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 "Apă de preparare pentru beton".

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);

Prin evaluarea impactului asupra mediului (EIM) a proiectului pentru investiția "REABILITARE ȘI MODERNIZARE DJ 108A ÎNTRE KM 57+763 - 58+872 (LIMITA PROĂNEȘTI - DN1H)", se oferă posibilitatea de a se lua în considerare aspectele de mediu, înainte de a fi luată decizia finală privind componentele proiectului de asfaltare strazi.

Pentru a prevedea care va fi impactul trebuie să se cunoască asupra căror factori de mediu se va acționa sau care sunt factorii de mediu care vor fi afectați, atât pe perioada de execuție, cât și pe perioada de funcționare a obiectivului propus a fi realizat.

Analiza stării inițiale a mediului și evaluarea impactului asupra mediului se realizează în conformitate cu prevederile Directivei nr.97/11/EEC din 3 martie 1997 ce amendează Directiva nr.85/337/EEC precum și cu prevederile legislației românești.

Pe timpul execuției, impactul asupra componentelor mediului se manifestă prin:

- Scoaterea temporară din circuitul economic a unor zone cu terenuri necesare șantierului de construcții, etc;
- Circulația intensă a echipamentului de construcții în zonele de lucru pentru transportul materialelor și a prefabricatelor, execuția terasamentelor, turnarea betonului, asternerea mixturilor asfaltice etc.
- Utilajele utilizate in santier, depozite pentru materiale și combustibili, tabere de șantier, etc;
- Suspendarea și devierea temporară a traficului de pe strazile modernizate;
- Creșterea poluării fonice, conținutul de particule în suspensie (praf) și noxe, erodarea și degradarea terenului, în general în zonele unde funcționează șantierele de construcții;

Impactul lucrărilor de modernizare pe perioada de execuție depinde în principal de mărimea lucrărilor de construcții și de modul în care acestea sunt conduse.

În timpul perioadei de funcționare poluarea mediului datorată circulației pe drum se reduce față de situația actuală.

Trebuie menționat faptul că, în general, lucrările de modernizare de drumuri, schimbă favorabil impactul asupra mediului.

Riscul accidentelor și a poluării accidentale se reduce, datorită echipamentelor performante și a sistemelor de protecție și avertizare.

Evaluarea impactului asupra calității aerului

Pentru evaluarea calității aerului vor fi luate în considerare informațiile din faza de elaborare a studiului de fezabilitate/DALI și de alegere soluției tehnologice. Evaluarea și proiectarea constituie părți ale unui proces iterativ.

Pentru perioada de execuție, se calculează emisiile specifice activităților din zona organizării de șantier, traficului pe drumurile de acces și se va evalua impactul acestora asupra factorilor de mediu, așezărilor umane, factorului uman. Valorile obținute vor fi comparate cu valorile concentrațiilor maxime admise (CMA) prevăzute de:

- Standardul național pentru calitatea aerului (STAS 12574-87)
- Standardele de calitatea aerului din UE
- Valorile-ghid pentru calitatea aerului recomandate de Organizația Mondială a Sănătății
- Valorile-ghid recomandate de Uniunea Internațională a Organizațiilor de Cercetare a Pădurilor (IURFO) pentru protecția vegetației.

Valorile obtinute trebuie sa nu depaseasca valorile concentratiilor maxime admisibile.

Evaluarea impactului asupra calității apelor

În studiu se analizează evacuările de ape uzate produse în urma scurgerilor provenite din:

- organizarea de șantier

Se va avea în vedere faptul că substanțele poluante, considerate a avea cel mai mare impact probabil asupra emisarilor sunt: uleiuri, substanțele solide în suspensie, hidrocarburile, bitumuri, săruri colectate corespunzător.

În evaluarea impactului asupra calității apelor se va avea în vedere ca aceste substanțe să fie colectate de firme specializate pentru a nu produce poluarea apelor.

