

**S.C. AXOR PROJECT S.R.L.**

- Drobeta Turnu Severin – Mehedinți
- J25/875/2022 - CUI: 47333796
- office.axor.project.ap@gmail.com
- telefon: 0727450388



PROIECT:  
**23/2024**

DOCUMENTAȚIE:  
**DOCUMENTAȚIE PENTRU  
OBȚINEREA AVIZULUI DE MEDIU**

BENEFICIAR:  
**BARBU CONSTANTINESCU GHEORGHE**

DENUMIRE PROIECT:  
**AMENAJARE ACCES AUTO LA PROPRIETATE DIN  
DN 56A SI PODET PESTE CANAL CCP8,  
LOC. VANJU MARE  
JUDEȚUL MEHEDINȚI**



**S.C. AXOR PROJECT S.R.L.**

- Drobeta Turnu Severin – Mehedinți
- J25/875/2022 - CUI: 47333796
- office.axor.project.ap@gmail.com
- telefon: 0727450388



**A. PIESE SCRISE**

**S.C. AXOR PROJECT S.R.L.**

- Drobeta Turnu Severin – Mehedinți
- J25/875/2022 - CUI: 47333796
- office.axor.project.ap@gmail.com
- telefon: 0727450388



**FOAIE DE CAPĂT**

**DENUMIRE OBIECTIV:**

AMENAJARE ACCES AUTO LA PROPRIETATE DIN  
DN 56A SI PODET PESTE CANAL CCP8,  
LOC. VANJU MARE  
JUDEȚUL MEHEDINȚI

**BENEFICIAR:**

BARBU CONSTANTINESCU GHEORGHE

**PROIECTANT  
GENERAL:**

S.C. AXOR PROJECT S.R.L

**FAZA DE PROIECTARE:**

DOCUMENTAȚIE PENTRU  
OBȚINEREA CERTIFICATULUI DE URBANISM

**PROIECT NUMĂRUL**

23/2024



## **BORDEROU**

### **A. PIESE SCRISE**

- Foaie de titlu;
- Lista de responsabilitati;
- Borderou piese scrise si desenate;
- Memoriu tehnic
  - Date generale:
    - Denumirea obiectivului de investitie ;
    - Amplasamentul obiectivului de investitie;
    - Titularul investitiei ;
    - Beneficiarul investitiei ;
    - Elaborator proiect ;
  - Structura documentatiei
  - Elemente privind tema de proiectare ;
  - Consideratii privind situatia existenta ;
  - Prezentarea categoriei de importanta ;
  - Solutia tehnica adoptata la proiectare ;
  - Protectia factorilor de mediu ;

### **B. PIESE DESENATE**

#### **DENUMIRE PLANSE**

- Plan de incadrare in teritoriu
- Plan de incadrare in zona
- Plan de situatie
- Sectiuni transversale
- Detaliu podet DN1000mm



## **MEMORU TEHNIC**

### **1. DATE GENERALE**

Documentatia de proiectare este elaborata avand la baza "Continutul cadru al proiectului tehnic" si vor fi respectate prevederile Legii 10/1995, "Legea privind calitatea in constructii", ale Hotararea 907/2016 precum si ale tuturor normelor si reglementarilor tehnice in vigoare .

Sunt respectate prevederile Legii 10/1995, denumită "Legea privind calitatea în construcții", ale Ordinului 571/1997, ale Normativului 600/2010 cu privire la amenajarea intersectiilor la nivel pe drumurile publice precum si a tuturor normelor si reglementarilor tehnice in vigoare cum ar fi C173/1986.

#### **1.1 Denumirea obiectivului de investiți:**

AMENAJARE ACCES AUTO LA PROPRIETATE DIN DN 56A SI PODET  
PESTE CANAL CCP8, LOCALITATEA VANJU MARE JUDEȚUL  
MEHEDINȚI

#### **1.2. Elaborator:**

S.C. AXOR PROJECT S.R.L.

