
Memoriu de Prezentare

*Reabilitare și modernizare DJ 103N între
km 1+660 – km 11+626, limită județ Cluj
- Halta Jebucu – Jebucu – Sfăraș - DN1G”*

Cuprins

| | |
|--|----|
| I. Denumirea proiectului: | 3 |
| II. Titular | 3 |
| III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect: | 3 |
| IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare: | 18 |
| V. Descrierea amplasării proiectului: | 18 |
| VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile: | 21 |
| A. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu | 21 |
| B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității | 24 |
| VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect: | 24 |
| VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului: | 27 |
| IX. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/ programe/ strategii/ documente de planificare: ... | 27 |
| A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: | 27 |
| B. Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat. | 27 |
| X. Lucrări necesare organizării de șantier: | 28 |
| 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: | 30 |
| XII. Anexe - piese desenate | 31 |
| 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: | 31 |

I. Denumirea proiectului:

Reabilitare și modernizare DJ 103N între km 1+660 – km 11+626, limită județ Cluj - Halta Jebucu – Jebucu – Sfăraș - DN1G”

II. Titular

JUDEȚUL SĂLAJ PRIN CONSILIUL JUDEȚEAN SĂLAJ

Adresa: P-ta 1 Decembrie 1918, nr.11., Zalău, jud. Sălaj

Tel: +40 260 614120, Fax: +40 260 661097

E-mail: office@cjsj.ro

Numele persoanei de contact: Florian Dumitras

Tel: +40 727040164

Email: florian.dumitras@tblgrup.ro

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) un rezumat al proiectului

Drumul județean DJ 103 N între km 1+660 – 11+626, având traseul în plan, limită județul Cluj-Halta Hebucu-Jebucu-Sfăraș-DN1G, se află pe teritoriul județului Sălaj, fiind în administrarea Consiliului Județean Sălaj.

Drumul se prezintă într-o stare nesatisfăcătoare din punct de vedere al siguranței traficului rutier, deoarece există denivelări pronunțate datorită alunecărilor de teren din zona drumului și a lipsei unui sistem corespunzător de colectare și evacuare a apelor pluviale din zona drumului.

Se remarcă defecțiuni la unele din podețele existente, care pun în pericol siguranța circulației. Pe acest tronson traficul se desfășoară cu viteze de rulare foarte mici, improprii activităților de transport, aprovizionare și distribuție. Îmbrăcămintea rutieră existentă este una asfaltică așternută relativ recent dar se prezintă într-o stare generală mediocră, cu deteriorări, alunecări de teren de suprafață și locale cu degradări ale suprafeței de rulare, defecțiuni locale ale îmbrăcăminții structurii rutiere (suprafețe poroase, rupturi la margini), defecțiuni ale structurii rutiere (gropi, fisuri, crăpături, rupturi în special distribuite aleatoriu în zonele axiale și marginale ale drumului), defecțiuni ale complexului rutier (se observă tasări locale, zonă cu exces de umiditate). Există și zone refacute (plombări).

Pe tronsonul, km 11+241 – km 11+377 există fisuri și crăpături longitudinale drumului. Se remarcă defecțiuni majore la unele din podețele existente, cum ar fi rupturi extinse până la marginea căii de rulare, care pun în pericol siguranța circulației.

Lungimea tronsonului de drum județean propus pentru modernizare este de cca. 9966 m rezultată în urma măsurătorilor topografice iar lățimea părții carosabile variază între 4,0 m și 5,5 m. Există și tronsoane de lungimi reduse unde partea carosabilă are 6.0 m lățime.

Lucrările de modernizare se vor încadra în lungimea și suprafața drumurilor așa cum apar în inventarul domeniului public.

Traseul in plan

Traseul proiectat se suprapune in linii mari peste cel existent evitand exproprierea si este format din succesiuni de aliniamente si curbe, conform prevederilor STAS 863-85 Lucrari de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescriptii de proiectare si STAS 10144/3-91.

Intre km 4+060-4+620, km 7+000-8+930 traseul drumului existent este alcatuit dintr-o succesiune de curbe cu raze foarte mici care pun in pericol siguranta participantilor la trafic si impun o viteza de proiectare redusa.

Elementele geometrice ale traseului proiectat urmaresc traseul existent corectandu-l conform STAS 863 prin:

- corectii usoare de traseu pentru a corecta aliniamentele si pentru imbunatatirea curbelor de racordare in plan existente calibrand platforma drumului si santurile necesare intre limitele de proprietate, fara insa a afecta proprietatile adiacente drumului;
- introducerea curbelor progresive acolo unde este necesar (Fiind vorba de un drum existent nu se vor proiecta lucrari de supralargire/suprainaltare in curbe decat daca spatiul permite acest lucru).

Profilul longitudinal

Linia rosie proiectata a fost stabilita tinand cont de urmatoarele aspecte:

- asigurarea unui confort corespunzator in circulatie;
- executarea unui volum minim de lucrari (sapaturi, miscari de terasamente,etc);
- asigurarea scurgerii apelor;
- asigurarea acceselor la proprietati;
- respectarea pasului de proiectare si a razelor minime de racordare impuse de standardele in vigoare (STAS 863/85 si STAS 10144/3-91).

La proiectarea in profil longitudinal s-a urmarit corectarea profilului existent a drumului.

Profilul transversal

Datorita faptului ca proiectul presupune modernizarea unui drum existent cu latimea partii carosabile existente cuprinsa intre 4.00-5.50m, situat partial pe un versant care prezinta fenomene de instabilitate si traverseaza localitatile Sfaras si Jebucu, cu limite de proprietate bine definite, in vederea evitarii unor lucrari costisitoare si efectuarea de exproprieri, la recomandarea expertului tehnic s-au adoptat urmatoarele elemente geometrice:

- Drum de clasă tehnică IV:
- Platforma: 8.00m + supralargiri
- Parte carosabilă: 2 x 3.00 m + supralargiri
- Acostamente: 2 x 1.00m
 - din care benzi de incadrare 2 x 0.25m
- Panta transversală pe partea carosabilă: 2,5% (pantă unică sau în acoperiş)
- Panta transversală pe acostamente: 4,0% (pantă unică sau în acoperiş)

Având în vedere traseul în plan, condițiile de relief în care se desfășoară drumul județean DJ103N, cu taluze și limite de proprietăți în imediata apropiere, conform pct.5.2 din ord. MT nr. 1296, se poate utiliza următorul profil transversal tip cu acceptul Beneficiarului:

- Drum de clasă tehnică IV:
- Platforma: 7.00m + supralargiri
- Parte carosabilă: 2 x 2.75 m + supralargiri
- Acostamente: 2 x 0.75m ,
 - din care benzi de încadrare 2 x 0.25m
- Panta transversală pe partea carosabilă: 2,5% (pantă unică sau în acoperiș)
- Panta transversală pe acostamente: 4,0% (pantă unică sau în acoperiș)

În cazul acestei investiții se propune structura rutieră suplă nouă, pe toată lungimea drumului după cum urmează:

- Se vor freza doar zonele degradate și se vor plomba cu mixtura. Apoi se vor executa casetele de lărgire cu următoare structură rutieră:
 - 6cm strat de bază AB22.4 conform AND 605 (AB22.4 bază 50/70 conform SR EN 13108)
 - 20cm piatră spartă conform SR EN 13242+A1, STAS 6400-84
 - 30cm strat din balast conform SR EN 13242+A1, STAS 6400-84
 - Săpătura sau scarificarea stratului existent

Peste existent și casete executate se vor așterne:

- 4cm strat de uzură BA16 sau BAPC16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6cm strat de binder BAD22,4 sau BADPC22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108)
- Geocompozit antifisura

Acostamentele se vor realiza din 36cm piatră spartă dispusă pe 30 cm balast.

Trotuare noi și accese la proprietăți

- 6cm pavaj pietonal din beton antiderapant
- 10cm balast stabilizat conform STAS 10473/1
- 10 cm balast conform SR EN 13242+A1

Se vor amenaja trotuare asigurându-se astfel circulația pietonală pe următoarele sectoare :

| CENTRALIZATOR TROTUAR DJ103N | | |
|-------------------------------------|-----------------------------|--------------------|
| Nr. Crt. | Poz. Km | Lungime [m] |
| 1 | 4+832,00 - 5+930,00 dr.+st. | 2196 |
| | TOTAL | 2196 |

b) justificarea necesității proiectului;

Amenajarea drumului județean va contribui la realizarea unor activități productive, ducând la ridicarea standardului material și spiritual al locuitorilor, astfel încât acest lucru să conducă la stabilizarea populației în această zonă, cu toate consecințele benefice ale acesteia.

Execuția lucrărilor de modernizare va asigura exploatarea infrastructurii rutiere în condiții optime de rezistență, stabilitate și siguranță a circulației, în condițiile creșterii viitoare a traficului rutier, atât local cât și regional.

