

S. C. VG TOPOSTRUCT S.R.L.
Mun. Satu Mare, str. Brandusa G15/14
J30/839/2017, C.I.F. 37919721
Contact: 0745.845.524
vgtopostruct@yahoo.com



MEMORIU DE PREZENTARE

Intocmit conform Legii nr. 292/2018 – Anexa 5.E.

Denumirea obiectivului de investiții

MODERNIZARE DJ 193D RUSENI(DJ193A) – CIONCHESTI(DJ193C)

Faza de proiectare

Documentatie de avizare a lucrarilor de interventie D.A.L.I / D.T.A.C.

Ordonatorul principal de credite / investitorul

JUDEȚUL SATU MARE

2021

MEMORIU DE PREZENTARE

Intocmit conform Legii nr. 292/2018 – Anexa 5.E.

I. Denumirea proiectului:

MODERNIZARE DJ 193D RUSENI(DJ193A) – CIONCHESTI(DJ193C)

II. Titular:

JUDEȚUL SATU MARE

P-ta 25 Octombrie, nr. 1, loc. Satu Mare, jud. Satu Mare

Tel: 0261-805153

Fax: 0261-716994

Persoana de contact Farc Horea - Serviciul Drumuri si transporturi

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect:

a) Rezumatul proiectului

Prezentul proiect trateaza lucrarile de modernizare a drumului judetean DJ193D pe traseul Ruseni(DJ193A) – Cionchesti(DJ193C).

Drumul judetean DJ 193D Culciu Mare – Hrip – Ruseni – Cionchesti face legatura intre comunele Culciu, Paulesti si Viile Satu Mare. Sectorul de drum analizat se desprinde din drumul judetean DJ 193A in localitatea Ruseni la km 11+981 si ajunge in localitatea Cionchesti unde se conecteaza la drumul judetean DJ 193C.

Traseul drumului se desfasoara pe teritoriul comunelor Paulesti si Viile Satu Mare avand o lungime de 2,478km.

Drumul reprezinta o legatura viabila si o alternativa de conexiune intre doua artere judetene care acced catre Satu Mare si anume DJ 193C si DJ 1193A si care asigura o scurtare a traseului pentru utilizatorii care, din DJ193A doresc sa calatoreasca catre DN 19A (E81).

Drumul judetean DJ193D deserveste locuitorii din zona, sau asigura accesul catre obiective de interes economic sau terenuri agricole si descarca trafic de resedinta dar si agricol si este circulat intamplator de vehicule cu sarcina mai mare de 3,5 t, sau vehicule limitate la osia standard 11,5 t.

DJ193D are destinatia de drum judetean, face parte din domeniul public al Judetului Satu Mare si este destinat circulatiei publice.

Conform solicitarii beneficiarului pentru intocmirea Documentatiei pentru Avizarea Lucrarilor de Interventie aferente Modernizarii drumului judetean DJ193D Ruseni(DJ193A) – Cionchesti(DJ193C) s-au prevazut urmatoarele cerinte:

- partea carosabila de 6.5m din care benzi de incadrare de 2x0.25m
- acostamente de 2x0.75m
- reprofilare / executare santuri
- decolmatare / refacere / executare podete/poduri
- siguranta circulatiei

Avand in vedere cerintele beneficiarului si incadrarea drumului in clasa tehnica IV s-au adoptat urmatoarele caracteristici geometrice ale drumului:

- lăţimea platformei 8,00 m;
- lăţimea părţii carosabile 6,50m din care 2x0.25m benzi de incadrare;
- lăţimea acostamentelor 2x0,75;
- lungimea drumului este de 2478m

b) Justificarea necesitatii proiectului;

Lipsa fondurilor de intretinere curente si periodice a dus la aparitia defectelor atat de suprafata cat si structurale, coborand nivelul de viabilitate la calificativul « rau » pe aproape tot sectorul de drum studiat.

Drumul judetean se desprindere din DJ 193A in localitatea Ruseni si pe o portiune de 370m pana la limita intravilanului este asfaltat avand un calificativ « bun ». In continuare, pe urmatoarii 275m exista o umplutura din pamant cu bolovanis, pietris, nisip si piatra sparta iar pana in intravilanul localitatii Cionchesti drumul este de pamant fiind impracticabil in perioadele cu precipitatii abundente. In interiorul localitatii Cionchesti pe drumul existent exista o pietruire minima din bolovanis, pietris si nisip cu pamant. Sectorul de drum fara asfalt are calificativul « rau ».

Scurgerea apelor pluviale de pe partea carosabila se efectueaza deficitar. Ca urmare a pantelor transversale necorespunzatoare apele pluviale se scurg pe partea carosabila ramanand cantonate perioade indelungate de timp infiltrandu-se in patul drumului favorizand degradarea acestuia. Sectorul asfaltat are un nivel de viabilitate bun.

Podetele existente, sunt tubulare si sunt partial sau integral colmatate. Podetele nu au timpene.

Analiza rezultatelor investigatiilor efectuate privind defectiunile constatate in urma expertizei tehnice pe drumul judetean a condus la formularea urmatoarelor concluzii:

- elemente geometrice nesistematizate în unele puncte ale traseului;
- structura rutiera formata din piatra sparta si mixturi asfaltice prezintă grosimi diferite, denivelări, gropi și fagase cu o planeitate neadecvată desfășurării unei circulații rutiere in condiții de siguranță și confort;
- regimul de scurgere al apelor deficitar, determinat de lipsa unor amenajări complete (șanțuri, rigole, podețe);
- scurgerea apelor de pe partea carosabila nu este asigurata datorita pantelor transversale existente;
- lipsa unor lucrări de întreținere aferente părții carosabile și a santurilor;
- lipsesc podețe transversale și longitudinale la intersecții de drumuri sau cele existente se afla într-o stare avansata de degradare.

- santurile de colectare si evacuare a apelor pluviale sunt colmatate și nu au panta de scurgere;
- semnalizarea rutieră este deficitară, unele indicatoare sunt într-o stare avansată de degradare sau lipsesc.

CALIFICATIVUL de stare atribuit întregului traseu este RĂU.

