

ANEXA nr. 5^E: Conținutul-cadru al memoriului de prezentare
(- ANEXA nr. 5.E la procedură)

Denumirea proiectului:

„**LOTUL 3:3) Consolidare Pod pe DN 7 la km 378+534, la Simeria, jud. Hunedoara**”

II. Titular:

- *numele:* **COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A**
- *adresa poștală:* **B-DUL DINICU GOLESCU, NR. 38, SECTOR 1, BUCURESTI**
- *numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet:* **telefon: 0233.293402 / fax: 0233.293402**
- *numele persoanelor de contact:* **Director general Cristian Pistol**
- *reprezentant legal:* **Director general Cristian Pistol**
- *responsabil pentru protecția mediului:* **Director general Cristian Pistol**

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) Rezumat al proiectului;

Scopul proiectului și a lucrării îl reprezintă întocmirea unui proiect de remediere a defecțiunilor **de Pod pe DN 7 la km 378+534, la Simeria, jud. Hunedoara.**

În postura de stat membru al UE, politica națională de dezvoltare a României se va racorda la politicile, obiectivele, principiile și reglementările europene în domeniu, în vederea asigurării dezvoltării socio-economice și reducerii cât mai rapide a disparițiilor față de Uniunea Europeană.

Proiectul propus a fost dezvoltat în contextul la politicile și strategiile elaborate la nivelul european, național și nu în ultimul rând sectorial și local.

Obiectivul general al proiectului îl constituie reprezentă efectuarea lucrărilor de reparații asupra unui pod **pe DN 7 la km 378+534, la Simeria, jud. Hunedoara**, care să asigure circulația în condiții de siguranță și confort.

Amplasamentul studiat se află pe proprietatea UAT a orașului Simeria, situat în județul Hunedoara. Scopul proiectului și a lucrării îl reprezintă efectuarea lucrărilor de reparații asupra podului pe DN 7 km 378+534 la Simeria Alba, județul Hunedoara.

Reparațiile podului va aduce următoarele beneficii:

- va avea un impact semnificativ asupra creșterii competitivității economice;
- va asigura accesul la locul de munca în condiții de siguranță;
- va permite dezvoltarea economiei în zonă.

Toate demersurile au ca scop:

- crearea condițiilor pentru creșterea investițiilor;
- promovarea transportului viabil;
- scăderea poluării aerului (considerat pozitiv din punct de vedere al afectării mediului)
- facilitarea schimbării modului și condițiilor de transport către unul mai puțin poluant, cu un impact pozitiv asupra mediului și al sănătății populației;
- creșterea siguranței circulației;
- impact pozitiv asupra mediului și al sănătății populației.

Conform vizitei în teren, s-au constatat următoarele:

Podul este amplasat pe drumul național DN7, km 378+534, traversează calea ferată în apropierea localității Simeria.

- **Structura de rezistență**

Traversarea cailor ferate 202 Simeria-Petroșani și 207 Simeria-Hunedoara în apropierea localității Simeria, județul Hunedoara se realizează pe un pod din beton monolit având schema statică cadru cu două deschideri. Lungimea deschiderilor este de aproximativ 15.0 m.

Suprastructura este realizată dintr-o dală din beton armat, înălțimea dalei fiind de aproximativ 70 cm, și console de trotuar cu lățimea de aprox. 1.00 m. Grosimea dalei este constantă în câmp și variabilă pe reazeme prin vute drepte. Lățimea totală a podului este de 9.70m.

- **Infrastructura**

Suprastructura reazemă prin încadrare pe pilă și cele două culee cu elevații din beton armat. Fundația pilei și culeelor este realizată ca o fundație indirectă din beton armat.

- **Calea pe pod**

Calea pe pod este realizată din beton asfaltic. Calea pe pod are lățimea de 7.0 m, cele două trotuare măsoară 1.0 m fiecare rezultând o lățime totală a podului de 9.70 m. În secțiune transversală podul este prevăzut cu pante transversale pentru scurgerea apelor. Între partea carosabilă și trotuare sunt prevăzute borduri înalte din beton armat. Podul este prevăzut cu parapete pietonale metalice și plase de protecție pe zona CF. Lungimea totală a podului este de $L_t=37.40$ m

- **Racordarea cu terasamentele, rampe de acces**

Racordarea podului cu terasamentele se realizează prin ziduri întoarse și șferturi de concrete.

Rampele de acces la pod au îmbrăcămintea din beton asfaltic. Pe rampe sunt prevăzute parapete direcționale.

- **Gabarite**

Înălțimea liberă sub pod calculată de la NSS sine CF la intrados este cuprinsă între 5.98...6.39 m.

Sunt amplasate câte două cai ferate prin fiecare deschidere.

- Podul a fost construit aproximativ în anul 1958 și se apreciază că a fost dimensionat pentru clasa I de încărcare (A13, S60).
- Podul este amplasat pe un drum național de clasa tehnică III conform tabelului 1 din „Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor” aprobat cu ordinul nr. 45/1998 de Ministerul Transporturilor.
- Din punct de vedere seismic pentru un interval mediu de recurență $IMR=100$ ani, valoarea accelerației orizontale de proiectare, conform P100-1/2013 este $a_g=0.10g$.

- Clima din zona este specific tipului continental moderat, cu influente oceanice podul situându-se în zona de tip climatic II.
- Adâncimea de îngheț conform STAS 1709/1/1990 în zona amplasamentului podului existent în exploatare este de 1.0 m.
- Podul este amplasat pe un drum național de clasa tehnică III conform tabelului 1 din „Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor” aprobat cu ordinul nr. 45/1998 de Ministerul Transporturilor.

Urmare a recomandărilor din expertiza tehnică de a realiza un pod nou se analizează 2 soluții tehnice, respectiv:

Scenariu 1: Reabilitarea și consolidarea podului cu aducerea la clasa E de încărcare, respectarea gabaritului CF de 7.80 – durata de exploatare 30-50 ani.

Scenariu 2: Scenariu 2: Executarea unui pod nou în conformitate cu normele actuale – durata de exploatare 100 ani

Necesitatea lucrărilor propuse în prezentul proiect este în primul rând argumentată de starea fizică a podului, raportată la condițiile generale de circulație auto și pietonale actuale și de perspectivă precum și de diagnoza de viabilitate.

Proiectul are ca obiect principal îmbunătățirea infrastructurii de transport local pe traseul propuse, facilitând astfel mobilitatea populației și a bunurilor.

b) justificarea necesității proiectului;

Prin lucrările de reparații se vor aduce o serie de beneficii:

- îmbunătățirea infrastructurii urbane;
- creșterea gradului de confort social;
- îmbunătățirea condițiilor de acces la zonele de interes public;
- facilitarea accesului poliției, pompierilor și salvărilor;
- îmbunătățirea gradului de protecție a mediului înconjurător;
- reducerea nivelului poluării în zonă;
- îmbunătățirea utilizării spațiului disponibil de către locuitori;
- îmbunătățirea calității vieții;
- creșterea valorii zonei.

Lucrările de reparații asupra podului vor avea un impact deosebit de favorabil întrucât se vor realiza o serie întreaga de avantaje, precum:

- economisirea de energie și timp;
- creșterea eficienței activităților economice;
- sporirea considerabilă a capacității de circulație;
- realizarea unui confort sporit pentru participanții la trafic;
- sporirea siguranței circulației auto și pietonale;
- reducerea semnificativă a poluării mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului;
- sporirea vitezei de parcurs și implicit a timpului afectat transportului de mărfuri și de călători;
- condițiile de rulare corespunzătoare reduc uzura mijloacelor de transport și degradarea prematură a acestora.

Prioritățile care au dus la necesitatea reabilitării podului sunt:

- de a continua reabilitarea și îmbunătățirea rețelei pentru următoarele perioade;
- de a furniza capacitate suplimentară;
- in general, de a îmbunătăți siguranța rutieră și pietonală, prin dezvoltarea și îmbunătățirea întreținerii.

Obiectivul general este:

- de a sprijini creșterea economică;
- de a îmbunătăți viața și condițiile de mediu ale cetățenilor;
- de a reduce congestiunile și de a îmbunătăți traficul;
- de a îmbunătăți siguranța circulației.

c) valoarea investiției;

TOTAL GENERAL	32,160,140.95	6,052,781.22	38,212,922.17
C+M	28,857,418.00	5,292,909.42	33,150,327.42

d) perioada de implementare propusă;

De la obținerea Certificatului de Urbanism până la recepția finală.

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

Se vor anexa prezentei.

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

Regulamentul privind "Stabilirea categoriei de importanța a construcției" conform H.G. 261/94 încadrează obiectivul în categoria de lucrări de importanța "E" – Construcții de importanța normala.

Podul este amplasat pe un drum național de clasa tehnica III conform tabelului 1 din „Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor „aprobat cu ordinul nr. 45/1998 de Ministerul Transporturilor.

Conform HG 766/1997 și a Legii nr.10, construcțiile proiectate sunt de categoria normala „IV”.

În conformitate cu prevederile STAS 4273-83 " Încadrarea în clase de importanța", (tabel 1), construcțiile hidrotehnice de importanța secundara ce se încadrează în categoria IV.

În conformitate cu prevederile aceluiași STAS, tabel 11, podul se încadrează în categoria de importanța a 4-a.

În conformitate cu prevederile HG846/2010, privind aprobarea Strategiei Naționale de Management al Riscului la Inundații pe termen mediu și lung, lucrările proiectate au fost dimensionate pentru debitul cu asigurarea de 1%

Deschiderea podului va fi determinat în conformitate cu prevederile „Normativului privind proiectarea hidraulică a podurilor și podețelor”, indicativ PD 95/2002, ținând seama de cotele de nivel pentru asigurarea de 5%, stabilindu-se pe baza calculului hidraulic și configurației albiei pe amplasament.

Podul va fi verificat și pentru asigurarea debitul de 1% ce respecta “Hotărârea guvernului nr 846/2010 pentru aprobarea Strategiei naționale de management al riscului la inundații pe termen mediu și lung”

Podul va fi proiectat cu asigurarea unei înălțimi minime libere de trecere de min. 1.00 m pornind de la nivelul apelor extraordinare pentru $Q=1.0$ %.

Pentru aducerea podului la o stare de viabilitate corespunzătoare sunt necesare următoarele lucrări:

Scenariu 1: Reabilitarea și consolidarea podului cu aducerea la clasa E de încărcare, respectarea gabaritului CF de 7.80 – durata de exploatare 30-50 ani.

Tipul podului:

- după structura de rezistență:	pod din beton
- după schema statică:	grinda continuizată prin placa pe două deschideri
- Numărul de deschideri și lungimea lor:	2x15.2 m
- tip suprastructură:	suprastructură comună
- Oblicitate:	80°
- Lățimea părții carosabile	7.80 m
- Lățime piste bicicliști	2x1.0 m
- Lățimea totală a podului:	13.70 m
- Lungimea totală a podului:	37.75
- Tip infrastructură:	culei perete
- Tip fundații:	Fundație directă
- Tipul îmbrăcămînții pe pod:	Beton asfaltic
- Parapete pietonali:	parapet pietonal din țevă metalică deschisă
- Parapete de siguranță:	Parapete tip H4B
- Gabarit minim CF	7.80 m
- Racordări cu terasamentele:	Aripi din beton
respectarea gabaritului CF de 7.80 – durata de exploatare 30-50 ani	

Executarea lucrărilor de reparații/consolidare se va face cu circulația deviată pe jumătate din lățimea podului, cu condițiile impuse de “Normele 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”, aprobate de M.T. și M.I. cu ordinul nr.1112/411 din anul 2000.

La realizarea lucrărilor de reparație/consolidare se vor respecta prevederile “Normativului pentru execuția plăcilor de suprabetonare a podurilor sub trafic”, indicativ AND 578-2002.