Obiectivele principale ale investiției sunt:

- îmbunătățirea condițiilor de transport în zona studiată prin modernizarea drumului și îmbunătățirea accesului la rețeaua de drumuri și agenții economici din zonă.
- aducerea sistemului rutier la parametri tehnici corespunzători categoriei străzii, urmînd a se asigura astfel condiții bune de siguranță și confort pentru circulația auto și pietonală;
- asigurarea scurgerii apelor pluviale în condiții cât mai bune;
- reabilitarea și/sau crearea trotuarelor cu respectarea normelor în vigoare;
- sistemul rutier adoptat să poată fi ușor refăcut în cazul lucrărilor ulterioare la rețelele edilitare existente;

c) valoarea investiției

Valoarea totală a investiției este prezentată în tabelul de mai jos

| | Valoare (inclusiv T.V.A) | | |
|----------------------|---------------------------------|---------------|--------------------------|
| | Valoare fara T.V.A. | T.V.A. | Valoare cu T.V.A. |
| | Lei | Lei | Lei |
| Total General | 48,967,431.04 | 9,256,232.92 | 58,223,663.96 |
| Din care C+M | 38,402,610.87 | 7,296,496.07 | 45,699,106.94 |

d) perioada de implementare propusă

Durata de realizare a investiției este de 24 de luni.

Graficul de implementare a proiectului este prezentat mai jos:

| „Reabilitare și modernizare DJ 103N între km 1+660 – km 11+626, limită județ Cluj - Halta Jebucu – Jebucu – Sfâraș - DN1G” | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|----------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| Soluția I – pentru toate categoriile de lucrări | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nr. Crt. | Denumirea activității | Durata de realizare (luni) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | |
| 1 | Organizare de santier | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Amenajarea terenului | | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Amenajări pentru protecția mediului | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | | |
| 4 | Terasamente | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Lucrări de consolidare | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | |
| 6 | Lucrări de drum | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 7 | Acostamente | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 8 | Drumuri laterale | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 9 | Trotuare | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 10 | Dispozitive de scurgere a apelor pluviale. Podete | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 11 | Semnalizare rutiera. Siguranța circulației | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ |

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

Planul de situație și planul de încadrare în zonă sunt anexate acestei documentații.

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

Prin acest proiect se propune:

Traseul in plan

La proiectarea lucrărilor de refacere s-au verificat elementele geometrice existente ale racordărilor în plan, cu respectarea prevederilor STAS 863/1985. Lucrările proiectate se vor încadra în traseul existent al drumului.

Se va asigura vizibilitatea pentru evitarea accidentelor.

Viteza de proiectare recomandată se situează în jurul valorii de 50-60km/h corespunzătoare unui sector de drum de clasă tehnică IV, în zonă de deal.

Viteza de proiectare se poate reduce pentru trosoanele de drum care traversează localitățile, în funcție de limitele de proprietate existente și alte constrângeri.

Traseul in profil longitudinal

Se recomandă păstrarea declivitatilor și racordărilor existente în plan vertical cu încadrarea pe cât posibil în pasul de proiectare corespunzător prevederilor STAS 863/1985. Proiectarea liniei roșii va ține cont de soluția proiectată pentru structura rutieră.

Profilul transversal

- Drum de clasă tehnică IV:
- Platforma: 8.00m
- Parte carosabilă: 2 x 3.00 m
- Acostamente: 2 x 1.00m
 - din care benzi de incadrare 2 x 0.25m
- Panta transversală pe partea carosabilă: 2,5% (pantă unică sau în acoperiș)
- Panta transversală pe acostamente: 4,0% (pantă unică sau în acoperiș)

Având în vedere traseul în plan, condițiile de relief în care se desfășoară drumul județean DJ103N, cu taluze și limite de proprietăți în imediată apropiere, conform pct.5.2 din ord. MT nr. 1296, se poate utiliza următorul profil transversal tip cu acceptul Beneficiarului:

- Drum de clasă tehnică IV:
 - Platforma: 7.00m
 - Parte carosabilă: 2 x 2.75 m
 - Acostamente: 2 x 0.75m ,
- din care benzi de incadrare 2 x 0.25m
- Panta transversală pe partea carosabilă: 2,5% (pantă unică sau în acoperiș)
 - Panta transversală pe acostamente: 4,0% (pantă unică sau în acoperiș)

Structura rutieră

DJ 103 N, sector de drum km 1+660 – 11+626

Sistem rutier ranforsat pentru structura rutiera existenta

Se vor freza doar zonele degradate și se vor plomba cu mixtura. Apoi se vor executa casetele de lărgire cu următoare structură rutieră:

- 6cm strat de bază AB22.4 conform AND 605 (AB22.4 bază 50/70 conform SR EN 13108)
- 20cm piatră spartă conform SR EN 13242+A1, STAS 6400-84
- 30cm strat din balast conform SR EN 13242+A1, STAS 6400-84
- Săpătura sau scarificarea stratului existent

Peste existent și casete executate se vor așterne:

- 4cm strat de uzură BA16 sau BAPC16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6cm strat de binder BAD22,4 sau BADPC22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108)
- Geocompozit antifisura

Acostamentele se vor realiza din 36cm piatra sparta dispusa pe 30 cm balast.

Trotuare noi si accese la proprietati

- 6cm pavaj pietonal din beton antiderapant
- 10cm balast stabilizat conform STAS 10473/1
- 10 cm balast conform SR EN 13242+A1

Se vor amenaja trotuare asigurandu-se astfel circulatia pietonala pe urmatoare sectoare :

| CENTRALIZATOR TROTUAR DJ103N | | |
|------------------------------|-----------------------------|-------------|
| Nr. Crt. | Poz. Km | Lungime [m] |
| 1 | 4+832,00 - 5+930,00 dr.+st. | 2196 |
| | TOTAL | 2196 |

Amenajarea intersectiilor cu drumurile laterale

Se vor amenaja drumurile/strazile laterale pe o latime de 4,0...6,0 m, in functie de categoria tehnica/clasa tehnica a acestora.

Se va asigura evacuarea si scurgerea apelor de pe platforma drumurilor laterale prin amenajarea pantelor, prevederea unor santuri/rigole in zona intersectiilor si de a lungul traseelor, dar si de podete tubulare/dalate corespunzatoare.

La intersectia drumului judetean DJ103N cu drumul national DN1G, racordarea se va realiza cu arce de cerc cu raze de min. 12,00m.

Pozitia kilometrica a drumurilor laterale este conform tabelului centralizator:

| Nr. crt. | Drumuri laterale | Nr. crt. | Drumuri laterale |
|----------|------------------|----------|------------------|
| | Poz. Km | | Poz. Km |
| 1 | 1+965.00 dr. | 12 | 7+635.00 dr. |
| 2 | 2+200.00 dr. | 13 | 7+840.00 dr. |
| 3 | 2+627.00 dr. | 14 | 8+070.00 st. |
| 4 | 3+683.00 dr. | 15 | 8+695.00 dr. |
| 5 | 4+565.00 st. | 16 | 8+706.00 st. |
| 6 | 4+750.00 dr. | 17 | 9+078.00 st. |
| 7 | 4+767.00 st. | 18 | 9+660.00 st. |
| 8 | 5+267.00 dr. | 19 | 9+685.00 dr. |
| 9 | 5+723.00 dr. | 20 | 10+570.00 st. |
| 10 | 6+505.00 st. | 21 | 10+610.00 st. |
| 11 | 7+214.00 st. | 22 | 11+375.00 dr. |

Scurgerea apelor

Se va asigura scurgerea eficienta a apelor de pe partea carosabila prin pante longitudinale si transversale adoptate si prin dispozitive de scurgere proiectate(santuri/rigole). Se va asigura decolmatarea, curatarea si reprofilarea tuturor santurilor/rigolelor existente sau se vor proiecta santuri/rigole noi, acolo unde este cazul.

Santurile/rigolele se vor proiecta la cote care sa asigure evacuarea apelor din corpul drumului in vederea asigurarii unor conditii favorabile din punct de vedere al conditiilor hidrologice.

Se va asigura scurgerea continua a apelor in dreptul acceselor la proprietati si a drumurilor laterale.