În concluzie, drumul judetean propus modernizării prezintă o stare tehnică necorespunzătoare care afectează negativ condițiile de circulație din punctul de vedere al siguranței, confortului și vitezei. De asemenea, impactul asupra mediului este total nefavorabil.

c) Valoarea investitiei;

Valoarea investitiei este de:

C + M: 8.958.342,00 lei cu TVA,

C + M: 7.528.018,49 lei fara TVA

d) Perioada de implementare propusa;

Durata estimata de executie a obiectivului de investitii, exprimata in luni se estimeaza la 9 luni.

e) Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solocitata pentru a fi folosita temporar (planuri de situatie si amplasamente);

Planurile de situatie se prezinta in anexa.

f) O descriere a caracteristicilor fizice ale intregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie si altele);

In urma modernizării drumului judetean DJ193D Ruseni(DJ193A) – Cionchesti(DJ193C) vor rezulta urmatoarele caracteristici geometrice:

- lățimea platformei 8,00 m;
- lățimea părții carosabile 6,50m din care 2x0.25m benzi de incadrare;
- lățimea acostamentelor 2x0,75;
- lungimea drumului este de 2478m

• **Traseul in plan**

Traseul proiectat se suprapune in linii mari peste traseul drumului existent. Realizarea investitiei propuse presupune expropriari in intersectia cu DJ193C din localitatea Cionchesti si pentru sectorul de reprofilare si aducere la cota a santului existent deoarece acesta nu este in proprietatea beneficiarului.. Traseul 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.

In conformitate cu ordinul 1296/2017 al MT si recomandarile din cadrul expertizei s-a adoptat o viteza de proiectare de baza de 80 km/h.

Elementele geometrice ale traseului proiectat urmaresc traseul existent corectandu-le conform STAS 863/85 prin: corectii usoare de traseu pentru a corecta aliniamentele si pentru imbunatatirea curbelor de racordare existente in plan, calibrand platforma drumului si santurile necesare intre limitele de proprietate, fara insa a afecta proprietatile adiacente drumurilor si introducerea curbelor progresive acolo unde este necesar.

- **Profilul longitudinal**

In profil longitudinal s-a urmarit adoptarea liniei rosii la situatia existenta dar cu adoptarea unui pas de proiectare mai mare de 50m conform recomandarilor din cadrul expertizei. 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 accesului la proprietati;
- respectarea pasului de proiectare si a razelor minime de racordare impuse de standardele in vigoare (STAS 863/85).

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

- **Profilul transversal**

Elemente geometrice in aliniament:

- Lățimea platformei 8,00 m;
- Lățimea părților carosabile 6,50m;
- Lățimea acostamentelor 2x0,75

Panta transversala in aliniament:

- parte carosabila: 2,50%;
- acostamente: 4,00%.

In curbe, in functie de razele acestora, s-a adoptat un dever in acoperis, dever convertit s-au suprainaltat precum si supralargiri ale platformei unde este cazul.

S-au proiectat profiluri transversale tip conform planselor desenate.

In amenajarea drumului judetean s-a urmarit respectarea prescriptiilor de proiectare. Pe anumite zone unde nu se pot respecta integral aceste prescriptii, s-a redus viteza de proiectare conform punctul 5.2 din ordinului 1296/2017 (Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor). Totodata pe anumite sectoare pentru a rezolva scurgerea apelor si a evita exproprierea s-au prevazut rigole carosabile cu placuta in cadrul acostamentului.

- **Structura rutiera proiectata**

In conformitate cu " Normele privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice" aprobat prin Ord.MT nr. 1296/2017, valorile ce reprezinta intensitatea medie zilnica anuala (MZA) a circulatiei exprimata in vehicule fizice si vehicule etalon autoturisme, incadreaza

drumul judetean DJ 193D in clasa tehnica IV corespunzatoare a unui drum cu 2 benzi de circulatie.

Traficul de perspectiva luat in considerare la dimensionare, este de $N_c < 0.3$ mos si se incadreaza la un trafic usor.

Dimensionarea structurilor rutiere va respecta "Normativul pentru dimensionarea straturilor bituminoase de ranforsare a sistemelor rutiere suple si semirigide" indicativ AND 550-99, aprobat de avizul CTE-AND MT 93/638/98, si "Normativul pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple si semirigide" indicativ PD 177-2001, aprobat cu Aviz CTE-AND MT 93/1088/18.12.2000.

Solutia 1:

Structura sistemului rutier nou are alcatuirea (pentru casetele de largire a drumului si pentru zonele de drum pietruit si pamant):

- 4 cm BA 16 rul 50/70 strat de uzura
- 6 cm BAD 22.4 leg 50/70 strat de legatura;
- 15 cm piatra sparta;
- 25 cm fundatie din balast;
- material geotextil cu rol anticontaminare
- 20cm strat de forma stabilizat cu lianti hidraulici sau puzzolanici;

Peste zestrea existenta (sectorul asfaltat), alcatuirea este urmatoarea:

- 4 cm BA 16 rul 50/70 strat de uzura
- 6 cm BAD 22.4 leg 50/70 strat de legatura cu rol de egalizare si asigurare a declivitatorilor si profilului transversal proiectat.

Rostul dintre existent si casete se va asigura inainte de turnarea stratului de uzura cu o geogrila antifisura cu latimea de 1.00m pe toata lungimea casetei.

Acostamentele se vor amenaja astfel:

- 25 cm piatra sparta;
- 25 cm balast;
- 20cm strat de forma stabilizat cu lianti hidraulici sau puzzolanici;

In intravilanul localitatilor conform profilelor transversale tip, pe zonele cu sant betonat sau rigola carosabila acostamentul va fi consolidat avand aceasi structura cu cea a partii carosabile

Solutia 2:

Structura sistemului rutier nou are alcatuirea (pentru casetele de largire a drumului si pentru zonele de drum pietruit):

- 4 cm BA 16 rul 50/70 strat de uzura
- 6 cm BAD 22.4 leg 50/70 strat de legatura;
- 15 cm balast stabilizat;
- 25 cm fundatie din balast;
- material geotextil cu rol anticontaminare
- 20cm strat de forma stabilizat cu lianti hidraulici sau puzzolanici;

Peste zestrea existenta (sectorul asfaltat), alcatuirea este urmatoarea:

- 4 cm BA 16 rul 50/70 strat de uzura

- 6 cm BAD 22.4 leg 50/70 strat de legatura cu rol de egalizare si asigurare a declivitatiilor si profilului transversal proiectat.

Rostul dintre existent si casete se va asigura inainte de turnarea stratului de uzura cu o geogrila antifisura cu latimea de 1.00m pe toata lungimea casetei.

Acostamentele se vor amenaja astfel:

- 25 cm piatra sparta;
- 25 cm balast;
- 20cm strat de forma stabilizat cu lianti hidraulici sau puzzolanici;

In intravilanul localitatilor conform profilelor transversale tip, pe zonele cu sant betonat sau rigola carosabila acostamentul va fi consolidat avand aceasi structura cu cea a partii carosabile.

- **Terasamente**

Inaintea executiei terasamentelor se va indeparta stratul vegetal pe o adancime de minim 20cm. Terasamentele se vor executa din pamaturi corespunzatoare conform STAS 2914-84.

