TOGES SERV proiectare. topografie. studii geotehnice	Titlu proiect:	PUNERE IN SIGURANTA PASARELA PIETONALA DE PE DN1 LA KM 88+610 LA BANESTI		
C.N.A.I.R.-D.R.D.P. BUCURESTI	Titlu doc:	Proiect tehnic de executie		
	Doc. nr:	335/2025	Rev. 00	

PROIECT TEHNIC

PUNERE IN SIGURANTA PASARELA PIETONALA DE PE DN1 LA KM 88+610 LA BANESTI



VERIFICATOR PROIECTE INGINER A4, B2,D NR.08689 ROMAN C. COSTINEL M.D.R.A.T.

BENEFICIAR : C.N.A.I.R.-D.R.D.P. BUCURESTI

SC TOGES SERV SRL, Str. Marasesti, nr.118, Ploiesti, jud Prahova;
CUI: RO15056328, J29/1372/2002, IBAN: RO 04 BACX 0000003012812000–Unicredit Bank
Mobil 0722 610696, E-mail: toges_serv@yahoo.com, **www.toges.ro**

MEMORIU TEHNIC

1. DATE GENERALE

1.1. *Denumirea obiectivului de investitii*

PUNERE IN SIGURANTA PASARELA PIETONALA DE PE DN1 LA KM 88+610 LA BANESTI

1.2. *Amplasamentul*

Lucrarile ce fac obiectul prezentei documentatii isi desfasoara traseul pe Drumul National DN1, Pasarela pietonala pe DN1 la KM 88+610 la Banesti

1.3. *Titularul investitiei*

CNAIR - DRDP BUCURESTI

1.4. *Beneficiarul investitiei*

CNAIR - DRDP BUCURESTI

1.5. *Elaboratorul documentatiei*

S. C. TOGES SERV SRL – PLOIESTI.

1.6. *Categoria de importanta a constructiei*

Categoria de importanta a constructiei „C"

1.7. *Regimul juridic*

Terenul se afla in intravilanul comunei Banesti.

Terenul care face obiectul documentatiei se afla in domeniul public al statului in administrarea Companiei Nationale de Administrare a Infrastructurii Rutiera SA.

2. DESCRIEREA INVESTITIEI

2.1. *Situatia existenta a obiectivului de investitii*

2.1.1. Starea tehnica, din punctul de vedere al asigurarii cerintelor esentiale de calitate in constructii, potrivit legii

SC TOGES SERV SRL, Str.Mararesti, nr. 118, Ploiesti, jud Prahova; CUI: RO15056328, J29/1372/2002,
IBAN: RO 04 BACX 0000030128120000– Banca UNICREDIT TIRIAC
Tel.mobil 0722 610696, E-mail: toges_serv@yahoo.com, **www.toges.ro**

Situatia existenta - Pasarela pietonala de pe DN1 la KM 88+610 la Banesti

Pentru a asigura un trafic sigur auto si pietonal, in urma prezentei a doua benzi pe sens de deplasare, este necesara intretinerea periodica a pasarelei pietonale de traversare a drumului national DN1 km 88+610, care va deservi in principal locuitorilor din comuna Banesti.

Terenul se afla in administrarea Companiei Nationale de Administrare a Infrastructurii Rutiera SA.

3. DATE TEHNICE ALE INVESTIȚIEI

3.1. Memorii pe specialităţi

Documentatia trateaza lucrarile pentru intretinerea periodica a pasarelei pietonala pe DN1 la km 88+610 la Banesti

Categoria de importanţă a obiectivului

Obiectivul se încadrează în categoria C de importanţă normală conform HG 766/1997.

Domeniul de verificare a documentatiei

Domeniul de exigenta „A4,B2,D" (cf. HG 925/95).

3.1.1. Lucrari de pod:

3.1.1.1. Caracteristici principale ale constructiei

Tipurile de lucrari prevazute a fi executate au fost stabilite din punct de vedere tehnic si economic cu scopul imbunatatiriiinfrastructurii de drumuri nationale, conservarea si adaptarea structurii rutiere si de siguranta a circulatiei la nivelul de agresivitate a traficului si factorilor de mediu la care este sau va fi supus in perspectiva.

Lucrarile proiectate sunt conform Normativului NE 033-2005 si NP 116-04.