La analiza impactului se va ține cont de prevederile NTPA 001/2002 din HG 188/2002 pentru aprobarea unor norme privind condițiile de descărcare în mediul acvatic a apelor uzate, precum și de Ordinul MAPM nr.1146/2002 pentru aprobarea Normativului privind obiectivele de referință pentru clasificarea calității apelor de suprafață.

Evaluarea impactului asupra florei și faunei

Dupa finalizarea executiei lucrarii, zona va fi inierbata si si vor planta arbusti pentru refacerea cadrului natural.

Evaluarea impactului provocat de zgomot

În evaluarea impactului vor fi identificate sursele de zgomot și nivelele anticipate de zgomot exprimate în decibeli. Nivelul de zgomot va fi corelat cu distanța, punând accentul pe nivelul de zgomot

înregistrat dincolo de limitele amplasamentului drumurilor, ținând seama de variația condițiilor meteorologice.

Pentru evaluarea nivelului de zgomot se va utiliza indicele L 10 dB(A), care corespunde la media aritmetică a nivelului de zgomot ce este depășit pentru 10% din timp, pentru o perioadă de timp dată, de regulă 18 ore. Se va analiza acceptabilitatea zgomotului ținând seama de natura zonei înconjurătoare cum ar fi agricultura, spații libere, spații comerciale, industriale sau rezidențiale.

Pentru stabilirea măsurilor de protecție împotriva zgomotelor și vibrațiilor se au în vedere următoarele aspecte:

- Identificarea zonelor sensibile la zgomot și vibrații, cauza sensibilității;
- Identificarea principalelor surse de zgomot locale;
- Verificarea existenței unor reglementări locale în ceea ce privește nivelul de zgomot și vibrațiile, atât în cursul zilei, cât și în cursul nopții.

La alegerea soluțiilor de protecție împotriva zgomotelor se va ține cont de de factorul de mediu ce trebuie protejat, încadrarea în peisaj a măsurii propuse, efectele obținute.

Extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate);- magnitudinea și complexitatea impactului

Nu este cazul

Probabilitatea impactului

Mica

Durata, frecvența și reversibilitatea impactului;

Impactul potential va fi de scurta durata, nesemnificativ, aleatoriu si ireversibil.

Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;

În urma evaluării potențialilor factori de risc pentru mediu menționați mai sus, propunem urmărirea respectării, pe durata realizării și exploatarea lucrării, a următoarelor măsuri:

| Nr. crt. | Zona de impact | Măsuri preventive și de protecție propuse |
|-----------------|---|---|
| 1. | Calitatea aerului | <ul style="list-style-type: none">➤ la compactarea terasamentelor se va folosi stropirea cu apă a straturilor de pământ➤ autovehiculelor ce vor transporta nisipul sau praful de piatră li se va impune circulația cu viteză redusă➤ beneficiarul va avertiza constructorul în cazul în care acesta din urma va utiliza vehicule, echipamente sau mașini ce emană fum, și va urmări îndepărtarea din șantier a acestora |
| 2. | Eroziunea solului | <ul style="list-style-type: none">➤ lucrări de amenajare casieri și camere de cădere (liniștire) se vor face, pe cât posibil lucrări de înierbare a zonelor afectate, pentru stoparea erodării solului |
| 3. | Contaminarea solului cu combustibil sau lubrefianți | <ul style="list-style-type: none">➤ vehiculele și utilajele vor fi astfel întreținute și folosite încât pierderile de ulei sau de combustibil să nu contamineze solul➤ depozitarea pe șantier a combustibilului se va face, pe cât posibil departe de zonele de protecție severe ale surselor de |

| Nr. crt. | Zona de impact | Măsurile preventive și de protecție propuse |
|----------|----------------|--|
| | | <p>apă sau de fântâni, la o distanță de minim 100 m.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ spălarea autovehiculelor și a utilajelor, în timpul procesului tehnologic, se va face numai într-un loc special amenajat de executant, departe de sursele de apă sau de fântână |
| 4. | Zgomot | <ul style="list-style-type: none"> ➤ pe cât posibil, se va urmări ca activitățile zgomotoase să se realizeze în zona instituțiilor de învățământ, instituțiilor publice și dispensarului uman, în afara orelor de funcționare a acestora ➤ se va interzice desfășurarea activităților zgomotoase în zona locuințelor, între orele 6 - 8 dimineața. |

Lucrările proiectate ce urmează a se realiza nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei sau din punct de vedere al zgomotului și mediului înconjurător. Prin executarea lucrărilor de întreținere vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, cât și din punct de vedere economic și social.