- Schema statica a pod reabilitat va fi grinzi prefabricate simplu rezemate continuizate prin placa pe zona pilei. Se vor alege aparate de reazem și dispozitive seismice care vor limita transmiterea de eforturi de la suprastructura la infrastructura;
- Se montează parapete de dirijare și se dirijează traficul pe un singur sens;
- Decaparea stratelor caii, demolarea dalei pe un fir;
- Consolidarea fundațiilor culeelor și pilei pe toata lungimea și lățimea lor prin executarea unei cămășuieli din beton armat de min 50 cm grosime in legătură prin conectori cu fundația existentă.
- Consolidarea și cămășuirea elevațiilor pe o grosime de 15 cm, supraînălțarea elevațiilor, realizarea unei banchete de rezemare a grinzilor prefabricate pe pila și culee. Execuția de ziduri de garda noi și supraînălțarea zidurilor întoarse la noua cota;
- Ridicarea intradosului podului pentru a se asigura gabaritul CF necesar;
- Montarea noilor grinzi prefabricate pe banchete;
- Executarea unei placi de suprabetonare peste grinzile montate cu asigurarea unei părți carosabile de 7.80 m, și două trotuare cu lățimea utile de 1.0m. Placa de suprabetonare va avea o grosime minima de 15.0 cm. Placa de suprabetonare se va continua pe zona pilei mediane;
- Adaptarea zidului de garda pentru montarea plăcilor de racordare, realizarea drenurilor din spatele culeelor existente;
- Executarea de sprijiniri pe zona mediana a rampelor și înălțarea rampelor la noua cota a podului. Executarea de umpluturi suplimentare la rampe pentru noua linie roșie;
- Se vor demola sferturile de con existente, se vor completa și pereat pentru noua înălțime a elevațiilor sau se va executa un zid de sprijin din pământ armat cu fata văzută din beton;
- Executarea hidroizolației, executarea protecției hidroizolației și a stratelor caii pe zona nou executată, montarea de parapete de protecție și dirijarea circulației pe firul nou;
- Se vor monta dispozitive de rost de tip etanș;
- Prevederea de placi de racordare noi cu lungimea de 6.0 m;
- Montarea de parapete direcționale tip H4b pe pod și H4a pe rampe;
- Montarea de dispozitive de rost de tip etanș;
- Se vor monta parapete de protecție pe zona CF și parapete pietonale metalici zincate;
- Se vor prevedea casiuri pe zona rampelor și șanțuri la piciorul taluzului rampelor;
- Se vor prevedea scări;
- Efectuarea de marcaje;
- Executarea acelorși lucrări pe firul celălalt;

Se vor proteja sau relocarea utilităților din zona podului afectate de lucrări.

Scenariu 2: Scenariu 2: Executarea unui pod nou in conformitate cu normele actuale – durata de exploatare 100 ani

Tipul podului:

-după structura de rezistență:	pod din beton
-după schema statică:	Grinda simplu rezemată
-Numărul de deschideri și lungimea lor:	1x35 m
- tip suprastructură:	2 suprastructuri independente
- Oblicitate:	80°
- Lățimea părții carosabile	2x4.30 m
- Lățime piste bicicliști	2x1.0 m
- Lățimea totală a podului:	16.60 m
-Lungimea totală a podului:	37.75
- Tip infrastructură:	42.10
- Tip fundații:	Fundație indirectă
- Tipul îmbrăcămînții pe pod:	Beton asfaltic
- Parapete pietonali:	parapet pietonal din țeavă metalică deschisă
- Parapete de siguranță:	Parapete tip H4B
- Gabarit minim CF	7.80 m
- Racordări cu terasamentele:	Aripi din beton

Executarea lucrărilor de reparații/consolidare se va face cu circulația deviată pe jumătate din lățimea podului, cu condițiile impuse de "Normele 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", aprobate de M.T. și M.I. cu ordinul nr.1112/411 din anul 2000.

La realizarea lucrărilor de reparație/consolidare se vor respecta prevederile "Normativului pentru execuția plăcilor de suprabetonare a podurilor sub trafic", indicativ AND 578-2002.

Pentru această soluție s-a optat pentru execuția podului cu două suprastructuri independente datorită tehnologiei de execuție. Între cele două fire s-a prevăzut un spațiu de 70 cm.

LUCRARI NECESARE:

- Dacă la data execuției calea pe pod prezintă denivelări se va turna un strat nou de covor asfaltic pe firul rămas în execuție;
- Se montează parapete de dirijare și se dirijează traficul pe un singur sens;
- Decaparea stratelor caii, demolarea tuturor betoanelor până la structura de rezistență. Demolarea se va face cu păstrarea armaturilor existente, recomandăm hidrodemolare. La demolare nu se va folosi piconul. Se va demola suprastructura pe jumătate de cale;
- Se vor executa săpături pentru fundațiile zidurilor de sprijin în continuarea elevațiilor culeelor existente; Săpăturile vor fi executate în incinte dimensionate astfel încât să preia atât împingerile pământului cât și suprasarcinile din traficul feroviar;
- Se vor demola sferturile de con existente. Se vor executa fundațiile și elevațiile zidurilor de sprijin;
- Se executa piloții foraj. Se executa riglele culeelor pe un fir;
- Se montează grinzile prefabricate, patru pentru fiecare fir, cu lungimea de 35.0 m și înălțimea de 1.60 m.;
- Se executa placa de suprabetonare peste grinzile cu asigurarea unei părți carosabile de 4.30 m a unei benzi de bicicliști cu lățimea de 1.0 m și a unui trotuar cu lățimea de 1.0m.

Placa de suprabetonare va avea o grosime minima de 15.0 cm. Placa de suprabetonare va avea latimea de 7.95 pe fiecare fir;

- Se vor monta parapetele direcționale și pietonale;
- Se montează hidroizolația, se executa trotuarul și straturile caii;
- Pe rampe se realizează un ecran din palplanșe in axul drumului care sa permită aducerea rampelor la noile cote;
- Se îndepărtează sistemul rutier de pe rampa și se realizează umpluturile la noile cote;
- Se realizează sistemul rutier pe rampe;
- Se montează plăcile de racordare și se realizează sistemul rutier pe zona culeelor;
- Montarea de dispozitive de rost de tip etanș;
- Se vor monta parapete de protecție pe zona CF;
- Prevederea de placi de racordare noi cu lungimea de 6.0 m;
- Montarea de parapete direcționale tip H4b pe pod și H4a pe 25 m adiacent podului și direcțional pana la piciorul rampelor;
- Se va face marcaje pe pod și rampe;
- Se vor executa casiuri și scări de acces;
- Betoanele elevațiilor culeelor existente se vor curata și repara cu mortare speciale;
- Elevația pilelor se vor demola pana la nivelul șinelor;
- Executarea acelorași lucrări pe firul celălalt;
- Se va curata de vegetație zona din jurul podului;
- Se vor proteja sau relocarea utilităților din zona podului afectate de lucrări.

Lucrări comune:

Parapetele direcționale H4b montat pe pod și H4a montat pe o lungime de 25.0 m adiacent podului, vor fi zincate, iar sistemul de protecție de zinc va avea o viabilitate de minim 20 de ani. Parapetul pietonal va fi metalic, zincat și se va realiza din profile metalice deschise.

Rampele podului vor fi realizate din materiale granulare, in zona de intervenție.

Conform SR 1848-7:2015 Semnalizare rutiere, Marcajele rutiere, marcajul rutier trebuie sa fie termoplastic sau bicomponent, rezonator la marginea părții carosabile, grosime 300 micrometri.

Dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație vor fi agrementate pentru o viabilitate de 20 ani și se vor monta la aceeași nivel atât pe cale cat și pe trotuare, iar sistemul de preluare și evacuare a apelor din zona acestora se va realiza cu 10 cm in prelungire, in afara grinzii de parapet.

Sistemul de protecție anticorozivă pentru elementele metalice ale suprastructurii podului va fi alcătuit din materiale anticorozive rezistente la mediul umed, toxic (eventuale scurgeri de carburanți) și la razele ultraviolete.

Toate suprafețele de beton ale suprastructurii și infrastructurii vor fi protejate cu vopseluri anticorozive și rezistente la razele ultraviolete, prezentând o viabilitate de minim 20 de ani.

In zona culeelor se va asigura preluarea apelor pluviale de pe dispozitivele de rost prin sisteme de colectare și evacuare.

Proiectarea lucrărilor a avut in vedere sporirea confortului și siguranței circulației rutiere

Prin realizarea lucrărilor propuse în cadrul proiectului, toate amplasamentele propuse vor fi aduse într-o stare care să corespundă cerințelor de calitate prevăzute în Legea 10/1995 și anume rezistența și stabilitatea la acțiuni statice, dinamice și seismice, durabilitatea siguranței în exploatare, igiena, sănătatea oamenilor protecția și refacerea mediului.

Scenariul recomandat de către elaborator, este cel prezentat în Soluția 2.

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

- planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului;

Alcătuirea structurii și dimensiunile generale au fost stabilite prin măsurători în amplasamentul podului în urma inspecției tehnice efectuate.

- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;

Nu este cazul.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz;

Nu este cazul.

- metode folosite în demolare;

Elementele din beton se vor demola prin spargerea betonului și îndepărtarea resturilor din locație.

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;

Nu este cazul.

- alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor).

Deșeurile rezultate în urma demolărilor vor fi depozitate în gropi autorizate conform legislației în vigoare.

Elementele de beton rezultate în urma demolării podului se vor inventaria și se vor transporta în depozite speciale existente în zonă pentru materiale de construcții nefolosibile sau se vor refolosi la unele lucrări de terasamente.

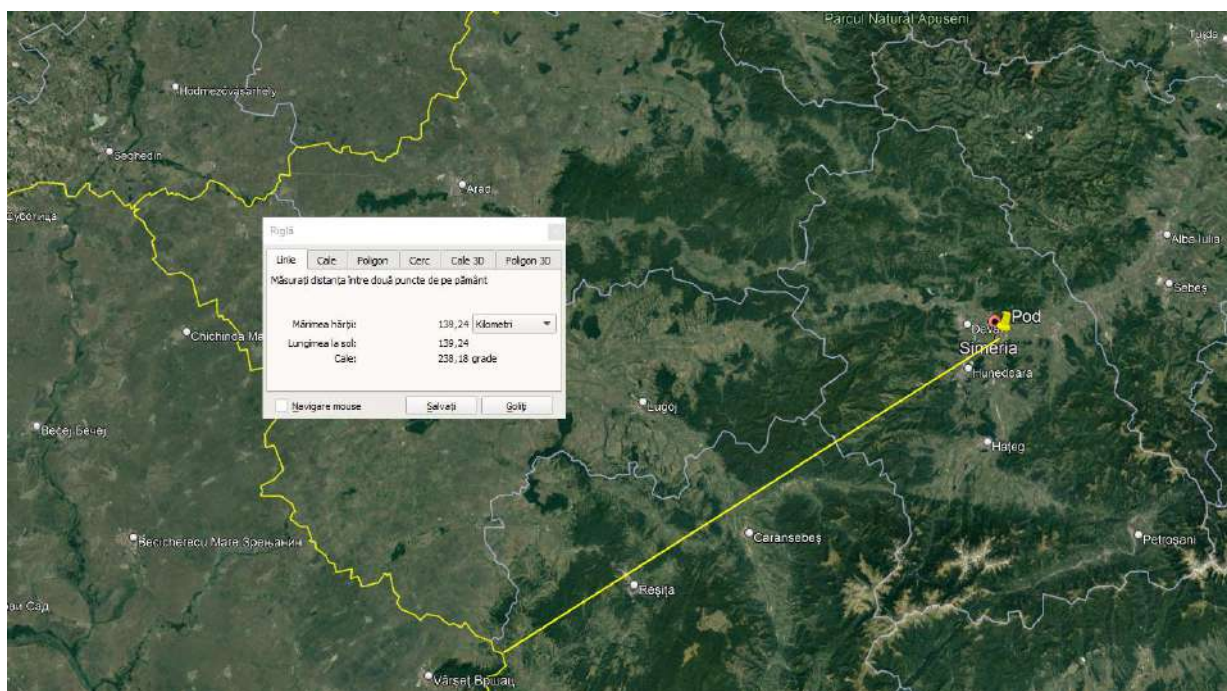
Se va impune reciclarea deșeurilor re folosibile, prin integrarea lor, în măsura posibilităților, în lucrările de drumuri. Deșeurile ce nu pot fi reciclate prin integrarea în lucrările de drumuri se vor colecta sau se vor valorifica direct prin predare la diverși consumatori. Deșeurile nereciclabile se vor depozita numai pe suprafețe special amenajate în acest scop.