#### **1.3. Beneficiar:**

BARBU CONSTANTINESCU GHEORGHE

#### **1.4. Investitor:**

BARBU CONSTANTINESCU GHEORGHE

### **1.5. Amplasamentul investitiei:**

Vânju Mare este un oraș în județul Mehedinți, Oltenia, România, format din localitatea componentă Vânju Mare (reședința), și din satele Bucura, Nicolae Bălcescu, Orevița Mare și Traian.



*Fig.1. Amplasamentul Orașului Vânju Mare in Judetul Mehedinți.*

### **Localizare:**

Orașul Vânju Mare este situat în sud-estul județului Mehedinți în zona Văii Blahniței, la o distanță de 33 km de municipiul Drobeta Turnu-Severin pe drumul național Turnu Severin – Calafat.

Orașul se învecinează cu o serie de comune: Vânjuleț, Rogova, Poroina Mare, Pădina, Corlățel, Pătulele, Jiana având o suprafață de 97,11 km<sup>2</sup>, ceea ce reprezintă 1,9% din suprafața județului Mehedinți.

Amplasamentul terenului este compus dintr-un lot cu o suprafața totală măsurată de 7003 mp (NC 54983 Vânju Mare) CF 54983 Vânju Mare pentru care beneficiarul dorește să realizeze amenajarea accesului la proprietate, prin realizarea unei intersecții cu drumul

național DN56A, precum și realizarea unui podeț peste canalul CCP8, aflat în administrarea ANIF Mehedinti.



*Fig.2. Amplasamentul Orașului Vânu Mare în România.*

Accesul carosabil studiat este unul nou, se regăsește pe domeniul administrat de drumurile naționale iar proprietatea este în administrarea beneficiarului Barbu Constantinescu Gheorghe conform contractului de vânzare – cumpărare.

**A) Descrierea sumară a situației existente și a construcțiilor din incintă.**

În zona studiată, și anume accesul la proprietate, structura rutieră este clasificată ca fiind neamenajată.

Conform nr. cadastral 54983 pe suprafața detinută de Barbu Constantinescu Gheorghe nu există în prezent construcții, accesul la proprietate fiind neamenajat, și din acest motiv se dorește amenajarea accesului la DN56A, pentru a facilita atât intrarea cât și ieșirea de pe proprietate către DN56A, acesta fiind de altfel singura cale de acces către proprietate.

**B) Poziția kilometrică și metrică la care se afla intersecția **DN56A** cu accesul la proprietate este **Km 55+260 – DREAPTA.****



**C) Elementele caracteristice ale drumului national in zona accesului**

- Drumul national DN56A in zona accesului **are 2 benzi de circulatie** , cate o bandă pe sens (spre Vânju Mare si spre Dr-Tr-Severin);

- Latimea totala a partii carosabile a drumului national este de 9.00 m (3.50+1.00 - 3.50+1.00), acostamente de 0.75m, fiind realizate din balast si se prezintă într-o stare tehnica bună.

- Pe traseul studiat si in vecinatatea a 200m inainte si dupa amplasament, drumul national are prevazute ca dispozitive de preluare si evacuare a apelor pluviale, șanțuri trapezoidale betonate, dispuse pe ambele părți ale drumului.

- In plan, în zona accesului, drumul national se află în aliniament;

- In profil longitudinal drumul se afla in rambieu;

- Distanța din axul drumului national pana la limita de proprietate este de 31.55m;

- Aplasamentul proprietatii se afla in extravilanul localității Vânju Mare;

- Vecinatati:

- V – DN56A;
- E – proprietăți private;
- S – proprietati private;
- N – proprietati private;

- Din punct de vedere al semnalizarii rutiere se poate spune ca nu exista in zona accesului nicio semnalizare rutiera verticala.

- Din punct de vedere al marcajelor rutiere (in zona accesului) marcajul rutier axial longitudinal va fi continuu.

