



## AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI PRAHOVA

### DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. 860 din 09.09.2021

Revizuită în data de 07.05.2024

Revizuită în data de .....

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **CONSILIUL JUDEȚEAN PRAHOVA prin S.C. EAST WATER DRILLINGS S.R.L.**, cu sediul în București, B-dul Chișinău, Nr. 8, Bloc M2, Sc. B, Etaj 6, Ap. 62 și **JUDEȚUL BRAȘOV reprezentat prin proiectant S.C. GRAFIC TENDS S.R.L.**, cu sediul în Corbeanca, sat Tamasi, strada Ederei, nr. 13, județul Ilfov, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Prahova cu nr. 1254 din 21.01.2021, completată cu nr. 3759 din 24.02.2021, nr. 13822 din 23.07.2021 și nr. 15568 din 26.08.2021, respectiv a notificării privind modificările aduse proiectului înregistrată cu nr. 5375 din 22.03.2024, nr. 8001 din data de 13.05.2024,

în baza Deciziei nr. 49 din 20.01.2021, emisă de Agenția Națională pentru Protecția Mediului, prin care se delegă în totalitate competența parcurgerii procedurii de evaluare a impactului asupra mediului către Agenția pentru Protecția Mediului Prahova, respectiv Decizia nr. 87 din 04.04.2024, emisă de Agenția Națională pentru Protecția Mediului, prin care se delegă în totalitate competența parcurgerii procedurii de revizuire a actului de reglementare către Agenția pentru Protecția Mediului Prahova în baza Legii nr. 292/2018, *privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului* și a Ordonanței 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, și a punctului de vedere emis de Agenția pentru Protecția Mediului Brașov înregistrat la APM Prahova cu nr. 7053 din 18.04.2024,

Agenția pentru Protecția Mediului Prahova decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședințelor Comisiei de analiză tehnică din datete de 16.03.2021, 26.08.2021, 27.08.2021, respectiv 23.04.2024, că proiectul **„REABILITARE ȘI MODERNIZARE DJ 1021, VALEA DOFTANEI, JUDEȚUL PRAHOVA - BRĂDET, JUDEȚUL BRAȘOV (tronsonul 2 între km 50 + 820,38 - limită județ Prahova și km 63+256,08 în lungime totală de 12435,70 m”**, propus a fi amplasat în Comuna Valea Doftanei, Nr. FN, NC 24267, NC 24266, județul Prahova/Municipiul Săcele, Strada DJ 1021, județul



Brașov, nu se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supune evaluării adecvate și nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă.

#### JUSTIFICAREA PREZENTEI DECIZII:

I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării evaluării impactului asupra mediului sunt următoarele:

a) proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018, *privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului*, Anexa nr. 2, pct. 13 (a); conform criteriilor de selecție pentru stabilirea evaluării impactului asupra mediului din Anexa 3 ale aceleiași legi, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului.**

#### b) Caracteristicile proiectului:

##### b.1. Dimensiunea și concepția întregului proiect:

Drumul județean DJ 102I ce face obiectul prezentei documentații, se desfășoară între km 37+620 și km 63+241.44, în lungime totală de L=25.621,44 m. La km 50+828,56 este limita între județele Prahova și Brașov.

Traseul drumului județean DJ 102I care se reabilitează și se modernizează se împarte în 2 tronșoane:

- Tronșonul 1 aflat pe raza județului Prahova între km 37+620 și km 50+828,56 (lim. Jud. Brașov), în lungime de 13.208,56 m

și

- Tronșonul 2 aflat pe raza județului Brașov între km 50+828,56 (lim. Jud. Prahova) și km 63+241,44, în lungime totală de 12.412,88 m

Viabilizarea Drumului Județean DJ 102I are ca scop realizarea unei legături suplimentare între partea de sud și partea centrală a țării și implică decongestionarea traficului de pe drumurile naționale DN1 și DN1A, foarte solicitate din acest punct de vedere.

#### Revizuirea Deciziei etapei de încadrare datorită următoarelor modificări:

Actualizarea suprafețelor care fac obiectul scoaterii din fond forestier.

#### DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT:



## Lucrari de drum

### Traseul în plan

Traseul in plan reprezinta o succesiune de aliniamente - portiuni rectilinii- racordate intre ele prin curbe (arc de cerc, arce de curba progresiva sau combinatii ale acestora ) portiuni curbilinii. Determinarea elementelor geometrice ale traseului se face pe baza vitezei de proiectare si a conditiilor tehnice naturale si economice.

În plan, traseul tronsonul drumului judetean DJ 102I propus pentru reabilitare si modernizare se suprapune peste platforma existenta in cea mai mare parte, din cauza amprizei existente foarte mici va fi nevoie de expropriieri de terenuri si scoateri din circuitul silvic. Elementele geometrice ale drumului proiectate (raze de racordare in plan, raze de racordare in plan vertical, pas de proiectare, declivitati etc.) vor fi cele din STAS 863/85.

Pentru modernizarea traseului drumului judetean DJ 102I s-a folosit o viteza de proiectare (de baza), corespunzatoare pentru o regiune de munte si clasa tehnica IV, de 50 km/h, iar in zonele cu relief accidentat aceasta s-a redus pana la 30 km/h.

### Profil longitudinal

La proiectarea in profil longitudinal s-a urmarit, in general, profilul existent al terenului natural, urmarindu-se variatii cat mai reduse fata de suprafata rezultata prin glisarea profilelor transversale tip pe linia stratului suport, pentru a se minimiza costurile de executie.

Proiectarea liniei rosii tine cont de prevederile STAS 863/1985. Astfel, pentru o viteza de proiectare de 50 km/h pasul de proiectare este minim 60 m si exceptional de 40 m, iar pentru 40 km/h este minim 50 m si exceptional 30 m.

In cazul drumurilor, declivitatea minima folosita pentru proiectarea liniei rosii este de 0,5%, ceea ce asigura scurgerea apelor din precipitatii. Nu se recomanda folosirea palierului.

În punctele de schimbare de declivitate dintre două aliniamente se vor face racordări verticale, acolo unde este cazul ( $m > 0,5\%$ ). S-a prevazut optimizarea profilului longitudinal in vederea respectarii pasului de proiectare conform normelor in vigoare.

### Caracteristici în profil transversal

Traseul drumului judetean DJ 102I se desfasoara intr-un relief de munte, avand in cea mai mare parte un profil transversal mixt , fiind in general un drum de coasta. Prin modernizare, drumul va avea tot un traseu de coasta, dar va trebui asigurata o noua platforma largita, corespunzatoare noilor elemente geometrice.



Latimea benzii de circulație recomandată pentru un drum de clasă tehnic IV este de 3,00 m. Pentru asigurarea platformei largite s-au proiectat lucrări de consolidare.

Pentru tronsonul de drum studiat se adoptă un profil transversal corespunzător unui drum de clasă tehnică IV, cu următoarele elemente geometrice caracteristice în aliniament :

- Latime platforma drum  $L_p = 8,00$  m
- Latime parte carosabilă  $L_{pc} = 2 \times 3,00$  m = 6,00 m (două benzi de circulație) + Supralargiri în curbe
- Latime benzi de încadrare  $l_{bi} = 2 \times 0,25$  m
- Latime acostamente  $l_a = 2 \times 0,75$  m
- Panta transversală partea carosabilă:  $p = 2,5\%$
- Panta transversală acostament:  $p = 4\%$

#### Structura rutiera

Structura rutiera recomandată prin expertiza tehnică întocmită este:

- 4 cm beton asfaltic BA16 RUL 50/70 cf. SR EN 13108-5:2008 și AND 605:2016;
- 5 cm beton asfaltic BAD 22.4 LEG 50/70 cf. SR EN 13108-1:2008 și AND 605:2016;
- 8 cm strat de bază din AB 31.5 cf. SR EN 13108-1:2008 și AND 605:2016;
- 25 cm strat de fundație din Piatra Sparta cf. STAS 6400/84 și SR EN 13242+A1:2008;
- 15 cm strat de fundație din Balast cf. STAS 6400:84 și SR EN 13242+A1/2008;
- 13 cm strat de forma din Balast.

Pe tronsoanele cu pantă longitudinală mai mari de 6% se recomandă să se folosească ca strat de uzură o mixtură asfaltică cu o rugozitate sporită.

Benzile de încadrare vor avea o latime de 0,25 m și același sistem rutier ca pe partea carosabilă.

Acostamentele vor avea o latime de 0,75 m și vor fi impermeabilizate cu următoarea structură:

- 4 cm beton asfaltic BA16 RUL 50/70 cf. SR EN 13108-5:2008 și AND 605:2016;
- 5 cm beton asfaltic BAD 22.4 LEG 50/70 cf. SR EN 13108-1:2008 și AND 605:2016;
- 20 cm strat de fundație din Piatra Sparta cf. STAS 6400/84 și SR EN 13242+A1:2008;

#### Amenajarea intersecțiilor

Intersecțiile cu drumurile clasificate vor fi amenajate conform AND 600/2010 și CD 173-1986 în funcție de traficul de tranzit ca intersecții în "cruce" sau în "T".



La intersecția cu drumul național DN1A se va amenaja un sens giratoriu cu raza interioară de 9.00m, inel de siguranță de 1.50m, cale de rulare 2x5.50m, raza exterioară de 21.50m.

#### Colectarea și evacuarea apelor

Evacuarea apelor meteorice este asigurată prin pante longitudinale și transversale ale drumului. Pentru tronsonul drumului județean DJ 102I, configurația terenului natural și pantele proiectate în profilul longitudinal asigură scurgerea apelor și împiedică stagnarea acestora pe partea carosabilă, astfel încât au fost necesare dispozitive de colectare și evacuare a apelor pluviale pentru zona de traseu situată atât în extravilan cât și în intravilan.

Pentru colectarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma drumului s-au propus rigole pereate în zonele de debleu, rigole amplasate la baza taluzurilor de rambleu acolo unde există pericolul ca apele pluviale să stagneze, precum și rigole de acostament ce vor fi descarcate prin intermediul cașurilor.

Rigolele pereate vor avea o grosime de 10 cm din beton C30/37, realizate pe o fundație de 7 cm de nisip / balast nisipos. În cazul în care acestea se execută monolit se recomandă să nu se astearnă pe nisip pentru a evita infestarea betonului cu nisip, respectiv alterarea clasei de rezistență a betonului prin modificarea accidentală a compoziției acestuia (rețetei).

Podetele noi vor fi din elemente prefabricate din beton armat așezate pe fundații din beton simplu, cu dimensiuni în funcție de rezultatele dimensionării fiecărui podet în parte.

În partea amonte, torentul sau pârâul se va amenaja cu trepte de cădere din beton simplu pentru atenuarea vitezei de curgere și un pînten cu rol de retenție a aluviunilor.