- **Strat de forma**

Datorita terenului de fundare rau pentru asigurarea verificarii la inghet s-a prevazut la partea superioara a terasamentelor un strat de forma in grosime de 20cm alcatuit din pamantul existent stabilizat cu lianti hidraulici sau puzzolanici conform STAS 12253/84. Stratul de forma se va executa pe toata latimea platformei.

- **Amenajare intersectii**

In prezent atat intersectia cu DJ193A din Ruseni cat si intersectia cu DJ193C din Cionchesti nu sunt amenajate corespunzator. Pe drumul judetean DJ193A se efectueaza lucrari de modernizare a acestuia care cuprind si o parte din intersectia cu DJ193D.

Atat in plan orizontal cat si in profil vertical amenajarea intersectiilor se va face conform AND600/2010. Structura rutiera proiectata a drumului judetean DJ193D se va racorda la marginea carosabila a celor doua drumuri judetene cu care se intersecteaza la inceputul respectiv sfarsitul proiectului. Santurile sau rigolele se vor racorda la dispozitivele de scurgere a apelor existente pe cele doua drumuri cu care se intersecteaza DJ193D.

Dupa finalizarea lucrarilor la DJ193A amenajarea intersectie se va corelata cu situatia existenta la acel moment.

Pentru asigurarea razelor de racordare in intersectia cu DJ193C in localitatea Cionchesti sunt necesare expropriari.

- **Scurgerea apelor**

Scurgerea apelor pluviale a fost asigurata prin amenajarea pantelor longitudinale si transversale ale partii carosabile (2.5%) si acostamentelor (4%). Apele meteorice sunt colectate prin dispozitivele de scurgere a apelor: santuri pereate cu beton C30/37, rigole carosabile din beton armat C30/37, santuri de pamant nou si reprofilarea si aducerea la cota a santurilor existente de pamant. Dispozitivele de scurgere a apelor vor fi racordate la podete, prin care apa se va dirija de pe o parte pe cealalta a drumului si spre emisarii din zona.

Sunt necesare exproprieri pentru sectorul de reprofilare si aducere la cota a santului existent deoarece acesta nu este in proprietatea beneficiarului. De asemenea vor fi necesare exproprieri in intersectia cu DJ193C pentru a putea realiza dispozitivele de scurgere a apelor si amenajarea intersectiei.

Podetele existente se afla intr-o stare avansata de deteriorare fiind partial sau total colmatate. S-au prevazut 4 podete trasnversale care le inlocuiesc pe cele existente + 1 podet transversal nou la km 14+266. Podetele proiectate sunt din tuburi prefabricate din beton $\Phi 1000\text{mm}$. Podetul existent de la km 12+060 se desfiinteaza si se muta la pozitia 12+080. Unde este necesar se vor executa si lucrari de decolmatare, curatare albie amonte si aval.

Tipul si pozitia kilometrica a podetelor de traversare sunt conform planului de situatie.

- **Drumuri laterale**

Sectorul de drum judetean studiat intersecteaza 7 drumuri laterale, de diverse tipuri: drumuri agricole sau de exploatare, strazi sau ulite.

Pentru racordarea la cota rosie a drumului judetean si pentru evitarea patrunderii vehiculelor cu noroi pe roti, toate drumurile laterale se vor amenaja pe lungimi variabile, in functie de limita de proprietate avand aceasi structura ca si drumul judetean. Latimea de amenajare va fi variabila in functie de latimea drumului lateral existent si limitele de proprietate.

Pentru asigurarea scurgerii apelor in lungul drumului, pe sub drumurile laterale se vor executa podete tubulare de diametrul de 500mm.

Drumurile laterale care se amenajeaza sunt prezentate in planul de situatie.

- **Accese la proprietati**

Pentru a asigura accesul populatiei la proprietati in conditii optime, in dreptul acceselor se vor realiza dale de beton C30/37 in grosime de 10cm, armate cu plasa sudata dubla $\Phi 5 \times 100 \times 100$, dispuse pe un strat de balast in grosime de minim 15cm compactat proctor 98%.

Pe sectoarele cu santuri si rigole, in vederea asigurarii scurgerii apelor in lungul drumului judetean, in dreptul acceselor la proprietati s-au prevazut podete cu timpene si tub corugat cu diametrul $\Phi 500\text{mm}$ si lungime de 5.00m.

Numarul de accese la proprietati poate varia in functie de necesitatea la momentul executiei drumului.

- **Siguranta circulatiei**

Elementele geometrice in plan, profil longitudinal si transversal au fost astfel amenajate incat circulatia sa se desfasoare in conditii de deplina siguranta si confort.

S-au prevazut parapeti de siguranta de tip N2 conform specificatiilor din AND 593/2012. Lungimea acestora s-a determinat in functie de lungimea zonei de pericol la care s-a adaugat 20m inainte si dupa obstacol si cate 12m pentru racordarea la extremitati. De asemenea se prevad la toate podetele parapeti de siguranta de tip H4b cu o lungime de minim 12m inainte si dupa podet pe ambele laturi. Pe langa aceste elemente pentru

rezolvarea problemelor de siguranta circulatiei au fost prevazute lucrari de semnalizare verticala cu indicatoare, semnalizare orizontala prin marcaj longitudinal si transversal.

Tipurile indicatoarelor se gasesc in plansele cu planul de situatie.

Marcajele orizontale vor fi executate cu vopsea alba, ele constand in linii continue in ax pe zonele unde depasirea este interzisa si intrerupta in ax pe zonele unde depasirea este permisa. De asemenea, vor fi trasate si linii intrerupte laterale, delimitand zona partii carosabile cu benzile de incadrare. Mai sunt prevazute marcaje pentru trecerile de pietoni, amplasate in intravilanul celor doua localitati. In fata marcajului pentru trecerile de pietoni, se vor trasa cu vopsea de marcaj in relief marcaje rezonatoare transversale, pentru atentionarea soferilor.

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".

Obiectivele preconizate prin promovarea investitiei sunt asigurarea in conditii optime si la parametri de siguranta si confort conform normelor in vigoare a desfasurarii traficului pe drumul judetean DJ193D

Modernizarea acestuia va contribui la realizarea unor activitati productive, ducand la ridicarea standardului material si spiritual al locuitorilor, astfel incat acest lucru sa conduca la stabilizarea populatiei in aceasta zona, cu toate consecintele benefice ale acesteia.

Executia lucrarilor de modernizare va asigura exploatarea infrastructurii rutiere locale in conditii optime de rezistenta, stabilitate si siguranta a circulatiei, in conditiile cresterii viitoare a traficului rutier, atat local cat si regional.

IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare:

Nu este cazul

V. Descrierea amplasarii proiectului

Judetul Satu Mare este una din porțile principale ale României, având granițe cu Ungaria și Ucraina. Din punct de vedere al accesului rutier, județul Satu Mare deține un important avantaj în ceea ce privește poziționarea. Acesta se găsește în apropierea graniței și este situat relativ aproape de patru capitale europene: – 578 km de București – 580 km de Viena – 537 km de Brastislava – 336 km de Budapesta.

Comunele Paulesti si Viile Satu Mare sunt situate in centrul judetului fiind limitrofe municipiului resedinta de judet, Satu Mare, care este cel mai important centru economic politic si cultural al judetului.

Conform ultimelor date statistice publicate, la nivel național, 20.000 km de drumuri județene și 27.000 km de drumuri comunale sunt nemodernizate, putându-se estima o valoare necesară de cel puțin 50 miliarde lei pentru asigurarea finanțării modernizării acestor drumuri.

Având în vedere faptul că, în perspectiva imediată, prin PNDL urmează să fie finalizate obiectivele de investiții din domeniile drumuri, apă și canal, în număr de 3.419 obiective de investiții cu o valoare finanțată de 22.994 milioane lei, dintr-un total de 6.204 cereri depuse, rămânând un număr de 2.785 de cereri nefinanțate, însumând 26.106

S. C. VG TOPOSTRUCT S.R.L.
Mun. Satu Mare, str. Brandusa G15/14
J30/839/2017, C.I.F. 37919721
Contact: 0745.845.524
vgtopostruct@yahoo.com



milioane lei, este nevoie de continuarea unor astfel de programe în vederea asigurării unei dezvoltări armonioase între regiunile României, pentru a putea recupera decalajele de dezvoltare între județe și a asigura creșterea calității serviciilor publice la care să aibă acces cetățenii, contribuind astfel la obiectivul de convergență cu economiile statelor mai avansate din Uniunea Europeană.

Programul național de investiții „Anghel Saligny“ în domeniile eligibile, astfel încât să se poată asigura accesul la servicii esențiale al întregii populații, creșterea calității vieții și evitarea riscului de depopulare în comunitățile subdezvoltate.

Drumul județean DJ 193D Culciu Mare – Hrip – Ruseni – Cionchești face legătura între comunele Culciu, Paulești și Viile Satu Mare. Sectorul de drum analizat se desprinde din drumul județean DJ 193A în localitatea Ruseni la km 11+981 și după 2.478km ajunge în localitatea Cionchești unde se conectează la drumul județean DJ 193C.



Drumul județean DJ193D deserveste locuitorii din zona, sau asigura accesul catre obiective de interes economic sau terenuri agricole si descarca trafic de resedinta dar si agricol.

Lucrarile de modernizare ale drumului se suprapun, in mare parte, cu traseul actual al acestuia fiind necesare expropriieri in unele portiuni.

Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, in limita informatiilor posibile:

A. Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu:

a) Protectia calitatii apelor;

Scurgerea apelor pluviale a fost asigurata prin amenajarea pantelor longitudinale si transversale ale partii carosabile (2.5%) si acostamentelor (4%), colectate prin dispozitivele de scurgere (santuri pereate cu beton C30/37 rigole carosabile din beton armat C30/37 si santuri de pamant) evacuate spre emisari. Santurile de pamant existente se vor reprofila sau se vor betona pentru a asigura panta necesara de scurgere si a preveni eroziunea. In timpul executiei lucrarilor nu se evacueaza ape uzate tehnologice.

Nu sunt prevazute statii sau instalatii de epurare deoarece nu se evacueaza ape uzate.

b) Protectia aerului;

Principalele surse de poluanti ai aerului vor fi cele mobile rezultate din circulatia autovehiculelor, generate ca urmare a arderii combustibililor in motoarele termice ale acestora. Prin lucrarile de modernizare a drumului se va permite circulatia vehiculelor in conditii de viteza optima care permite economia de carburant si arderea eficienta a acestuia reducand nivelul emisiilor de gaze poluante. Pe durata executiei lucrarilor se vor respecta masurile de protectie a mediului in conformitate cu legislatia in vigoare.

Nu sunt prevazute instalatii pentru retinerea si dispersia poluantilor in atmosfera.

c) Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor;

Principalele surse de zgomot si vibratii pot proveni de la circulatia autovehiculelor. Pe drumul nemodernizat aceste surse sunt amplificate datorita starii de degradare a suprafetei de rulare, dar prin modernizarea drumului acestea se vor diminua. Pe parcursul executiei lucrarilor posibilele surse de zgomot si vibratii pot proveni de la utilajele din procesul de executie. Acestea sunt surse locale si temporare avand o manifestare intermitenta.

Nu sunt prevazute amenajari si dotari impotriva zgomotului si vibratiilor.

d) Protectia impotriva radiatiilor;

In cadrul proiectului nu se utilizeaza materiale sau vehicule cu caracter radioactiv. Eventualele surse de radiatii electromagnetice provenite de la echipamente electrice si electronice au un nivel al radiatiilor foarte scazut. Ca urmare nu sunt necesare adoptarea unor masuri impotriva radiatiilor.

e) Protectia solului si a subsolului;

Potrivit specificului constructiei drumurilor, sursele posibile care ar putea influenta negativ indicatorii de calitate ai solului ca urmare a desfasurarii activitatilor analizate pe amplasamentul investitiei, sunt urmatoarele:

- decaparile de sol vegetal din operatiile de decopertare necesare constructiei gropii de imprumut pentru umpluturi la terasamente si care vor fi depozitate in zona limitrofa;
- scurgerile accidentale de carburanti si lubrifianti de la utilajele si mijloacele de transport;

Avand in vedere cele mentionate anterior, impactul activitatii, in ansamblu, asupra solului si subsolului va fi nesemnificativ.

Pentru protectia solului si subsolului se va evita ocuparea terenurilor de calitati superioare pentru organizarea de santier, gropi de împrumut, baze de producție, baze de utilaje, depozite temporare sau definitive de terasamente și materiale de constructii.

f) Protectia ecosistemelor terestre si acvatic;

Prin lucrarile de modernizare a drumului nu vor fi afectate ecosistemele terestre si acvatic. Drumul este unul existent iar lucrarile propuse nu schimba traseul acestuia nemodificand astfel habitatele existente.

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

Pe traseul drumului exista asezari uname in localitatile Ruseni si Cionchesti. Prin natura si structura fluxurilor tehnologice de productie desfasurate in cadrul perimetrului ocupat de investitie, nu se intrevad efecte negative asupra starii de sanatate a populatiei, iar masinile si utilajele care vor realiza investitia nu prezinta risc semnificativ de producere de accidente majore sau avarii in exploatare.