S-a prevazut dren longitudinal din piatra bruta cu sectiunea 0.60x2.00m, amplasat sub sant, conform planului de situatie si profilurilor transversale tip, in vederea colectarii si indepartarii apelor de infiltratie din corpul drumului. Pe traseul acestora se vor monta camine de aerisire si vizitare din tuburi de beton DN100 cu cep, buza si capac, acestea se vor amplasa la o distantanta cuprinsa intre 30 si 50m si obligatoriu la inceputul troansoanelor. Acestea vor descarca in camerele de cadere la podete, rigole /santuri sau in ravene/santuri prin camine cap de dren.

| CENTRALIZATOR RIGOLE - DECOLMATARI SI REPARATII | | |
|--|-------------------------|------------|
| 1 | 4+760,00 - 5+720,00 dr. | 960 |
| TOTAL | | 960 |

| CENTRALIZATOR SANTURI DE BETON DJ103N | | |
|--|-------------------------------|--------------------|
| Nr. Crt. | Poz. Km | Lungime [m] |
| 1 | 1+166,00 - 2+160,00 dr.+st. | 1988 |
| 2 | 2+160,00 - 2+400,00 dr. | 240 |
| 3 | 2+400,00 - 4+260,00 dr.+st. | 3720 |
| 4 | 4+260,00 - 4+380,00 dr. | 120 |
| 5 | 4+380,00 - 4+574,00 dr.+st. | 390 |
| 6 | 5+930,00 - 7+250,00 dr.+st. | 2640 |
| 7 | 8+100,00 - 8+666,00 dr.+st. | 1132 |
| 8 | 8+866,00 - 9+107,00 st. | 241 |
| 9 | 9+107,00 - 9+246,00 dr.+st. | 278 |
| 10 | 9+246,00 - 9+616,00 st. | 370 |
| 11 | 9+616,00 - 10+152,00 dr.+st. | 1072 |
| 12 | 10+152,00 - 10+447,00 st. | 295 |
| 13 | 10+447,00 - 10+580,00 dr.+st. | 266 |
| 14 | 11+370,00 - 11+626,00 dr.+st. | 512 |
| TOTAL | | 13264 |

| CENTRALIZATOR RIGOLA CAROSABILA DJ103N | | |
|---|-----------------------------|--------------------|
| Nr. Crt. | Poz. Km | Lungime [m] |
| 1 | 4+575,00 - 4+760,00 dr.+st. | 370 |
| 2 | 4+760,00 - 5+720,00 st. | 960 |
| 3 | 5+720,00 - 5+930,00 dr.+st. | 420 |
| 4 | 7+255,00 - 8+100,00 dr.+st. | 1690 |
| TOTAL | | 1750 |

Drenuri

Sub fundul santului (pe sectoarele pe care se impune se va realiza dren de fund de sant cu adancimea minima la radier de 2,00m. Pentru colectarea si evacuarea apelor subterane si de de infiltratie se va realiza dren de fund de sant sub santurile la marginea platformei cu sectiune pavata, din umplutura drenanta(pietris 16-31) in geotextil si cu tub riflat de dren Dn 115. Corpul drenului va avea latimea de 50cm Pe traseul acestora se vor monta camine de aerisire si vizitare din tuburi de beton DN100 cu cep, buza si capac, acestea se vor amplasa la o distantanta cuprinsa intre 30 si 50m si obligatoriu la inceputul troansoanelor. Acestea vor descarca in camerele de cadere la podete, rigole /santuri sau in ravene/santuri prin camine cap de dren

| CENTRALIZATOR DRENURI DJ103N | | |
|------------------------------|--------------------------|-------------|
| Nr. Crt. | Poz. Km | Lungime [m] |
| 1 | 1+660,00 - 2+789,00 dr. | 1129 |
| 2 | 3+080,00 - 4+500,00 dr. | 1420 |
| 3 | 6+086,00 - 7+680,00 st. | 1594 |
| 4 | 8+666,00 - 11+494,00 st. | 2828 |
| TOTAL | | 6971 |

S-au prevazut podete cu tub din beton cu diametrul de 400mm-600mm pentru a asigura scurgerea continua a apelor in dreptul acceselor la proprietati.

S-au propus reabilitarea podetelor cat si proiectat podete noi de traversare si podete la drumurile laterale cu tub din beton, cu diametrul cuprins intre 500mm si 800mm si lungimi cuprinse intre 7.00 si 13.00m, precum si podete dalate tip D4, astfel incat sa fie asigurata functionalitatea sistemului de colectare si evacuare a apelor din zona drumului.

Tipul si pozitia kilometrica a podetelor sunt conform tabelului centralizator de mai jos:

| CENTRALIZATOR PODETE DJ103N | | | | | | |
|-----------------------------|----------|----------|-----------------|--------|----|--|
| | Nr. Crt. | Poz. Km | Inlocuire podet | | | Reabilitare podet(reparatii ale timpanelor, camerelor de cadere, arpipilor, montare tub, |
| | | | Ø500 m | Ø800 m | D4 | |
| Podete de traversare | 1 | 2+470.00 | | | | DA |
| | 2 | 3+139.00 | | | | DA |
| | 3 | 4+011.00 | | | | DA |
| | 4 | 4+500.00 | | | | DA |
| | 5 | 4+554.00 | | | | DA |
| | 6 | 5+576.00 | | | | DA |
| | 7 | 6+086.00 | | | | DA |

| CENTRALIZATOR PODETE DJ103N | | | | | | |
|-----------------------------|-----------|----------------------------------|--------|----|---|--|
| Nr. Crt. | Poz. Km | Inlocuire podet | | | Reabilitare podet(reparatii ale timpanelor, camerelor de cadere, aripilor, montare tub, | |
| | | Ø500 m | Ø800 m | D4 | | |
| 8 | 6+590.00 | | | | DA | |
| 9 | 6+670.00 | | | | DA | |
| 10 | 7+007.00 | | | | DA | |
| 11 | 7+253.00 | | | | DA | |
| 12 | 7+630.00 | | | | DA | |
| 13 | 7+667.00 | | | | DA | |
| 14 | 7+850.00 | Podet prefabricat D4 cu L0 si A1 | | | | |
| 15 | 7+950.00 | Podet tubular nou L=9m | | | | |
| 16 | 8+104.00 | | | | DA | |
| 17 | 8+555.00 | Podet tubular nou L=9m | | | | |
| 18 | 8+596.00 | | | | DEFINTAT | |
| 19 | 8+666.00 | | | | DA | |
| 20 | 9+107.00 | | | | DA | |
| 21 | 9+246.00 | | | | DA | |
| 22 | 9+616.00 | Podet tubular nou L=9m | | | | |
| 23 | 9+702.00 | | | | DA | |
| 24 | 9+835.00 | | | | DA | |
| 25 | 9+903.00 | Podet tubular nou L=9m | | | | |
| 26 | 10+152.00 | Podet tubular nou L=9m | | | | |
| 27 | 10+218.00 | | | | DA | |
| 28 | 10+470.00 | | | | DA | |
| 29 | 10+580.00 | | | | DA | |
| 30 | 10+985.00 | | | | DA | |

| CENTRALIZATOR PODETE DJ103N | | | | | | | |
|-----------------------------------|---|-----------|------------------------|-------------------------|----|---|--|
| | Nr. Crt. | Poz. Km | Inlocuire podet | | | Reabilitare podet(reparatii ale timpanelor, camerelor de cadere, aripilor, montare tub, | |
| | | | Ø500 m | Ø800 m | D4 | | |
| | 31 | 11+304.00 | | Podet tubular nou L=9m | | | |
| | 32 | 11+494.00 | Podet tubular nou L=9m | | | | |
| | 33 | 11+551.00 | Podet tubular nou L=9m | | | | |
| | 34 | 11+617.00 | | Podet tubular nou L=13m | | | |
| Total podete de traversare | Total podet tubular desfintate | | | 1 | | | |
| | Total podet tubular reabilitare | | | 23 | | | |
| | Total podete tubulare noi Ø 500 L=9,00m | | | 7 | | | |
| | Total podete tubulare noi Ø 800 L=9,00m | | | 1 | | | |
| | Total podete tubulare noi Ø 800 L=13,00m | | | 1 | | | |
| | Total podet nou tip D4 L=11.20m | | | 1 | | | |

| | Nr. Crt. | Poz. Km | Inlocuire podet | | | Reabilitare podet (reparatii ale timpanelor, camerelor de cadere, aripilor, montare tub, prelungitor dupa caz) | |
|----------------------------|----------|--------------|-------------------------|---------|----|--|--|
| | | | Ø500 m | Lungime | D4 | | |
| Podete la drumuri laterale | 1 | 1+965.00 dr. | Podet tubular nou Ø 500 | L=7.00m | | | |
| | 2 | 2+200.00 dr. | Podet tubular nou Ø 500 | L=7.00m | | | |

| Nr. Crt. | Poz. Km | Inlocuire podet | | | Reabilitare podet (reparatii ale timpanelor, camerelor de cadere, aripilor, montare tub, prelungitor dupa caz) | | |
|----------|---------------|-------------------------|---------|----|--|--|--|
| | | Ø500 m | Lungime | D4 | | | |
| 3 | 2+627.00 dr. | Podet tubular nou Ø 500 | L=7.00m | | | | |
| 4 | 3+683.00 dr. | Podet tubular nou Ø 500 | L=7.00m | | | | |
| 5 | 4+565.00 st. | Podet | L=7.00m | | | | |
| 6 | 5+267.00 dr. | | | | DA | | |
| 7 | 5+723.00 st. | | | | DA | | |
| 8 | 5+960.00 dr. | Podet tubular nou Ø 500 | L=7.00m | | | | |
| 9 | 6+505.00 st. | Podet tubular nou Ø 500 | L=7.00m | | | | |
| 10 | 7+214.00 st. | Podet tubular nou Ø 500 | L=7.00m | | | | |
| 11 | 8+070.00 st. | Podet tubular nou Ø 500 | L=7.00m | | | | |
| 12 | 8+706.00 st. | Podet tubular nou Ø 500 | L=7.00m | | | | |
| 13 | 8+695.00 dr. | Podet tubular nou Ø 500 | L=7.00m | | | | |
| 14 | 9+078.00 st. | Podet tubular nou Ø 500 | L=7.00m | | | | |
| 15 | 9+660.00 st. | Podet tubular nou Ø 500 | L=7.00m | | | | |
| 16 | 9+685.00 dr. | Podet tubular nou Ø 500 | L=7.00m | | | | |
| 17 | 10+570.00 st. | Podet tubular nou Ø 500 | L=7.00m | | | | |

| | Nr. Crt. | Poz. Km | Inlocuire podet | | | Reabilitare podet (reparatii ale timpanelor, camerelor de cadere, aripilor, montare tub, prelungitor dupa caz) | | |
|---|--|---------------|-------------------------|-----------|----|--|--|--|
| | | | Ø500 m | Lungime | D4 | | | |
| | 18 | 10+610.00 st. | Podet tubular nou Ø 500 | L=7.00m | | | | |
| Total podete la drumuri laterale | Total podet tubular reabilitare | | | 2 | | | | |
| | Total podete tubulare noi Ø 500 L=7,00m | | | 16 | | | | |