In ceea ce priveste situatia drumului national DN 56A in zona accesului putem spune ca acesta este modernizat si are o structura rutiera alcatuită din urmatoarele straturi :

- 40 cm – sistem rutier vechi;
- 6 cm strat de baza din mixtura asfaltica AB2;
- 6 cm strat de legatura din binder BAD25;
- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BA16.





**C) Descrierea amenajării accesului carosabil la drumul național DN 56A .**  
**(Soluția propusă)**

Conform Certificatului de Urbanism terenul apare ca fiind amplasat în extravilanul localității Vânju Mare, (în afara indicatoarelor de intrare și ieșire din localitate) și drept urmare amenajarea accesului la drumul național s-a făcut în concordanță cu normele în vigoare.

Accesul la drum național al amplasamentului proprietății, se regăsește la **Km 55+260 – dreapta.**

Prin prezentul proiect se va realiza amenajarea unui acces auto la DN56A, care să corespundă din punct de vedere tehnic și funcțional cu reglementările în vigoare.

Distanța din axul drumului și limita proprietății (zona de acces) va fi de 31.55m.

Lățimea accesului carosabil va fi variabilă și anume 27.00 m deschidere la drumul național și 6.00 la limita de proprietate.

Accesul spre proprietate se va realiza din DN56A la Km 55+260, pe partea dreaptă a drumului iar ieșirea se va realiza la aceeași poziție kilometrică.

Pentru a avea asigurat accesul ușor la obiectiv, se va realiza un acces care să racordeze la drumul național 56A (vezi planul de situație propus), prin benzi de accelerare, respectiv decelerare. Prin soluția adoptată condițiile de deservire și circulație în/si din zona de locuit sunt confortabile, pietonii (persoanele) precum și autovehiculele care ies/intra putându-se înscrie în siguranță în circulația curentă a drumului național.

Accesul carosabil pe o lungime de 27.00 m deschidere la drumul național și 6.00m la limita de proprietate va avea o structură carosabilă suplă alcătuită din mixtura asfaltică.

În ceea ce privește sistematizarea pe verticală a zonei, s-a urmărit ca prin crearea de pante longitudinale și transversale să se asigure scurgerea apelor pluviale din zona conform pct.E;

În prezent, terenul pe care se va realiza investiția are o pantă moderată către latura Estică (opus drumului național), apele pluviale vor fi dirijate către canalul existent aflat la capatul sudic al proprietății.

Lucrările care fac obiectul prezentei documentații se vor executa pe domeniul privat și pe domeniul administrat de drumurile naționale. Caracteristicile tehnice a



elementelor ce alcatuiesc racordarile la drumul national DN56A sunt dupa cum urmeaza:

- **suprafata carosabila totala acces (acces + band accelerare si decelerare propuse) = 501.00 mp;**
- **lungimea acces proprietatea 23.05m;**
- **lățime acces carosabil proprietate (la DN56A)= 27.00 m;**
- **latime acces carosabil proprietate (la limita propr.)= 6.00 m;**
- **panta acces = 2.5% (spre interiorul proprietatii)**
- **distanța din axul DN56A pana la limita proprietate (zona de acces) = 31.55 m.**

Pentru întocmirea documentației tehnico economice s-au efectuat măsurători pe teren, s-a întocmit un plan de încadrare în zona, plan de situație sc. 1:250, și o secțiune transversală, în dreptul accesului la proprietate, respectiv în dreptul benzilor de accelerare și decelerare. Lucrările proiectate în această etapă se încadrează strict în zona existentă fără a depăși limitele împrejurimilor, nefiind necesare exproprieri.

### **Stabilirea alcatuirii structurii rutiere**

Pentru acces, și pentru banda de decelerare, respectiv accelerare, s-a ales varianta structurii rutiere suplec alcatuită din mixtura asfaltică:

În cadrul acestei variante structura rutieră va fi alcatuită din :

- **35 cm – strat de balast;**
- **20 cm – strat de piatră spartă;**
- **6 cm – strat de legatură din binder BAD22.4;**
- **4 cm – strat de uzură din beton asfaltic BA16.**

La proiectarea elementelor geometrice ale traseului în plan și în spațiu s-au respectat toate standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare la această dată (acestea vor fi prezentate într-un capitol separat).