Aceste lucrari se executa in scopul asigurarii unui trafic pietonal si auto normal in conditii de siguranta, impuse de categoria din care face parte sectorul de drum national studiat, tinand seama atat de conditiile prezente cat si de cele de perspectiva.

Principalele lucrari stabilite ca necesare in baza situatiei existente si a imbunatatirii conditiilor de siguranta pe durata de viata in perspectiva, sunt:

- Realizarea unor structuri sigure de traversare pietonala a DN1 la pozitia kilometrica mai sus amintita;

Structura proiectata pentru varianta aleasa va fi:

Pasarela pietonala peste DN1 la Km 88+610 se va reface in baza din *Expertiza tehnica pentru obiectivul „ Pasarela pietonala de pe DN1 la KM 88+610 la Banesti"* intocmita de expert tehnic MTCT ing. Diaconu Ion Dumitru. Se vor respecta concluziile si recomandarile expertizei tehnice aferente Solutiei 2 „Executarea unei suprastructuri noi".

Pasarela pietonala are suprastructura alcatuita din grinda metalica spatiala tip Langer cu arce inclinate spre interior. Lungimea suprastructurii (a grinzii tip Langer) este de 20m si se reface integral pe structura metalica noua, la care se adauga 2 zone de acces existente de 1.67m pe fiecare parte.

Distanta intre axele arcelor este de 3000 mm la partea inferioara si 900 mm la partea superioara.

Structura de rezistenta a pasarelei se realizeaza cu tevi cu sectiunea circulara de otel fara sudura, laminate la cald, cu exceptia riglelor longitudinale pe care reazema podina care sunt realizate din teava cu sectiunea patrata si a tirantilor de legatura dintre arce si grinzile tirant care se realizeaza din otel cu sectiunea circulara.

Structura de tip arc Langer a suprastructurii se compune din 2 arce, 2 grinzi tirant corespondente arcelor, tiranti de legatura intre arce si grinzile tirant, rigle transversale inferioare (antretoaze) cu rol de legatura intre cele 2 grinzi tirant, rigle transversale superioare (contravantuirea superioara) de legatura la partea superioara intre cele 2 arce.

Structura mai are in compunere rigle longitudinale (lonjeroni) pe care reazema podina de sustinere a traficului pietonal si bineinteles elementele de parapet.

Arcele structurii sunt alcatuite din teava cu sectiunea circulara, fara sudura, laminata la cald. Incovoierea tevilor pentru realizarea arcelor se va realiza fara sa se deformeze teava si fara a se modifica caracteristicile fizico-mecanice ale otelului.

Grinzile tirant sunt din teava cu sectiunea circulara, fara sudura, laminata la cald, sunt rectilinii iar la capete sunt prevazute cu capace sudate pentru inchiderea tevilor. Se recomanda ca aceste capace sa aiba forma boltita.

Tirantii de legatura sunt tevi cu sectiunea circulara in elevatie ei au pozitie verticala dar sunt inclinati in plan transversal perpendicular pe planul acestora. Mufele tirantilor vor fi din teava cu sectiunea

circulara filetate in interior stanga- dreapta. Tirantii vor fi realizati din doua segmente care vor asigura posibilitatea tensionarii acestora in caz de necesitate.

Riglele transversale inferioare (antretoazele) care fac legatura intre cele doua grinzi tirant vor fi din teava cu sectiunea patrata. Aceste rigle impreuna cu tirantii de legatura se vor prevede cu contravantuiri din teava patrata pentru a forma o platforma inferioara tip saiba rigida.

Riglele transversale superioare (contravantuirea superioara) fac legatura dintre cele 2 arce la partea superioara si vor fi din teava cu sectiunea circulara.

Riglele longitudinale (lonjeronii) sunt din teava cu sectiunea patrata si cu rol de sutinerea podina de acces pietonal.

Parapetele pe suprastructura sunt alcatuite din stalpi, lise si zabrelute de umplutura.

Pentru a evita ca anumite corpuri contondente sa cada de pe calea pasarelei pe sosea, parapetele var fi prevazute pe fetele exterioare cu plase de sarma galvanizata cu ochiuri patrate cu latura de circa 2cm si jgheaburi laterale podinei din tabla cu grosimea 2mm adamcimea 30mm si latimea 100mm care se va curata periodic.