Accese la proprietate – 165 buc

Accesele la proprietăți se realizează prin intermediul structurii rutiere propuse sau direct din drum, iar continuitatea apelor pluviale va fi asigurată prin rigole carosabile și podete tubulare Ø400mm – Ø600mm cu L_{min.} = 6.00 m.

Acestea vor avea următoarea structură:

- 6cm pavaj pietonal din beton antiderapant
- 10cm balast stabilizat conform STAS 10473/1
- 10 cm balast conform SR EN 13242+A1

Lucrari de consolidare

Alegerea soluției optime de consolidare, s-a făcut ținând cont de următoarele criterii:

- cauzele care au produs instabilitățile
- adâncimea pe care se manifestă instabilitatea
- tipul instabilității (alunecare de teren, tasări etc)
- timpul alocat execuției
- volumele de lucrări colaterale necesare execuției soluției de bază (excavații de pământ, înlocuirea pământurilor necorespunzătoare din corpul drumului cu pământuri corespunzătoare, sprijiniri, cofraje, etc)

Lucrările de intervenție propuse pentru punerea în siguranță a sectorului de drum între km 10+800dr. și km 11+370dr. sunt:

- Soluții provizorii în vederea asigurării minime a circulației în zona afectată
 - Limitarea vitezei de deplasare autovehiculelor de mare tonaj la maxim 50km/h
 - Dispunerea indicatoarelor de avertizare
 - Frezarea și reasternerea amestecurilor asfaltice în cazul în care apar tasări în corpul drumului
- Soluții de punere în siguranță

- Lucrari de eliminare a deformatiilor si tasarilor din corpul drumului:

Pe latimea de 5.50m masurata de la acostamentul din amonte se propune realizarea unor piloti de indesare din material granular cu lungime de aprox. 3.70...4.70m, amplasati la interdistanta de 1.00m pentru eliminarea deformatiilor si tasarilor din corpul drumului.

Prin efectul de indesare se mareste gradul de compactare.

Se vor executa de pe platforma actuala a drumului.

Pentru consolidarea benzii de circulatie din aval se propune realizarea unor micropiloti din beton armat $\varnothing 300\text{mm}$ care se vor incastra in stratul de baza (argilă prăfoasă nisipoasă roșcat-cenușie, tare) pe o adancime de minim 3.00m. Micropilotii se vor lega la partea superioara printr-un radier din beton armat de 0.50...0.60m grosime. Radierul este prevazut inspre aval cu o elevatie de sectiune 0.50x0.70m pe care este montat un parapet de siguranta tip N2.

- Lucrari de refacere a structurii rutiere:

Structura rutiera se va reface integral pe toata lungimea tronsonului afectat in conformitate cu recomandarile expertizei tehnice pentru cerinta A4B2D- drum:

In conformitate cu normativul **AND547 – Normativ pentru prevenirea și remedierea defecțiunilor la îmbrăcămințile rutiere moderne**, se recomandă solutii de reparație. Astel pe zonele unde este necesară înlocuirea sistemului rutier, aceste se va decapa punctual și refăcut pe zona respectivă, după cum urmează:

- 4cm strat de uzură BA16 sau BAPC16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6cm strat de binder BAD22,4 sau BADPC22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108)
- 6cm strat de bază AB22.4 conform AND 605 (AB22.4 bază 50/70 conform SR EN 13108)
- 20cm piatră spartă conform SR EN 13242+A1, STAS 6400-84
- 30cm strat din balast conform SR EN 13242+A1, STAS 6400-84
- Decapare/săpătură locală sistem rutier existent**
- Lucrari la dispozitive de scurgere a apelor
 - Executia unui dren in amonte si a santului pereat cu beton
 - Realizarea caminelor de vizitare noi pentru drenul de sub santul pereat;
 - Reabilitarea sau inlocuirea podetelor de traversare cu podete noi si suplimentarea cu alte noi daca e cazul.

Avand in vedere caracterul dificil al terenurilor argiloase din zona, pamanturi cu umflari si contractii mari PUCM, Conform NE 01/1996 si NP 126/2010 se recomanda adoptarea masurilor impuse de aceste normative si in special asigurarea gospodarii apelor pe drumuri si in apropierea acestora si interventia periodica mai deasa prin lucrari de intretinere in special, eliminarea denivelarilor din asfalt obturarea si impermeabilizarea fisurilor aparute, asigurarea functionarii rigolelor si podetelor, remedierii deficientelor aparute;

Se recomanda urgentarea lucrarilor de remediere si impermeabilizarea fisurilor si crapaturilor intrucat perioadele ploioase duc la evolutia rapida defectiunilor si alunecarilor;

Lucrarile recomandate nu sunt limitative, in situatia in care se considera necesar se vor extinde lungimile sau se vor extinde lucrarile de consolidare;

Proiectarea, executia si intretinerea lucrarilor, se recomanda a se realiza de societati si persoane cu experienta in lucrul cu pamantul, drenuri, piloti, betoane, consolidarii de terenuri si drumuri;

Toate lucrarile bor fi bine semnalizate si se vor respecta normele de sanatate in munca si protectie a muncii.

Expertul tehnic cat si proiectantul recomanda urmatoarele lucrari de eliminare a deformatiilor din corpul drumului:

| CENTRALIZATOR LUCRARI DE SPRIJINIRE / PROTECTIE DJ191G | | | | |
|---|---------------------------|--|---------------------|--------------------|
| Nr. Crt. | Poz. Km | Tip lucrare de sprijinire/protectie | Inaltime [m] | Lungime [m] |
| 1 | 10+800,00 - 11+370,00 dr. | Fundatie adancita de parapet si micropiloti de balast si micropilorti de beton | 2.00 | 570.00 |

Siguranta circulatiei

Dupa cum s-a aratat mai sus, elementele geometrice in plan, profil longitudinal si transversal au fost astfel amenajate incat circulatia sa se desfasoare in conditii de deplina siguranta si confort.

Pe parcursul executiei, drumul va fi semnalizat conform "Normelor metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si / sau pentru protejarea drumului".

Pe langa aceste elemente pentru rezolvarea problemelor de siguranta circulatiei au fost prevazute lucrari de:

- semnalizare cu indicatoare;
- marcaj longitudinal si transversal;
- parapet de protectie N2.

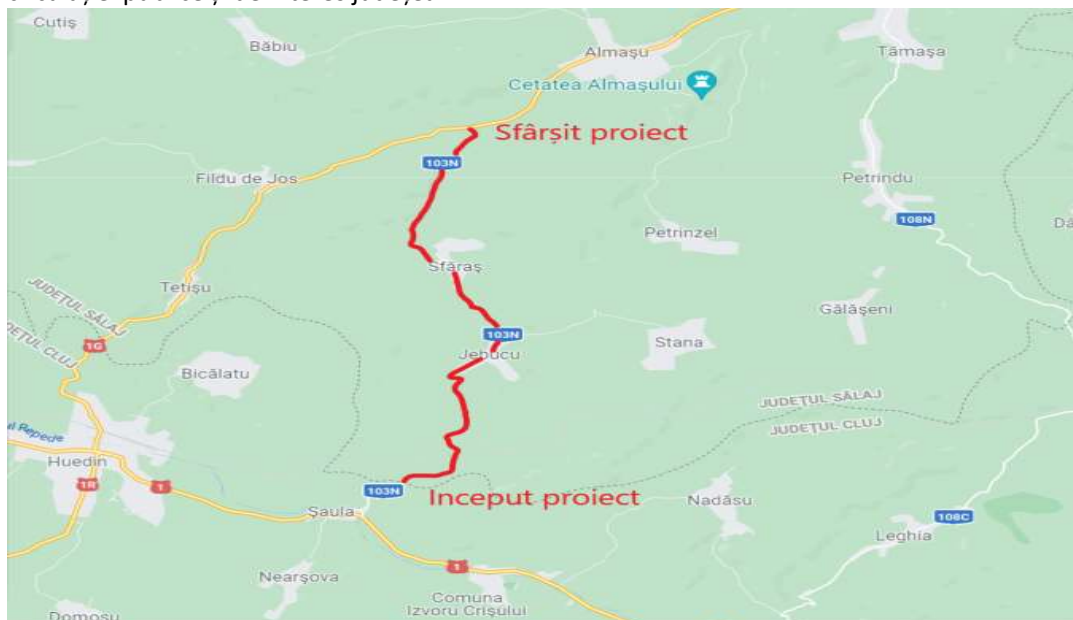
| CENTRALIZATOR PARAPET PROPUȘ | | | |
|-------------------------------------|---------------------------|------------|--------------------|
| Nr. Crt. | Poz. Km | Tip | Lungime [m] |
| 2 | 1+660,00 - 1+760,00 st. | N2 | 100 |
| 3 | 2+000,00 - 2+420,00 st. | N2 | 420 |
| 4 | 5+980,00 - 6+520,00 dr. | N2 | 540 |
| 5 | 10+800,00 - 11+370,00 dr. | N2 | 570 |
| TOTAL | | | 1630 |

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

Prin prezentul proiect nu sunt prevazute lucrări de demolare.