V. Descrierea amplasării proiectului:

- distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare;

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

Pentru proiectul studiat, granița proximală este cea de sud-vest, cu Serbia, situată la peste 139 km în linie dreaptă.

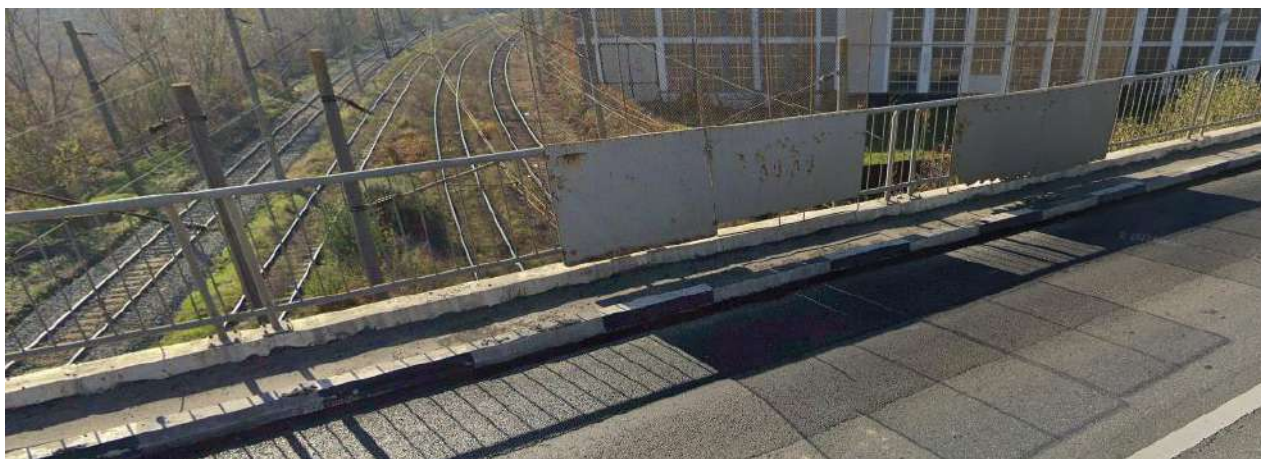


Distanța față de granița proximală a zonei proiectului studiat (granița de sud- vest cu Serbia)

- localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Nu este cazul. - Podul aparține domeniului public. în zona unde se vor executa lucrările nu sunt monumente istorice și de arhitectură sau situri arheologice sau zone de interes public/național, de aceea nu este necesar a se lua măsuri deosebite de protecție a acestor factori.

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





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

Folosința actuală a imobilului este în domeniul public al statului român, administrat de CNAIR, conform Certificatului de Urbanism nr. **1/05.01.2022**, regăsit în Inventarul Domeniului Public al Statului că Drum Național, DN 7 (E 68) și pod peste CF.

- politici de zonare și de folosire a terenului;

Se folosesc drumurile intravilane existente.

-- arealele sensibile;

Nu este cazul.

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

Coordonatele STEREO 70 ale amplasamentului se vor anexa prezentei documentații în format digital.

- detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.

Nu este cazul.

VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile:

(A) Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu:

a) protecția calității apelor:

Pe perioada execuției reabilitării podului și a tuturor lucrărilor aferente acestora se

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

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

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

b) protecția aerului:

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

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

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

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

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

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

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

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

d) protecția împotriva radiațiilor:

Nu este cazul.

e) protecția solului și a subsolului:

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

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

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

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

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

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Lucrările prevăzute nu au impact asupra ecosistemelor terestre și acvatice.

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

Se va analiza efectul proiectului în privința creării de noi locuri de muncă, atât în perioada de execuție cât și ulterior în exploatare – întreținere.

Pe baza datelor statistice se va prezenta evoluția demografică a zonei și perspectivele pentru următorii ani. Cunoașterea densității populației totale (loc/km²) permite evaluarea ulterioară a efectelor sociale și economice produse de lucrarea propusă. Este indicat ca structura populației să fie prezentată pe clase de vârstă și sex.

De la autoritățile abilitate se vor obține informații privind starea de sănătate a populației, mai ales în ceea ce privește bolile profesionale și cele cauzate de poluare.

Proiectul va fi analizat și prezentat și din punct de vedere al riscurilor ce le prezintă pentru sănătatea comunităților aflate atât în imediata apropiere cât și la distanță de drum, pe timp scurt sau o perioadă mai lungă, fie direct sau indirect. Acest aspect este corelat cu emisiile ce influențează calitatea aerului sau a apei în detrimentul sănătății umane, atât în mod direct cât și indirect, prin lanțul alimentar. De asemenea, se va evalua impactul asupra sănătății din cauza scurgerilor eventualei contaminări a terenurilor, a degajărilor de praf etc., a zgomotelor și vibrațiilor rezultate din circulația vehiculelor.

Lucrările propuse aparțin domeniului public.

În zona unde se vor executa lucrările nu sunt monumente istorice și de arhitectură sau situri arheologice sau zone de interes public/național, de aceea nu este necesar a se lua măsuri deosebite de protecție a acestor factori.

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

Deșeurile ce vor apărea cu ocazia desfășurării lucrărilor de construcție, se clasifică în următoarele tipuri – funcție de etapele de implementare a proiectului:

➤ **În faza de construcție**

- Deșeuri menajere
 - Provenite de la personalul care lucrează;
- Deșeuri tehnologice
 - Provenite de la lucrările de construcție;

➤ **În faza de operare**

- În aceasta fază nu se vor genera deșeuri în cantități semnificative. Deșeurile generate în zona vor fi colectate în coșuri de gunoi

A. Deșeuri menajere rezultate din activitatea de organizare de șantier

Aceste deșeuri sunt generate de personalul care va efectua lucrările de construcție efective prevăzute prin proiect. Deșeurile menajere generate sunt clasificate, conform HG 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv cele nepericuloase, cu modificările și completările ulterioare, în:

- Grupa 20- deșeuri municipale și asimilabile din comerț, industrie, instituții, inclusiv fracțiuni colectate separat:

- 20 01 01 hârtie și carton;
- 20 01 08 deșeuri biodegradabile;
- 20 01 11 textile (lavete, cârpe, etc.)
- 20 01 39 materiale plastice;

Se va prevedea încheierea unui contract cu o societate autorizată, fiind stabilit astfel ritmul de eliminare dar și alte obligații specifice pentru beneficiar. Acest lucru va cădea în seama antreprenorului. Se va menține evidența acestor deșeuri în baza H.G. nr. 856/2002 și respectiv a H.G. nr. 621/2005 pentru gestionarea ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje.

B. Deșeuri tehnologice rezultate din organizarea de șantier

Deșeurile rezultate în urma realizării proiectului se încadrează conform HG 856/2002 în următoarele categorii:

- deșeuri din demolări - sub forma de moloz, materiale de construcție: cod deșeu- 17 01 07
- deșeuri metalice din demolări - cod deșeu 170405 și 170407
- deșeuri din pământ excavat - cod deșeu 17 09 04

Cod deșeu	Tip deșeu	Cantitatea estimata	Cine/ce a generat deșeul	Mod de colectare/ evacuare	Observații
20 03 01 20 01 01	Menajer sau asimilabil (inclusiv resturi de la prepararea hranei)	Lunar 19x0,6x30=342kg	Personalul angajat	Colectarea în containere tip pubele, eliminarea la rampa de gunoi prin intermediul firmelor specializate pe baza de contract	Se vor păstra evidențe privind cantitățile eliminate în conformitate cu prevederile H.G. nr.349/2005 privind depozitarea deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare.
20 01 01	Deșeu de hârtie și carton	Lunar 2 kg	Activități de birou	Colectate și valorificate	Se vor păstra evidențe cu cantitățile valorificate în conformitate cu prevederile Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor cu modificările și completările ulterioare se face conform HG 856/2002face conform HG 856/2002
17 04 07	Deșeuri metalice	Lunar 5 kg	Din activitățile curente de șantier	Colectate temporar în incinta șantierului, valorificat integral.	Se vor păstra evidențe cu cantitățile valorificate în conformitate cu prevederile Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor cu modificările și completările ulterioare
13 02	Uleiuri uzate	Lunar 5l	Schimbul de ulei la utilaje și autovehicule	Vor fi colectate în recipiente închise, etichetate, depozitate într-o incinta închisa. Predate/valorificate către punctele de colectare.	Se vor tine evidențe cu cantitățile predate spre valorificare în conformitate cu prevederile HG nr. 235/2007 privind gestionarea uleiurilor uzate. Se vor respecta prevederile HG nr.

					235/2007 privind gestionarea uleiurilor uzate.
17 09 04 17 01 01 17 01 02 17 01 03 17 05 04	Deșeuri din demolări, inclusiv pământ excavat din amplasamente (deșeuri din construcții)	Sunt estimate în listele de cantități pe tipuri de lucrări	Lucrări de demolare/dezafectare	Din punct de vedere al potențialului contaminat, aceste deșeuri nu ridică probleme deosebite. Colectarea se va face selectiv, deșeurile valorificabile vor fi puse la dispoziția beneficiarului.	Eliminarea lor se va face la depozite de deșeuri autorizate prin intermediul unor firme specializate
17 09 04	Deșeuri de materiale de construcție	Nu se pot estima	Materiale necorespunzătoare din punct de vedere calitativ	Din punct de vedere al potențialului contaminat, aceste deșeuri nu ridică probleme deosebite.	Respectând normele și normativele în vigoare aceste deșeuri pot fi reduse substanțial.
17 02 01	Deșeuri de lemn (altele decât traversele de lemn)	Nu se pot estima	Activități de curățare	Pot fi refolosite ca accesorii și elemente de sprijin în lucrările de construcții sau ca lemne de foc pentru populație.	Se vor valorifica integral
16 01 03	Anvelope uzate	Lunar aproximativ 2buc.	Activități de întreținere a utilajelor și autovehiculelor	Vor fi depozitate în locuri special amenajate.	Se vor păstra evidente cu cantitățile predate în conformitate cu prevederile Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor cu modificările și completările ulterioare. Se vor respecta prevederile HG nr. 170/2004 privind gestionarea anvelopelor uzate cu modificările și completările ulterioare

În perioada de operare, în urma curățării vehiculelor utilizate la întreținerea drumului de acces, în perioada de îngheț, pentru împrăștierea sării, pot rezulta reziduuri solide (amestec de nisip, sare și produse petroliere). Acestea vor fi gestionate corespunzător și predate către o unitate specializată.

i)gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

În timpul executării lucrărilor transportul și manipularea carburanților, lubrifianților, a bitumului se va face cu respectarea normelor de protecție a muncii în vigoare.

Soluția tehnică proiectată nu prevede utilizarea sau manipularea de substanțe toxice periculoase pe parcursul execuției sau întreținerii ulterioare a drumurilor.

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

Aprovizionarea cu materiale naturale (balast, piatra sparta, nisip, etc) se va face de la cea mai apropiată balastiera din județul Constanta reglementată conform normelor și normativelor în vigoare.

Lucrările de terasamente se vor executa pe traseul rampelor de acces, inclusiv pe zonele adiacente limitrofe pentru rezolvarea sistematizării pe verticală.

Operația de săpătură se va executa cu buldozerul în straturi succesive până la atingerea cotei de fundare prevăzută în proiect, precum și manual în spații limitate.

Pământul în exces rezultat din săpătură se va încărca în autobasculante și se va transporta în depozit, unde se va efectua o împrăștiere și nivelare.

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

Elementele specifice de impact, enumerate pe scurt, sunt:

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

Reabilitarea podului va avea un impact pozitiv asupra mediului datorită reducerii emisiilor poluante (CO, CO₂, Pb, NO_x, hidrocarburi, praf) prin diminuarea timpului de tranzit și a consumului de carburant. De asemenea se va înregistra o reducere importantă a zgomotului și vibrațiilor produse de vehicule.