În ansamblu se poate aprecia că din punct de vedere al mediului ambiant, lucrările ce fac obiectul prezentului proiect nu introduc disfuncționalități suplimentare față de situația actuală, ci dimpotrivă, un efect pozitiv.

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.

Administratorul drumului împreună cu executantul va monitoriza intrările, consumurile și ieșirile din procesul de executare al lucrării, astfel încât să poată fi evidențiate și identificate pierderile.

Administratorul drumului va stabili programe și responsabilități în caz de accidente și avarii, de asemenea va asigura întreținerea cu personal bine pregătit.

La finalul execuției se vor lua măsuri de îndepărtare a utilajelor și agregatelor utilizate. Deseurile generate vor fi colectate selectiv și transportate la firmele specializate. În cazul scurgerii de uleiuri sau motorină, vor fi luate imediat măsuri de colectare și prevenire a extinderii poluării solului, pentru a preveni infiltrarea în apa subterană.

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

Proiectul nu se încadrează.

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.

Conform Hotarare de Consiliu Local.

X. Lucrări necesare organizării de șantier

Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier:

Organizarea de șantier se va stabili la momentul începerii lucrărilor de către constructor împreună cu beneficiarul lucrărilor.

Se va amenaja de către constructor un spațiu pentru depozitate a materialelor și staționare a utilajelor de lucru;

În incinta pentru amplasarea lucrărilor provizorii se vor amplasa următoarele:

- Birouri pentru personalul tehnic, care asigură condiții optime de lucru pentru 3-4 persoane. Dimensionarea suprafeței pentru birouri se va face în funcție de personalul tehnic al construcției;
- Magazie pentru scule/unelte;
- Parcare pentru vehicule și utilaje;
- Cisternă pentru depozitarea apei potabile;
- Picheți P.S.I.;
- W.C. ecologice
- Containere pentru depunerea temporară a deșeurilor
- Rezervoare metalice pentru colectarea substanțelor provenite din scurgeri accidentale de la utilaje(carburanți, uleiuri)

În incinta destinată Organizării de șantier se va nivela terenul pus la dispoziție de către Beneficiar unde vor fi amplasate dotările administrative specificate mai sus.

Pentru lucrările provizorii de organizare de șantier nu este necesar să se realizeze racord de apă și energie electrică, telefoane și alte utilități cu acordul deținătorilor de rețele

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

În condițiile respectării disciplinei de șantier, nu există riscuri de manifestare a poluării mediului, iar impactul produs de organizarea de șantier va fi unul nesemnificativ, având în vedere amplasamentele, suprafețele, caracterul temporar. La finalizarea lucrărilor, suprafața afectată de organizarea de șantier va fi reconstituită la forma inițială.

Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier:

În condițiile în care se vor folosi caile de acces preexistente și organizarea de șantier prevede amenajarea de platforme de depozitare a materialelor, de staționare a mașinilor și utilajelor, precum și de cazare a personalului muncitor, sursele de poluare vor fi asociate acestor activități, respectiv: scapări de materialele de construcție pentru platforme/ materialele depozitate pe platforme, producere de deseuri menajere. Pentru a asigura retenția deșeurilor generate de prezența muncitorilor (în număr aproximativ de 20 de persoane, care vor fi prezenți esalonat în zonă, pe durata implementării), dar și de activități operaționale, menționăm asigurarea de:

- toalete ecologice,
- platforme de deseuri și containerele de colectare selectivă a acestora și preluarea de către o firmă autorizată;
- sticle imbuteliate pentru alimentarea cu apă potabilă;
- ape uzate menajere de la personal vor fi colectate prin dotări deja existente în incintă.

Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu

Nu este cazul

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

Lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității:

La finalul execuției se vor lua măsuri de îndepărtare a utilajelor și agregatelor utilizate. Deseurile generate vor fi colectate selectiv și transportate la firmele specializate. În cazul scurgerii de uleiuri sau motorină, vor fi luate imediat măsuri de colectare și prevenire a extinderii poluării solului, pentru a preveni infiltrarea în apa subterană.

Aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale:

Se recomandă ca beneficiarul să execute lucrările de construcții cu firme ce au implementat un Sistem de Management de Mediu și să solicite constructorului să prezinte procedurile de intervenție în caz de apariție a unor situații de urgență și/sau producere a unor poluări accidentale.

Materialele de masă (balast, piatră spartă) se aprovizionează direct la locul de punere în operă pentru evitarea de manipulări suplimentare.

Pentru materialele de tipul cimentului, emulsii bituminoase cationice, se vor respecta condițiile specifice de depozitare și, după caz, de durată a depozitării.

Întreținerea utilajelor și vehiculelor folosite în activitatea de construcție și întreținerea drumurilor se efectuează doar în locuri special amenajate, pentru a se evita contaminarea mediului.

În cazul accidentelor în care sunt implicate autovehiculele, ridicarea caroseriilor, curățarea locului accidentului de resturi de metal și sticlă, decopertarea solului îmbibat cu produse petroliere și alte substanțe periculoase, refacerea vegetației, precum și repararea îmbrăcăminții rutiere și lucrările de consolidare a drumurilor avariate intră în sarcina celor vinovați de producerea incidentului.

Apele de suprafață sau subterane ar putea fi poluate de scurgerile accidentale de produse petroliere din rezervoarele camioanelor sau a utilajelor terasiere ce vor fi folosite la execuția drumurilor. În acest sens, echipele de lucru vor avea în dotare truse de intervenție rapidă ce conțin materiale tip spillsorb și care,

împrăștiate repede peste petele de ulei sau benzină reduc considerabil riscul poluării apelor de suprafață sau subterane.

Aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

La terminarea lucrărilor, spațiile de depozitare temporară a materialelor rezultate în urma decapărilor și demolărilor și care nu au mai putut fi refolosite, vor fi dezafectate, reamenajate și redat circuitului natural.

Porțiunile care au fost destinate lucrărilor se vor elibera de orice deșeuri provenite pe parcursul lucrărilor de execuție și se va nivela suprafața.

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

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

După executarea lucrărilor proiectate vor apărea influențe favorabile asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economico-social, în strânsă corelație cu efectele pozitive ce rezultă din îmbunătățirea condițiilor de trafic, ce apar în urma realizării lucrărilor de modernizare.

XII. ANEXE - PIESE DESENATE

La prezenta documentație vor fi anexate Planul de încadrare în zona (plan de ansamblu) și planuri de situație cu toate detaliile necesare prezentate cu ajutorul semnelor convenționale folosite în topografie.

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

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

Nu este cazul

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

Nu este cazul

c) prezența 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

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

1. Localizarea proiectului:

Tronsonul de drum județean face parte din DJ 108A. Sectorul ce face obiectul prezentei lucrari începe este de la km 57+763 – 58+872 (modernizarea facandu-se pana la km 58+830) si se afla in zona orasului Jibou, judetul Salaj.

| | |
|--|-----------|
| Bazinul hidrografic, | Somes |
| Cursul de apa, | Agrij |
| Cod cadastral | II-1.00.0 |
| Judetul, | Salaj |
| Localitatea sau localitatile din zona; | Jibou |

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

Nu este cazul

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

Nu este cazul

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

Nu este cazul.

Întocmit,

Ing. Diana PLOȘTINARU