V. Descrierea amplasării proiectului:

Traseul Drumului Județean 103N pe sectorul cuprins între km 1+660 – km 11+626, limită județ Cluj - Halta Jebucu – Jebucu – Sfăraș - DN1G, se află localizat în extremitatea sudică a județului Sălaj și traversează localitățile Jebucu și Sfăraș. Acest drum, conform OG 43/1997, privind regimul juridic al drumurilor cu modificările și completările ulterioare prin OG 7/2010, este drum public, deschis circulației publice și de interes județean.



- 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](#);

Proiectul nu intra sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin [Legea nr. 22/2001](#).

- 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;](#)

Regimul juridic, economic și tehnic este prezentat în Certificatul de Urbanism nr. 1 din 09.02.2021.

Drumul județean DJ103N, ce face obiectul prezentei documentații, se afla în domeniul public al județului Sălaj, în administrarea Consiliului județean Sălaj.

Proiectul nu se află în zone protejate sau de arhitectură.

Asupra terenului nu este instituit un regim urbanistic special.

Terenul nu este inclus în lista monumentelor istorice și/sau ale naturii ori în zona de protecție a acestora.

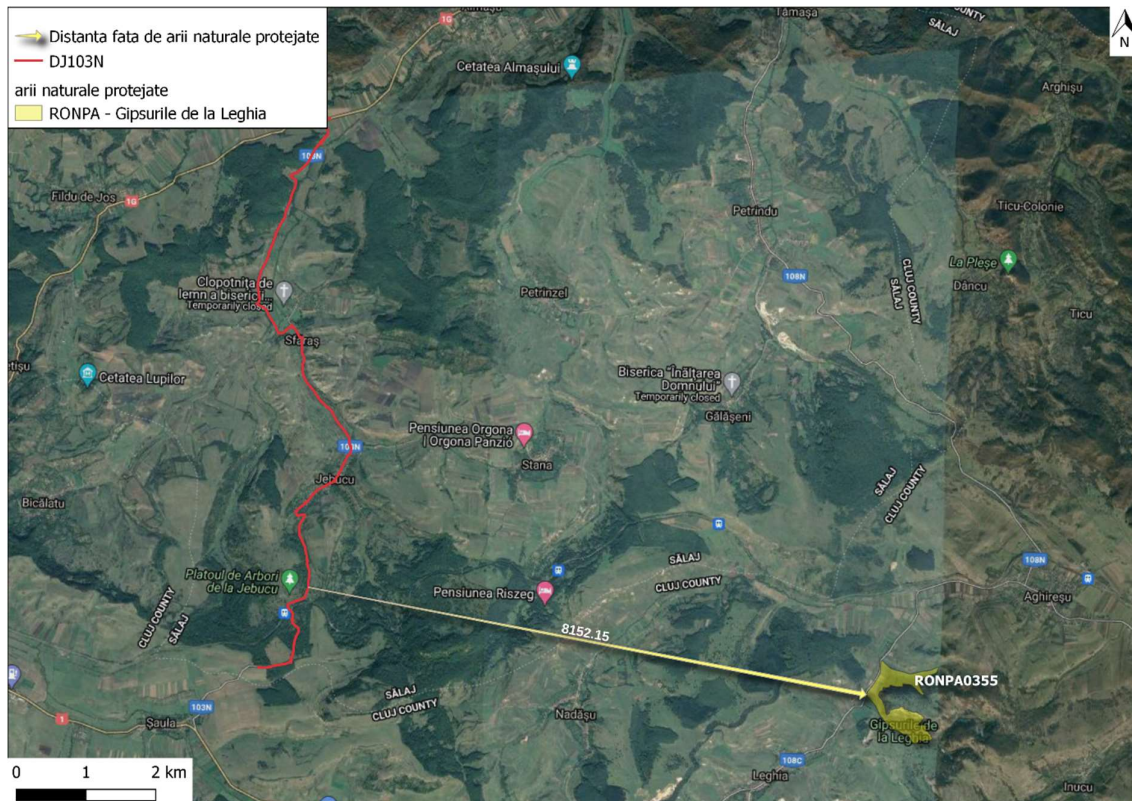
- hărți, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale și alte informații privind:

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

Acest drum, conform OG 43/1997, privind regimul juridic al drumurilor cu modificările și completările ulterioare prin OG 7/2010 este drum public, deschis circulației publice și de interes județean.

- arealele sensibile;

În zona realizării proiectului nu se regasesc areale sensibile, cea mai apropiată arie naturală protejată este RONPA0355-Gipsurile de la Leghia și se află la o distanță de aproximativ 8 km față de proiect.



Amplasare proiect față de arii protejate

- 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

Inventraul de coordonate este prezentat in tabelul de mai jos (inceput, mijloc, final):

| Nr. Crt | X | Y | |
|---------|------------|------------|----------|
| 1 | 354729.268 | 597315.671 | KM 1+660 |
| 2 | 355242.077 | 599499.789 | KM 4+390 |
| 3 | 355862.158 | 600638.855 | KM 6+000 |
| 4 | 354568.283 | 602519.865 | KM 8+600 |
| 5 | 354903.032 | 603684.848 | KM 9+840 |
| 6 | 355050.825 | 604358.519 | KM10+590 |
| 7 | 355522.060 | 605160.579 | KM11+626 |

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:

Principalele surse de poluare în faza de construcție a proiectului pot fi:

- Tehnologiile de execuție(construcție) propriu-zise
- Utilajele implicate în activitatea de construcție
- Activitatea umană

Utilajele implicate în activitatea de construcție

Modul de lucru, starea de uzură a utilajelor, cât și starea lor tehnică sunt elemente care pot provoca în timpul execuției lucrărilor de construcție poluări ale apelor.

Principalii poluanți sunt combustibilii și uleiurile. Acestea pot ajunge să afecteze calitatea apei prin:

- spălarea utilajelor sau a autovehiculelor în spații neamenajate, direct pe sol;
- repararea utilajelor, efectuarea schimburilor de ulei în spații neamenajate;
- posibile scurgeri accidentale de produse petroliere de la utilaje;

Pentru a minimiza riscul poluării accidentale cu astfel de produse petroliere se va păstra în permanență pe amplasamentul lucrărilor material absorbant care va fi aplicat imediat pe zona în care s-au produs astfel de scurgeri accidentale. Ulterior solul contaminat, împreună cu materialul absorbant se va decapa și încarca în recipiente metalici. Solul contaminat cu astfel de produse va fi tratat ca și deșeu periculos și va fi gestionat în mod corespunzător.

Constructorul va lua toate măsurile ca în perioada de execuție să reducă la minimum impactul activităților de șantier asupra apelor subterane.

Activitatea umană

Activitatea umană din șantier poate fi la rândul ei generatoare de poluanți cu impact asupra apelor, deoarece:

- Produce deșeuri menajere, care depozitate în locuri necorespunzătoare pot fi antrenate de ape sau pot produce leviigate care să afecteze calitatea apei subterane.
- Evacuările fecaloide menajere, pot și ele să afecteze calitatea apelor dacă grupurile sanitare sunt improvizate.

Pentru a minimiza riscul poluării se vor stabili platforme special amenajate pentru depozitarea deșeurilor. De asemenea, în situația în care va fi necesar, se vor aduce pe amplasament toalete ecologice.

b) Protecția aerului:

Lucrarea proiectată nu constituie o sursă majoră de poluare a atmosferei. Eventualele particule de praf care pot să apară în timpul execuției se pot stopa prin întreținerea corespunzătoare a șantierului. Cele mai importante noxe evacuate în atmosferă sunt gazele de eșapament de la mașini și utilaje.

În perioada de execuție a lucrărilor vor fi întreprinse măsuri pentru prevenirea și reducerea poluării atmosferei cu pulberi, praf și noxe chimice de orice fel.