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

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

- *impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosiștelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și*

asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);

Scopul unei analize a stării mediului și a evaluării impactului asupra stării inițiale a mediului, este acela de a servi la luarea deciziilor.

Prin evaluarea impactului asupra mediului (EIM) a proiectului pentru investiția „**LOTUL 3:3 Consolidare Pod pe DN 7 la km 378+534, la Simeria, jud. Hunedoara**” se oferă posibilitatea de a se lua în considerare aspectele de mediu, înainte de a fi luată decizia finală privind componentele proiectului de modernizare a drumurilor comunale.

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

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

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

- Scoaterea temporară din circuitul economic a unor zone cu terenuri necesare șantierului de construcții, etc;
- Circulația intensă a echipamentului de construcții în zonele de lucru pentru transportul materialelor și a prefabricatelor, execuția terasamentelor, turnarea betonului, etc.
- Funcționarea stațiilor de beton, bazele echipamentului, diferite ateliere de menținere și de reparații, depozite pentru materiale și combustibili, tabere de șantier, etc;
- Suspendarea și devierea temporară a traficului de pe drumul modernizat;
- Creșterea poluării fonice, conținutul de particule în suspensie (praf) și noxe, erodarea și degradarea terenului, în general în zonele unde funcționează șantierele de construcții;

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

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

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

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

În principiu, studiul privind evaluarea impactului asupra mediului tratează următoarele aspecte:

- soluții de integrare cât mai firească în planurile de dezvoltare locale, regionale și naționale, colaborând în acest sens cu Consiliul Județean, Primăria locală, Agenția de Dezvoltare Regională, Inspectoratul de Protecția Mediului;
- propunerea de soluții pentru ca impactul economic și cel social, inclusiv cel asupra stării de sănătate a factorului uman să fie pozitiv;
- definirea stării inițiale a mediului prin analize pe teren, prelevări de probe și efectuarea cercetărilor de laborator privind aerul, solul, apa, ecosistemele (flora, fauna), terenurile agricole etc.;

- analiza legislației specifice privind declararea monumentelor naturii și siturilor arheologice, identificarea acestora pe teren; propuneri și soluții pentru prezervarea acestor zone;
- evaluarea impactului asupra factorilor de mediu, climei, utilizării agricole a terenurilor, precum și din punct de vedere al inconvenientelor pe perioada construcției, al stresului conducătorilor auto, al încadrării în peisaj;
- evaluarea impactelor cauzate de vibrații, zgomote în timpul nopții;
- măsuri pentru refacerea și conservarea ecosistemului local, precum și alte măsuri compensatorii;
- propuneri și soluții pentru prevenirea eroziunii solului și sedimentării, în scopul eliminării colmatării sistemelor de drenaj și asigurării stabilității solului sub efectul curenților generați de scurgerea apelor de suprafață;
- măsuri pentru prevenirea accidentelor care determină poluarea apelor, aerului, solului și subsolului, atât în timpul execuției, cât și exploatarei;
- adoptarea de soluții pentru ca lucrările să se încadreze armonios în peisaj, reducând la minim sau chiar eliminând impactul vizual negativ, ținând seama de topografia locului, traficul, existența vegetației etc.;
- prevederea de soluții pentru evitarea poluării surselor de alimentare cu apă, a sistemelor de drenaj și de canalizare;
- stabilirea de măsuri pentru diminuarea poluării aerului pe durata activităților de construcție cât și ulterior, în exploatare, pe grupe de zone;
- prevederea de măsuri în cadrul organizărilor de șantier pentru ca efectele poluante să fie cât mai reduse iar în final, după dezafectare să fie refăcută situația inițială a cadrului natural;
- elaborarea de soluții pentru refacerea ecologică a zonelor afectate de deschiderea gropilor de împrumut, precum și a amplasamentului organizării de șantier;
- prevederea de puncte sanitare mobile și un sistem de comunicare adecvat prin care să fie asigurată o asistență sanitară eficientă pentru personalul constructorului;
- evaluarea riscurilor ecologice ce apar prin amenajările propuse;
- identificarea implicării rezidenților locali în realizarea proiectului;
- identificarea factorilor de mediu necesari a fi monitorizați privind evoluția calității acestora și elaborarea unui plan de monitoring care să fie pus în aplicare imediat după terminarea execuției lucrărilor.

Evaluarea impactului cuprinde:

- descrierea stării inițiale a mediului
- datele necesare identificării și evaluării efectelor principale probabile ale obiectivului proiectat asupra mediului înconjurător;
- descrierea efectelor semnificative probabile, directe și indirecte ale proiectului asupra mediului, atât în faza de execuție și în cea de exploatare a lucrărilor, pentru diferitele variante propuse;
- acolo unde sunt identificate efecte adverse semnificative, se vor descrie măsurile luate în considerare pentru evitarea, reducerea sau remedierea acestor efecte, incluzând costurile aferente acestor măsuri;
- propunerea variantei optime din punct de vedere al protecției mediului;

- planul de monitoring a calității factorilor de mediu posibil a fi afectați.
O atenție deosebită va fi acordată stabilirii condițiilor existente de mediu și limitelor zonei de analiză. Pentru evaluarea impactului s-a identificat starea factorilor de mediu din amplasament și din zona învecinată, înainte de realizarea proiectului pentru a exista termeni de comparație pentru situația care va rezulta în urma realizării proiectului.

În acest scop se vor urmări următoarele aspecte ale stării inițiale a mediului:

- Topografia, geologia și geomorfologia,
- Apele de suprafață și subterane,
- Meteorologia și microclimatul pe anotimpuri
- Principalele sisteme ecologice,
- Flora și fauna caracteristică terestră și acvatică
- Speciile amenințate,
- Istoricul evenimentelor ecologice și naturale; de exemplu înflorirea algelor, nori de praf, incendii, furtuni, inundații și secetă, eroziunea solului,
- Utilizarea prezentă și tendințele de utilizare a terenurilor, de exemplu agricultura, horticultura, silvicultura și exploatarea forestiere precum și activitățile recreative
- Particularitățile estetice,
- Infrastructura, de exemplu comunicațiile și transporturile,
- Obiective industriale, comerciale și rezidențiale,
- Evidența și caracteristicile poluării aerului, apelor, solului și a poluării fonice,
- Caracteristici sociale, arheologice, istorice, culturale și religioase ale zonei
- Orice caracteristică legată de sănătatea publică în zona afectată,
- Orice pericole sau riscuri asociate cu zona în studiu,
- Orice programe sau instrumente aplicabile de conservare a mediului.

Prevederea impactului include analiza cauzelor majore ale modificărilor mediului existent și determinarea efectelor probabile. Principalele etape ale prevederii impactului (pozitiv sau negativ) vor fi următoarele:

- identificarea activităților ce se desfășoară în cadrul realizării proiectului și care pot genera impact
- identificarea resurselor și a receptorilor care pot fi afectați de către aceste impacte
- stabilirea înlănțuirii evenimentelor sau a legăturilor dintre cauză și efect
- prevederea naturii probabile, a extinderii și a dimensiunii oricăror modificări sau efecte care se anticipează
- evaluarea consecințelor oricărui impact identificat
- stabilirea consecințelor potențiale (pozitive sau negative), care pot fi socotite ca semnificative

Procesul de evaluare a impactului asupra mediului implică de obicei luarea în considerare a semnificației unui impact după un număr de criterii cum sunt:

- ▲ extinderea și dimensiunea
- ▲ efectul pe termen scurt sau termen lung
- ▲ reversibilitatea sau ireversibilitatea
- ▲ performanța în raport cu standardele de calitate a mediului
- ▲ sensibilitatea receptorului
- ▲ compatibilitatea cu politicile de mediu

O atenție deosebită va fi acordată evaluării impactelor pentru diferite grupuri ce pot

fi afectate, precum copii, oameni la locul de muncă, spitale, pietoni, bicicliști, ca și asupra spațiilor comerciale, zonelor de agrement sau care prezintă interes din punct de vedere turistic, precum și a zonelor care prezintă interes din punct de vedere al conservării biodiversității.

Evaluarea impactului asupra mediului va cuprinde o serie de procedee specifice fiecărei componente menționate anterior și va fi realizată atât pentru faza de execuție cât și pentru cea de exploatare a drumurilor.

Evaluarea impactului asupra calității aerului

Pentru evaluarea calității aerului vor fi luate în considerare informațiile din faza de elaborare a studiului de fezabilitate și de alegere soluției tehnologice. Evaluarea și proiectarea constituie părți ale unui proces iterativ. Pentru evaluarea impactului asupra calității aerului, va fi aplicată următoarea metodologie:

- Se vor identifica pe o hartă la sc. 1:25.000 sau 1:10.000 toate proprietățile unde se presupune o modificare a calității aerului. Se vor lua în considerare numai proprietățile/zonile rezidențiale situate la o distanță de până la 200 m de la traseul respectiv.
- Pentru perioada de execuție, se vor calcula emisiile specifice activităților din zona gropilor de împrumut, a organizării de șantier, traficului pe drumurile de acces și se va evalua impactul acestora asupra factorilor de mediu, așezărilor umane, factorului uman. Valorile obținute vor fi comparate cu valorile concentrațiilor maxime admise (CMA) prevăzute de:
 - Standardul național pentru calitatea aerului (STAS 12574-87)
 - Standardele de calitatea aerului din UE
 - Valorile-ghid pentru calitatea aerului recomandate de Organizația Mondială a Sănătății
 - Valorile-ghid recomandate de Uniunea Internațională a Organizațiilor de Cercetare a Pădurilor (IURFO) pentru protecția vegetației.

Evaluarea impactului asupra calității apelor

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

- organizarea de șantier
- gropile de împrumut
- apele pluviale.

Deși, în general sunt prezenți aceeași poluanți specifici, concentrația înregistrată de aceștia în apele evacuate poate varia între diferitele amplasamente și depinde și de precipitațiile specifice în cadrul fiecărui amplasament, elemente care vor fi prezentate în studiu. Pentru evaluarea gradului de poluare se va ține seama de calitatea apelor din amonte de evacuare, posibilitățile de diluție și viteza de amestec a apelor evacuate cu apele din emisar. De asemenea, vor fi analizate sursele potențiale de contaminare a scurgerilor de pe drum care sunt diverse și pot fi generate de lucrările de construcție, de trafic, de întreținere, de scurgeri accidentale cauzate de accidente de circulație, precum și de depunerile din atmosferă.

Se va avea în vedere faptul că substanțele poluante, considerate a avea cel mai mare impact probabil asupra emisarilor sunt: substanțele solide în suspensie, hidrocarburile, metalele, pesticidele și ierbicidele, agenții utilizați pentru dezghețare, îngrășămintele, substanțele rezultate din deversări accidentale precum și de la alte surse cum ar fi depunerile din atmosferă.

În evaluarea impactului asupra calității apelor se va analiza cu atenție următoarele:

- ▲ caracteristicile acestor resurse supuse riscului (debit sezonier și anual etc.), regimul precipitațiilor, posibilitățile de stocare etc.;
- ▲ utilizarea în prezent a resurselor de apă: în scopuri menajere, comerciale, industriale, agricole sau recreative;
- ▲ existența evacuărilor de apă și a deversărilor, care ar putea fi determinante pentru calitatea apelor, măsuri de remediere deja adoptate sau proiectate;
- ▲ efecte asupra peștilor, a vieții sălbatice;
- ▲ efecte posibile ale proiectului asupra debitului apelor, a adâncimii și lățimii albiilor, a eroziunii malurilor, a ratei de sedimentare (în amonte și în aval) și asupra turbulenței;
- ▲ istoricul poluării sau utilizării necorespunzătoare a resurselor de apă care au afectat sănătatea oamenilor sau au fost vătămătoare pentru animale, viața acvatică, păsări sau pești.

De asemenea se va analiza modul în care organizarea de șantier va influența calitatea apelor din zonă, iar execuția lucrărilor va influența asupra liberei scurgeri a apelor pentru a se evita producerea de inundații în zona de lucru.