Podina pasarelei se va realiza din placi metalice cu profil antiderapant.

Pentru asigurarea iluminatului pe timp de noapte s-au prins in devizul anexat dispozitive de iluminat a podinii si scarilor de acces pietonal de tip autonom cu incarcare solara.

Scarile de acces sunt realizate conform proiect original. Acestea sunt realizate din doua vanguri avand latimea de 30cm si inaltimea maxima de 17.5cm si un podest intermediar. Scarile vor fi prevazute cu parapete de protectie laterala cu inaltimea de 1,20m. Lisele si stalpii scarilor sunt din teava metalica fara sudura laminata la cald.

Elementele scarilor de acces sunt imbinate prin sudura. Vangul superior al scarilor de acces va rezema cu capatul de sus pe consolele metalice special amenajate pe fetele din spate ele elevatiilor iar cu capatul de jos pe platforma - podest intermediar.

Aparatele de reazem. Pasarelele var fi prevazute cu aparate de reazem cu aparate de reazem mobile din neopren. Aparatele de reazem vor fi prinse cu sudura de placi metalice ancorate in grinda de reazem a pasarelei .

Infrastructura este alcatuita din cate doi stalpi metalici din teava rotunda si o grinda tip cheson realizata din tabla sudata cu gabaritul de 500mm x 500mm x3500mm, pentru fiecare pasarela pe care reazema suprastructura. Fundatia pilelor este directa din beton armat clasa C25/30 in incinta deschisa.

Inaltimea pilelor va fi astfel incat sa se asigure o inaltime de libera trecere de minim 5.20m fata de limita superioara a soselei.

Se propun urmatoarele lucrari de interventie asupra structurii scarilor de acces si a elevatiilor pilelor:

-inspectia tuturor elementelor metalice ale pasarelei, în special scările de acces și grinzile principale, în vederea identificării zonelor degradate sau corodate si se va efectua curățarea acestora;

- reparatii locale ale tuturor elementelor degradate;

- consolidarea grinzii cheson de peste stalpii pilelor prin completarea cu table sudate;

- aplicarea unui strat de protectie anticoroziv C3-11 (grund, strat intermediar, strat final) asupra tuturor elementelor metalice cu o durata de viata medie 10 ani;

3.1.1.2 Lucrari de pod

Inafara de intretinerea periodica aferenta pasarelei pietonale nu vor fi necesare si alte lucrari asupra drumului.

Colectarea si evacuarea apelor pluviale

Datorita faptului ca nu vor fi afectate elementele geometrice ale drumului (parte carosabila sau trotuare), amplasarea infrastructurilor se face in domeniu public si nu va fi cazul de modificari ale cotelor existente ale drumului si nici de suplimentarea unor guri de scurgere.

Situatia existenta a utilitatilor si analiza acestora

In zona de amplasare a pasarelei de traversare pietonala sunt prezente retele ingropate de utilitati cum ar fi alimentarea cu energie electrica, alimentare cu gaze, telefonie, canalizare pluviala si alimentare cu apa.

Se va pastra aceeasi pozitionare a fundatiei deci retelele prezente nu vor fi afectate. Organizarea de santier cade in sarcina antreprenorului care va executa lucrarile. Pentru organizarea de santier se va realiza proiect si se va solicita autorizatie de construire.

Concluziile evaluarii impactului asupra mediului

Lucrarile proiectate nu introduc efecte negative suplimentare fata de situatia existenta asupra solului, drenajului, microclimatului, a apelor de suprafata, a vegetatiei, faunei sau din punct de vedere al zgomotului sau al peisajului.

Executarea lucrarilor proiectate va avea influente favorabile asupra factorilor de mediu, economici si sociali.

a) Influenta asupra factorilor de mediu, datorata realizarii unor conditii de circulatie in conditii superioare de siguranta celor actuale:

- va scadea gradul de poluare al aerului prin scaderea diverselor noxe de esapament, a zgomotului;
- se va reduce volumul de praf;
- va scadea simtitor uzura masinilor;

b) Influenta socio - economica:

- crearea de noi locuri de munca pe perioada executiei lucrarilor;
- mai rapida deplasare inspre si dinspre locurile de munca;
- reducerea consumului de carburanti si economii la costul transporturilor;
- cresterea sigurantei circulatiei si a confortului pentru participantii la trafic;

Pe ansamblu, se apreciaza ca din punct de vedere al mediului ambiant, lucrarile proiectate vor avea un efect pozitiv.