Măsuri pentru limitarea fenomenului de dispersie a pulberilor și a noxelor în atmosferă pe timpul realizării lucrărilor de demolare și construire:

- 1) Utilajele utilizate pe amplasament sunt verificate periodic prin unități de service auto, fiind admise în circulație doar cele corespunzătoare normelor în vigoare.
- 2) Stropirea cu apă a amplasamentului, în perioadele lipsite de precipitații,
- 3) Se vor acoperi cu prelată utilajele care transportă materiale de construcții și deșeurile din construcții și demolări,
- 4) Depozitarea stocurilor de materiale de construcții, în șantier, se va face cât mai puțin timp posibil
- 5) Toate vehiculele vor avea motorul oprit – nici un vehicul nu va avea motorul pornit la staționare
- 6) Adaptarea limitei de viteză în jurul șantierului.

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Procesele tehnologice de realizare a investiției implică folosirea unor utilaje diverse cu funcții adecvate. Aceste utilaje în lucru reprezintă tot atâtea surse de zgomot și vibrații.

Nivelul zgomotului produs de sursele mobile, reprezentate de autovehiculele care vor transporta materialele necesare realizării obiectivului, se va înscrie în nivelul de zgomot datorat traficului rutier, crescând însă frecvența de apariție a acestuia, datorită creșterii intensității traficului.

Utilajele de construcție și autovehiculele sunt principalele surse de zgomot și vibrații în timpul perioadei de construcție a proiectului. Aceste surse sunt dispersate în zona de intervenție, au caracter discontinuu și fluctuații ale intensității.

În perioada de execuție, sursele de zgomot și vibrații sunt grupate după cum urmează:

- În fronturile de lucru zgomotul și vibrațiile sunt produse în fazele de execuție de către funcționarea sculelor/utilajelor de construcții specifice lucrărilor la care se adaugă aprovizionarea cu materiale;
- Circulația autocamioanelor și a celorlalte utilaje care transportă materiale necesare execuției lucrărilor.

Aceste surse de zgomot și vibrații vor exista doar pentru perioada de timp necesară realizării investiției. Utilajele folosite vor prezenta verificările tehnice specificate de legislația în vigoare.

d) Protecția împotriva radiațiilor:

Specificul proiectului nu implică surse de radiații

e) Protecția solului și a subsolului:

Posibilele surse de poluare pentru sol și subsol în perioada de construcție ar putea fi reprezentate de către scurgerile accidentale de carburanți de la autovehiculele și utilajele care tranzitează zona în perioada de amenajare - probabilitate redusă;

La executia lucrarilor se va evita folosirea materialelor cu risc ecologic imediat sau in timp.

In scopul diminuarii poluarii solului nu se va depasi suprafata necesara frontului de lucru, iar materialele de constructii nu vor afecta vecinatatile.

Pentru evitarea/limitarea poluării solului și subsolului se vor asigura condiții și măsuri pentru: evitarea eventualelor scurgeri accidentale; curățarea și evacuarea scurgerilor de produse petroliere; asigurarea unui bun management al deșeurilor, în care minimizarea generării este un factor important;

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Ca urmare a activităților derulate pe amplasament în etapa de construcție impactul asociat este neglijabil. Nu se estimează un impact semnificativ asupra ecosistemelor terestre sau acvatice

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

Lucrarea se află amplasată în intravilanul localității, în zonă nu sunt monumente sau obiective istorice care ar putea fi afectate în timpul lucrărilor de reabilitare. Lucrările se vor desfășura strict în amplasamentul obiectivului.

Nu vor fi ocupate suprafețe suplimentare de teren, nu vor fi mutate așezari umane. Lucrările nu vor afecta în sens negativ existența așezărilor umane sau a altor obiective de interes public din zonă.

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

Tipurile de deșeuri generate în faza de construcție și cantitățile estimate se regăsesc în tabelul de mai jos:

| Nr. Crt. | Cod deșeu | Denumire deșeu | Cantități estimative (tone) | Mod de gestionare |
|-----------------|------------------|-----------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|
| 1 | 20 01 01 | Hârtie și carton | 0,050 | Valorificare/Depozitare |
| 2 | 20 01 02 | Sticlă | 0,050 | Valorificare/Depozitare |
| 3 | 20 01 38 | Lemn | 0,050 | Valorificare/Depozitare |
| 4 | 20 01 39 | Materiale palastice | 0,050 | Valorificare/Depozitare |
| 5 | 20 01 40 | metale | 0,100 | Valorificare/Depozitare |
| | 20 03 01 | Deseuri municipale | 0,050 | Valorificare/ Depozitare |
| 6 | 20 03 04 | Nămoluri din fosele septice | 0,200 | Transport al statii de epurare |
| 7 | 17 01 01 | Beton | 10 | Reutilizare/Depozitare |
| 10 | 17 04 05 | Fier si otel | 0,500 | Valorificare |

| Nr. Crt. | Cod deșeu | Denumire deșeu | Cantități estimative (tone) | Mod de gestionare |
|----------|-----------|---|------------------------------|-----------------------------------|
| 11 | 17 05 03* | Pământ și pietre cu conținut de substanțe periculoase | 15 | Depozitare în depozite autorizate |
| 12 | 17 05 04 | Pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03 | 25 | Reutilizare/Depozitare |

Pentru toate tipurile de deșuri se va ține evidența gestiunii deșeurilor, conform HG 856/2002. Toate tipurile de deșuri sunt gestionate cu firme specializate pentru eliminarea sau valorificarea acestora după caz. Pentru transportul deșeurilor pentru valorificare sau eliminare se respectă prevederile HG 1061/2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României.

i) Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

Specificul proiectului nu implică substanțe și preparate chimice periculoase

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

În perioada de construire a proiectului se vor utiliza, din cadrul resurselor naturale, nisip și diferite sorturi de pietris, precum și apă.

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

Întreaga activitate de execuție a lucrărilor pentru realizarea proiectului implică utilizarea unui număr restrâns de utilaje, organizarea de șantier, depozite temporare de materiale, precum și o concentrare de efective umane.

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

Prin implementarea proiectului, nu vor fi afectate în mod semnificativ habitate sau specii de animale sau păsări. Prin natura proiectului, impactul generat va fi local și limitat în timp.

- magnitudinea și complexitatea impactului;

În perioada de construcție a proiectului, impactul asupra factorilor de mediu va fi ne semnificativ dacă se vor respecta măsurile privind protecția factorilor de mediu impuse prin proiect.

- probabilitatea impactului;

Probabilitatea impactului semnificativ asupra factorilor de mediu este redusă.

- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;

Prin natura proiectului, impactul generat va fi local și limitat în timp.

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

În faza de construcție sursele de zgomot și vibrații sunt produse atât de acțiunile propriu zise de lucru cât și de traficul auto din zona de lucru. Aceste activități au un caracter discontinuu, fiind limitate numai pe perioada zilei, în timpul programului de lucru.

Vor fi luate măsuri pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor produse de utilajele și activitatea de construire, cu respectarea prevederilor HG 321/2005 republicată, privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant. Măsurile vor asigura ca la limita incintei, sa fie respectate valorile impuse prin Ordinul 119/2014 Ordin pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației cu modificările și completările ulterioare.

Nu se vor evacua nici un fel de deșeuri în alte locuri, decât în spațiile special amenajate.

Utilajele utilizate pe durata de realizare a lucrărilor vor avea o stare tehnică corespunzătoare, astfel încât să fie exclusă orice posibilitate de poluare a mediului înconjurător cu combustibil ori material lubrifiant direct sau indirect.

Nu se vor afecta zonele învecinate perimetrului de desfășurare a lucrărilor;

Se vor lua măsuri pentru evitarea poluării accidentale a factorilor de mediu pe toată durata execuției lucrărilor și implementării proiectului.

În cazul poluării accidentale a solului cu produse petroliere și uleiuri minerale de la vehiculele grele și de la echipamentele mobile se va proceda imediat la utilizarea materialelor absorbante, la decopertarea solului contaminat, stocarea temporară a deșeurilor rezultate și a solului decopertat în recipienți adecvați, și tratarea de către firme specializate area scurgerilor accidentale.

Activitățile care produc mult praf vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic sau se va proceda la umectarea suprafețelor sau luarea altor măsuri (ex împrejmuire cu panouri, acoperirea solului decopertat și depozitat temporar, etc.) în vederea reducerii dispersiei pulberilor în suspensie în atmosferă;

Materialele fine (pământ, balast, nisip) se vor transporta în autovehicule prevăzute cu prelate pentru împiedicarea împrăstierii acestora pe partea carosabilă.

Nu se va degrada mediul natural sau amenajat, prin depozități necontrolate de deșeuri de orice fel; - Managementul deșeurilor generate de lucrări va fi în conformitate cu legislația specifică de mediu și va fi în responsabilitatea titularului de proiect cât și a operatorului care realizează lucrările.

Depozitarea deșeurilor nevalorificabile se va face numai în locurile aprobate de administrația locală; deșeurile valorificabile (metalice, lemn, material plastic) vor fi predate către unități specializate autorizate.

Alimentarea cu carburanți, repararea și întreținerea mijloacelor de transport și a utilajelor folosite pe șantier se va face numai la societăți specializate și autorizate.