Pentru protectia asezarilor umane, realizarea lucrărilor se va organiza pe tronsoane pentru a ca acestea sa fie afectate temporar iar functionarea normala sa fie reluata intr-un interval de timp cat mai scurt. Se vor optimiza traseele utilajelor de constructie si mijloacelor de transport, astfel incat sa fie evitate blocajele si accidentele de circulatie.

h) Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatării;

Pe parcursul executiei lucrarilor in cadrul organizarii de santier, din activitatea sociala a personalului constructor, se vor genera deseuri menajere care se vor colecta in spații special amenajate prevăzute cu containere tip pubele si deseurile de hartie, carton, plastic, sticla si metal care vor fi colectate selectiv în spații de depozitare temporară special amenajate în cadrul organizărilor de șantier. Deseurile generate vor fi ridicate de către operatori autorizați pe baza de contract

In timpul perioadei de exploatare nu se preconizeaza generarea de deseuri.

Pentru reducerea cantității de deșeurii municipale amestecate vor fi prevăzute dotări pentru colectare separată a acestora, ce constau în recipiente corespunzătoare pentru fiecare fracție (hârtie/carton, plastic/sticlă,metal etc).

In cadrul planului de gestionare a deșeurilor se vor încheia contracte cu societăți autorizate care vor asigura eliminarea sau valorificarea tuturor tipurilor de deșeurii generate. Toate deșeurile, vor fi depozitate temporar doar pe suprafețe special amenajate în acest sens. Tot personalul va fi instruit cu privire la manipularea deșeurilor și modul de sortare a acestora pe categorii, în containerele special prevăzute pentru fiecare categorie de deșeu.

i) Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase;

Potentialele substante chimice periculoase utilizate sunt: combustibili si lubrifiantii folositi la utilajele de constructie, vopsele si solventi utilizate in principal pentru marcaje

rutiere. Managementul acestor se va face cu respectarea legislației în vigoare și a indicațiilor de pe ambalajele acestor produse.

Toate substanțele și preparatele chimice necesare desfășurării activităților vor fi depozitate în incinta organizării de șantier, în spații special amenajate în ambalajele originale livrate de la producător.

Alimentarea utilajelor cu carburanți se va face în incinte special amenajate, iar utilajele folosite vor fi în perfectă stare de funcționare. Schimburile de lubrifianți și operațiile de întreținere sau reparații ale utilajelor se vor efectua numai în ateliere specializate.

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

Principalele resurse naturale utilizate în etapa de construcție sunt agregate minerale de balastiera și cariera (balast, nisip, pietris, piatra sparta), apa și pământ pentru umplutura. Agregatele naturale vor fi achiziționate numai de la furnizori autorizați însoțite de certificate de calitate. Pământurile utilizate la umpluturi vor fi excavate din gropi de împrumut din zone cu terenuri degradate neproductive. Apa necesară utilajelor de construcție va proveni din cadrul organizării de șantier unde se va asigura prin bransament de la rețea.

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

Prin natura și structura fluxurilor tehnologice de producție desfășurate în cadrul perimetrului ocupat de investiție, nu se întrevad efecte negative asupra stării de sănătate a populației.

Pe durata exploatării și întreținerii lucrărilor se vor respecta măsurile de protecție a mediului în conformitate cu legislația în vigoare, se vor menține în bună stare de funcționare amenajările antipoluante și de protecție a mediului.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului

În cadrul proiectului nu sunt prevăzute dotări și măsuri speciale pentru monitorizarea mediului datorită specificului lucrărilor. În urma lucrărilor de modernizare a drumului se va reduce poluarea aerului cu particule de praf prin crearea unei suprafețe de rulare adecvate circulației autovehiculelor. Totodată poluarea provenită de la sursele mobile și anume autovehiculele care circulă pe drum, va fi redusă prin arderea optimă a carburanților în cadrul motoarelor acelor autovehicule care vor putea circula cu viteză optimă pe drumul modernizat.

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

Nu este cazul

X. Lucrari necesare organizarii de santier:

Lucrarile necesare organizarii de santier vor cuprinde:

- Constructii si instalatii echipate cu mijloace la alegerea executantului care sa-i permita sa satisfaca obligatiile de executie si calitate precum si cele privind controlul executiei;
- Toate materialele, instalatiile si dispozitivele, sistemele de control necesare executiei in conformitate cu prevederile din proiect, caietul de sarcini, normativele in vigoare si protectia mediului;

Pentru amenajarea organizarii de santier sunt necesare urmatoarele lucrari:

- Delimitarea si imprejmuirea incintei organizarii de santier;
- Pregatirea suprafetei de teren in vederea amplasarii dotarilor necesare;
- Trasarea pe teren a amplasamentului constructiilor, drumurilor de acces, birouri, magazii, depozite, parcuri pentru mijloacele de transport si utilajele necesare realizarii proiectului;
- Organizarea depozitelor de materiale, materii prime si deseuri cu amenajarea corespunzatoare a spatiilor de depozitare prin realizarea de platforme betonate, santuri perimetrice pentru colectarea eventualelor pierderi accidentale. Vor fi amenajate zone prevazute cu mijloace de avertizare pentru depozitarea temporara a materiei prime, materialelor si deseurilor;
- Amplasarea containerelor cu destinatia birouri, magazii, laboratoarelor de constructii, ateliere specifice intretinerii utilajelor;
- Asigurarea utilitatilor – alimentarea cu energie electrica, apa, asigurarea colectarii si epurarii apelor uzate menajere si tehnologice;
- Procurarea si amplasarea pichetelor PSI si semnalizarea conform prevederilor legale in vigoare.

Restrictii privind amplasarea organizarii de santier:

- Se interzice amplasarea organizarii de santier in albiile si pe malurile cursurilor de apa;
- Se interzice amplasarea organizarii de santier in zone de protectie precum situri arheologice, monumente ale naturii;
- Se interzice amplasarea organizarii de santier in zonele cu vegetatie arboricola;
- Se interzice amplasarea organizarii de santier in zonele cu alunecari de teren si pe terenurile inundabile.

Impactul generat de organizarea de santier se manifesta, in special prin ocuparea temporara a unor suprafete de teren, depozitarea si manevrarea materialelor de constructie, deplasarea utilajelor de constructie.

Traficul de santier este reprezentat de vehicule necesare transportului de materiale de constructie, transportul deseurilor generate din activitatea din perioada de executie, transport de carburant, transport de personal.