Intrarea în podet va fi amenajată cu o cameră de cădere prevăzută cu grătar metalic la partea superioară (pentru evitarea pătrunderii buștenilor sau pietrelor de dimensiuni mari în interiorul podetului) și zonă de depozit (pentru reținerea aluviunilor pentru evitarea colmatării în timp a podetului). Ieșirea din podet, partea din aval, se va amenaja cu un prism din anrocamente din piatră brută și se va racorda cu albia existentă a pârâului.

#### Podetele prevăzute sunt:

Podete pe județul Prahova:

județul Prahova		
Nr. crt.	Tip podet/sectiune	Pozitie Km
1	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km <b>37+935</b>



2	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>38+223</b>
3	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>38+422</b>
4	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>39+021</b>
5	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>39+100</b>
6	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>39+275</b>
7	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>39+700</b>
8	Podet tip C2' (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>39+950</b>
9	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>40+703</b>
10	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>40+762</b>
11	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>40+805</b>
12	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>40+887</b>
13	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>40+948</b>
14	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>41+239</b>
15	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>41+428</b>
16	Podet tip C3 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>41+554</b>
17	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>43+486</b>
18	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>43+633</b>
19	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>43+680</b>
20	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>43+796</b>
21	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>44+010</b>
22	Podet tip C3 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>44+595</b>
23	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>46+002</b>
24	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>46+263</b>
25	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>46+738</b>
26	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>46+978</b>
27	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>47+441</b>
28	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>47+728</b>
29	Podet tip C3 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>48+085</b>
30	Podet tip C2' (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>48+202</b>
31	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	<b>48+562</b>



32	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	48+632
33	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	48+771
34	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	48+978
35	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	49+071
36	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	49+149
37	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	49+420
38	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	49+435
39	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	49+776
40	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	49+981
41	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	50+289
42	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	50+380

Podete pe judetul Brasov:

judetul Brasov		
Nr. crt.	Tip podet/sectiune	Pozitie Km
1	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km 1+197
2	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km 1+277
3	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km 1+583
4	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km 3+536
5	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km 3+732
6	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km 4+228
7	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km 4+471
8	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km 4+758
9	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km 4+903
10	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km 5+124
11	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km 5+189
12	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km 5+303
13	<b>Podet tip D3 (sect. dreptunghiulara)</b>	Km 5+520,35
14	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km 5+676



15	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	5+895
16	<b>Podet tip D5 (sect. dreptunghiulara)</b>	Km	<b>7+535,39</b>
17	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	7+906
18	Podet tip C2' (sect. dreptunghiulara)	Km	7+997
19	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	8+400
20	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	8+644
21	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	9+072
22	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	9+450
23	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	9+532
24	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	9+837
25	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	0+009
26	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	0+786
27	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	1+237
28	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	1+448
29	Podet tip P2 (sect. dreptunghiulara)	Km	1+776
30	Podet tip C2' (sect. dreptunghiulara)	Km	2+296

Pentru continuitatea elementelor de scurgere în dreptul drumurilor laterale (clasificate și neclasificate) s-au prevăzut podețe tubulare cu diametrul de Ø 500 mm.

Evacuarea apelor meteorice de pe platforma drumului se va face în vaile existente aflate în zona drumului.

#### Drumuri laterale

Drumurile laterale care intersectează sectorul de drumul județean proiectat în număr de 26 bucăți se vor amenaja conform profilelor transversale tip, pe o lungime de 25m. Structura rutiera care se aplică la drumurile laterale este identică cu cea folosită la drumul județean după cum urmează:

- 4 cm beton asfaltic BA16 RUL 50/70 cf. SR EN 13108-5:2008 și AND 605:2016;
- 5 cm beton asfaltic BAD 22.4 LEG 50/70 cf. SR EN 13108-1:2008 și AND 605:2016;
- 8 cm strat de bază din AB 31.5 cf. SR EN 13108-1:2008 și AND 605:2016;
- 25 cm strat de fundație din Piatra Sparta cf. STAS 6400/84 și SR EN 13242+A1:2008;
- 15 cm strat de fundație din Balast cf. STAS 6400:84 și SR EN 13242+A1/2008;





- 13 cm strat de forma din Balast;

#### Accese la proprietati

Accesele la proprietati vor avea dimensiunile de 4x5m si se vor realiza din urmatorul sistem rutier:

-20 cm, strat de beton C30/37(placa de beton armata)

-15 cm, strat de balast (STAS 6400:84; SR EN 13242:2013)

De asemenea pentru continuitatea apelor pluviale in dreptul acceselor la proprietati se vor prevedea podete tubulare de 400mm sau placa armata peste sant acolo unde adancimea santului nu permite amplasarea de tuburi.

#### Parcari

Se vor amenaja 13 parcari de scurta durata de o parte si de alta a drumului cu aceeasi structura rutiera ca si cea folosita pentru modernizarea structurii rutiere existente a drumului.

Parcarile vor fi dotate cu mobilier urban ce consta din mese si banci realizate preferabil din beton.

Spatii de Parcare		
Km inceput	40+348,99	stanga
Km sfarsit	40+368,65	
Km inceput	40+761,38	dreapta
Km sfarsit	40+791,26	
Km inceput	43+802,29	dreapta
Km sfarsit	43+832,63	
Km inceput	46+073,78	stanga
Km sfarsit	46+103,62	
Km inceput	48+048,38	stanga
Km sfarsit	48+078,31	
Km inceput	48+785,93	dreapta
Km sfarsit	48+815,37	
Km inceput	50+778,59	dreapta
Km sfarsit	50+808,01	
Km inceput	54+998,09	stanga
Km sfarsit	55+027,72	



Km inceput	55+394,83	
Km sfarsit	55+424,95	dreapta
Km inceput	58+723,02	
Km sfarsit	58+753,02	dreapta
Km inceput	58+762,75	
Km sfarsit	58+792,75	stanga
Km inceput	61+674,26	
Km sfarsit	61+704,26	dreapta
Km inceput	61+714,26	
Km sfarsit	61+744,26	stanga

### Siguranța circulației

#### *Semnalizarea si marcajul pe timpul executiei*

Pentru asigurare fluentei și siguranței circulației pe timpul execuției se vor realiza marcaje cu caracter provizoriu și semnalizarea cu indicatoare speciale și piloți de dirijare a circulației, în special pe sectoarele de intersecție cu drumurile clasificate existente.

#### *Semne si marcaje rutiere definitive*

În cadrul proiectului au fost prevăzute lucrări de semnalizare verticală și orizontală prin semne și marcaje în corelare cu nomele în vigoare.

### Lucrări de consolidare

Platforma drumului existent variază între 2,50 m și 6,50 m, pentru asigurarea platformei drumului proiectat sunt necesare lucrări de consolidare, adaptate la natura terenului și posibilitățile de expropriere. Largirea platformei se va face atât în amonte, prin săpătura în versant și zid de sprijin de debleu, cât și prin umplutura în aval sprijinită de un zid de sprijin de rambleu.

Lucrările de consolidare de rambleu au rolul de a susține platforma drumului pentru a asigura exploatarea drumului în cele mai bune condiții.

Lucrările de consolidare de debleu au rolul de a proteja platforma drumului de alunecări de teren, de surpari sau căderi de pietre.

În proiectarea lucrărilor de consolidare s-a ținut cont de natura terenului și geometria zonei analizate, astfel încât să fie asigurată platforma drumului proiectat.

### Lucrările de consolidare proiectate sunt următoarele:



- Structura de sprijin din beton armat He 1.50-3.50m - rambleu
- Structura de sprijin din beton armat He 2.00-3.00m - debleu
- Structura de sprijin din beton armat pe piloti d=0.6m He 3.50-7.00m - debleu
- Structura de sprijin din din piloti forati d=0.6m - rambleu
- Zid de sprijin din gabioane He 2.00-4.00m - rambleu

### 2.2.1 Structura de sprijin din beton armat - Rambleu

Acest tip de lucrari de sprijinire a fost proiectat in zonele in care a trebuit asigurata stabilitatea platformei drumului.

Pentru excavatiile mai mari de 1.0m se vor lua masuri pentru asigurarea stabilitatii acestora prin realizarea excavatiei cu taluz stabil. Excavatiile se vor realiza pe tronsoane cu lungime max. 12 m.

Zidurile de sprijin de rambleu fundate direct vor fi executate din beton armat clasa 35/45. In timp ce pentru elevatie sunt necesare cofraje, betonul din fundatie se toarna aderent la peretii sapaturii. Ultimii 30 cm pana la cota de fundare se vor excava inaintea betonarii, pentru evitarea degradarii terenului de fundare si a conturului talpii fundatiei. Intre tronsoanele zidului sunt rosturi verticale de separatie din doua foi de carton bitumat, sau polistiren de 2cm.

Dupa decofrare, toate suprafetele de beton care, pe perioada de exploatare, vor fi in contact cu pamantul, se vor trata cu hidroizolatie pe baza de emulsie de bitum.

Pentru evacuarea apelor de infiltratie din spatele structurilor se va executa un sistem de drenaj alcatuit din geocompozit drenant. Apele colectate de geocompozitul drenant vor fi dirijate prin cuneta si barbacane spre evacuare. Cuneta drenului va fi executata la cotele si dimensiunile din proiect, asigurandu-se panta necesara scurgerii apelor. La partea superioara, cuneta va avea o panta de 4% spre elevatia zidului. Barbacanele vor fi asezate la 2.20m in lungul structurii.

Zidurile de sprijin vor fi executate la pozitiile si dimensiunile din Plansele de Executie.