- *natura transfrontalieră a impactului.*

Ca urmare a activităților derulate pe amplasament în etapa de construcție și exploatare, impactul asociat este neglijabil. Nu se estimează un impact semnificativ în afara amplasamentului.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului:

Factorul de mediu apă

Monitorizarea pe șantier va avea în vedere următoarele aspecte:

- verificarea respectării normelor de funcționare ale utilajelor pe perioada de construcție

Factorul de mediu aer

- Se va urmări respectarea măsurilor de minimizare menționate mai sus.

Factorul de mediu sol și subsol

- Se va asigura o supraveghere permanentă a lucrărilor de execuție pentru sesizarea eventualelor poluări accidentale și acționarea rapidă în caz de incident pentru eliminarea pericolelor de poluare a solului și subsolului.

Antreprenorul general are obligația de a ține evidența deșeurilor generate precum și modul de gestionare a acestora.

La solicitarea beneficiarului sau a autorităților de control se va prezenta de către antreprenorul general și o situație privind reviziile efectuate la utilajele și echipamentele de pe amplasament.

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).

Proiectul nu se încadrează în prevederile actelor normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene menționate mai sus.

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

În conformitate cu Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, activitățile principale de amenajare a teritoriului și de urbanism constau în

transpunerea la nivelul întregului teritoriu național a strategiilor, politicilor și programelor de dezvoltare durabilă în profil teritorial, precum și urmărirea aplicării acestora în conformitate cu documentațiile de specialitate legal aprobate.

Strategiile, politicile și programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial, menționate anterior, se fundamentează pe STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI.

Unul din Obiectivele generale ale strategiei este:

- OG. 2 Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive.

Întrucât România ocupă ultima poziție între statele membre ale UE în ceea ce privește calitatea infrastructurii, iar lipsa unei infrastructuri de transport de bună calitate se reflectă în creșterea costurilor sectorului privat, apare necesitatea promovării unor politici de transport eficiente, sigure și durabile.

Întrucât un transport eficient este o componentă critică a dezvoltării economice, atât la nivel național cât și la nivel global, iar disponibilitatea sistemului de transport afectează tiparele de dezvoltare și poate fi o piedică sau un factor de influență a dezvoltării economice a fiecărei națiuni, sunt necesare investiții masive și sistematice în acest sector.

Punerea în siguranță a infrastructurii locale, în cadrul investiției propuse este necesară în vederea asigurării unei rețele de transport rutier sigure și operaționale, creșterea nivelului de trai al locuitorilor, precum și asigurarea desfășurării traficului în condiții de siguranță și confort.

Proiectul urmărește implementarea legislației și a politicii Uniunii Europene în domeniul protecției mediului, asigurând desfășurarea traficului în condiții de siguranță și totodată dezvoltarea infrastructurii necesare pentru creșterea nivelului de trai al locuitorilor.

Investiția propusă este în corelare cu strategia județului Sălaj.

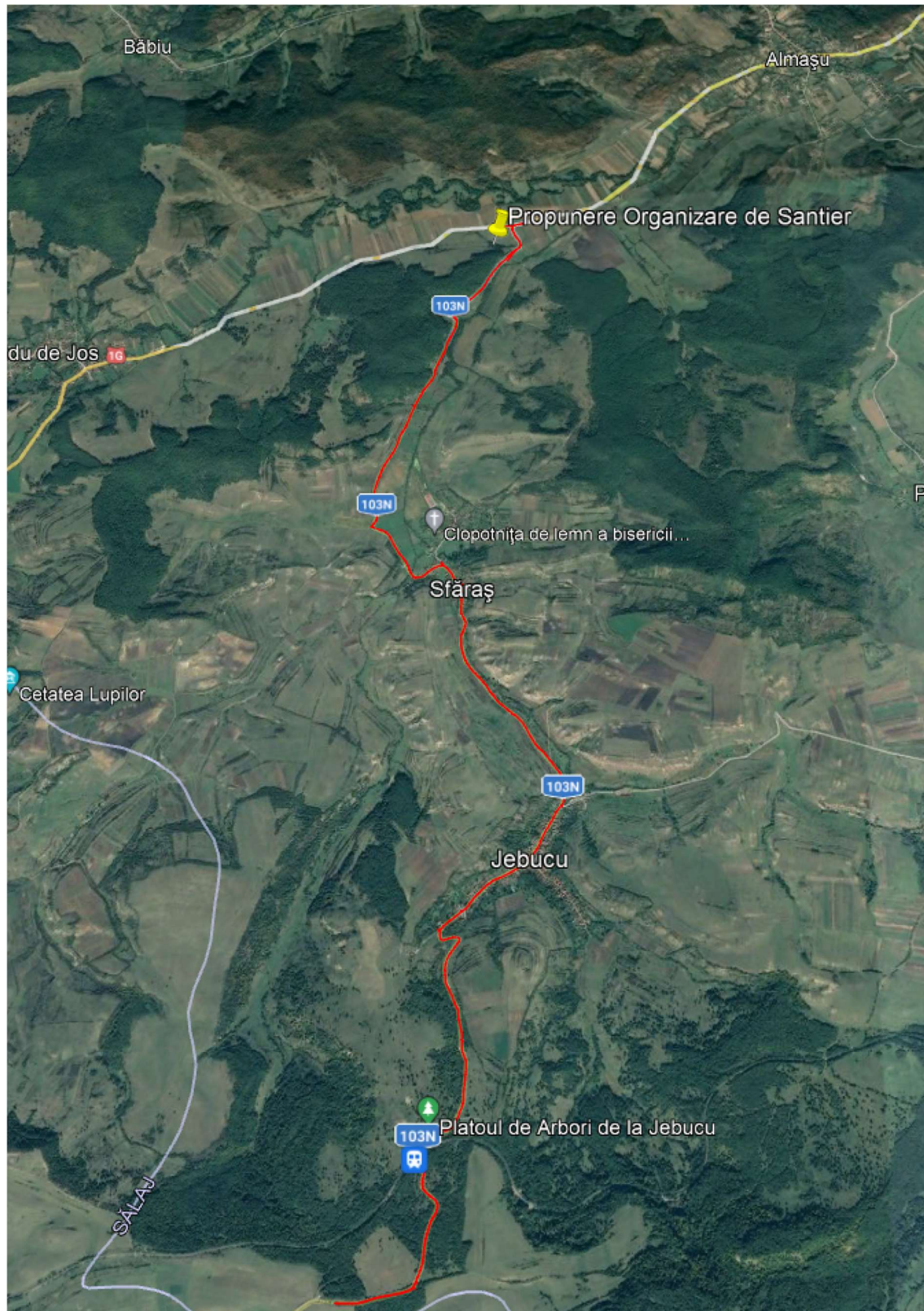
X. Lucrări necesare organizării de șantier:

Organizarea de șantier este sumara, materialul va fi pus în opera în ordinea succesiunii lucrărilor. Constructorul trebuie să execute toate lucrările și să ia toate măsurile referitoare la protejarea mediului și micșorarea impactului asupra acestuia în conformitate cu legislația și normele în vigoare.

Lucrările de organizare de șantier necesare executării lucrărilor de înființare a centrului de tineret vor cuprinde: construcții și instalații ale antreprenorului care să permită satisfacerea obligațiilor și relațiilor cu beneficiarul, precum și cele privind controlul execuției.

În cadrul lucrărilor de organizare de șantier se va instrui personalul angajat privind limitarea nivelului de zgomot la discutiile normale, exclusiv comportamentul deviat verbal și claxonarea, folosirea grupurilor sanitare.

În această etapă, organizarea de șantier este propusă în zona intersecției DJ 103N cu DN 1G.



Locul exact al amplasării va fi stabilit de către Antreprenorul General cu acordul Beneficiarului și al Proiectantului General.

În timpul organizării de șantier pentru faza de execuție a lucrărilor se vor prevedea măsuri riguroase de verificare și întreținere a utilajelor care își vor desfășura activitatea în șantier, iar acest lucru cade în sarcina șefului de șantier desemnat de Antreprenor

Utilajele care își vor desfășura activitatea în incinta șantierului se vor alimenta cu combustibil doar în stații autorizate de distribuție a carburanților și nu se va permite trecerea acestora de poarta de acces în incinta de lucru dacă prezintă puncte vizibile de scurgeri de carburant sau lubrefianți.

În cazul unor pierderi accidentale de produse petroliere, se vor folosi materiale absorbante (rumeguș, nisip uscat, pătură de geotextil, etc.), care ulterior se vor colecta în containere etanșe și se vor preda unor societăți de colectare abilitate.

Dacă o eventuală scurgere accidentală se va produce în timpul lucrărilor de manipulare echipamente într-o zonă nebetonată, se va opri imediat utilajul respectiv, sub zona scurgerilor utilajului se va prevedea un material absorbant sau un recipient, iar volumul contaminat se va îndepărta și stoca în containere etanșe, după care se vor preda societății abilitate pentru colectarea deșeurilor.

Nu este cazul de a se lua măsuri pentru controlul emisiilor de pulberi deoarece nu se vor produce sau folosi materiale pe bază de pulberi în cantități mari (mortarele și betoanele se prepară în stații specializate înainte de a fi livrate în șantier).