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

Evaluarea impactului asupra florei și faunei

În cadrul Studiului va fi întocmită o evaluare din punct de vedere ecologic ce va include următoarele:

- consultarea și colectarea datelor relevante din punct de vedere ecologic, care există în prezent în legătură cu amplasamentul afectat și cu zonele învecinate;
- analiza legislației privind regimul ariilor naturale protejate;
- vizitarea amplasamentului și elaborarea unui tip relevant de hartă „Hartă privind habitatele, faza 1” care să identifice orice arie care prezintă importanță pentru comunitățile de floră și faună;
- analiza amplasamentului din punct de vedere al HG 230/2003 privind delimitarea rezervațiilor biosferei, parcurilor naționale și parcurilor naturale și constituirea administrațiilor acestora.

În vederea identificării problemelor de interes local, va fi consultat publicul, cu această ocazie putându-se scoate în evidență și alte elemente față de cele determinate inițial.

Vor fi identificate zonele de conservare a naturii recunoscute (cu sau fără statut), care se găsesc în interiorul sau în vecinătatea zonelor afectate direct sau indirect, ocazie cu care se vor sublinia principalele motive pentru care acestea sunt protejate.

Pentru culegerea informațiilor necesare, se va cerceta o bandă de min. 2 km în jurul

amplasamentului ales.

În principal, informațiile privind fauna și flora terestră trebuie să se refere la:

- Principalele formațiuni vegetale. Este știut faptul că unitățile morfogeologice regroupează tipuri de formațiuni vegetale specifice. Vor fi identificate principalele etaje forestiere, descriindu-se speciile componente, precum și principalele formațiuni floristice și de pajiște din zona studiată.

- Principalele specii de faună (mamifere, păsări, reptile, insecte) specifice zonei, inclusiv malurilor cursului de apă sau lacurilor de acumulare. Se va face o inventariere a locurilor în care trăiesc, a efectivelor și rarității lor, precum și a zonelor de locuire aflate în pericol. Se vor identifica direcțiile principale de migrare, locurile de odihnă și de hrănire.

Datele privind ecosistemul acvatic trebuie să se refere la vegetația acvatică și semiacvatică și la fauna acvatică.

Vegetația acvatică și semiacvatică, cuprinde algele, fitoplanctonul, ierburile acvatice microscopice.

Se va preciza sectorul de râu sau de lac în care s-a făcut investigația, tipul substratului, speciile dominante, adâncimea, cantitatea de biomasă, acoperirea spațială.

Fauna acvatică, cuprinde zooplanctonul, nevertebratele bentice, fauna piscicolă și mamiferele.

Speciile rare și endemice, vor fi identificate pe baza listei oficiale existente. Se va indica gradul de raritate în zonă, la nivel național sau regional. În cazul faunei, se vor indica și locurile potențiale de locuire.

Zonele sensibile vor fi cartografiate pe baza listei de specii rare și endemice sau periclitare.

Se vor determina impactele pe care existența altor lucrări prealabile lucrării de amenajare a drumurilor le-a avut asupra vegetației.

Pentru evaluarea florei și faunei și a impactului lucrărilor asupra acestora, vor fi utilizate o serie de criterii, precum:

- naturalețea, diversitatea și raritatea speciilor și habitatelor, inclusiv arealul habitatului
- amenințarea antropologică datorită activității umane
- valoarea recreativă, educațională și științifică
- istoricul, reprezentativitatea, tipicitatea, unicitatea, disponibilitatea
- fragilitatea ecologică
- poziția ocupată în unitatea ecologică/geografică
- valoarea potențială
- capacitatea de reproducere
- potențialul de sălbăticie al zonei

În ceea ce privește fauna, se vor indica efectele perturbațiilor permanente ocazionate biotopului de:

- întreruperea căilor de migrație;
- distrugerea zonelor de cuibărit;
- distrugerea zonelor de procurare a hranei;
- disconfort cauzat de zgomotul și vibrațiile produse de instalațiile aferente realizării

lucrării.

Pe baza datelor obținute și ca urmare a rezultatelor evaluării impactului, se vor propune variante ocolitoare ale drumurilor tehnologice pentru a reduce influența zgomotelor și vibrațiilor asupra faunei. De exemplu, speciile de faună cu talie mică, în special cele dintr-o rezervație naturală, pot fi afectate de vibrațiile și zgomotele produse de circulația basculantelor în perioada de construcție.

Evaluarea impactului referitor la condițiile geologice, hidrogeologice, soluri și contaminarea acestora

Impactul asupra solurilor

Orice proiect care implică afectarea substanțială a terenurilor trebuie să includă în etapele sale de planificare un studiu al zonelor destinate dislocării în care să se descrie natura și valoarea lor din punct de vedere al mediului. De la această informație se poate dezvolta, reflectându-se amploarea și tipul anticipat de afectare și degradare, un plan de refacere a terenului după ce s-a extras piatra sau nisipul și pietrișul. Aceasta nu înseamnă că refacerea trebuie să re-creeze mediul original. Este puțin probabil ca acest lucru să fie posibil. În schimb, planificarea ar trebui să se axeze pe utilizarea topografiei complete și a altor caracteristici ale excavațiilor pentru obținerea celor mai bune rezultate. Astfel, refacerea poate implica schimbarea zonei în ceva destul de diferit de starea sa originală dar, totuși, mult îmbunătățit față de aceasta, dacă înainte fusese pur și simplu abandonată. O bună organizare de șantier și ocuparea unor suprafețe cât mai reduse pot contribui de asemenea la protecția solului

O atenție deosebită va fi acordată aspectelor privind eroziunea solului, fenomenelor de alunecare înregistrate în zonă, pentru a se putea propune măsuri adecvate de preîntâmpinare/stopare a acestor fenomene. Este necesar să se realizeze un inventar al tuturor surselor de poluare a solului din zona respectivă.

Pierderea totală și degradarea solurilor agricole are un impact evident, dar acolo unde solul fertil este excavat și depozitat în vederea reutilizării, nivelul daunelor și gradul de deteriorare a calității solurilor va depinde de tipul de echipamente utilizate în procesul de excavare, transport și manipulare, de condițiile meteorologice precum și de modul de depozitare.

Crearea de cariere și gropi de împrumut necesită îndepărtarea pământului vegetal și a altor straturi de suprafață, făcând terenul inaccesibil agriculturii, locuirii, recreerii, pășunatului, etc., și expunând solurile și rocile de sub ele la acțiunea soarelui, climei, vântului, etc.

Planurile de stabilire a surselor de nisip, pietriș sau rocă trebuie, bineînțeles, să se îndrepte spre amplasamentele unde există resursele dorite. Totuși, trebuie avută în vedere valoarea terenurilor marcate pentru a fi distruse, în special atunci când sunt disponibile soluții alternative pentru procurarea materialelor de construcții.

Funcțiunile pierdute ale terenurilor includ utilizarea acestora ca terenuri cultivabile sau de pășunat, pierderea zonelor rezidențiale existente sau potențiale, pierderea cherestelei – dacă este acoperit cu copaci, sau a capacităților de paravânt și pierderea capacităților de prevenire a eroziunii, care duce la o mai mare probabilitate de apariție a surprărilor, a prafului purtat de vânt și a alunecărilor de teren.

Evaluarea impactului asupra peisajului

Principalele etape care trebuie luate în considerare la evaluarea impactului asupra peisajului sunt următoarele:

- colectarea datelor se efectuează în special în teren, dar și din studii teoretice existente la consultant și la alte organisme corespunzătoare,
- descrierea peisajului de referință existent,
- clasificarea peisajului,
- identificarea impactelor potențiale, pozitive și negative ale proiectului asupra peisajului,
- evaluarea semnificației impactelor identificate

Pentru descrierea corectă a peisajului se vor obține informații suficiente pentru:

- identificarea elementelor cheie ale peisajului;
- evaluarea importanței elementelor cheie ale peisajului;
- identificarea unui posibil impact semnificativ.

Vor fi colectate date privitoare la elementele peisajului, incluzând componentele fizice, biologice, istorice și culturale care contribuie la caracterul și la valoarea acestuia. Datele vor fi colectate ținând cont de orice valoare care prezintă un interes special la nivel internațional, național, regional sau local, datorită calităților specifice sau istorice, sau a elementelor culturale, plasată în peisaj, fie că aceasta este desemnată oficial, cum ar fi cazul rezervațiilor naturii la nivel global, fie că există o recunoaștere generală a interesului unei zonei.

Evaluarea peisajului include încadrarea cât mai potrivită a acestuia, în funcție de importanța sau valoarea componentelor și de caracteristicile sale, grupate în general în unități omogene din punct de vedere al naturii și al valorii.

Referitor la caracteristicile peisagistice generale, se analizează originalitatea rezultată din aspectul dat de geologie, precum și tipul de contraste și discontinuități ale peisajului. Se urmărește:

- contrastul de forme și culori între zonele împădurite și zonele aride;
- contrastul la nivelul scării vizuale între panoramele deschise și unitățile peisagistice specifice unei zone;
- contrastul provenit din intervenția omului;
- discontinuități geografice.

Elemente ale peisajului ce vor fi luate în calcul sunt printre altele: gospodăriile, construcții autohtone, biserici, garduri, maluri, păduri, plantații, lucii de apă, drumuri existente, poteci etc.

Analiza datelor va implica o judecare subiectivă a valorii și semnificației elementelor peisajului, și vor lua în considerare atât elementele pozitive cât și cele negative ale peisajului, furnizând informații concrete.

Refacerea vegetației și dispariția majorității urmelor care amintesc de șantier durează o perioadă mai îndelungată. Se va evalua impactul asupra unor zone de interes special (științific, turistic, arheologic, etc.).

În cazul obiectivelor de interes turistic se vor evalua eventualele efecte induse de amenajare asupra funcționării acestor obiective din punct de vedere al modificării ambianței naturale.

Componentele istorice și culturale pot avea o valoare și o importanță deosebită datorită conexiunii lor cu fapte istorice și culturale importante cum ar fi locul unde s-au desfășurat evenimente istorice importante, etc. Se va analiza dacă realizarea lucrărilor propuse în proiect afectează relațiile culturale și istorice, de exemplu dacă va fi afectat un parc de interes istoric, o zonă protejată etc.

De asemenea se va evalua modul de integrare a lucrării în peisaj și de păstrare a caracterului local și spiritului tradițional și se vor propune măsuri pentru evitarea/reducerea impactului vizual al proiectului în peisajul zonei.

Evaluarea impactului provocat de zgomot

În evaluarea impactului vor fi identificate sursele de zgomot și nivelele anticipate de zgomot exprimate în decibeli. Nivelul de zgomot va fi corelat cu distanța, punând accentul pe nivelul de zgomot înregistrat dincolo de limitele amplasamentului drumurilor, ținând seama de variația condițiilor meteorologice.

Va fi descris nivelul de zgomot, incidența și caracteristicile sale, particularitățile înregistrate în decursul zilei și a orelor de întuneric. Pentru evaluarea nivelului de zgomot se va utiliza indicele L 10 dB(A), care corespunde la media aritmetică a nivelului de zgomot ce este depășit pentru 10% din timp, pentru o perioadă de timp dată, de regulă 18 ore. Se va analiza acceptabilitatea zgomotului ținând seama de natura zonei înconjurătoare cum ar fi agricultura, spații libere, spații comerciale, industriale sau rezidențiale.

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

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

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

Evaluarea impactului social

Impactul social va fi analizat din punct de vedere al consecințelor fizice și psihice produse de eventuale exproprierii, al efectului asupra modificărilor valorii proprietăților învecinate, al potențialelor pierderi de patrimoniu natural cu valoare pentru populație, al efectului surplusului de mașini. Pierderea fiecărui tip de teren poate provoca un impact considerabil asupra mediului. Amploarea și intensitatea acestor impacturi depinde de valoarea unică a fiecărui tip de zonă și de măsura în care alte amplasamente le pot înlocui în mod corespunzător. Mutarea involuntară a populației trebuie văzută ca un impact asupra mediului. Deși se încearcă să se dea o anumită valoare pierderilor avute în utilizarea terenurilor și întreruperilor asociate mutărilor este important să se realizeze că aceasta nu poate avea decât succese minore datorită atașamentului emoțional de aceste terenuri și împrejurimi.