Aplicabilitatea zidurilor de rambleu prevazute in proiect sunt:

H elev. [m]	Judetul Prahova					
	Zid de sprijin de beton armat					
[m]	Nr. crt.	Pozitia kilometrica	L [m]		numar tronsoane	pozitia fata de ax
				zid		



		de la:		pana la:	in ax			
1.50	1	50+453.48	÷	50+464.48	11.00	11.00	2	dreapta
2.00	1	40+705.64	÷	40+732.45	26.81	27.50	5	stanga
	2	46+530.11	÷	46+535.61	5.50	5.50	1	stanga
	3	50+464.48	÷	50+470.00	5.52	5.50	1	dreapta
2.50	1	43+100.00	÷	43+105.44	5.44	5.50	1	stanga
	2	46+535.61	÷	46+541.33	5.72	5.50	1	stanga
	3	50+470.00	÷	50+475.48	5.48	5.50	1	dreapta
3.00	1	43+105.44	÷	43+110.97	5.53	5.50	1	stanga
	2	46+541.33	÷	46+546.83	5.50	5.50	1	stanga
	3	46+563.73	÷	46+569.29	5.56	5.50	1	stanga
	4	49+211.97	÷	49+275.27	63.30	66.00	12	dreapta
	5	49+418.10	÷	49+428.71	10.61	7.90	1	dreapta
	6	49+433.97	÷	49+472.92	38.95	38.50	7	dreapta
	7	50+812.06	÷	50+828.56	16.50	16.50	3	dreapta
3.50	1	43+110.97	÷	43+132.97	22.00	22.00	4	stanga
	2	46+546.83	÷	46+563.73	16.90	16.50	3	stanga
	3	49+275.27	÷	49+280.00	4.73	5.50	1	dreapta
	4	50+475.48	÷	50+486.23	10.75	11.00	2	dreapta

H elev. [m]	Judetul Brasov							
	Structura de sprijin de beton armat							
	Nr. crt.	Pozitia kilometrica			L [m]		numar tronsoane	pozitia fata de ax
					in ax	zid		
	de la:		pana la:					
1.50	1	50+945.34	÷	50+950.84	5.50	5.50	1	dreapta
	2	55+230.03	÷	55+268.38	38.35	38.50	7	dreapta
	3	55+647.90	÷	55+653.00	5.10	5.50	1	dreapta



	4	55+677.31	÷	55+682.50	5.19	5.50	1	dreapta
	5	55+742.16	÷	55+747.94	5.78	5.50	1	dreapta
2.00	1	50+933.63	÷	50+945.34	11.71	11.00	2	dreapta
	2	52+669.66	÷	52+675.15	5.49	5.50	1	dreapta
	3	55+620.82	÷	55+627.10	6.28	5.50	1	dreapta
	4	55+653.00	÷	55+663.33	10.33	11.00	2	dreapta
	5	55+682.50	÷	55+687.74	5.24	5.50	1	dreapta
	6	55+709.16	÷	55+714.66	5.50	5.50	1	dreapta
	7	55+725.66	÷	55+742.16	16.50	16.50	3	dreapta
2.50	1	50+856.06	÷	50+889.53	33.47	33.00	6	dreapta
	2	50+910.15	÷	50+933.63	23.48	22.00	4	dreapta
	3	51+091.09	÷	51+107.94	16.85	16.50	3	dreapta
	4	51+251.39	÷	51+269.04	17.65	16.50	3	dreapta
	5	52+629.79	÷	52+652.25	22.46	22.00	4	dreapta
	6	52+675.15	÷	52+680.61	5.46	5.50	1	dreapta
	7	55+627.10	÷	55+632.73	5.63	5.50	1	dreapta
	8	55+642.82	÷	55+647.90	5.08	5.50	1	dreapta
	9	55+687.74	÷	55+709.16	21.42	22.00	4	dreapta
	10	55+714.66	÷	55+725.66	11.00	11.00	2	dreapta
3.00	1	50+828.56	÷	50+856.06	27.5	27.50	5	dreapta
	2	51+129.61	÷	51+187.84	58.23	60.50	11	dreapta
	3	51+449.51	÷	51+491.91	42.40	38.50	7	dreapta
	4	52+530.04	÷	52+586.35	56.31	60.50	11	dreapta
	5	52+680.61	÷	52+686.11	5.50	5.50	1	dreapta
	6	55+632.73	÷	55+637.86	5.13	5.50	1	dreapta
	7	55+663.33	÷	55+668.50	5.17	5.50	1	dreapta
	8	58+512.30	÷	58+529.67	17.37	16.50	3	stanga
3.50	1	51+187.84	÷	51+194.06	6.22	5.50	1	dreapta
	2	51+198.42	÷	51+204.39	5.97	5.50	1	dreapta
	3	52+686.11	÷	52+691.65	5.54	5.50	1	dreapta



	4	55+637.86	÷	55+642.82	4.96	5.50	1	dreapta
	5	55+668.50	÷	55+673.65	5.15	5.50	1	dreapta

### Ziduri de sprijin de debleu din beton armat fundate direct

Acest tip de lucrare de sprijinire a fost proiectat pentru a asigura latimea platformei drumului, acolo unde sunt necesare excavatii in masivul de pamant.

Pentru a nu crea fenomene de instabilitate si pentru reducerea cantitatii de excavatie, talpa zidurilor de sprijin a fost proiectata spre carosabil.

Antreprenorul are obligatia sa se asigure ca excavatiile necesare executarii zidurilor de sprijin nu sunt un pericol pentru muncitori sau pentru stabilitatea debleului in ansamblu.

Pentru excavatiile mai mari de 1.0m se vor lua masuri pentru asigurarea stabilitatii acestora prin realizarea excavatiei cu taluz stabil. Excavatiile se vor realiza pe tronsoane cu lungime max. 12 m

Zidurile de sprijin de debleu vor fi construite din beton armat clasa 35/45. In timp ce pentru elevatie sunt necesare cofraje, betonul din fundatie se toarna aderent la peretii sapaturii. Ultimii 30 cm pana la cota de fundare se vor excava inaintea betonarii, pentru evitarea degradarii terenului de incastrare si a conturului talpii fundatiei. Intre tronsoanele zidului sunt rosturi verticale de separatie din doua foi de carton bitumat, sau polistiren de 2cm.

**Pentru asigurarea stabilitatii globale a debleului, executia zidurilor de sprijin se va face tronsonat, astfel:**

Etapa 1: Se vor executa Tronsoanele 1, 4, 7, 10.... Dupa finalizarea integrala a acestor tronsoane (inclusiv refacerea umpluturii din sapetele zidului) se va trece la Etapa 2.

Etapa 2: Se vor executa Tronsoanele 2, 5, 8, 11.... Dupa finalizarea integrala a acestor tronsoane (inclusiv refacerea umpluturii din sapetele zidului) se va trece la Etapa 3.

Etapa 3: Se vor executa Tronsoanele 3, 6, 9, 12....

Daca configuratia terenului nu permite realizarea excavatiei cu taluz stabil, atunci excavatia se va realiza cu sprijiniri metalice provizorii.

Dupa decofrare, toate suprafetele de beton care, pe perioada de exploatare, vor fi in contact cu pamantul, se vor trata cu hidroizolatie pe baza de emulsie de bitum.

Pentru evacuarea apelor de infiltratie din spatele structurilor se va executa un sistem de drenaj alcatuit din geocompozit drenant. Apele colectate de geocompozitul drenant vor fi dirijate



prin cuneta și barbacanele spre evacuare. Cuneta drenului va fi executată la cotele și dimensiunile din proiect, asigurându-se panta necesară scurgerii apelor. La partea superioară, cuneta va avea o panta de 4% spre elevația zidului. Barbacanele vor fi așezate la 2.20m în lungul structurii.

Aplicabilitatea zidurilor de debleu prevăzute în proiect este:

H elev. [m]	Judetul Prahova							
	Zid de sprijin de beton armat							
	Nr. crt.	Pozitia kilometrica			L [m]		numar tronsoane	pozitia fata de ax
in ax					zid			
		de la:		pana la:				
2.00	1	38+383.00	÷	38+394.00	11.00	11.00	2	stanga
	2	43+906.91	÷	43+912.33	5.42	5.50	1	stanga
	3	43+994.34	÷	44+010.79	16.45	16.50	3	stanga
	4	44+555.28	÷	44+565.96	10.68	11.00	2	stanga
	5	46+900.90	÷	46+955.10	54.20	55.00	10	stanga
	6	47+696.87	÷	47+701.95	5.08	5.50	1	stanga
	7	49+019.39	÷	49+025.27	5.88	5.50	1	dreapta
2.50	1	38+224.30	÷	38+241.68	17.38	16.50	3	stanga
	2	38+394.00	÷	38+405.00	11.00	11.00	2	stanga
	3	38+430.00	÷	38+446.81	16.81	16.50	3	stanga
	4	43+912.33	÷	43+928.80	16.47	16.50	3	stanga
	5	44+544.62	÷	44+555.28	10.66	11.00	2	stanga
	6	46+642.68	÷	46+664.77	22.09	22.00	4	dreapta
	7	46+955.10	÷	46+976.91	21.81	22.00	4	stanga
	8	47+211.93	÷	47+228.23	16.30	16.50	3	stanga
	9	47+691.68	÷	47+696.87	5.19	5.50	1	stanga
	10	49+025.27	÷	49+053.84	28.57	27.50	5	dreapta
	11	49+064.02	÷	49+068.99	4.97	5.50	1	dreapta
	12	49+935.75	÷	49+941.57	5.82	5.50	1	stanga
	13	50+065.80	÷	50+076.56	10.76	11.00	2	stanga



	14	50+381.79	÷	50+414.76	32.97	33.00	6	stanga
	15	50+694.40	÷	50+743.92	49.52	49.50	9	dreapta
3.00	1	38+241.69	÷	38+290.00	48.31	49.50	9	stanga
	2	38+405.00	÷	38+410.50	5.50	5.50	1	stanga
	3	41+310.00	÷	41+332.00	22.00	22.00	4	dreapta
	4	43+092.12	÷	43+185.89	93.77	93.50	17	dreapta
	5	43+928.80	÷	43+988.43	59.63	60.50	11	stanga
	6	44+533.93	÷	44+544.62	10.69	11.00	2	stanga
	7	46+614.52	÷	46+642.68	28.16	27.50	5	dreapta
	8	47+190.00	÷	47+211.93	21.93	22.00	4	stanga
	9	47+511.92	÷	47+523.18	11.26	11.00	2	stanga
	10	47+669.47	÷	47+691.68	22.21	22.00	4	stanga
	11	49+053.84	÷	49+064.02	10.18	11.00	2	dreapta
	12	49+248.85	÷	49+283.34	34.49	27.50	5	stanga
	13	49+924.45	÷	49+935.75	11.30	11.00	2	stanga
	14	49+941.57	÷	49+952.88	11.31	11.00	2	stanga
	15	50+006.85	÷	50+065.80	58.95	60.50	11	stanga
	16	50+323.71	÷	50+379.13	55.42	57.08	9	stanga
	17	50+414.76	÷	50+501.40	86.64	82.50	15	stanga
18	50+688.91	÷	50+694.40	5.49	5.50	1	dreapta	
19	50+743.92	÷	50+765.81	21.89	22.00	4	dreapta	

H elev. [m]	Judetul Brasov							
	Structura de sprijin de beton armat							
	Nr. crt.	Pozitia kilometrica			L [m]		numar tronsoane	pozitia fata de ax
					in ax	zid		
de la:		pana la:						
2.00	1	50+996.44	÷	51+001.68	5.24	5.50	1	stanga
	2	51+265.00	÷	51+275.21	10.21	11.00	2	stanga