Materialelor folosite la realizarea structurilor pasarelelor sunt regenerabile, deci nu exista un impact asupra mediului.

Durata de realizare si etape principale

Executia lucrarii va incepe dupa ce antreprenorul si-a adjudecat executia proiectului, urmare a licitatiei si in urma incheierii contractului cu beneficiarul.

Piesele principale pe baza carora constructorul va realiza lucrarea sunt urmatoarele:

- planuri de situatie, de amplasament, sectiunile caracteristice, dispozitii generale;
- detaliile tehnice de executie ce cuprind cote, dimensiuni, planse de detaliu pe subcategorii de lucrari etc. pentru toate elementele componente ale lucrarii;
- caiete de sarcini cu prescriptii tehnice speciale pentru lucrarea respectiva;
- graficul de esalonare a executiei lucrarii.

Executia lucrarilor va fi urmarita de consultanta de specialitate din partea beneficiarului, inspectoratul de stat in constructii si proiectant prin asistenta tehnica de specialitate.

Contractantii au deplina libertate de a-si prevedea in oferta de achizitie a lucrarii, propriile consumuri si tehnologii de executie precum si sursele de aprovizionare pe care le agreaza cu respectarea

insa a exigentelor calitative si cantitative prevazute in proiectul tehnic, in caietele de sarcini, in actele normative in vigoare si in avizele si acordurile obtinute pentru realizarea investitiei conform legii.

Calitatea lucrarilor executate va fi asigurata prin respectarea prevederilor din:

- Legea 10/1995 a calitatii lucrarilor cu toate relementarile ce decurg din aceasta.
- HG 925/1995 privund responsabilul tehnic cu asigurarea calitatii lucrarilor;
- Buletinul Constructiilor 4/1996 - prescriptii tehnice pentru verificarea calitatii lucrarilor, inclusiv controlul pe faze determinate.

Durata de executie efectiva a lucrarilor este de 6 luni.

Lucrari de siguranta circulatiei

Semnalizarea rutiera pe timpul executiei are rolul de asigura siguranta circulatiei prin montarea de indicatoare de circulatie pentru presemnalizarea si semnalizarea zonelor de lucru.

Lucrari de protectia mediului

Lucrare ce urmeaza a se executa va asigura protecţia mediului în zona in care lucrarile sunt amplasate.

Concluzii

Lucrările ce fac obiectul prezentului proiect se incadrează în categoria C - lucrări de importanţă normala si se vor realiza in condiţiile respectării normelor şi standardelor Uniunii Europene, în conformitate cu H.G. 766/1997 şi cu Legea 10/1995 privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate pentru execuţia lucrărilor.

Stabilirea categoriei de importanţă a construcţiei s-a făcut în baza Legii 10/1995, "Legea privind calitatea în construcţii", cu respectarea "Regulamentului privind stabilirea categoriei de importanţă a construcţiilor – Metodologie de stabilire a categoriei de importanţă a construcţiilor" aprobat cu Ord. MLPAT nr. 31/N/1995 si a H.G. 766/1997 cu referire la Regulamentul din Anexa 3 privind "Stabilirea categoriilor de importanţă a construcţiilor".

Lucrările proiectate au ca scop asigurarea unor parametrii optimi pentru desfăşurarea unui trafic în condiţii de siguranţă şi confort, pe toată perioada anului fără restricţii.

4. SEMNALIZAREA RUTIERA

4.1. Documente de referinta

Conditiile de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii lucrarilor din cadrul proiectului vor fi in conformitate cu:

- Ordonanta de urgenta privind circulatia pe drumurile publice nr. 195/2002 si Regulamentul de aplicare a Ordonantei de urgenta a Guvernului nr. 195/2002 privind circulatia pe drumurile publice (publicata in Monitorul Oficial nr. 58/31.01.2013);
- Legea 413/26.06.2002 privind aprobarea Ordonantei Guvernului nr. 79/2001 pentru modificarea si completarea Ordonantei Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor;
- Norme 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, adaptate fiecarei situatii in parte - aprobate prin Ordinul Comun al Ministerului de Interne si Ministerul Transporturilor nr. 1112/411 (publicat in Monitorul Oficial nr. 397/24.08.2000);
- Standarde de Stat nr. 1848/1,2,3 - 2011 si 1848/7 - 2004 din colectia "Siguranta circulatiei"
- Normele specifice de Protectia Muncii pentru exploatarea si intretinerea drumurilor elaborate de MMSS nr. 79.