### **E) Modul de asigurare a scurgerii apelor pluviale din incinta si de pe drumul national**



De pe suprafața carosabilă a drumului național apele meteorice se vor scurge printr-o pantă de 2.5% spre șanturile betonate existente și cele proiectate, și de acolo spre emisar prin intermediul podetelor transversale existente ale DN56A

Asigurarea continuității scurgerii apelor pluviale va fi asigurată prin intermediul șantului betonat, proiectat la marginea platformei, șanturi ce vor deversa în canalul CCP8 administrat de ANIF. Peste canalul se va amenaja un podet tubular cu diametru de 1000mm.

Platforma incintei are o pantă transversală de 2..2.50% spre limita exterioară a proprietății, apele pluviale vor fi colectate și dirijate către canalul aflat la extremitatea sudică a proprietății. În consecință apele pluviale atât de pe accesul la proprietate cât și din incintă nu vor ajunge sub nici o formă în ampriza drumului național DN56A.

#### **Amenajare podet peste canal CCP8**

Pentru realizarea accesului din DN56A se va construi un podeț pe canalul HC 4-1 (CCP8) astfel încât să se îndeplinească cerințele de acces în bune condiții în conformitate cu prevederile legale.

Podețul tubular va fi realizat din tuburi de beton armat prefabricate cu diametrul dn 1000 mm și timpane din beton armat turnat monolit cu lățimea de  $L = 0,30$  m. Acoperirea minimă peste tuburile din beton armat este de 0,50 m. Lungimea podețului va fi  $L = 8,60$  m cu

deschiderea liberă între timpanele de beton de  $L = 8,00$  m pentru a se putea asigura accesul în bune condiții cu lățimea de 6,00 m.

Pe lungimea podețului se va asigura transportul debitului maxim al canalului dedesecare, astfel încât să nu se modifice parametrii funcționali ai acestuia și să nu fie afectată amenajarea de desecare.

Cota radierului podețului în ax, se va amplasa la 87,30 m (m.d.M.N.). Amonte și aval de podeț se prevede o zonă pereată cu dale din beton pe lungimea de  $L = 2,00$  m.

Podețul tubular PT1 va avea o lungime de 8,60 m, cu deschidere liberă de 8,00 m. Pe tronsonul podețului tubular PT1 se va asigura transportul debitului maxim dedesecare al canalului de desecare Hc 4-1 (CCP 8), astfel încât să nu se modifice parametrii funcționali ai acestuia și nici ai amenajării de îmbunătățiri funciare.

Pentru asigurarea funcționalității canalului de desecare Hc 4-1 (CCP 8) la parametri

optimi se recomandă curățirea de vegetație și decolmatarea acestora în aval și amonte de amplasarea podețului respectându-se elementele geometrice și hidraulice, sub stricta observare a inspectorului zonal ANIF.

Descrierea elementelor geometrice și hidraulice ale canalelor de desecare:

Canalul Hc 4-1 (CCP 8) este identificat în inventarul Agenției Naționale de Îmbunătățiri Funciare (A.N.I.F.) Filiala Teritorială de Îmbunătățiri Funciare Mehedinți cu denumirea CCP 8.