	3	51+690.11	÷	51+732.67	42.56	44.00	8	stanga	
	4	52+074.29	÷	52+080.02	5.73	5.50	1	dreapta	
	5	53+324.12	÷	53+329.62	5.50	5.50	1	stanga	
	6	53+368.43	÷	53+390.81	22.38	22.00	4	stanga	
	7	53+501.55	÷	53+506.99	5.44	5.50	1	stanga	
	8	53+553.22	÷	53+558.72	5.50	5.50	1	stanga	
	9	53+615.08	÷	53+620.73	5.65	5.50	1	stanga	
	10	53+664.73	÷	53+670.23	5.50	5.50	1	stanga	
	11	53+832.50	÷	53+849.00	16.50	16.50	3	stanga	
	12	56+141.20	÷	56+168.19	26.99	27.50	5	stanga	
	13	56+459.07	÷	56+464.79	5.72	5.50	1	stanga	
	14	58+510.00	÷	58+525.65	15.65	16.50	3	dreapta	
	15	58+622.76	÷	58+628.26	5.50	5.50	1	dreapta	
	2.50	1	50+873.48	÷	50+911.06	37.58	38.50	7	stanga
		2	51+001.68	÷	51+006.74	5.06	5.50	1	stanga
3		51+090.00	÷	51+094.88	4.88	5.50	1	stanga	
4		51+684.36	÷	51+690.11	5.75	5.50	1	stanga	
5		51+749.81	÷	51+755.07	5.26	5.50	1	stanga	
6		51+765.76	÷	51+771.28	5.52	5.50	1	stanga	
7		51+904.38	÷	51+915.55	11.17	11.00	2	stanga	
8		52+080.02	÷	52+085.59	5.57	5.50	1	dreapta	
9		52+329.81	÷	52+351.02	21.21	22.00	4	stanga	
10		53+329.62	÷	53+335.43	5.81	5.50	1	stanga	
11		53+362.93	÷	53+368.43	5.50	5.50	1	stanga	
12		53+390.81	÷	53+463.05	72.24	71.50	13	stanga	
13		53+496.05	÷	53+501.55	5.50	5.50	1	stanga	
14		53+558.72	÷	53+564.22	5.50	5.50	1	stanga	
15		53+597.97	÷	53+615.08	17.11	16.50	3	stanga	
16		53+620.73	÷	53+642.73	22.00	22.00	4	stanga	
17		53+653.73	÷	53+664.73	11.00	11.00	2	stanga	



	18	53+670.23	÷	53+681.23	11.00	11.00	2	stanga
	19	53+821.50	÷	53+832.50	11.00	11.00	2	stanga
	20	55+910.00	÷	55+926.87	16.87	16.50	3	stanga
	21	56+135.70	÷	56+141.20	5.50	5.50	1	stanga
	22	56+168.19	÷	56+178.91	10.72	11.00	2	stanga
	23	56+189.64	÷	56+211.15	21.51	22.00	4	stanga
	24	56+384.73	÷	56+435.71	50.98	49.50	9	stanga
	25	56+453.27	÷	56+459.07	5.80	5.50	1	stanga
	26	58+525.65	÷	58+556.92	31.27	33.00	6	dreapta
	27	58+606.26	÷	58+622.76	16.50	16.50	3	dreapta
3.00	1	50+830.00	÷	50+873.48	43.48	44.00	8	stanga
	2	51+006.74	÷	51+027.95	21.21	22.00	4	stanga
	3	51+094.88	÷	51+128.96	34.08	33.00	6	stanga
	4	51+210.00	÷	51+231.33	21.33	22.00	4	stanga
	5	51+277.91	÷	51+341.87	63.96	66.00	12	stanga
	6	51+465.25	÷	51+547.88	82.63	82.50	15	stanga
	7	51+678.64	÷	51+684.36	5.72	5.50	1	stanga
	8	51+755.07	÷	51+765.76	10.69	11.00	2	stanga
	9	51+915.55	÷	51+921.05	5.50	5.50	1	stanga
	10	52+085.59	÷	52+091.09	5.50	5.50	1	dreapta
	11	52+602.49	÷	52+670.00	67.51	71.50	13	stanga
	12	53+335.43	÷	53+362.93	27.50	27.50	5	stanga
	13	53+463.05	÷	53+496.05	33.00	33.00	6	stanga
	14	53+564.22	÷	53+597.97	33.75	33.00	6	stanga
	15	53+642.73	÷	53+653.73	11.00	11.00	2	stanga
	16	53+681.23	÷	53+692.23	11.00	11.00	2	stanga
	17	53+805.00	÷	53+821.50	16.50	16.50	3	stanga
	18	54+187.48	÷	54+204.48	17.00	16.50	3	stanga
	19	55+632.12	÷	55+674.22	42.10	38.50	7	stanga
	20	55+677.28	÷	55+700.83	23.55	22.00	4	stanga



21	55+750.41	÷	55+772.18	21.77	22.00	4	stanga
22	55+826.31	÷	55+831.81	5.50	5.50	1	stanga
23	55+926.87	÷	56+042.27	115.40	115.50	21	stanga
24	56+124.70	÷	56+135.70	11.00	11.00	2	stanga
25	56+178.91	÷	56+189.64	10.73	11.00	2	stanga
26	56+211.15	÷	56+222.26	11.11	11.00	2	stanga
27	56+379.52	÷	56+384.73	5.21	5.50	1	stanga
28	56+435.71	÷	56+453.27	17.56	16.50	3	stanga
29	58+556.92	÷	58+606.26	49.34	49.50	9	dreapta

#### Ziduri de sprijin de debleu din beton armat fundate pe piloti cu $d=0,6m$

Acest tip de lucrare de sprijinire a fost proiectat pentru a asigura latimea platformei drumului, acolo unde sunt necesare excavatii in masivul de pamant. Pentru asigurarea stabilitatii la alunecare locala si generala a versantilor, s-a optat pentru fundarea indirecta a zidurilor. Pentru reducerea solicitarilor pe piloti zidurile sunt prevazute cu ancoraje la partea superioara.

Forarea pilotilor se va face de pe platforma drumului pe platforma de lucru amenajata, cu inchiderea circulatiei pe o banda si asigurarea traficului alternativ pe banda din zona de rambleu.

Piloții vor fi armați pe întreaga înălțime și vor fi rigidizați prin radierul zidului de sprijin.

Armarea piloților se face cu bare longitudinale care sunt distribuite in mod simetric fata de axa verticala a pilotului si armatura transversală sub forma de freta.

#### Structuri de sprijin din piloti forati, in rambleu

Sprijinirile din piloti forati au fost proiectate in zonele de rambleu, acolo unde nu a fost asigurata stabilitatea drumului.

Rolul lucrarilor de sprijinire este acela de a stabili platforma drumului.

Forarea pilotilor se va face de pe platforma drumului, cu inchiderea circulatiei pe o banda si asigurarea traficului alternativ pe banda din zona de debleu.

Piloții vor fi armați pe întreaga înălțime și vor fi rigidizați cu grinda de solidarizare din beton armat.

Lungimea pilotilor va varia in functie de natura terenului natural de pe fiecare pozitie in parte.

Armarea piloților se face cu bare longitudinale care sunt distribuite in mod simetric fata de axa verticala a pilotului si armatura transversală sub forma de freta.



Înălțimea grinzii de rigidizare poate varia în funcție de condițiile din teren, astfel ca piloții să fie îngropați în întregime în terenul natural.

#### **Zid de sprijin de gabioane în rambleu**

Lucrările de sprijinire din gabioane se vor executa în zonele în care drumul se apropie de cursuri de apă, iar rolul acestor structuri este acela de a prelua diferența de nivel dintre drum și albia minoră a râului, precum și de a proteja terasamentul drumului de eroziunile provocate de viituri.

Foarte importantă este executarea zidăriei ce formează umplutura cosurilor de gabioane. La executarea zidăriei uscate pietrele se așază pe lat, în rânduri cât mai orizontale, astfel ca să reazeme între ele pe o suprafață cât mai mare, iar volumul golurilor să fie cât mai mic.

Pietrele se împănă între ele cu pietre mai mici de formă corespunzătoare pentru a limita deformările ulterioare. O atenție deosebită se va acorda așezării pietrelor la parament, prin alternarea acestora astfel încât volumul golurilor să fie minim.

Pe perețele dinspre taluz, umplutura se va executa din material granular.

#### **Lucrări de poduri**

Toate podurile și podetele proiectate respectă următorii parametri:

- structurile sunt dimensionate pentru convoaiele prevăzute în SR EN 1991-2;
- podurile asigură o înălțime de gardă de minim 1,00m față de nivelul apelor corespunzător debitului de calcul;
- podetele asigură o înălțime de gardă de minim 0,50m față de nivelul apelor corespunzător debitului de calcul;
- podurile asigură o parte carosabilă cu două benzi de circulație, cu lățimea totală de 7,80m lățime și două trotuare cu lățimea utilă de 1,00m;

#### **calea pe poduri este alcătuită din:**

##### **parte carosabilă:**

- 1cm - hidroizolație pentru poduri,
- 3cm - protecție hidroizolație din BA8 50/70,
- 4cm - strat de legătură din BAP16 leg 50/70,
- 4cm - strat de uzură din BAP16 uz 50/70;

##### **trotuar:**

- 1cm - hidroizolație pentru poduri,
- 3cm - protecție hidroizolație din BA8 50/70,
- 25cm - beton trotuar C35/45,



- 3cm - strat de uzura din BA8 uz 50/70
- pentru asigurarea siguranței circulației, trotuarele podurilor se vor dota cu parapete pietonale metalice galvanizate la limita exterioară și cu parapete de siguranță deformabile galvanizate la limita carosabilului, cu nivel de protecție H4b. Parapetele de siguranță se continuă pe rampe pe o lungime de 25m;
- grinzile tablierelor simplu rezemate se vor aseza pe aparate de reazem din neopren armat;
- grinzile tablierelor care vor forma cadru împreună cu pereții culeelor se vor aseza pe bancheta cuzinetilor pe un mortar de poză;
- la podurile cu tabliere simplu rezemate se vor amplasa blocuri antiseismice longitudinale și transversale pe banchetele de rezemare ale infrastructurilor;
- beton structural: clasa C35/45, nivel de expunere: XC4, XF1.
- beton grinzi prefabricate: clasa C50/60, nivel de expunere: XC4, XD1, XF1.
- beton pereu, consolidari albie: clasa C25/30, nivel de expunere: XC4, XF2.
- beton pereu casiuri, scari, sferturi de con: clasa C30/37 nivel de expunere: XC4, XD3, XF4.

#### Pod la km km 37 + 743.10 peste Glodeasa la Doftana

##### Amplasament

Podul este amplasat în aliniamentul drumului existent, pe amplasamentul podului existent.

Conform kilometrajului traseului proiectat podul pornește de la km 37 + 720.5

Podul are lungimea totală de 27,10m (4,50 + 0,05 + 18,00 + 0,05 + 4,50) și lățimea de 11,30m (1,75 + 7,80 + 1,75).