4.2. Informarea publicului

In interesul sigurantei circulatiei si a modului de desfasurare a circulatiei de catre participantii la trafic, acestia vor fi informati din timp de catre persoana desemnata de administratorul drumurii asupra restrictiilor de circulatie si a traseelor alternative.

Masurile cuprind:

- Amplasarea de panouri de informare asupra lucrarilor in curs de executie, pe care se va figura un indicator de "Lucrari" (conform STAS 1848/1/2011);
- Amplasarea de indicatoare de limitarea a vitezei pe sectoarele de drum afectate;

In cazul aparitiei unor probleme deosebite in desfasurarea traficului, responsabilul cu organizarea si supravegherea traficului are obligatia de a informa operativ Dirigintele de Santier, Beneficiarul si Serviciul Politiei Rutiere asupra situatiei si a masurilor luate.

4.3. Organizarea circulatiei

In perioada de executie a lucrarilor tehnologia de lucru afecteaza latimea partii carosabile actuale, ceea ce impune scaderea capacitatii de circulatie a drumurilor, diminuarea vitezei vehiculelor, reducerea vizibilitatii si este necesar un control permanent si competent in scopul desfasurarii traficului in conditii de siguranta.

4.4. *Semnalizarea temporara a lucrarilor ce se executa in zona drumului public*

Semnalizarea rutiera temporara trebuie sa fie in concordanta cu natura pericolului la care se refera si cu cei carora li se adreseaza. Astfel, semnalizarea unei lucrari care ocupa trotuarul sau acostament si se adreseaza pietonilor va fi diferita de cea care se adreseaza conducatorilor de vehicule in cazul in care lucrarile ocupa o parte din suprafata carosabila.

4.5. *Demontarea semnalizarii rutiere temporare*

Semnalizarea rutiera temporara trebuie demontata la terminarea lucrarilor pe sectoarele corespunzatoare. Daca este numai o intrerupere a executiei lucrarilor, semnalizarea temporara poate fi acoperita cu o masca pe durata intreruperii, cu conditia asigurarii semnalizarii pentru desfasurarea circulatiei in conditii de siguranta.

In general, semnalizarea rutiera temporara este demontata sau mascata in ordinea inversa instalarii.

4.6. *Semnalizarea rutiera temporara pe timpul noptii*

Pe timpul noptii, indiferent daca se executa sau nu lucrari, zona de drum afectata de acestea, prezinta un risc sporit pentru participantii la trafic si eventual pentru personalul muncitor. Din acest motiv, conditiile impuse semnalizarii rutiere sunt mai exigente.

Caracteristicile semnalizarii rutiere temporare trebuie corelate cu cele ale semnalizarii curente pe sectorul respectiv de drum. Din acest punct de vedere se disting doua situatii:

- semnalizarea curenta este retroreflectorizanta
- semnalizarea curenta nu este retroreflectorizanta

In cazul semnalizarii rutiere curente retroreflectorizante, semnalizarea temporara a lucrarilor trebuie sa fie de asemenea retroreflectorizanta si poate fi completata cu dispozitive cu lumina galbena intermitenta sau lumini care se succed "in cascada".

In situatia in care semnalizarea rutiera curenta nu este retroreflectorizanta, spre a evita eclipsarea acesteia, semnalizarea lucrarilor poate fi de asemenea nereflectorizanta, cu respectarea urmatoarelor conditii minimale:

- barierele simple si directionale sa fie realizate cu folie retroreflectorizanta galben - rosu;
- delimitarea in lung a partii carosabile deschisa circulatiei si suprafata de drum ocupata de lucrari, sa fie marcata prin instalarea de lampi cu lumina galbena continua sau intermitenta.