Caracteristici geometrice pe segmentul interesat la lucrări:

$$b = 1,00 \text{ m};$$

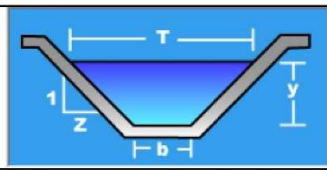
$$m = 2,00;$$

$$I = 1,0 \text{ ‰};$$

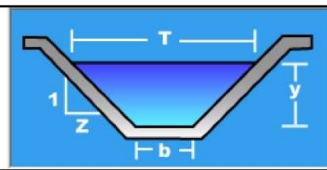
$$h_{\text{canal}} = 1,70 \text{ m};$$

Pentru aflarea elementelor hidraulice ale canalului s-au făcut predimensionări hidraulice ale secțiunii constatate în teren cu ajutorul programelor informatice de specialitate, rezultate prezentate tabelar:

✓ **Calcul de dimensionare canal CCP8 (hapa=0,30 m):**

<b>Date de intrare:</b>			
Adâncime apă (y)	0,30 m		
Lățime radier (b)	1,00 m		
Înclinare taluz (Z)	2,00		
Rugozitate (n)	0,022		
Panta (I)	1,0 <sup>0</sup> /∞		
<b>Rezultate:</b>			
Debit (Q)	0,240 m <sup>3</sup> /s	Perimetru (p)	2,3416 m
Aria hidraulică (A)	0,4800 m <sup>2</sup>	Rază hidraulică (R)	0,2050 m
Lățime apă (T)	2,2000 m	Viteza (v)	0,50 m/s
Numărul Froude (F)	0,3416		






✓ **Calcul de dimensionare canal CCP8 (hapa=0,50 m):**

<b>Date de intrare:</b>			
Adâncime apă (y)	0,50 m		
Lățime radier (b)	1,00 m		
Înclinare taluz (Z)	2,00		
Rugozitate (n)	0,022		
Panta (I)	1,0 <sup>0</sup> /∞		
<b>Rezultate:</b>			
Debit (Q)	0,657 m <sup>3</sup> /s	Perimetru (p)	3,2361 m
Aria hidraulică (A)	1,0000 m <sup>2</sup>	Rază hidraulică (R)	0,3090 m
Lățime apă (T)	3,0000 m	Viteza (v)	0,66 m/s
Numărul Froude (F)	0,3633		



## **F) Modul de asigurare a semnalizarii rutiere aferente**

Asigurarea semnalizarii rutiere se va face prin montarea de indicatoare noi care reglementează situația de fapt, a intersecției accesului la proprietate cu drumul național 56A, conform planului de situație propus.

<b>LEGENDĂ</b> (Conform SR 1848/1-2011)		
	B2 - Opreire	Propus
	C29 - Limitare de viteză	Propus/ Existent
	C27 - Depășirii autovehiculelor cu excepția motocicletelor fara atas interzisă	Propus
	D3 - Obligatoriu la dreapta	Propus
	F19 - Selectarea circulației pe direcții	Propus

## **G) Implicatia activitatii ce urmeaza a se desfasura in obiectiv asupra traficului rutier (traficul estimat generat de obiectiv)**

Pe amplasamentul obiectivului, nu se vor desfasura activitati de natura să aducă un trafic suplimentar circulației curente a drumului național 56A, în zona studiată. În consecință, traficul rutier generat de obiectiv va fi unul redus (1-2 autovehicule ce vor intra și iesi din incinta în decursul a 24 de ore).

## **2. STRUCTURA DOCUMENTAȚIEI**

Prezenta documentație tehnică face parte din DOCUMENTAȚIA TEHNICĂ PENTRU OBTINEREA CERTIFICATULUI DE URBANISM pentru obiectivul de investiție menționat anterior.

Structura documentației este:

Volumul I Documentație tehnică pentru avizare/autorizare - piese scrise;



Volumul II Documentatie tehnica pentru avizare/autorizare - piese desenate.

### **3. ELEMENTE PRIVIND TEMA DE PROIECTARE**

Prin tema de proiectare se cere elaborarea unei documentatii tehnice pentru avizarea / autorizare a lucrarii in cadru căruia prin soluțiile tehnice adoptate, sa se rezolve problemele de siguranța a circulației in zona si eliminare a cauzelor care conduc la degradarea structurii rutiere, asigurarea scurgerii apelor precum si a problemelor de conflict rutier in intersectia dintre drumul national 56A si accesul spre proprietate,

Amenajarea accesului propus se va face avand in vedere ameliorarea condițiilor de circulație prin realizarea de lucrări de amenajare a racordului, rezolvarea scurgerii apelor si sporirea siguranței si fluentei traficului in zona.