##### Lucrări preliminare

Pentru asigurarea traficului pe durata execuției podului nou se va realiza o variantă de circulație pe partea stângă/amonte a traseului, după care se va demola podul existent.

##### Infrastructuri

Infrastructurile sunt alcătuite din două culee din beton armat cu înălțimea elevației de 3,00m, fondate pe câte 6 piloti forati de diametru mare D1,08m .

Racordarea cu terasamentul rampelor se realizează cu dale de racordare din b.a. monolit.

Culeele sunt prevăzute cu drenuri din zidărie uscată de piatră brută cu strat filtrant și de separație din geotextil.

Rambleul rampelor se racordează la culee cu sferturi de con pereate cu beton.

##### Suprastructura



Suprastructura este alcătuită dintr-un tablier simplu rezemat pe culee. Tablierul este alcătuit din 10 grinzi prefabricate din beton armat precomprimate cu corzi aderente, cu lungimea de 18,00m și înălțimea de 0,80m, solidarizate la partea superioară prin placa de suprabetonare din b.a. cu grosimea de minim 15cm. Tablierul are înălțimea de construcție  $h_c = 1,19m$ .

#### Albie

Albia amonte este într-o stare bună. După finalizarea podului nou se va dezafecta varianta de circulație.

În albia aval se vor decapa depunerile aluvionare cu vegetație.

#### Studiu hidraulic

Determinarea caracteristicilor scurgerii în albie s-a făcut conform Normativ PD95-2002. În urma determinării nivelului apelor pentru debitul cu asigurarea de 1% în regim liber s-a obținut nivelul apei în regim liber în secțiunea podului la cota 932,62, apele având o viteză medie de 3,11m/s. Prezența podului determină o suprainaltare de nivel maximă în amonte de 0,49m ce se întinde în amonte pe o lungime de 60m. Cota minimă a intradosului podului proiectat este la cota 933,62, pentru înălțimea de gardă de 1,00m.

Afuierea generală maximă este de 0,67m. Afuierile totale la culee au adâncimea de 3,04m. La dimensionarea lungimii pilonilor se are în vedere numai rezistența terenului aflat sub nivelul afuierilor totale.

### **Pod la km 39 + 548.29 peste Doftana la Doftana**

#### Amplasament

Podul este amplasat pe un aliniament paralel cu aliniamentul drumului existent, lateral stânga (amonte).

Conform kilometrajului traseului proiectat podul pornește de la km 39 + 524.5.

Podul are lungimea totală de 45,26m (4,00 + 0,07 + 37,10 + 0,07 + 4,00) și lățimea de 11,30m (1,75 + 7,80 + 1,75) și este oblic la 60°.

#### Lucrări preliminare

Pe durata execuției podului nou traficul se va desfășura pe podul existent, pe o bandă de circulație, semnalizat corespunzător.

După realizarea podului nou, podul existent se demolează, după care se finalizează lucrările de amenajare din albie.

#### Infrastructuri



Infrastructurile sunt alcătuite din doua culee din beton armat cu înălțimea elevatiei de 5,00m și o pila cu elevatie lamelara cu înălțimea elevatiei de 4,00m.

Culeele sunt fundate pe câte 8 piloti forati de diametru mare D1,08m iar pila este fundata pe 6 piloti forati de diametru mare D1,08m.

Racordarea cu terasamentul rampelor se realizeaza cu dale de racordare din b.a. monolit.

Culeele sunt prevazute cu drenuri tip membrana.

Rambleul rampelor se racordeaza la culee cu sferturi de con pereate cu beton.

#### Suprastructura

Suprastructura este alcatuita din doua tabliere simplu rezemate, continuizate la nivelul placii de suprabetonare. Tablierele sunt alcătuite din 10 grinzi prefabricate din beton armat precomprimate cu corzi aderente, cu lungimea de 18,00m și înălțimea de 0,80m, solidarizate la partea superioara prin placa de suprabetonare din b.a. cu grosimea de minim 15cm. Tablierul are înălțimea de construcție  $h_c = 1,19m$ .

#### Albie

Infrastructurile se protejeaza împotriva afuierilor cu saltele de gabioane de 4,00m latime, camasuite cu beton.

În aval de pod se amplaseaza ziduri de consolidare de mal din gabioane camasuite cu beton, cu înălțimea de 3,50m, pana în dreptul pragului de fund existent din aval.

#### Studiu hidraulic

Determinarea caracteristicilor scurgerii in albie s-a facut conform Normativ PD95-2002. In urma determinarii nivelului apelor pentru debitul cu asigurarea de 1% in regim liber s-a obtinut nivelul apei in regim liber in sectiunea podului la cota 853,71, apele avand o viteza medie de 3,92m/s. Prezenta podului determina o suprainaltare de nivel maxima in amonte de 0,45m ce se intinde in amonte pe o lungime de 74m. Cota minima a intradosul podului proiectat este la cota 854,91, pentru inaltimea de garda de 1m. Afuierea generala maxima este de 0,16m. Afuierea totale la culee au adancimea de 4,24m iar la pile de 3,03m. La dimensionarea lungimii pilotilor se are in vedere numai rezistenta terenului aflat sub nivelul afuierilor totale.

#### Pod la km 40 + 474.88 peste Valea Neagra la Doftana

##### Amplasament

Podul este amplasat pe un aliniament paralel cu aliniamentul drumului existent, lateral stânga (amonte).

Conform kilometrajului traseului proiectat podul pornește de la km 40 + 461.5



Podul are lungimea totala de 33,24m (4,50 + 0,05 + 24,14 + 0,05 + 4,50) și latimea de 11,30m (1,75 + 7,80 + 1,75) și este oblic la 70°.

#### Lucrări preliminare

Pe durata executiei podului nou traficul se va desfasura pe podul existent, pe o banda de circulatie, semnalizat corespunzător.

După realizarea podului nou, podul existent se demoleaza, după care se finalizeaza lucrările de amenajare din albie.

#### Infrastructuri

Infrastructurile sunt alcătuite din doua culee din beton armat cu înălțimea elevatiei de 3,00m, fundate pe câte 8 piloti forati de diametru mare D1,08m.

Racordarea cu terasamentul rampelor se realizeaza cu dale de racordare din b.a. monolit.

Culeele sunt prevazute cu drenuri tip membrana.

Rambleul rampelor se racordeaza la culee cu sferturi de con pereate cu beton.

#### Suprastructura

Suprastructura este alcatuita dintr-un tablier simplu rezemat pe culee. Tablierul este alcătuit din 9 grinzi prefabricate din beton armat precomprimate cu corzi aderente, cu lungimea de 24,00m și înălțimea de 1,03m, solidarizate la partea superioara prin placa de suprabetonare din b.a. cu grosimea de minim 16cm. Tablierul are înălțimea de construcție hc = 1,42m.

#### Albie

În albie se vor decapa depunerile aluvionare cu vegetație din lumina podului.

Infrastructurile și sferturile de con se protejeaza împotriva afuierilor cu saltele de gabioane de 4,00m latime.

#### Studiu hidraulic

Determinarea caracteristicilor scurgerii in albie s-a facut conform Normativ PD95-2002. In urma determinarii nivelului apelor pentru debitul cu asigurarea de 1% s-a obtinut nivelul apei in regim liber in sectiunea podului la cota 875,08, apele avand o viteza medie de 2,42m/s. Prezenta podului determina o suprainaltare de nivel maxima in amonte de 0,43m ce se intinde in amonte pe o lungime de 33m. Cota minima a intradosul podului proiectat este la cota 876,08, pentru inaltimea de garda de 1m. Afuierea generala maxima este de 0,83m. Afuierile totale la culee au adancimea de 2,47m. La dimensionarea lungimii pilotilor se are in vedere numai rezistenta terenului aflat sub nivelul afuierilor totale.

### Pod la km 43 + 200.91 peste Doftana la Doftana





#### Amplasament

Podul este amplasat pe un aliniament paralel cu aliniamentul drumului existent, lateral dreapta (amonte).

Conform kilometrajului traseului proiectat podul pornește de la km 43 + 183.8

Podul are lungimea totala de 42,20m (6,00 + 0,10 + 30,00 + 0,10 + 6,00) și latimea de 11,30m (1,75 + 7,80 + 1,75).

#### Lucrări preliminare

Pe durata executiei podului nou traficul se va desfasura pe podul existent, pe o banda de circulatie, semnalizat corespunzător.

După realizarea podului nou, podul existent se demoleaza, după care se finalizeaza lucrările de amenajare din albie.

#### Infrastructuri

Infrastructurile sunt alcătuite din doua culee din beton armat cu înălțimea elevatiei de 3,50m și sunt fundate pe câte 8 piloti forati de diametru mare D1,08m.

Racordarea cu terasamentul rampelor se realizeaza cu dale de racordare din b.a. monolit.

Culeele sunt prevazute cu drenuri de tip membrana.

Rambleul rampelor se racordeaza la culee cu sferturi de con pereate cu beton.

#### Suprastructura

Suprastructura este alcatuita dintr-un tablier simplu rezemat alcătuit din 4 grinzi prefabricate din beton armat precomprimate pretensionate, cu lungimea de 30,00m și înălțimea de 1,60m, solidarizate la partea superioara prin placa din b.a. și cu antretoaze la capete. Tablierul are înălțimea de construcție  $h_c = 2,00m$ .

#### Albie

Infrastructurile se protejeaza împotriva afuierilor cu saltele de gabioane de 2x4,00m latime.

#### Studiu hidraulic

Determinarea caracteristicilor scurgerii in albie s-a facut conform Normativ PD95-2002. In urma determinarii nivelului apelor pentru debitul cu asigurarea de 1% s-a obtinut nivelul apei in regim liber in sectiunea podului la cota 932,62, apele avand o viteza medie de 3,11m/s. Prezenta podului determina o suprainaltare de nivel maxima in amonte de 0,49m ce se intinde in amonte pe o lungime de 60m. Cota minima a intradosul podului proiectat este la cota 933.62, pentru inaltimea de garda de 1m. Afuierea generala maxima este de 0,67m. Afuierile totale la culee au adancimea de 3,04m.



La dimensionarea lungimii pilotilor se are in vedere numai rezistenta terenului aflat sub nivelul afuierilor totale.

#### **Pod la km 45 + 836.25 peste Predelus la Doftana**

##### Amplasament

Podul este amplasat în aliniamentul drumului existent, pe amplasamentul podului existent.

Conform kilometrajului traseului proiectat podul pornește de la km 45 + 829.1.

Podul are lungimea totala de 20,69m (3,00 + 0,05 + 14,59 + 0,05 + 3,00) și latimea de 11,30m (1,75 + 7,80 + 1,75). Podul este oblic la 60°.

##### Lucrări preliminare

Pentru asigurarea traficului pe durata executiei podului nou se va realiza o varianta de circulatie pe partea stanga/amonte a traseului, după care se va demola podul existent.