Trebuie să se examineze cu atenție toate nevoile comunității în noul amplasament în care este mutată. Alimentarea cu apă, canalizarea, electricitatea, drumurile, combustibilul,

serviciile sociale și școlile sunt exemple tipice pentru cele mai importante necesități ale comunității. Mutarea involuntară trebuie să includă analizarea cu atenție a cererii de locuri de muncă.

De asemenea, se va analiza efectul proiectului în privința creării de noi locuri de muncă, atât în perioada de execuție cât și ulterior în exploatare – întreținere.

Pe baza datelor statistice se va prezenta evoluția demografică a zonei și perspectivele pentru următorii ani. Cunoașterea densității populației totale (loc/km²) permite evaluarea ulterioară a efectelor sociale și economice produse de lucrarea propusă. Este indicat ca structura populației să fie prezentată pe clase de vârstă și sex. De la autoritățile abilitate se vor obține informații privind starea de sănătate a populației, mai ales în ceea ce privește bolile profesionale și cele cauzate de poluare.

Proiectul va fi analizat și prezentat și din punct de vedere al riscurilor ce le prezintă pentru sănătatea comunităților aflate atât în imediata apropiere cât și la distanță de drum, pe timp scurt sau o perioadă mai lungă, fie direct sau indirect. Acest aspect este corelat cu emisiile ce influențează calitatea aerului sau a apei în detrimentul sănătății umane, atât în mod direct cât și indirect, prin lanțul alimentar. De asemenea, se va evalua impactul asupra sănătății din cauza scurgerilor eventualei contaminări a terenurilor, a degajărilor de praf etc., a zgomotelor și vibrațiilor rezultate din circulația vehiculelor.

Evaluarea economică a măsurilor de protecție a mediului

Cu toate că este greu să cuantifici valoarea unui „mediu sănătos”, creșterea interesului oamenilor în legătură cu impactul asupra mediului și potențiala creștere a riscurilor asupra sănătății umane, calității hranei a dus la creșterea controlului asupra mediului. Odată cu creșterea cererii publice pentru elaborarea de regulamente în vederea reducerii impactului asupra mediului și riscurilor asupra sănătății, este indicată găsirea de metode competitive din punct de vedere a costurilor, dar îndeplinind toate cerințele referitoare la protecția mediului.

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

Impactul va avea caracter local izolat (în limitele amplasamentului studiat)

- *magnitudinea și complexitatea impactului;*

Impactul va fi redus, construcția în cauza fiind de mărime medie și complexitate redusă, nefiind necesare tehnica și echipamente complexe de execuție și funcționare.

- *probabilitatea impactului;*

Probabilitatea impactului este redusă.

- *durata, frecvența și reversibilitatea impactului;*

Impactul va fi pe termen scurt, de la data începerii lucrărilor, și va avea un caracter temporar, pe durata execuției lucrării.

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

Se vor lua măsurile necesare de protecție și control a lucrărilor de construcție astfel încât să se asigure protecția mediului înconjurător conform legislației în vigoare.

- *natura transfrontalieră a impactului.*

Nu este cazul.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

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

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

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

<i>Nr. crt.</i>	<i>Zona de impact</i>	<i>Măsuri preventive și de protecție propuse</i>
1.	Calitatea aerului	<ul style="list-style-type: none"> ➤ la compactarea terasamentelor se va folosi stropirea cu apă a straturilor de pământ ➤ autovehiculelor ce vor transporta nisipul sau praful de piatră li se va impune circulația cu viteză redusă ➤ beneficiarul va avertiza constructorul în cazul în care acesta din urma va utiliza vehicule, echipamente sau mașini ce emană fum, și va urmări îndepărtarea din șantier a acestora
2.	Eroziunea solului	<ul style="list-style-type: none"> ➤ lucrări de amenajare casieri și/sau camere de cădere (liniștire) ➤ se vor face, pe cât posibil lucrări de înierbare a zonelor afectate, pentru stoparea erodării solului, dacă este cazul
3.	Contaminarea solului cu combustibil sau lubrefianți	<ul style="list-style-type: none"> ➤ vehiculele și utilajele vor fi astfel întreținute și folosite încât pierderile de ulei sau de combustibil să nu contamineze solul ➤ depozitarea pe șantier a combustibilului se va face, pe cât posibil departe de zonele de protecție severe ale surselor de apă sau de fântâni, la o distanță de minim 100 m. ➤ spălarea autovehiculelor și a utilajelor, în timpul procesului tehnologic, se va face numai într-un loc special amenajat de executant, departe de sursele de apă sau de fântână
4.	Zgomot	<ul style="list-style-type: none"> ➤ pe cât posibil, se va urmări ca activitățile zgomotoase să se realizeze în zona instituțiilor de învățământ, instituțiilor publice și dispensarului uman, în afara orelor de funcționare a acestora ➤ se va interzice desfășurarea activităților zgomotoase în zona locuințelor, între orele 6 - 8 dimineața.

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

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

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

(A)Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene.

Nu este cazul.

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

Proiectul a fost aprobat.

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

În incinta pentru amplasarea lucrărilor provizorii se vor amplasa următoarele:

- Birouri pentru personalul tehnic, care asigură condiții optime de lucru pentru 3-4 persoane. Dimensionarea suprafeței pentru birouri se va face în funcție de personalul tehnic al construcției;
- Parcare pentru vehicule și utilaje;
- Cisternă pentru depozitarea apei potabile;
- Picheți P.S.I.;
- W.C. ecologice

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

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

- localizarea organizării de șantier;

Incinta pentru organizarea de șantier se va stabili în etapa următoare la proiectul tehnic.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Lucrările pentru organizarea de șantier nu reprezintă și nu produc surse de poluare, în proiect nu au fost prevăzute elemente de supraveghere a calității factorilor de mediu și de monitorizare a activităților destinate protecției mediului.

- surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;

Lucrările de organizare de șantier nu reprezintă și nu produc surse de:

1. poluare a apelor
2. poluare a aerului
3. zgomot și vibrații

4. radiații
5. poluare a solului și subsolului
6. poluare a ecosistemelor terestre și acvatice
7. poluare a așezărilor umane și a altor obiective de interes public
8. deșeuri de orice natura
9. substanțe toxice

- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

Datorită faptului că lucrările de organizare de șantier nu reprezintă și nu produc surse de poluare, în proiect nu au fost prevăzute elemente de supraveghere a calității factorilor de mediu și de monitorizare a activităților destinate protecției mediului.

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

- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;

După finalizarea lucrărilor de execuție, prin proiect s-au prevăzut următoarele lucrări de refacere a cadrului natural respectiv, degajarea terenului de corpuri străine și încărcarea manuală sau mecanizată a materialelor rezultate și transportarea acestora la depozitul de deșeuri;

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

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

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

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

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

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

- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

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

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

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

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

XII. Anexe - piese desenate:

Sunt atașate planurile de amplasare în zona și planurile de situație.

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

Proiectul **nu intră** sub incidența prevederilor articolului 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011.

Podul se află la 2,28 km, de sitului Natura 2000 - ROSPA0139 - Piemontul Munților Metaliferi – Vințu.

Conform Legii 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, Art. 12. **-(1)** Pentru proiectele cu finanțare din fonduri europene, [...] care nu afectează în mod semnificativ ariile naturale protejate de interes comunitar, autoritatea competentă pentru protecția mediului emite declarația prevăzută în apendicele 1 din cadrul Regulamentului UE 2015/207 al Comisiei de stabilire a normelor detaliate de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 1.303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului, însoțită de o hartă indicând amplasarea proiectului și a siturilor Natura 2000.

În vederea emiterii Declarației Natura 2000, se furnizează următoarele informații, conform art. 12, alin. 2 din Lege:

- **hartă indicând amplasarea proiectului și a siturilor Natura 2000 – anexată**
- **numele sitului/siturilor în cauză, numărul de referință:**
 - În vecinătatea proiectului se află situl: ROSPA0139 - Piemontul Munților Metaliferi – Vințu.
 - **distanța la care este situat proiectul față de cel mai apropiat sit/cele mai apropiate situri Natura 2000:**

- **la 2,28 km de limita** sitului ROSPA0139 - Piemontul Munților Metaliferi – Vințu.
 - **obiectivele de conservare ale siturilor:**
Situl ROSPA0139 - Piemontul Munților Metaliferi – Vințu.
- a fost desemnat prin HOTĂRÂRE nr. 971 din 5 octombrie 2011 privind declararea ariilor de protecție specială avifaunistică, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România.
- Are plan de management aprobat prin ORDIN nr. 1.924 din 20 octombrie 2021, privind aprobarea Planului de management al siturilor Natura 2000 - ROSPA0139 Piemontul Munților Metaliferi - Vințu (incluzând rezervația naturală 2.519 Măgura Uroiului) și ROSCI0419 Mureșul Mijlociu – Cugir.
- *Speciile pentru care a fost desemnat situl sunt:*

Păsări:

A168 Actitis hypoleucos
A229 Alcedo atthis
A229 Alcedo atthis
A052 Anas crecca
A053 Anas platyrhynchos
A255 Anthus campestris
A089 Aquila pomarina
A028 Ardea cinerea
A215 Bubo bubo
A224 Caprimulgus europaeus
A136 Charadrius dubius
A197 Chlidonias niger
A031 Ciconia ciconia
A030 Ciconia nigra
A080 Circaetus gallicus
A082 Circus cyaneus
A082 Circus cyaneus
A122 Crex crex
A238 Dendrocopos medius
A429 Dendrocopos syriacus
A236 Dryocopus martius
A027 Egretta alba
A379 Emberiza hortulana
A098 Falco columbarius
A103 Falco peregrinus
A097 Falco vespertinus
A125 Fulica atra
A002 Gavia arctica
A002 Gavia arctica
A001 Gavia stellata
A075 Haliaeetus albicilla
A338 Lanius collurio

A339 *Lanius minor*
A179 *Larus ridibundus*
A246 *Lullula arborea*
A230 *Merops apiaster*
A214 *Otus scops*
A094 *Pandion haliaetus*
A072 *Pernis apivorus*
A017 *Phalacrocorax carbo*
A234 *Picus canus*
A249 *Riparia riparia*
A210 *Streptopelia turtur*
A220 *Strix uralensis*
A307 *Sylvia nisoria*
A004 *Tachybaptus ruficollis*

• **justificarea faptului că proiectul, fie individual, fie în combinație cu alte proiecte, nu este de natură să aibă efecte negative semnificative asupra sitului/siturilor Natura 2000 incluse sau care urmează a fi incluse în rețeaua Natura 2000 și, dacă este cazul, o decizie administrativă.**

- Proiectul prevede consolidarea unui pod existent degradat, deja integrat în mediu, deci lucrările se vor efectua pe același amplasament.
- Proiectul nu implică ocuparea de teren suplimentar fiind realizat pe terenul destinat căilor de comunicație;
- Nu este afectată hidrodinamica cursului de apă.
- Situl Natura 2000 nu este afectat în niciun fel de implementarea proiectului.
- Pe amplasamentul proiectului nu sunt condiții de habitat pentru speciile incluse în formularele standard ale siturilor și nu s-au identificat habitatele prioritare, proiectul fiind amplasat în afara ariei protejate, pe un teren destinat căilor de comunicație, respectiv drum național.
- Durata scurtă de execuție aduce un impact pe termen scurt asupra mediului și pe un areal restrâns.

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

-Localizarea proiectului:

Bazinul hidrografic: Bazinul de apa TIMIȘ

Cursul de apă: pârâu

Corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): de suprafață

-Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață

Bazinul hidrografic Mureș, este situat în partea centrală și de vest a României și izvorăște din Carpații Orientali (Depresiunea Giurgeului), Munții Hășmașul Mare și se

învecinează cu bazinele/spațiile hidrografice: Siret, Olt, Jiu, Banat, Crișuri și Someș-Tisa. Din punct de vedere administrativ, bazinul hidrografic Mureș cuprinde teritoriul a 12 județe, respectiv: Alba, Arad, Bihor (fără localități), Bistrița-Năsăud, Brașov, Caraș Severin, Cluj, Harghita, Hunedoara, Mureș, Sibiu, Timiș (fără localități).