Aceste lucrări vor conduce la viabilizarea structurii rutiere din aceasta zona in scopul aducerii acesteia la parametrii tehnici impuși de normativele in vigoare, prin corecția elementelor geometrice, amenajarea scurgerii apelor si racordului cu DN 56A.

In plan va fi respectat traseul actual, celelalte elemente geometrice ajustandu-se foarte putin.

### **4. PRECIZAREA CATEGORIEI DE IMPORTANTA A CONSTRUCȚIEI**

Alegerea categoriei de importanță a construcției s-a făcut în conformitate cu prevederile art. 22 Secțiunea 2 "Obligații și răspunderi ale proiectantului" din Legea nr. 10 din 18 ian. 1995, "Legea privind calitatea în construcții" și în baza "Metodologiei de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor" din "Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor" aprobat cu Ordinul MLPAT nr. 3 I/N din 2 oct. 1995 si va fi tratata la un capitol ulterior .

Lucrarea ce face obiectul acestei documentații se încadrează la categoria de importanță **C -construcții de importanță normală**.

Conform prevederilor STAS 10100/0-75 "Principii generale de verificare a siguranței construcțiilor", lucrările acestei documentații se încadrează în **clasa de importanță III - construcții de importanță medie**.



## **5. PROTECTIA FACTORILOR DE MEDIU**

Lucrările proiectate nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului apelor de suprafață, vegetației, faunei, zgomotului sau peisajului ci dimpotriva vor induce efecte benefice asupra circulației rutiere precum și a activității sociale și economice din zona .

Executarea lucrărilor proiectate va avea influențe favorabile asupra factorilor de mediu , economici și sociali .

1. Influența asupra factorilor de mediu , datorată realizării unor condiții de circulație rutiere superioare celor actuale .

2. Influența socio-economică :

- Crearea de noi locuri de muncă pe perioada execuției lucrărilor ;
- Mai rapidă deplasare înspre și dinspre locurile de agrement ;
- Creșterea siguranței circulației și a confortului pentru participanții la trafic .

Nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric prin execuția acestor lucrări.

Prin urmare , se apreciază că din punct de vedere al mediului ambiant , lucrările proiectate vor avea un efect pozitiv .

La execuția lucrărilor se va asigura protecția apelor de suprafață, subterane și a ecosistemelor acvatice, care are ca obiect menținerea și ameliorarea calității și productivității naturale ale acestora, în scopul evitării unor efecte negative asupra mediului, sănătății umane și bunurilor materiale .

Conceperea și elaborarea elementelor geometrice în plan, s-a elaborat prin alegerea soluției optime, pentru evitarea prejudiciilor ireversibile aduse mediului. Sistemul de scurgere a apelor a fost prevăzut în vederea protejării terenurilor adiacente

Lucrările de execuție a infrastructurii rutiere vor respecta zonele de protecție sanitară impuse de legislația în vigoare (Ordin nr.119/2014) .

Execuția lucrărilor de infrastructură se va face astfel încât contaminarea potențială a cursurilor de apă , a pânzei freatice să fie evitată .



Apele de pe suprafata carosabila a accesului se vor scurge spre santul carosabil si vor fi conduse la emisar.

Executantul lucrarii va fi obligat ca inainte de amplasarea santierului sa obtina acordul de mediu (daca este cazul) .

Pe parcursul desfasurarii lucrarilor de executie a accesului, executantul va lua masuri pentru asigurarea stabilitatii solului, coreland lucrarile de constructie cu lucrarile de ameliorare a terenurilor afectate . La executia terasamentelor se va evita folosirea materialelor cu risc ecologic imediat sau in timp.