##### Infrastructuri

Infrastructurile sunt alcătuite din doua culee din beton armat tip divan, fundate pe câte 3 piloti forati de diametru mare D1,08m.

Racordarea cu terasamentul rampelor se realizeaza cu dale de racordare din b.a. monolit.

Rambleul rampelor se racordeaza la culee cu sferturi de con pereate cu beton.

##### Suprastructura

Suprastructura este alcatuita dintr-un tablier simplu rezemat pe culee. Tablierul este alcătuit din 10 grinzi prefabricate din beton armat precomprimate cu corzi aderente, cu lungimea de 14,00m și înălțimea de 0,80m, solidarizate la partea superioara prin placa de suprabetonare din b.a. cu grosimea de minim 15cm. Tablierul are înălțimea de construcție hc = 1,19m.

##### Albie

Avand in vedere diferenta mare de nivel al talvegului in amonte si aval de pod, de ~4.0m, s-a prevazut canalizarea albiei pe o lungime de 64,0m. Pe lungimea canalizarii s-au prevazut 5 trepte cu inaltimea de 1,15 si o treapta cu inaltimea de 0,70m.

Treapta 1 are lungimea de 8.00m, treptele 2-5 au lungimea de 11,00m iar treapta 6 are lungimea de 9,00m.

Albia canalizata are latimea la baza de 7,00m iar malurile sunt sustinute cu ziduri de sprijin din beton armat cu inaltimea medie de 3,50m. Talvegul se pereaza cu dala de beton de 20cm grosime pe subtrat de balast de 10cm grosime.

La capatul aval al albiei canalizate se amplaseaza o risberma de anrocamente de 100kg/buc, d=0,3...0,4m, de 1,2m grosime, 7,0m latime si 5,0m lungime.



Având în vedere că înălțimea pragurilor este mai mare de 0,5m sunt necesare amenajări pentru asigurarea migrației ihtiofaunei. În albia canalizată s-a amplasat o scară pentru pești cu fante verticale cu lățimea de 1,20m, pasul dintre fante de 1,09m și panta longitudinală de 7,1...6,3%.

#### Studiu hidraulic

Nivelul apelor pentru debitul cu probabilitatea de depășire de 5% în secțiunea podului este la cota 993,96. Cota minimă a intradosului podului proiectat este la cota 994,96, pentru înălțimea de gardă de 1,00m.

#### Pod la km 46 + 871.62 peste Predelus la Doftana

##### Amplasament

Podul este amplasat în aliniamentul drumului existent, pe amplasamentul podului existent.

Conform kilometrajului traseului proiectat podul pornește de la km 46 + 864,8.

Podul are lungimea totală de 20,67m (3,00 + 0,05 + 14,57 + 0,05 + 3,00) și lățimea variabilă de la 11,61m la 11,86 m (1,75 + var.8.11-8.36 + 1,75). Podul este oblic la 60°.

##### Lucrări preliminare

Pentru asigurarea traficului pe durata execuției podului nou se va realiza o variantă de circulație pe partea stângă/aval a traseului, după care se va demola podul existent.

##### Infrastructuri

Infrastructurile sunt alcătuite din două culee din beton armat tip divan, fondate pe câte 3 piloni forți de diametru mare D1,08m.

Racordarea cu terasamentul rampelor se realizează cu dale de racordare din b.a. monolit.

Rambleul rampelor se racordează la culee cu sferturi de con pereate cu beton.

##### Suprastructura

Suprastructura este alcătuită dintr-un tablier simplu rezemat pe culee. Tablierul este alcătuit din 10 grinzi prefabricate din beton armat precomprimate cu corzi aderente, cu lungimea de 14,00m și înălțimea de 0,80m, solidarizate la partea superioară prin placă de suprabetonare din b.a. cu grosimea de minim 15cm. Tablierul are înălțimea de construcție  $h_c = 1,19m$ .

##### Albie

Pentru asigurarea secțiunii de scurgere și a înălțimii de gardă s-a prevăzut adâncirea albiei cu cca. 1m în zona podului și canalizarea acesteia pe o lungime de 105m.

Secțiunea canalului are lățimea talvegului de 7,00m și este marginită de ziduri de sprijin din beton cu înălțimea de 2,00m și panta fetei elevației de 3/1. Talvegul se perează cu dală de beton de 20cm grosime pe subtrat de balast de 10cm grosime.



La capatul aval al albiei canalizate se amplaseaza o risberma de anrocamente de 100kg/buc,  $d = 0,3...0,4m$ , de 1,2m grosime, 7,0m latime si 5.0m lungime.

In sectiunea podului se pastreaza profilul transversal al canalului, infrastructurile aflandu-se in spatele zidurilor canalului, fara a se obstrua sectiunea de scurgere.

#### Studiu hidraulic

Determinarea caracteristicilor scurgerii in albie s-a facut conform Normativ PD95-2002. In urma determinarii nivelului apelor pentru debitul cu asigurarea de 5%-a obtinut nivelul apei in regim liber in sectiunea podului la cota 1033,49, apele avand o viteza medie de 3,93m/s. Cota minima a intradosul podului proiectat este la cota 1034,49, pentru inaltimea de garda de 1,00m.

Avand in vedere ca pe lungimea canalizarii sectiunea de scurgere este constanta iar albia naturala este mai ingusta in amonte decat albia canalizata rezulta ca in albia canalizata nu se produc afuieri. Zidurile de sprijin de la malurile canalizarii se fundeaza la adancimea de 1,50m fata de talveg.

#### **Pod la km 53 + 246.13 peste Paltinului la Bradet**

##### Amplasament

Podul este amplasat în aliniamentul drumului existent, pe amplasamentul podului existent.

Conform kilometrajului traseului proiectat podul pornește de la km 53 + 240,4.

Podul are lungimea totala de 20,00m, lungimea suprastructurii de 13,37m și latimea de 11,30m (1,75 + 7,80 + 1,75). Podul este oblic la 60°.

##### Lucrări preliminare

Pentru asigurarea traficului pe durata executiei podului nou se va realiza o varianta de circulatie pe partea stanga/amonte a traseului, după care se va demola podul existent.

##### Infrastructuri

Infrastructurile sunt alcătuite din doua culee din beton armat cu înălțimea elevatiei de 6.00m respectiv 4.50m, fundate direct.

Racordarea cu terasamentul rampelor se realizeaza cu dale de racordare din b.a. monolit.

Culeele sunt prevazute cu drenuri de tip membrana.

Rambleul rampelor se racordeaza la culee alternativ cu sferturi de con perate cu beton și ziduri de sprijin din beton armat.

##### Suprastructura

Suprastructura este alcatuita dintr-un tablier incastrat prin nod de cadru la culee. Tablierul este alcătuit din 18 grinzi prefabricate din beton armat precomprimate cu corzi aderente, cu lungimea



de 12,00 m și înălțimea de 0,52 m, solidarizate la partea superioară prin placa de suprabetonare din b.a. cu grosimea de minim 15 cm. Tablierul are înălțimea de construcție  $h_c = 0,91$  m.

#### Albie

Pentru protecția împotriva afuișurilor s-au prevăzut saltele de gabioane pe întreaga lățime a albiei în zona podului, prelungite de-a lungul sferturilor de con și a zidurilor de sprijin la rampe.

#### Studiu hidraulic

Determinarea caracteristicilor scurgerii în albie s-a făcut conform Normativ PD95-2002. În urma determinării nivelului apelor pentru debitul cu asigurarea de 5% s-a obținut nivelul apei în regim liber în secțiunea podului la cota 1052,45, apele având o viteză medie de 3,71m/s. Prezența podului nu determină o supraînnaltare de nivel ( 0m )

Cota minimă a intradosului podului proiectat este la cota 1053,45, pentru înălțimea de gardă de 1m.

Afuișea generală maximă este de 0,04m. Afuișurile totale la culee au adâncimea de 2,81m iar adâncimea minimă de fundare este la 4,81m față de talveg în cazul albiilor afuișabile (cf. PD95  $H_f > h_{af} + 2.5m$ ).

Pentru reducerea adâncimii de fundare albia se protejează contra afuișării în dreptul sferturilor de con, a zidurilor și sub pod cu saltele de gabioane. În amonte și aval de saletele se prevede un pînten din gabioane de 1,0 x 1,0m.

### **Pod la km 54 + 401.70 peste Baier la Bradet**

#### Amplasament

Podul este amplasat în aliniamentul drumului existent, pe amplasamentul podului existent.

Conform kilometrajului traseului proiectat podul pornește de la km 54 + 395,9.

Podul are lungimea totală de 20,00m, lungimea suprastructurii de 13,30m și lățimea de 11,30m (1,75 + 7,80 + 1,75). Podul este oblic la 70°.

#### Lucrări preliminare

Pentru asigurarea traficului pe durata execuției podului nou se va realiza o variantă de circulație pe partea stângă/amonte a traseului, după care se va demola podul existent.

#### Infrastructuri

Infrastructurile sunt alcătuite din două culee din beton armat cu înălțimea de 4,50 / 4,00m, fundate direct.

Racordarea cu terasamentul rampelor se realizează cu dale de racordare din b.a. monolit.

Culeele sunt prevăzute cu drenuri de tip membrană.



Rambleul rampelor se racordeaza la culee cu sferturi de con pereate cu beton.

#### Suprastructura

Suprastructura este alcatuita dintr-un tablier incastrat prin nod de cadru la culee. Tablierul este alcătuit din 18 grinzi prefabricate din beton armat precomprimate cu corzi aderente, cu lungimea de 12,00m și înălțimea de 0,52m, solidarizate la partea superioara prin placa de suprabetonare din b.a. cu grosimea de minim 15cm. Tablierul are înălțimea de construcție  $hc=0,91m$ .

#### Albie

După executia infrastructurilor se va reface profilul natural al albiei din zona podului.

#### Studiu hidraulic

Determinarea caracteristicilor scurgerii in albie s-a facut conform Normativ PD95-2002. In urma determinarii nivelului apelor pentru debitul cu asigurarea de 5% s-a obtinut nivelul apei in regim liber in sectiunea podului la cota 1004,84, apele avand o viteza medie de 2,61m/s. Prezenta podului determina o suprainaltare de nivel maxima in amonte de 0,16m ce se intinde in amonte pe o lungime de 1,04m. Cota minima a intradosul podului proiectat este la cota 1005,88, pentru inaltimea de garda de 1,04m.

Afuierea generala maxima este de 0,92m iar la culee este de 0,19m. Afuierile totale la culee au adancimea de 1,66m iar adancimea minima de fundare este la 4,16m fata de talveg la albie afuiabila (cf. PD95  $H_f > h_{af} + 2.5m$ ). Culeele sunt fundate la adancimea de 4.50m.