4.7. *Semnalizarea de urgenta*

Semnalizare unor pericole neprevazute care pot sa apara datorita unor accidente de circulatie sau degradari ale drumului, cu ocuparea temporara a unei parti din suprafata carosabila comporta doua faze:

- instalarea indicatorului de avertizare "alte pericole", urmand ca inlaturarea obstacolului sa se faca de urgenta;
- inlocuirea indicatorului sus mentionat cu semnalizarea rutiera temporara in concordanta cu natura pericolului si a suprafetei carosabile ocupate, in cazul in care obstacolul nu poate fi urgent indepartat;

4.8. Circulatia alternativa

Lungimea maxima a sectorului de drum restrictionat pe care se poate utiliza acest sistem de desfasurare a circulatiei depinde de volumul de trafic.

In plus, pentru dirijarea circulatiei prin indicatoare de reglementare a prioritatii, intervine obligativitatea asigurarii vizibilitatii intre capetele lucrarii, conditie care de multe ori nu este posibil de realizat.

4.9. Semnalizarea vehiculelor

Se recomanda ca vehiculele care participa la lucrari pe drumuri sa fie vopsite in portocaliu sau in nuante deschise ale altor culori.

Limitele de gabarit in latime si lungime, ale vehiculelor si ale echipamentelor de lucru, vor fi semnalizate la marginea din fata si din spate prin benzi alternative alb-rosii cu latimea de 10 cm, inclinate la 45° descendent spre exteriorul vehiculului. Suprafata astfel marcata are latimea minima de 15 cm si inaltimea de minim 30 cm, depinzand de tipul vehicului.

Aceste vehicule pot fi dotate cu:

- girofaruri sau lumini intermitente de culoare galbena;
- indicatorul "Lucrari" executat cu folie reflectorizanta;
- panouri cu sageti luminoase intermintente.

Distanta minima intre doua mijloace de transport alaturate care descarca sau incarca simultan va fi:

- pentru autocamioane - 1 m;
- pentru tractoare cu remorci - 1.5 m;
- pentru incarcatoare - 2 m;

Daca din cauza frontului de lucru nu se pot respecta distantele prescrise, se interzice incarcarea sau descarcarea simultana.

Pentru zonele inchise circulatiei publice vitezele maxime de circulatie a mijloacelor de transport auto vor fi stabilite de conducerea antreprenorului si astfel limitate, incat sa fie asigurata securitatea circulatiei.

4.10. Protectia personalului

Persoanele care lucreaza pe drumuri trebuie sa fie echipate astfel incat sa iasa in evidenta fata de mediul inconjurator iar prezenta lor sa poata fi usor remarcata de utilizatorii drumului precum si de conducatorii vehiculelor care circula pe santier.

Echipamentul folosit trebuie sa fie de culoare portocalie. Se recomanda ca pentru o buna perceptie culoarea sa fie fluorescenta.

In situatia in care se lucreaza pe timpul noptii, echipamentul trebuie sa aiba elemente retroreflectorizante de culoare portocalie sau alba.

Utilizarea acestor echipamente de avertizare constituie un element indispensabil securitatii muncii la lucrarile executate in zona drumului.

4.11. Obligatii si responsabilitati

Proiectul de management trebuie sa consemneze obligatiile si responsabilitatile care revin factorilor implicati, respectiv antreprenor general, subantreprenor, consultanta, pe intreaga perioada de executie a lucrarilor si cuprinde masurile destinate desfasurarii traficului rutier in conditii de siguranta. Executantul lucrarii trebuie sa desemneze prin decizie scrisa persoana care raspunde de indeplinirea intocmai si in totalitate a prevederilor proiectului de management de trafic.

Persoanele care trebuie sa aprobe asigurarea fondurilor si contractarea materialelor necesare masurilor de siguranta circulatiei pe durata executiei lucrarilor raspund solidar cu responsabilul numit prin decizie, de neindeplinirea sau indeplinirea defectuoasa a obligatiilor rezultate din proiectul de management, in masura in care nu au asigurat resursele financiare si materiale necesare indepliniri acestor obligatii.

4.12. Semnalizarea punctelor de lucru

Avand in vedere ca nu exista un caracter de repetabilitate a situatiilor ce trebuie semnalizate in timpul executiei lucrarilor, nu se vor aplica plansele si schemele conform Anexa IV a Normelor metodologice privind conditiile de inchidere sau instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului, aprobate de Ministerul de Interne si Ministrul Transporturilor in anul 2002.