Principalele produse generate de executia lucrarilor de constructie, ce pot fi clasificate ca deseuri ,sunt materiale rezultate din decapari si demolari .

In activitatea de constructie a infrastructurii rutiere se va tine seama de reglementarile in vigoare in colectarea , transportul , depozitarea si reciclarea deseurilor.

Ca si obligatii ce rezulta din prevederile Legii 137/1995 sunt urmatoarele:

- reciclarea deseurilor re folosibile , prin integrarea lor , in masura in care se poate in alte lucrari de drumuri ,etc. in conformitate cu incercarile de laborator ;
- deseurile ce nu pot fi reciclate prin integrarea in alte lucrari de drumuri ,etc. se vor colecta , depozita si preda centrelor de colectare sau se vor valorifica direct prin predare la diversi consumatori ;
- se vor depozita deseurile ce nu pot fi reciclate numai pe suprafete special amenajate in acest scop ;
- se vor respecta conditiile de refacere a cadrului natural in zonele de depozitare , prevazute in autorizatia de mediu ;
- intretinerea utilajelor si vehiculelor folosite in activitatea de constructie a accesului se efectueaza doar in locuri special amenajate , pentru a evita contaminarea solului.
- o Se vor respecta principiile ecologice in procesul de dezvoltare social – economica, pentru asigurarea unui mediu de viata sanatos pentru populatie .Realizarea lucrarilor trebuie sa se faca fara a prejudicia in vreun fel





salubritatea, ambientul, spatiile de odihna, tratament si recreere, starea de sanatate si de confort a populatiei .

Aceste prevederi nu sunt limitative, protectia mediului inconjurator va respecta intreaga legislatie existenta , adaptata la conditiile specifice generate de activitatea de executie de drumuri .

## **6. MASURI DE PROTECTIA MUNCII SI P.S.I.**

Constructorului îi revine sarcina de a respecta cu strictete prevederile legii nr.319/2006 si HG 1425/2006 de a instrui si a lua, pe întreaga perioada de execuție a lucrărilor, toate masurile pentru prevenirea accidentelor de munca si respectarea cu strictete a masurilor de protectia muncii specifice lucrărilor ce se executa.

Se vor face instructajele periodice si zilnice tuturor subordonaților, prevăzute în : -  
Instrucțiunile proprii SSM , referitoare la lucrările din prezentul proiect, cum sunt:

- Obligații si răspunderi ale personalului încadrat în munca ;
- Echipament individual de protecție si lucru;
- Prepararea betoanelor de ciment ;
- Depozitul de agregate minerale ;
- Transportul agregatelor cu utilaje încărcătoare cu cupa frontala;
- Transportul betonului de ciment .
- Punerea în opera a betonului de ciment ;
- Laborator pentru verificarea calității materialelor si lucrărilor de drumuri
- Incărcarea, descărcarea, transportul, manipularea si depozitarea materialelor ;
- Mijloace de încarcare-descarcare si transport ;
- Betoane si mortare ;
- Exploatarea si întreținerea utilajelor, mașinilor, instalațiilor si mijloacelor de transport ;
- Revizia tehnica, întreținerea si repararea utilajelor, mașinilor, instalațiilor si mijloacelor de transport.

## **7. MASURI PRIVIND PREVENIREA SI PROTECTIA CONTRA INCENDIILOR**



Constructorul este obligat sa respecte intocmai prevederile Legii 307/2006 si OMAI 712/2005.

Normele si masurile menționate mai sus nu sunt limitative, constructorul fiind obligat sa ia orice masuri suplimentare pentru a asigura desfășurarea în siguranța a execuției lucrărilor.