### **Podet la km 55 + 520.35 peste scurgere (VFN) la Bradet**

#### Amplasament

Podetul este amplasat în aliniamentul drumului existent, pe amplasamentul podetului existent. Conform kilometrajului traseului proiectat axul podetului este la km 55 + 524,6.

Podetul are lungimea totala de 12,94m.

#### Lucrări preliminare

Pentru asigurarea traficului pe durata executiei podetului nou se va realiza o varianta de circulatie pe partea dreapta/aval a traseului, după care se va demola podetul existent.

#### Structura podet

Podetul este alcătuit din 8 casete prefabricate tip C3, fundate direct pe radiere din beton simplu C25/30. În casete se aterne un beton de panta cu grosimea de minim 10cm.

Taluzul rampelor se racordeaza la podet prin aripi prefabricate din b.a. în zona podetului taluzul se pereaza cu beton și este prevăzut cu scări de acces și casiuri.



#### Albie

În aval de podet se amenajează o risberma de anrocamente de 130kg/buc, cu dimensiunile de 5,0x1,0x5,0m.

#### Studiu hidraulic

Determinarea caracteristicilor scurgerii în albie s-a făcut conform Normativ PD95-2002. În urma determinării nivelului apelor pentru debitul cu asigurarea de 5% s-a obținut nivelul apei în regim liber la intrarea în podet la cota 971,43, apele având o viteză medie de 2,5m/s și adâncimea de 0,75 m.

Podetul determină o supraîntărire de nivel în amonte  $h_r = 0,75$ m. Înălțimea de gardă la intrarea în podet este  $h_g = 0,73$  m.

#### Pod la km 56 + 805.60 peste Doftana (Tarlung) la Bradet

##### Amplasament

Podul este amplasat pe un aliniament în aval de aliniamentul drumului existent, pe un traseu îmbunătățit.

Conform kilometrajului traseului proiectat podul pornește de la km 56 + 795,7.

Podul are lungimea totală de 29.05m (5,00 + 0,05 + 18,95 + 0,05 + 5,00) și lățimea de 11,55m (1,75 + 8.05 + 1,75). Podul este oblic la 60°.

##### Lucrări preliminare

Pe durata execuției podului nou traficul se va desfășura pe podul existent, pe o bandă de circulație, semnalizat corespunzător.

După realizarea podului nou, podul existent se demolează, după care se finalizează lucrările de amenajare din albie.

##### Infrastructuri

Infrastructurile sunt alcătuite din două culee din beton armat cu înălțimea elevației de 4,00m și sunt fundate pe câte 8 piloni forati de diametru mare D1,08m.

Racordarea cu terasamentul rampelor se realizează cu dale de racordare din b.a. monolit.

Culeele sunt prevăzute cu drenuri de tip membrană.

Rambleul rampelor se racordează la culee cu sferturi de con pereate cu beton.

##### Suprastructura

Suprastructura este alcătuită dintr-un tablier simplu rezemat pe culee. Tablierul este alcătuit din 10 grinzi prefabricate din beton armat precomprimate cu corzi aderente, cu lungimea de 18,00m



și înălțimea de 0,80m, solidarizate la partea superioara prin placa de suprabetonare din b.a. cu grosimea de minim 15cm. Tablierul are înălțimea de construcție  $h_c = 1,19m$ .

#### Albie

Infrastructurile și sferturile de con se protejeaza împotriva afuierilor cu saltele de gabioane de 4,00m latime.

#### Studiu hidraulic

Determinarea caracteristicilor scurgerii in albie s-a facut conform Normativ PD95-2002. In urma determinarii nivelului apelor pentru debitul cu asigurarea de 5% s-a obtinut nivelul apei in regim liber regim liber in axul podului la cota 924,52, apele avand o viteza medie de 2,07m/s.

Prezenta podului determina o suprainaltare de nivel maxima in amonte de 0,4m ce se intinde in amonte pe o lungime de 23m.

Cota minima a intradosul podului proiectat este la cota 926,46, pentru inaltimea de garda de 1m fata de nivelul apelor la intrarea in pod.

Afuiera generala maxima este de 0,31m. Afuierile totale la culee au adancimea de 3,62m. Conform PD95-2002 adancimea minima de fundare pentru fundatii mai adanci de 15m este la minim 5m sub nivelul afuierilor totale, respectiv la 8,62m fata de talveg. Pilotii sunt fundati la adancimea de 17,50m fata de talveg.

### **Podet la km 57 + 535.39 peste paraul Rece de Jos la Bradet**

#### Amplasament

Podetul este amplasat în aliniamentul drumului existent, pe amplasamentul podetului existent. Conform kilometrajului traseului proiectat axul podetului este la km 57 + 541,1.

Podetul are lungimea totala de 9,60m.

#### Lucrări preliminare

Pentru asigurarea traficului pe durata executiei podetului nou se va realiza o varianta de circulatie pe partea dreapta/aval a traseului, după care se va demola podetul existent.

#### Structura podet

Podetul este alcătuit din 2 tronsoane de caseta monolita din beton armat, cu lumina de 5,00m și înălțimea de 3,15 / 3,60m. Caseta se fundeaza direct pe un radier din beton armat.În casete se asterne un beton de panta cu grosimea de minim 50cm.

Taluzul rampelor se racordeaza la podet prin aripi din b.a. monolit. În zona podetului taluzul se pereaza cu beton și este prevăzut cu scări de acces și casieri.





Albie

În aval de podet se amenajează o risberma de anrocamente de 60kg/buc, cu dimensiunile de 1,0x7,0x5,0m.

Studiu hidraulic

Determinarea caracteristicilor scurgerii în albie s-a făcut conform Normativ PD95-2002. În urma determinării nivelului apelor pentru debitul cu asigurarea de 5% s-a obținut nivelul apei în regim liber la intrarea în podet la cota 908.17, apele având o viteză medie de 1,55m/s și adâncimea de 1,28 m..

Podetul determină o supraîntălțare de nivel în amonte  $h_r = 0,72$ m. Înălțimea de gardă la intrarea în podet este  $h_g = 0,89$  m.

#### **Pod la km 60 + 365.55 peste paraul Doftana (Tarlung) la Bradet**

Podul este amplasat pe un traseu îmbunătățit, într-o curbă la dreapta cu raza de 400m, în amonte de aliniamentul drumului existent.

Conform kilometrajului traseului proiectat podul pornește de la km 60 + 318,4.

Podul are lungimea totală de 119,42m (6,00 + 0,10 + 24,52 + 29,09 + 29,09 + 24,52 + 0,10 + 6,00) și lățimea de 11,80m (2,00 + 7,80 + 2,00).

Lucrări preliminare

Pe durata execuției podului nou traficul se va desfășura pe podul existent, pe o bandă de circulație, semnalizat corespunzător.

După realizarea podului nou, podul existent se demolează.

Infrastructuri

Infrastructurile sunt alcătuite din două culee și trei pile din beton armat

Culeele au înălțimea elevației de 3,50m și sunt fundate pe câte 3 piloni forți de diametru mare D1,08m.

Pilele au elevația lamelară de 1,50m grosime prevăzută la partea superioară cu rigla pentru rezemarea grinzilor. Pila P1 are înălțimea de 8,50m iar pilele P2 și P3 au înălțimea de 5,50m. Pilele sunt fundate pe câte 8 piloni forți de diametru mare D1,08m.

Racordarea cu terasamentul rampelor se realizează cu dale de racordare din b.a. monolit.

Culeele sunt prevăzute cu drenuri de tip membrană.

Rambleul rampelor se racordează la culee cu sferturi de con pereate cu beton.

Suprastructura



Suprastructura este alcătuită din patru tabliere simplu rezemate continuizate la nivelul plăcii de suprabetonare. Tablierele sunt alcătuite din câte 9 grinzi prefabricate din beton armat precomprimate cu corzi aderente, cu lungimea de 24,00m la deschiderile marginale și de 28,00m la deschiderile centrale, cu înălțimea de 1,03m, solidarizate la partea superioară prin placa de suprabetonare din b.a. cu grosimea de minim 15cm. Tablierul are înălțimea de construcție  $h_c = 1,43m$ .

#### Albie

Malul drept din deschiderea 1 se consolidează cu un zid de protecție din gabioane camasuite cu beton, cu înălțimea de 3,00m și lungimea de 35m. Taluzul din spatele zidului se reprofilează până în dreptul culeei C1.

#### Studiu hidraulic

Caracteristicile geometrice ale podului au fost dictate de traseul în plan și de profilul longitudinal al drumului proiectat. Podul intersectează albia prin dreptul pilei P1 după care albia urmează un traseu aproape paralel cu podul. Podul obstruează scurgerea doar prin prezența pilei P1, celelalte infrastructuri aflându-se în afara albiei râului. Pentru asigurarea malului din dreptul culeei C1 s-a prevăzut o protecție de mal alcătuită dintr-un zid de gabioane cu înălțimea de 3,00m pe o lungime de 35,0m. Determinarea caracteristicilor scurgerii în albie s-a făcut conform Normativ PD95-2002. În urma determinării nivelului apelor pentru debitul cu asigurarea de 5% s-a obținut nivelul apei în regim liber în secțiunea de intrare în pod la cota 819,27, apele având o viteză medie de 2,41m/s și adâncimea de 1,86 m.

În secțiunea obstruata afuierea generală are adâncimea de 0,4m iar afuierea totală este de 2,69m. Adâncimea minimă de fundare a pilotilor este de 7,69m față de talveg. La dimensionarea lungimii pilotilor se are în vedere numai rezistența terenului aflat sub nivelul afuierilor totale.

Podul determină o suprainaltare de nivel de 0,21m ce se întinde în amonte pe o lungime de 31m. Înălțimea de gardă este de 7,56 m.

#### **Pod la km 60 + 959.59 peste paraul Rentea la Bradet**

Podul este amplasat pe un traseu îmbunătățit, în aval de aliniamentul drumului existent, pe firul văii.

Conform kilometrajului traseului proiectat podul pornește de la km 60 + 956,4.

Podul are lungimea totală de 20,00m, lungimea suprastructurii de 13,30m și lățimea de 11,30m (1,75 + 7,80 + 1,75). Podul este oblic la 70°.

#### Lucrări preliminare



Pentru asigurarea traficului pe durata executiei podului nou se va realiza o varianta de circulatie pe partea stanga/amonte a traseului, după care se va demola podul existent.

#### Infrastructuri

Infrastructurile sunt alcătuite din doua culee din beton armat cu înălțimea de 4,50m, fundate direct.

Racordarea cu terasamentul rampelor se realizeaza cu dale de racordare din b.a. monolit.

Culeele sunt prevazute cu drenuri de tip membrana.

Rambleul rampelor se racordeaza la culee cu sferturi de con pereate cu beton.