Pentru a se evita sau limita contaminarea în cazul unor eventuale accidente se vor respecta cu strictețe cele precizate anterior, luându-se toate măsurile pentru ca acestea să nu se producă.

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;

După finalizarea lucrărilor de execuție, se vor lua măsuri de redarea în folosință a terenului pe care a fost amenajat punctul de lucru. În cazul în care se constată o degradare a acestora vor fi aplicate măsuri de reconstrucție ecologică.

La finalul lucrărilor de modernizare a strazii, vehiculele și utilajele folosite vor fi îndepărtate de pe amplasament.

Deseurile generate vor fi eliminate de pe amplasament și transportate de o firmă autorizată către un depozit conform

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

În cazul unor scurgeri de motorină sau uleiuri, vor fi luate imediat măsuri de colectare și prevenire sau înlăturare a poluării solului, pentru a preveni infiltrarea în adâncime spre apa subterană.

- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

Nu e cazul, nefiind nimic de dezafectat sau demolat.

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

Terenurile din jurul investiției se vor aduce la starea inițială dacă se vor afecta.

XII. Anexe - piese desenate

- Plan de situație
- Plan de încadrare în zonă
- Certificat de urbanism

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

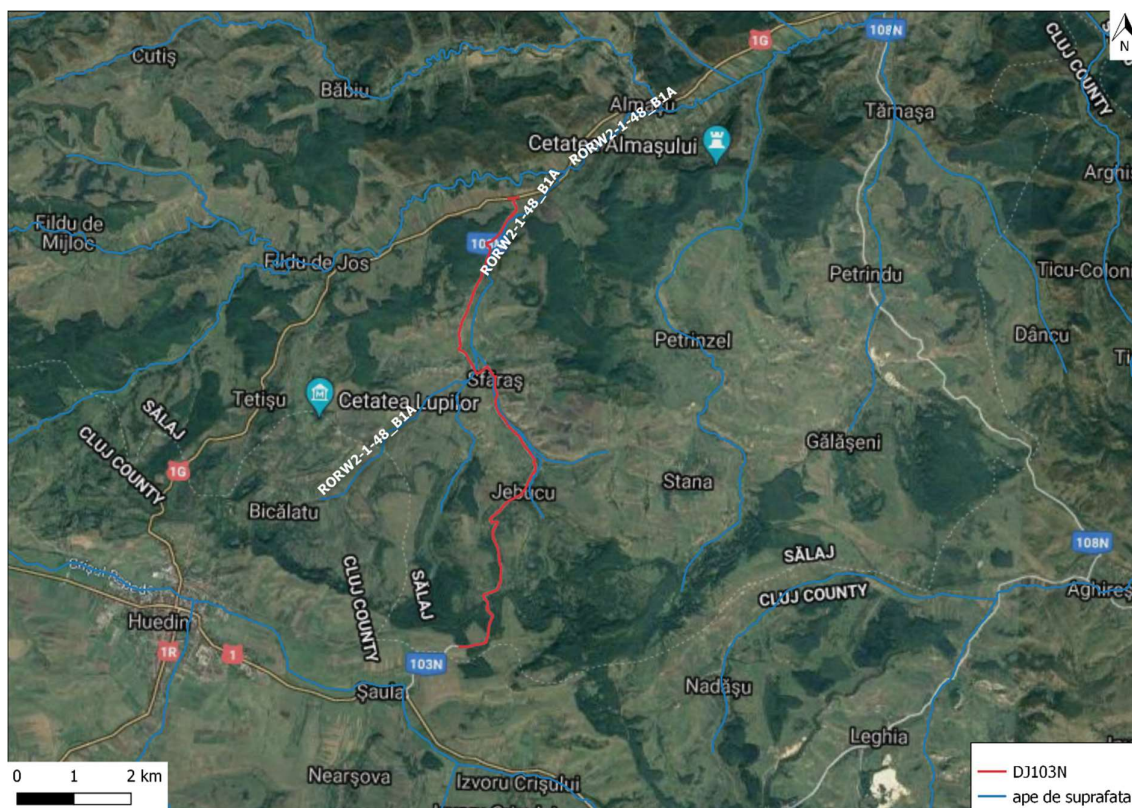
1. Localizarea proiectului:

- bazinul hidrografic;

Zona de implementare a proiectului se află în interiorul bazinului hidrografic Someș-Tisa.

- cursul de apă: denumirea și codul cadastral;

Proiectul se intersectează cu corpul de apă de suprafață Almaș și afluenți - RORW2.1.48_B 1a



Amplasamentul proiectului fata de corpurile de apa de suprafaata

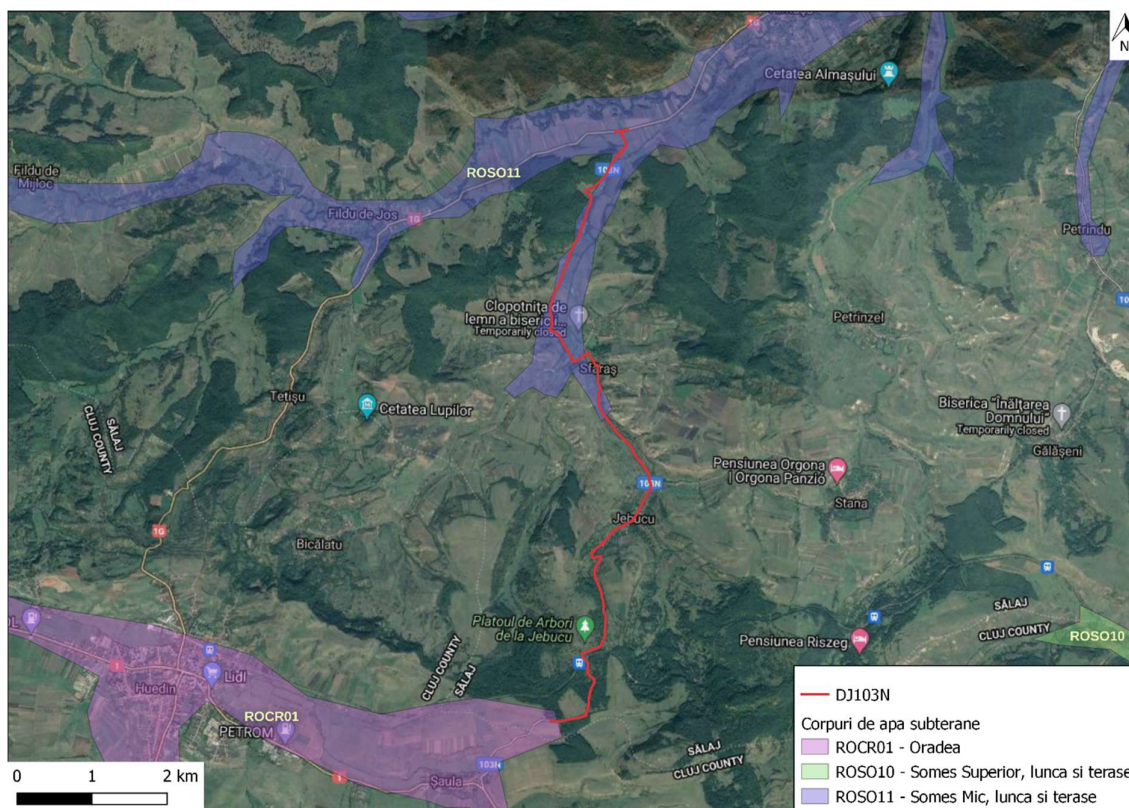
In tabelul de mai jos sunt prezentate starea chimica si potentialul ecologic al acestui rau.

| Denumire corp apa | Categoria corpului de apa | Tipologie corp apa | Codul corpului de apă de suprafață | Stare chimica | Stare /Potential (S /P) | Starea ecologica/ potentialul ecologic |
|-------------------|---------------------------|--------------------|------------------------------------|---------------|-------------------------|--|
| Almaș și afluenți | râu | RO04 | RORW4-1-60-1_B1 | Bună | Slabă | Buna |

- corpul de apă de subteran: denumire și cod.

Proiectul se suprapune cu doua corpuri de apa de subteran:

- Oradea – ROCR01
- Somes Mic, lunca si terase – ROSO11



Zona de implementare a proiectului fata de corpurile de apa de subteran

Starea cantitativă, starea chimică și obiectivele de mediu pentru fiecare corp de apă identificat sunt prezentate in tabelul de mai jos.

| Spațiul/ bazinul hidrografic | Denumire corp de apă subterană | Cod corp de apă subterană | Obiectiv de mediu | | Starea cantitativă actuală (Bună/Slabă) | Starea chimică actuală (Bună/Slabă) |
|------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|----------------------|---------------------|--|--|
| | | | Stare cantitativă | Stare calitativă | | |
| Somes- Tisa | Oradea | ROCR01 | Bună | Bună | Bună | Bună |
| | Somes Mic, lunca si terase | ROSO11 | Bună | Bună | Bună | Bună |

Semnătura și stampila
titularului