In timpul executarii lucrarilor, santierul este caracterizat prin traficul greu care determina emisii de poluanti in atmosfera, rezultate din arderea carburantilor sau prin antrenarea prafului de pe drumuri. Cantitatile de poluanti emise in atmosfera de utilaje depind de nivelul tehnologic al motorului, consumul de carburant sau de varsta utilajului.

XI. Lucrari de refacere a amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii, in masura in care aceste informatii sunt disponibile:

La finalizarea lucrarilor se va asigura refacerea cadrului natural al zonelor ocupate temporar.

XII. Anexe – piese desenate:

Planurile sunt prezentate in anexa

XIII. Pentru proiectele care intra sub incidenta prevederilor art. 28 din Ordonanta de Urgenta a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si a faunei salbatice, aprobata cu modificari si completari prin Legea nr. 49/2011, cu modificarile si completarile ulterioare.

Nu este cazul

XIV. Pentru proiectele care se realizeaza pe ape sau au legatura cu apele:

Nu este cazul

XV. Criteriile prevazute in anexa 3 la Legea nr. _____ privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului se iau in considerare, daca este cazul, in momentul compilarii informatiilor in conformitate cu punctele III – XIV.

Nu este cazul

Proiectant:
VG TOPOSTRUCT SRL

Intocmit:
ing. Veres Mario Ovidiu





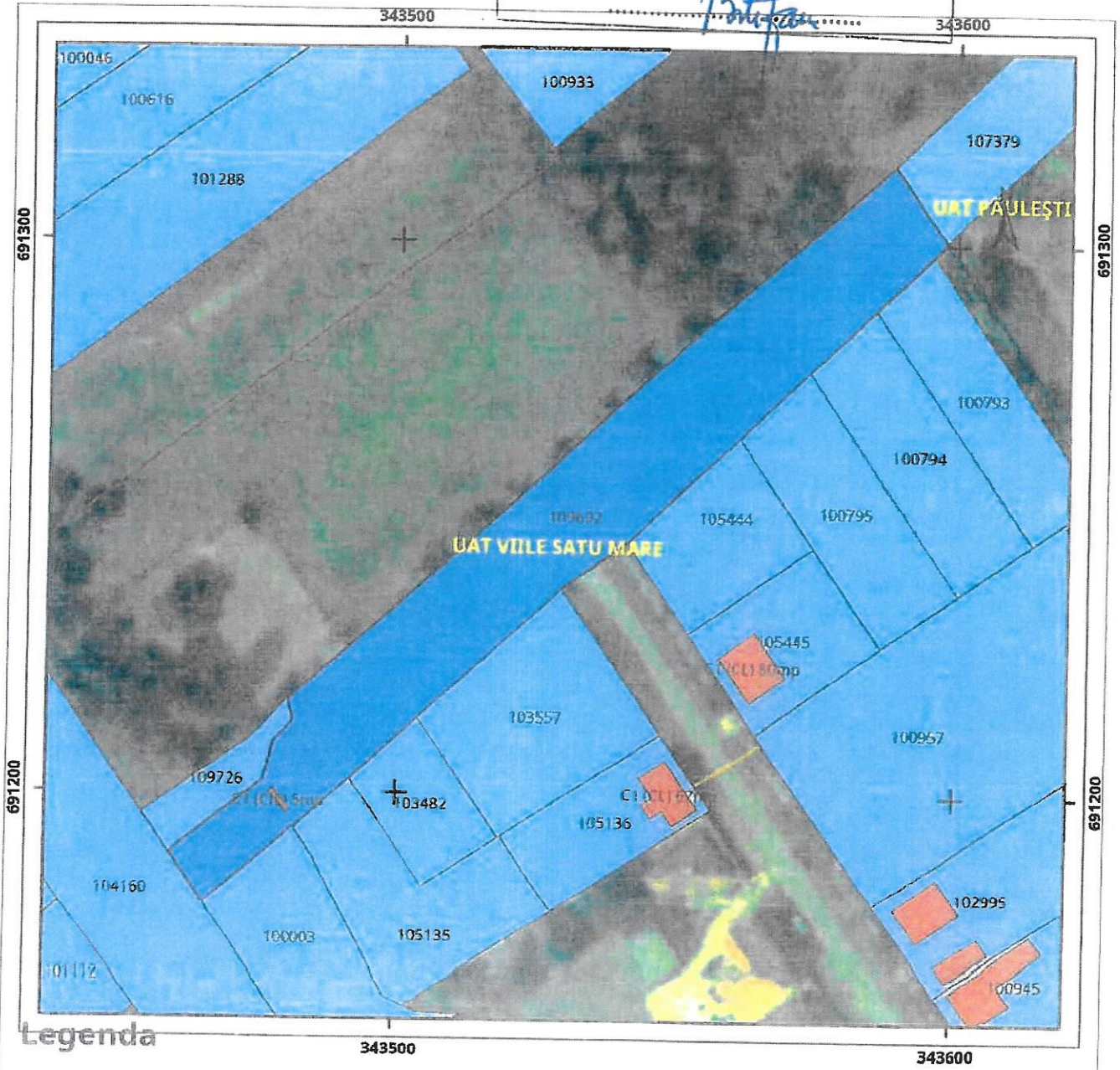
EXTRAS DE PLAN CADASTRAL

pentru imobilul cu IE 109692, UAT Viile Satu Mare /
 SATU MARE, Loc. Cionchesti

Nr. cerere	92911
Ziua	26
Luna	11
Anul	2021

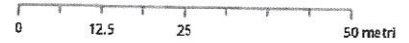
ANEXĂ
 LA
 CERTIFICATUL DE URBANISM
 Nr. 1 din 31.01. 2022
 Arhitect-sef,
[Signature]

Teren: 3.014 mp
 Teren: Intravilan
 Categoria de folosinta(mp): Drum 3014mp
 Plan detaliu