La nivelul celui de-al doilea Plan de Management al Bazinului Hidrografic Mureș, s-a identificat un număr total de 528 corpuri de apă de suprafață, din care:

- 510 corpuri de apă - râuri, dintre acestea un număr de 222 corpuri de apă sunt reprezentate de corpuri de apă nepermanente, iar restul de 288 sunt corpuri de apă permanente;

- 12 corpuri de apă - lacuri de acumulare

- 3 corpuri de apă - lacuri naturale (dintre care 3 cu suprafața mai mică de 50 ha);

- 3 corpuri de apă artificiale (canale și derivații – tip râu) În bazinul hidrografic Mureș, cel mai lung corp de apă are 173,4 km, cel mai scurt 2 km, iar lungimea medie este de 20,7 km.

La nivelul bazinului hidrografic Mureș la nivelul celui de-al doilea ciclu de planificare și coroborat cu aspectele din subcapitolul 6.3, s-a identificat un număr de 528 corpuri de apă de suprafață, prezentate în Tabelul 3.6, clasificate în următoarele categorii:

- 413 corpuri de apă naturale
- 100 corpuri de apă puternic modificate râuri
- 12 lacuri de acumulare
- 3 corpuri de apă artificiale.

Din cele 528 corpuri de apă de suprafață, 225 de corpuri de apă (cca. 42,6%) sunt corpuri de apă nepermanente, din care 225 sunt râuri și canale artificiale.

Categorii de apă de suprafață	Nr. corpuri de apă delimitate în cel de-al doilea Plan de Management
Corpuri de apă naturale, din care:	413
Râuri	410
Lacuri naturale	3
Corpuri de apă puternic modificate, din care:	112
Râuri	100
Lacuri de acumulare	12
Corpuri de apă artificiale	3
Număr total corpuri de apă de suprafață la nivelul bazinului hidrografic Mureș	528

Caracterizarea stării corpurilor de apă de suprafață, așa cum a fost indicat și în cadrul primului Plan de Management, s-a realizat prin evaluarea stării ecologice și a stării chimice. Starea ecologică este definită de elementele de calitate indicate în Anexa V a Directivei Cadru Apă (DCA) (transpusă prin Legea Apelor 107/1996 cu modificările și completările ulterioare), respectiv elementele de calitate biologice, elementele hidromorfologice, elemente fizico-chimice generale și poluanții specifici (sintetici și nesintetici).

Pentru caracterizarea potențialului ecologic, evaluarea elementelor biologice s-a realizat în trei clase de potențial: maxim, bun și moderat, la fel ca și pentru elementele fizico-chimice. Pentru apele costiere, clasificarea potențialului ecologic pe baza elementelor

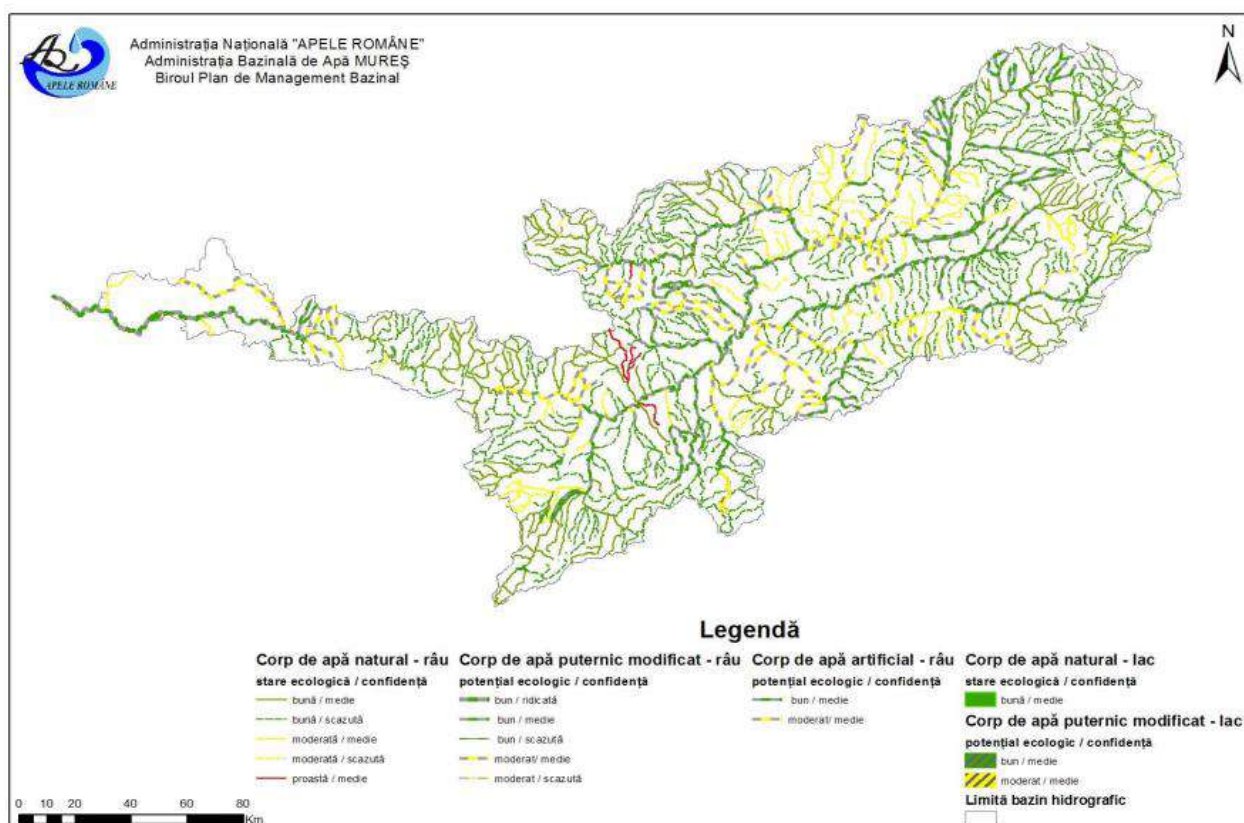
La nivel b.h. Mureș au fost analizate și caracterizate din punct de vedere al stării/potențialului ecologic și al stării chimice un număr de 528 - corpuri de apă (413 - naturale și 115 - puternic modificate/artificiale) dintre care:

- 363 corpuri de apă (reprezentând 87,9% din corpurile de apă naturale și 68,75% din 528 corpuri de apă) sunt în stare ecologică bună și 62 corpuri de apă (reprezentând 53,91% din corpurile de apă puternic modificate/ artificiale și 11,74% din 528 corpuri de apă) sunt în potențial ecologic bun.

- 411 corpuri de apă (reprezentând 99,5% din corpurile de apă naturale și 77,8% din 528 corpuri de apă) sunt în stare chimică bună și 110 corpuri de apă puternic modificate/artificiale (reprezentând 95,7% din corpurile de apă puternic modificate/artificiale și 20,8% din 528 corpuri de apă) sunt în stare chimică bună.

	Râuri naturale		Lacuri naturale		Râuri CAPM		Râuri CAA		Lacuri de acumulare	
	nr	%	nr	%	nr	%	nr	%	nr	%
Nr. corpuri de apă în stare ecologică bună/potențial ecologic bun	360	87,8	3	100	53	53,0	2	66,67	7	58,33
Nr. corpuri de apă în stare ecologică moderată/potențial ecologic moderat	47	11,5	-	-	47	47,0	1	33,33	5	41,67
Nr. corpuri de apă în stare ecologică proastă	3	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-
NR. TOTAL CORPURI DE APĂ	410		3		100		3		12	

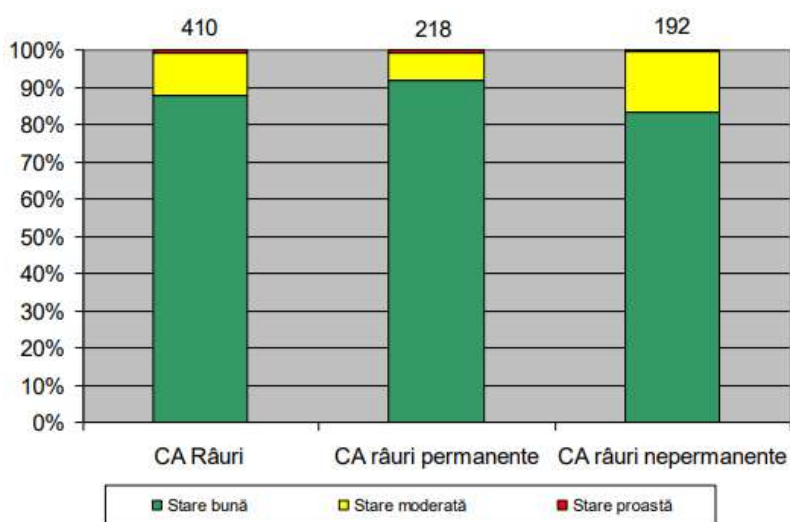
Rezultatele evaluării stării ecologice/potențialului ecologic la nivelul b.h. Mureș



Starea ecologică și potențialul ecologic al corpurilor de apă de suprafață la nivelul de b.h. Mureș

Analiza stării ecologice aferentă actualului Plan de Management, a indicat că la nivelul grupei elementelor biologice, procentul corpurilor de apă cu stare foarte bună și bună este mai crescut comparativ cu procentul corpurilor de apă cu stare bună pentru grupa elementelor fizico-chimice și mai crescut comparativ cu procentul corpurilor de apă care își ating obiectivele de mediu din punct de vedere al stării ecologice.

Caracterizarea stării ecologice a corpurilor de apă- râuri (410 corpuri de apă) a fost realizată pe baza nevertebratelor bentice, faunei piscicole, fitobentosului și fitoplanctonului, a parametrilor fizico-chimici generali și a poluanților specifici. Elementele hidromorfologice au fost luate în considerare numai în evaluarea stării foarte bune.

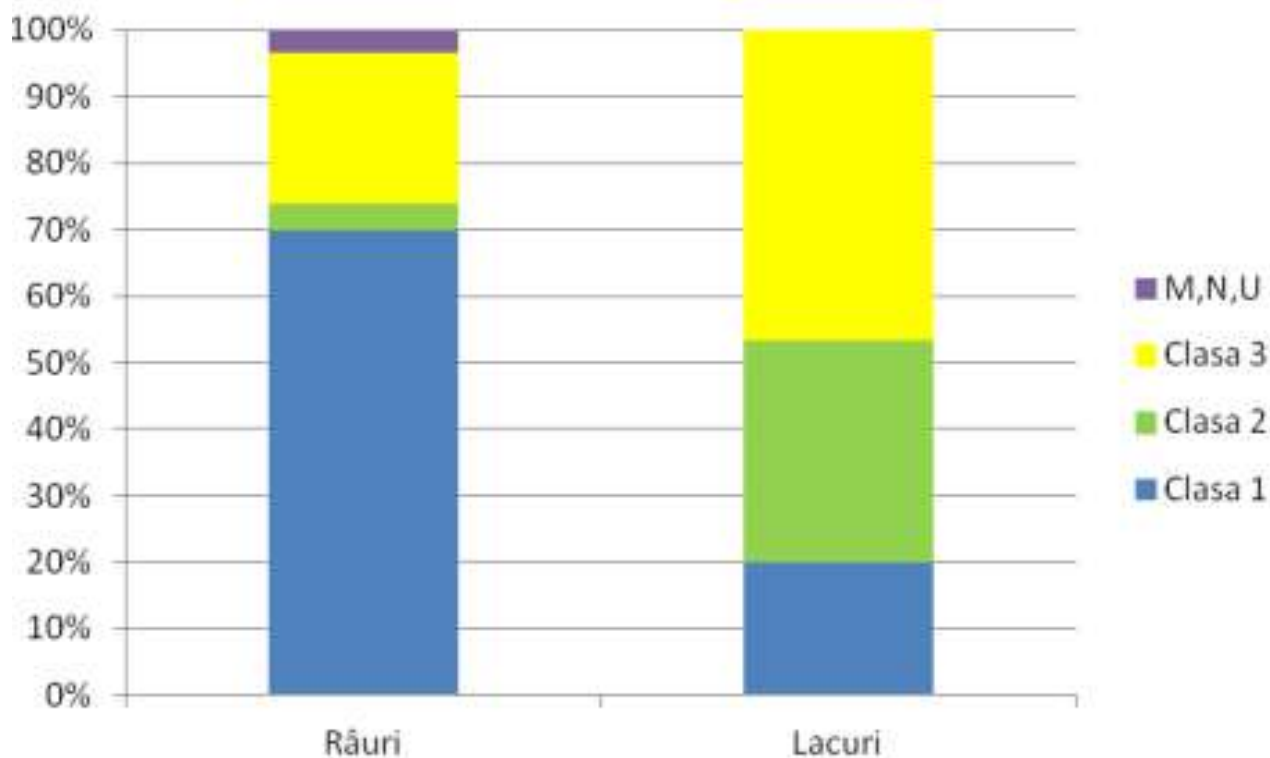


Starea ecologică a corpurilor de apă – râuri la nivelul b. h. Mureș

Se constată la nivel bazinal că 87,80% din corpurile de apă sunt în stare ecologică bună. Pentru corpurile de apă nepermanente (R017-R019) la nivelul b.h. Mureș, analiza stării a evidențiat că 83,4 % din corpurile de apă ating starea ecologică bună, pentru cele permanente procentul fiind de 91,74%