### **LISTA PRESCRIPTIILOR TEHNICE DE BAZA**

In cadrul proiectului se vor face referiri numai la standarde , reglementari , norme si normative in vigoare dupa cum urmeaza :

#### **Suprastructura carosabila**

Stas 6400 – Straturi de fundatii;

NE-014/2002 – Normativ pentru executarea imbracamintilor rutiere din beton de ciment in sistemele cofraje fixe si glisante;

Norme tehnice privind proiectarea si realizarea drumurilor in localitatile rurale ;

Normativ 600/2010 cu privire la amenajarea intersectiilor la nivel pe drumurile publice ;

Ordinului MS nr.119/2014 pentru aprobarea normelor de igiena si sanatate publica precum si a recomandarilor privind mediul de viata al populatiei ;

HG nr.101/1997 privind instituirea obligatorie a zonelor de protectie sanitara .

STAS 10144/1-1990 – Strazi – Profiluri transversale - Prescriptii de proiectare ;

NP 012-2007 – Normativ pentru producerea betoanelor ;

C 56-85 - Normativ privind verificarea calitatii lucrarilor de constructii ;

SR EN 197/1-2002 – Ciment partea I – Compozitie , specificatii ;

SR EN 13242 + A1/2009 - Agregate din materiale nelegate sau legate hidraulic pentru utilizare în lucrări de inginerie civilă și în construcția de drumuri.

### **LISTA LEGISLATIEI APLICABILE PROIECTULUI**

Legea 10/1995 privind calitatea in constructii cu modificarile si completarile ulterioare ;

Legea 608/2001 privind evaluarea conformitatii produselor cu modificarile si completarile ulterioare ;



Regulamentul privind controlul de stat al calitatii constructiilor aprobat prin HGR 272/1994;

HGR 766/1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea in constructii  
Regulament de verificare si expertizare tehnica de calitate a proiectelor, a executarii lucrarilor si a constructiilor aprobat prin HGR 925/1995 ;

HGR 622/2004 privind stabilirea conditiilor de introducere pe piata a produselor pentru constructii cu modificarile si completarile ulterioare ;

Legea 50/1991 privind autorizarea lucrarilor de construire republicata , cu modificarile si completarile ulterioare ;

Regulament general de urbanism aprobat prin HGR 525/1996 cu modificarile si completarile ulterioare

Ordin MTCT 1430/2005 privind aprobarea Normelor metodologice pentru aplicare a legii 50/1991 privind autorizarea lucrarilor de construire ;

Regulament de receptie a lucrarilor de constructii si instalatii aferente acestora , aprobat prin HGR 273/1994 ;

Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismul .

O.G. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare

Ordinul MTI nr. 568/2010 pentru aplicarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A.

Ordinul MT nr. 571/1997 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și amplasarea construcțiilor, instalațiilor și panourilor publicitare în zona drumurilor, pe poduri, pasaje, viaducte și tuneluri rutiere

H.G. nr. 273/1994 privind aprobarea Regulamentului de recepție a lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora

Ordinul MT și MI nr. 1112/2000 pentru aprobarea Normelor metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului

Lg. nr. 148/2000 privind publicitatea, cu modificările și completările ulterioare

Ordinul MT nr. 47/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind amplasarea lucrărilor edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în localitățile urbane și rurale

**S.C. AXOR PROJECT S.R.L.**

- Drobeta Turnu Severin – Mehedinți
- J25/875/2022 - CUI: 47333796
- office.axor.project.ap@gmail.com
- telefon: 0727450388



Ordinul MT nr. 49/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane

Ordinul nr. 1623/2012 privind desemnarea personalului cu atribuții de control, împuternicit de MTI în scopul constatării contravențiilor și aplicării sancțiunilor pentru nerespectarea prevederilor O.G. nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, referitoare la amplasarea de construcții și instalații în zona drumului public

O.G. nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare

Intocmit,

Ing. Miu Irina



**S.C. AXOR PROJECT S.R.L.**

- Drobeta Turnu Severin – Mehedinți
- J25/875/2022 - CUI: 47333796
- office.axor.project.ap@gmail.com
- telefon: 0727450388



**B. PIESE DESENATE**