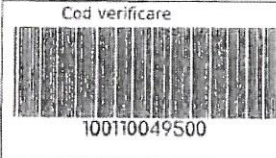


Legenda

- Intravilan
- Legea 17
- Legea 165



Sistem de proiectie Stereo 70



EXTRAS DE PLAN CADASTRAL

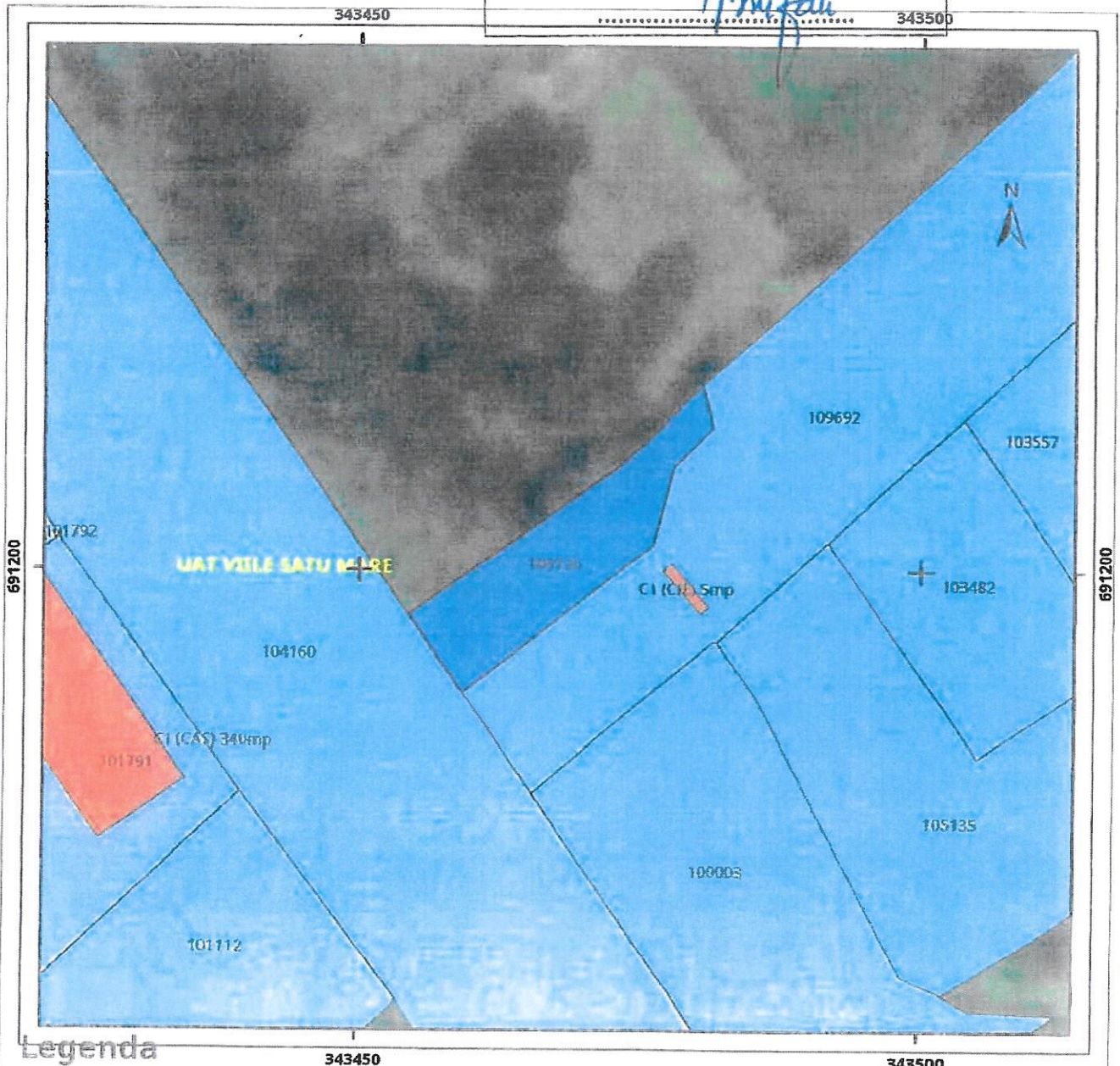
pentru imobilul cu IE 109726, UAT Ville Satu Mare /
 SATU MARE, Loc. Cionchesti CONSILIUL JUDEȚEAN
 SATU MARE

Nr.cerere	92912
Ziua	26
Luna	11
Anul	2021

Teren: 220 mp
Teren: Intravilan
Categoria de folosinta(mp): Drum 220mp
Plan detaliu

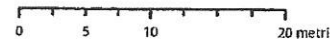
ANEXĂ
 LA
 CERTIFICATUL DE URBANISM
 Nr. 1 din 31.01. 2022

Arhitect-sef
[Signature]