4.13. Sanatatea si securitatea pentru santierele temporare

Beneficiarul lucrarii sau managerul de proiect se va asigura ca, inainte de deschiderea santierului, sa fie stabilit un plan de securitate si sanatate, conform HG nr. 300/2006.

Se va elabora "Planul de securitate si sanatate " care va cuprinde ansamblul de masuri ce trebuie luate in vederea prevenirii riscurilor care pot aparea in timpul desfasurarii activitatilor pe santier.

- informatii de ordin administrativ care privesc santierul;
- masuri generale de organizare a santierului stabilite de comun acord de catre managerul de proiect si coordonatorul in materie de securitate si sanatate;
- identificarea riscurilor si descrierea lucrarilor care pot prezenta riscuri pentru securitatea si sanatatea lucratorilor;
- masuri specifice de securitate in munca pentru lucrarile care prezinta riscuri; masuri de protectie colectiva si individuala;
- amenajarea si organizarea santierului, inclusiv a obiectelor edilitar - sanitare, modalitati de depozitare a materialelor, amplasarea echipamentelor de munca prevazute de antreprenori si subantreprenori pentru realizarea lucrarilor proprii;
- masuri de coordonare stabilite de coordonatorii in materie de securitate si sanatate si obligatiile ce decurg din acestea;
- obligatii ce decurg din interferenta activitatilor care se desfasoara in perimetrul santierului si in vecinatatea acestuia;
- masuri generale pentru asigurarea mentinerii santierului in ordine si in stare de curatenie;
- indicatii practice privind acordarea primului ajutor, evacuarea persoanelor si masurile de organizare luate in acest sens;
- modalitati de colaborare intre antreprenori, subantreprenori si lucratorii independeti privind securitatea si sanatatea in munca.

Masurile de coordonare stabilite de coordonatorul in materie de securitate si sanatate si obligatiile ce decurg din acestea trebuie sa se refere, in special, la:

- caile sau zonele de deplasare ori de circulatie orizontale si verticale;
- conditiile de manipulare a diverselor materiale, in particular, in ceea ce priveste interferenta instalatiilor de ridicat aflate pe santier sau in vecinatatea acestuia;
- limitarea manipularii manuale a sarcinilor;
- delimitarea si amenajarea zonelor de depozitare a diverselor materiale, in mod deosebit daca se depoziteaza materiale sau substante periculoase;
- conditiile de depozitare, eliminare sau de evacuare a deseurilor si a materialelor rezultate din daramari, demolari si demontari;
- conditiile de ridicare a materialelor periculoase utilizate;
- utilizarea mijloacelor de protectie colectiva si a instalatiei electrice generale;
- masurile care privesc interactiunile de pe santier;

Pe toata durata realizarii lucrarii antreprenorul trebuie sa respecte obligatiile generale ce ii revin in conformitate cu prevederile din legislatia nationala care transpune Directiva 89/391/CEE, in special ceea ce priveste.

- mentinerea santierului in ordine si intr-o stare de curatenie corespunzatoare;

- alegerea amplasamentului posturilor de lucru, tinand seama de conditiile de acces la aceste posturi;
- stabilirea cailor si zonelor de acces sau de circulatie;
- manipularea in conditii de siguranta a diverselor materiale;
- intretinerea, controlul inaintea de punerea in functiune si controlul periodic al echipamentelor de munca utilizate, in scopul eliminarii defectiunilor care ar putea sa afecteze securitatea si sanatatea lucratorilor;
- delimitarea si amenajarea zonelor de depozitare si inmagazinare a diverselor materiale, in special a materialelor sau substantelor periculoase;
- conditiile de deplasare a materiilor si materialelor periculoase utilizate;
- stocarea, eliminarea sau evacuarea deseurilor si a materialelor rezultate din daramari, demolari si demontari;
- adaptarea, in functie de evolutia santierului, a duratei de executie efectiva stabilita pentru diferite tipuri de lucrari sau faze de lucru;
- cooperarea dintre angajatori si lucratorii independenti;
- interactiunile cu orice alt tip de activitate care se realizeaza in cadrul sau in apropierea santierului.

5. Concluzie

Lucrarile mentionate mai sus sunt lucrari ce trebuiesc realizate in regim de urgenta pentru punerea in siguranta a pasarelei peste DN1 la km 88+610.

Intocmit,

Ing. Cuculici R.