Referitor la grupa elementelor fizico-chimice, analiza efectuată a indicat că acestea sunt determinante în stabilirea stării ecologice (integrată). La nivelul grupei de elemente fizico-chimice și poluanți specifici, procentul corpurilor de apă – râuri naturale - cu stare bună este mai crescut față de procentul corpurilor de apă cu stare ecologică bună (integrată). Dacă 87,90% corpuri de apă râuri ating starea ecologică bună și foarte bună, procentul corpurilor de apă râuri cu stare bună din punct de vedere al grupei elementelor fizico-chimice generale este de 88,54%, iar din punct de vedere al poluanților specifici este de 100%. Cu privire la elementele hidromorfologice, în tabelul de mai jos se prezintă încadrarea corpurilor de apă (râuri, lacuri) în 3 clase, conform Ghidului European de Raportare 2016 – Sistemul WISE, după cum urmează:

Stare/ potențial ecologic pentru elementele hidromorfologice					
Categorie CA	Clasa 1	Clasa 2	Clasa 3	M,N,U	TOTAL
Râuri	358	21	117	17	513
Lacuri	3	5	7	0	15
TOTAL	361	26	124	17	528



Stare/potențial ecologic din punct de vedere al elementelor hidromorfologice

Caracterizarea potențialului ecologic al râurilor CAPM (100 corpuri de apă) și CAA (3 corpuri de apă) s-a bazat pe analiza nevertebratelor benthice, fitobentosului și fitoplanctonului, faunei piscicole, elementelor fizico-chimice generale și a poluanților specifici. S-a constatat la nivelul b.h. Mureș că din 100 corpuri de apă puternic modificate - râuri și 3 CAA, 53,4% ating potențialul ecologic bun.

Analiza potențialului/stării ecologic(e) pentru corpurile de apă - râuri, la nivel de element de calitate/grupe de elemente de calitate, a indicat că cea mai bună situație dintre elementele biologice și elementele fizico-chimice, s-a înregistrat în cazul fitobentosului (66,20% corpuri de apă sunt în potențial maxim și bun) și a nevertebratelor benthice (62,14% din corpurile de apă sunt în potențial maxim și bun), iar în cazul elementele fizico-chimice (62,14 % din corpurile de apă sunt în potențial bun), și poluanții specifici (100 % din corpurile de apă sunt în potențial bun).

Caracterizarea potențialului ecologic al lacurilor de acumulare (12 corpuri de apă), s-a realizat prin evaluarea fitoplanctonului, fitobentosului, a elementelor fizico-chimice generale și a poluanților specifici. În cazul lacurilor de acumulare nevertebratele benthice sunt nereprezentative/nerelevante. La nivelul b.h. Mureș, din punct de vedere al obiectivelor de mediu atinse, situația lacurilor de acumulare (12 corpuri de apă) evaluată pe baza fitoplanctonului, fitobentosului, elementelor fizico-chimice și poluanților specifici indică faptul că 7 corpuri de apă (58,34%) ating potențialul ecologic bun.

Pentru lacurile de acumulare, analiza potențialului ecologic la nivel de element de calitate/grupe de elemente, a indicat că cea mai bună situație pentru elementele biologice s-a înregistrat în cazul fitobentosului (100% corpuri de apă), urmată de poluanții specifici (100 % corpuri de apă), fitoplancton (66,67% corpuri de apă), elementele fizico-chimice (75 % corpuri de apă).

La nivelul b.h. Mureș, toate corpurile de apă de suprafață au fost evaluate, d.p.d.v. al stării chimice, toate raportările ulterioare fac referire la numărul total de corpuri de apă din bazinul hidrografic. Astfel, în urma analizei efectuate, s-a constatat că 521 corpuri de apă (98,7%) sunt în stare chimică bună, iar restul de 7 corpuri de apă (1,3%) nu ating starea chimică bună.

La nivelul b.h. Mureș, evaluarea stării chimice a corpurilor de apă de suprafață s-a realizat pe baza datelor de monitoring pentru un număr de 169 corpuri de apă (32 %), prin grupare (prin extrapolarea datelor de monitorizare de la alte corpuri de apă) pentru 20 corpuri de apă (3,8 %) și pe baza opiniei expertului pentru 339 corpuri de apă (64,2%). Comparativ cu evaluarea stării chimice a corpurilor de apă de suprafață realizată în primul Plan de Management, în cel de-al doilea Plan se constată că, la nivelul b.h. Mureș, procentul de corpuri de apă evaluate în stare chimică bună s-a menținut constant (creșterea fiind de doar 0,1%).

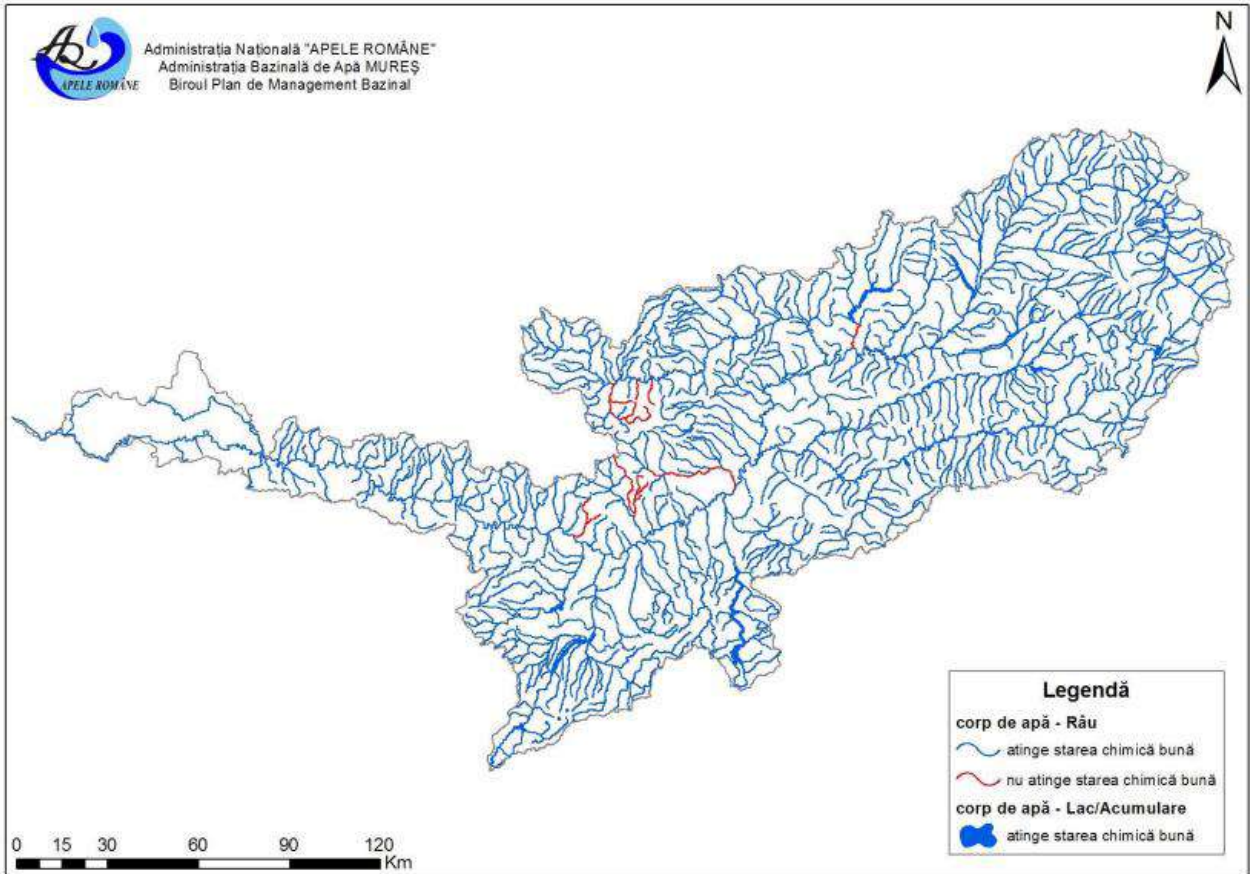
Corpuri de apă de suprafață	Râuri naturale		Lacuri naturale		Râuri CAPM		Lacuri de acumulare		Ape artificiale	
	nr.	%	nr.	%	nr.	%	nr.	%	nr.	%
Corpuri de apă care sunt în stare chimică bună	408	99,51	3	100	95	95,00	12	100	3	100
Corpuri de apă care nu ating starea chimică bună	2	0,49	-	-	5	5,00	-	-	-	-
<i>Număr total de corpuri de apă de suprafață</i>	410		3		100		12		3	

Situația corpurilor de suprafață privind starea chimică la nivelul b.h. Mureș

La nivelul b.h. Mureș, 411 corpuri de apă (99,5 %) sunt în starea chimică bună, iar 2 corpuri de apă (0,5 %) nu ating starea chimică bună. În ceea ce privește râurile naturale, analiza efectuată indică faptul că la nivelul b.h. Mureș, 408 corpuri de apă (99,5 %) sunt în stare chimică bună, iar restul de 2 corpuri de apă (0,5 %) nu ating starea chimică bună.

În ceea ce privește lacurile naturale, analiza efectuată indică faptul că la nivelul b.h. Mureș toate cele 3 corpuri de apă din această categorie ating starea chimică bună. La nivel b.h. Mureș, 95 corpuri de apă puternic modificate (râuri) (95 %) ating starea chimică bună, iar restul de 5 corpuri (5 %) nu ating starea chimică bună.

SCM-urile din Directiva SCM au fost depășite pentru această categorie de corpuri de apă în cazul următoarelor substanțe: Cd, Ni, Pb pentru ambele (MA și CMA), precum și Hg (analize din biotă).



Starea chimică globală a corpurilor de apă de suprafață la nivelul bazinului hidrografic Mureș

La nivelul b.h. Mureș, toate cele 12 lacuri de acumulare evaluate ating starea chimică bună. Evaluarea stării chimice a corpurilor de apă artificiale s-a realizat urmând aceeași metodologie ca și în cazul corpurilor de apă naturale.

La nivelul b.h. Mureș, toate cele 3 corpuri de apă artificiale ating starea chimică bună.

EXTRAS DIN PLANUL DE MANAGEMENT ACTUALIZAT AL BAZINULUI HIDROGRAFIC MUREȘ

Titular,
 SC TQM Management SRL,
 Reprezentant legal
 Administrator Bariz Mihaela-Dana