Legenda

- Intravilan
- Legea 17
- Legea 165



Sistem de proiectie Stereo 70



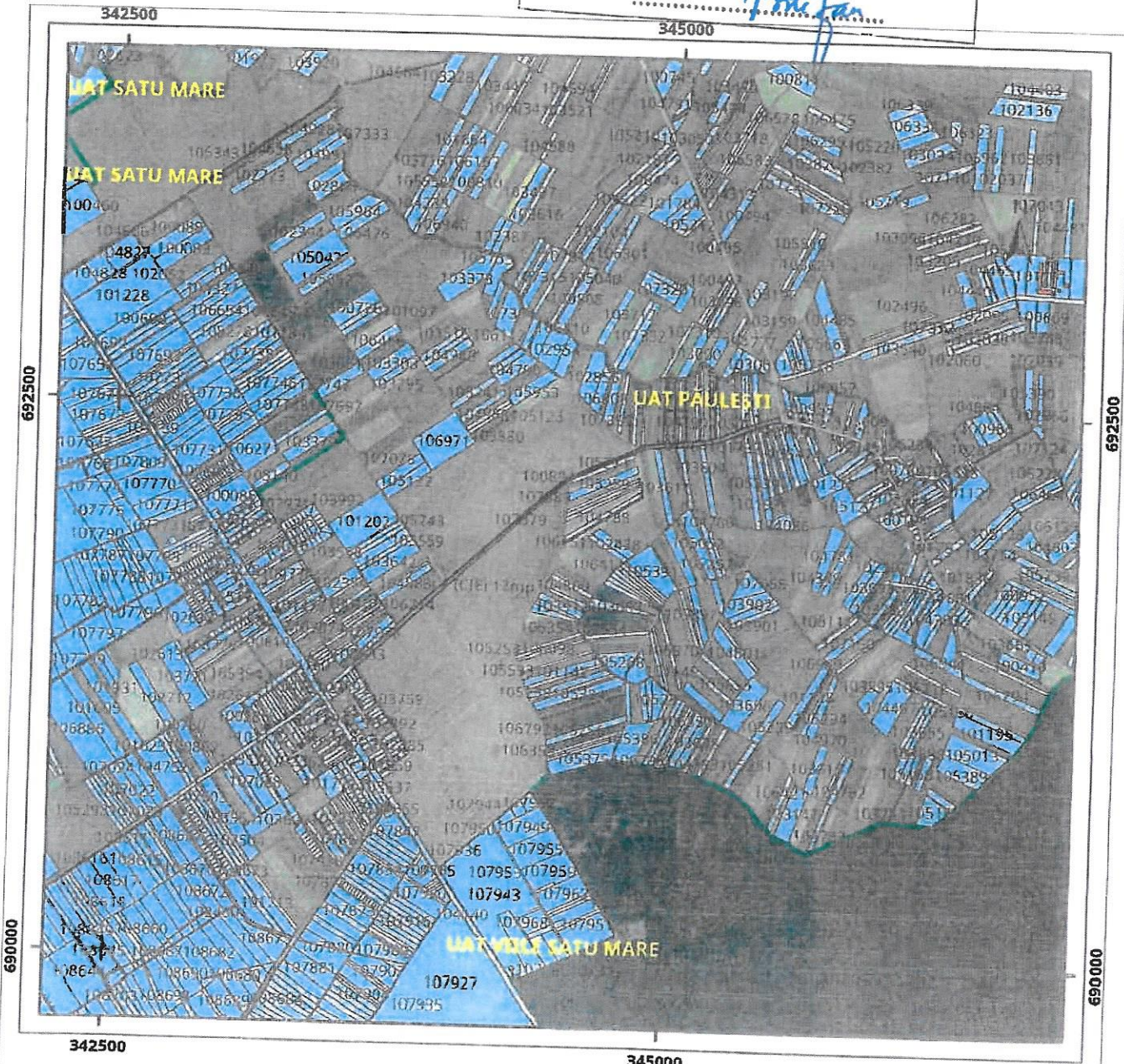
EXTRAS DE PLAN CADASTRAL

pentru imobilul cu IE 107379, **UAT PAULEȘTI / SATU MARE,**
 Loc. Ruseni

Nr. cerere	92908
Ziua	26
Luna	11
Anul	2021

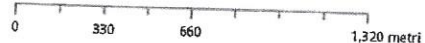
ANEXĂ
CERTIFICATUL DE URBANISM
 Nr. 1 din 31.01 2022
 Arhitect-sef,
[Signature]

Teren: 35.606 mp
 Teren: Parțial Intravilan
 Categoria de folosință(mp): Drum 35606mp
 Plan detaliu



Legenda

Intravilan



Sistem de proiectie Stereo 70

Cod verificare



100110049131

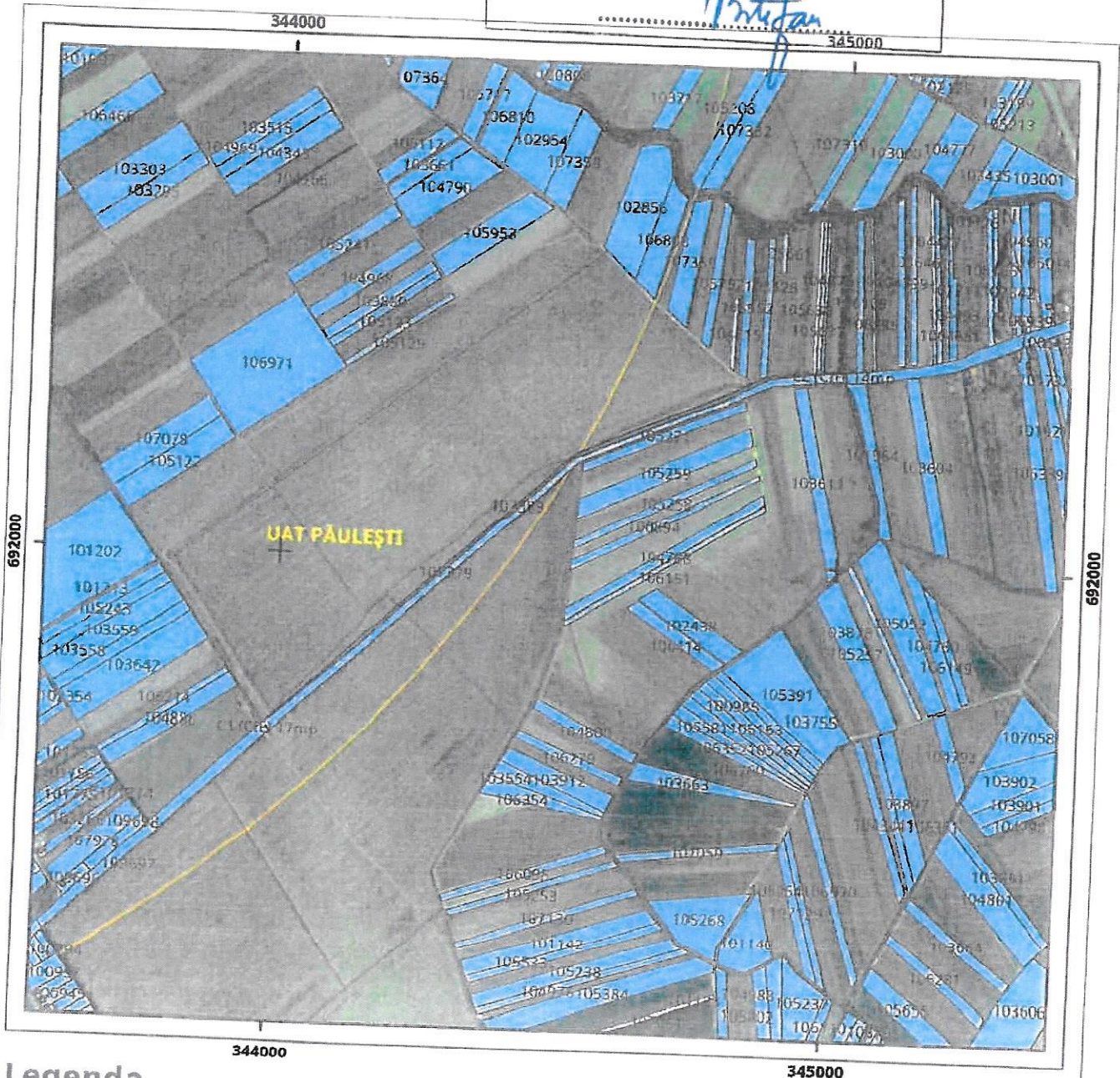
EXTRAS DE PLAN CADASTRAL

pentru imobilul cu IE **107389** UAT Păulești / SATU MARE,
 CONSILIUL LOCAL DE TEJAN
 SATU MARE

Nr.cerere	92903
Ziua	26
Luna	11
Anul	2021

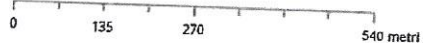
Teren: 6.959 mp
 Teren: Extravilan
 Categoria de folosinta(mp): Drum 6959mp
 Plan detaliu

ANEXĂ
 LA
 CERTIFICATUL DE URBANISM
 Nr. 1 din 31.01 2022
 Arhitect-sef,
Prutjan



Legenda

- Intravilan
- Legea 5
- Legea 17
- Legea 165



Sistem de proiectie Stereo 70