#### Suprastructura

Suprastructura este alcatuita dintr-un tablier incastrat prin nod de cadru la culee. Tablierul este alcătuit din 18 grinzi prefabricate din beton armat precomprimate cu corzi aderente, cu lungimea de 12,00m și înălțimea de 0,52m, solidarizate la partea superioara prin placa de suprabetonare din b.a. cu grosimea de minim 15cm. Tablierul are înălțimea de construcție  $hc = 0,91m$ .

#### Albie

Traseul albiei minore a vail este meandrat în amonte ca urmare a pozitionarii podetului existent la limita stânga a albiei majore. În urma demolarii podetului existent și a amplasarii podului nou se va forma o albie minora axata pe firul vail.

Pentru reducerea vitezei apei s-au prevăzut opt praguri de fund cu înălțimea de 0,50m în albia nou creata.

Pe sectorul ultimelor trei praguri din zona podului albia se pereaza cu dale de beton pe pat de balast. În aval se amenajeaza o risberma de anrocamente de 100kg/buc cu dimensiunile de 5,0x1,0x5,0m.

#### Studiu hidraulic

Determinarea caracteristicilor scurgerii in albie in regim liber s-a facut conform Normativ PD95-2002.

In urma determinarii nivelului apelor pentru debitul cu asigurarea de 5% s-a obtinut nivelul apei pe pragul din amonte de pod la cota 817,52, apele avand o viteza medie de 1,7m/s.

Cota minima a intradosul podului proiectat este la cota 819,31, pentru inaltimea de garda de 1,79m.

Oglinda apei nu intersecteaza infrastructurile podului, deci podul nu obstrueaza sectiunea de scurgere, nu genereaza afuieri generale si locale si nu produce inaltarea nivelului apei.



### Pod la km 61 + 888.57 peste paraul Adanca de Sus la Bradet

#### Amplasament

Podul este amplasat pe un traseu imbunatatit, în aval de aliniamentul drumului existent.

Conform kilometrajului traseului proiectat podul pornește de la km 61 + 847,7.

Podul are lungimea totala de 89,60m (6,00 + 0,10 + 24,35 + 28,70 + 24,35 + 0,10 + 6,00) și latimea de 11,80m (2,00 + 7,80 + 2,00).

#### Lucrări preliminare

Pe durata executiei podului nou traficul se va desfasura pe podul existent, pe o banda de circulatie, semnalizat corespunzător.

După realizarea podului nou, podul existent se demoleaza.

#### Infrastructuri

Infrastructurile sunt alcătuite din doua culee și doua pile din beton armat.

Culeele au înălțimea elevatiei de 3,50m și sunt fundate pe câte 3 piloti forati de diametru mare D1,08m.

Pilele au elevatia lamelara de 1,50m grosime prevazuta la partea superioara cu rigla pentru rezemarea grinzilor. Pilele sunt fundate pe câte 8 piloti forati de diametru mare D1,08m.

Racordarea cu terasamentul rampelor se realizeaza cu dale de racordare din b.a. monolit.

Culeele sunt prevazute cu drenuri de tip membrana.

Rambleul rampelor se racordeaza la culee cu sferturi de con perate cu beton.

#### Suprastructura

Suprastructura este alcatuita din trei tabliere simplu rezemate continuate la nivelul placii de suprabetonare. Tablierele sunt alcătuite din câte 9 grinzi prefabricate din beton armat precomprimate cu corzi aderente, cu lungimea de 24,00m la deschiderile marginale și de 28,00m la deschiderea centrala, cu înălțimea de 1,03m, solidarizate la partea superioara prin placa de suprabetonare din b.a. cu grosimea de minim 15cm. Tablierul are înălțimea de construcție hc = 1,43m.

#### Albie

Nu sunt prevazute amenajari în albie.

#### Studiu hidraulic

Podul intersecteaza albia prin dreptul deschiderii 2, pila P2 aflandu-se in sectiunea de scurgere. Podul obstrueaza scurgerea doar prin prezenta pilei P2, celelalte infrastructuri aflandu-se in afara albiei raului. Determinarea caracteristicilor scurgerii in albie s-a facut conform Normativ PD95-2002.



In urma determinarii nivelului apelor pentru debitul cu asigurarea de 5% s-a obtinut nivelul apei in regim liber in sectiunea podului la cota 785,13, apele avand o viteza medie de 2,13m/s si adancimea de 1,49 m.

In sectiunea obstruata afuierea generala are adancimea de 0,43m iar afuierea totala este de 5,62 m. Adancimea minima de fundare a pilotilor este de 10.62m fata de talveg. La dimensionarea lungimii pilotilor se are in vedere numai rezistenta terenului aflat sub nivelul afuierilor totale.

Podul determina o suprainaltare de nivel de 0,08m ce se intinde in amonte pe o lungime de 6m. Inaltimea de garda este de 11,51 m.

Pe toate podurile vor fi prevazute parapete de siguranta H4B.

#### Suprafețe care fac obiectul scoaterii din fond forestier național:

Suprafete DJ 102I - Prahova					
nr. crt.	Proprietar	Administrator	UP	UA	Suprafata (mp)
2	Statul	RNP - OS Doftana	VII	153A1	971
3	Statul	RNP - OS Doftana	VII	153E	129
4	Statul	RNP - OS Doftana	VII	153C	160
5	Statul	RNP - OS Doftana	VII	152A	1548
6	Proprietar privat	Batu Ana	VII	151LEG	9
7	Statul	RNP - OS Doftana	VII	151D	72
8	Statul	RNP - OS Doftana	VII	151A	1784
9	Statul	RNP - OS Doftana	VII	151A2	11
10	Proprietar privat		VII	EE2	31
11	Statul	RNP - OS Doftana	VII	151M1	86
12	Statul	RNP - OS Doftana	VII	151A3	321
13	Statul	RNP - OS Doftana	VII	100E	300
14	Statul	RNP - OS Doftana	VII	100F	812
15	Statul	RNP - OS Doftana	VII	100C	1069
16	Statul	RNP - OS Doftana	VII	100D	2658



17	Statul	RNP - OS Doftana	VII	97C	167
18	Statul	RNP - OS Doftana	VII	97G	1249
19	Statul	RNP - OS Doftana	VII	10C	207
20	Statul	RNP - OS Doftana	VII	97F	738
21	Statul	RNP - OS Doftana	VII	10B	276
22	Statul	RNP - OS Doftana	VII	10A	116
23	Statul	RNP - OS Doftana	VII	97R	413
24	Statul	RNP - OS Doftana	VII	97AA	1075
25	Statul	RNP - OS Doftana	VII	97P	29
26	Statul	RNP - OS Doftana	VII	97CC	7
27	Statul	RNP - OS Doftana	VII	96AA	1037
28	Statul	RNP - OS Doftana	VII	96E	1538
29	Statul	RNP - OS Doftana	VII	96D	568
30	Statul	RNP - OS Doftana	VII	97A	896
31	Statul	RNP - OS Doftana	VII	5D	1158
32	Statul	RNP - OS Doftana	VII	5E	1395
33	Statul	RNP - OS Doftana	VII	6A	767
34	Statul	RNP - OS Doftana	VII	6C	1211
35	Statul	RNP - OS Doftana	VII	7C	111
36	Statul	RNP - OS Doftana	VII	7A	341
37	Statul	RNP - OS Doftana	VII	8B	243
38	Statul	RNP - OS Doftana	VII	8A	407
39	Statul	RNP - OS Doftana	VII	8R1	662
40	Statul	RNP - OS Doftana	VII	8R2	246
41	Statul	RNP - OS Doftana	VII	8C	170
42	Statul	RNP - OS Doftana	VII	8D	2396
43	Statul	RNP - OS Doftana	VII	9C	1528
44	Statul	RNP - OS Doftana	VII	9B	1723
45	Statul	RNP - OS Doftana	VII	13A	59



46	Statul	RNP - OS Doftana	VII	13E	415
47	Statul	RNP - OS Doftana	VII	14H	420
48	Statul	RNP - OS Doftana	VII	14G	261
49	Statul	RNP - OS Doftana	VII	14B	1072
50	Statul	RNP - OS Doftana	VII	14E	111
51	Statul	RNP - OS Doftana	VII	14A	442
52	Statul	RNP - OS Doftana	VII	14AA	566
53	Statul	RNP - OS Doftana	VII	14M	407
54	Statul	RNP - OS Doftana	VII	14CC	19
55	Statul	RNP - OS Doftana	VII	14I	1448
56	Statul	RNP - OS Doftana	VII	15C	490
57	Proprietar privat	Ghiga Radu Alexandru - Ghiga Dan Vladimir	VII	36D	667
58	Statul	RNP - OS Doftana	VII	36A	1142
59	Statul	RNP - OS Doftana	VII	36B	744
60	Statul	RNP - OS Doftana	VII	35B	124
61	Statul	RNP - OS Doftana	VII	35C	186
62	Statul	RNP - OS Doftana	VII	35R1	386
63	Statul	RNP - OS Doftana	VII	16R1	1177
64	Statul	RNP - OS Doftana	VII	35R3	136
65	Proprietar privat	Ghiga Radu Alexandru - Ghiga Dan Vladimir	VII	35R	2153
66	Proprietar privat	Ghiga Radu Alexandru - Ghiga Dan Vladimir	VII	35A	3005
67	Statul	RNP - OS Doftana	VII	35R2	280
68	Statul	RNP - OS Doftana	VII	16A	100
69	Statul	RNP - OS Doftana	VII	16R3	117



70	Statul	RNP - OS Doftana	VII	16R2	91
71	Statul	RNP - OS Doftana	VII	17R2	439
72	Statul	RNP - OS Doftana	VII	34A	13
73	Statul	RNP - OS Doftana	VII	17R1	1353
74	Statul	RNP - OS Doftana	VII	17D	268
75	Proprietar privat	Ghiga Radu Alexandru - Ghiga Dan Vladimir	VII	34A	743
76	Statul	RNP - OS Doftana	VII	17C	348
77	Statul	RNP - OS Doftana	VII	17B	883
78	Statul	RNP - OS Doftana	VII	19B	1047
79	Statul	RNP - OS Doftana	VII	18C	646
80	Statul	RNP - OS Doftana	VII	19R1	1427
81	Statul	RNP - OS Doftana	VII	19R2	120
82	Proprietar privat	Ghiga Radu Alexandru - Ghiga Dan Vladimir	VII	34R	127
83	Statul	RNP - OS Doftana	VII	18B	177
84	Statul	RNP - OS Doftana	VII	18A	248
85	Statul	RNP - OS Doftana	VII	19R3	91
86	Statul	RNP - OS Doftana	VII	20R	107
87	Statul	RNP - OS Doftana	VII	22R1	545
88	Statul	RNP - OS Doftana	VII	22A	315
89	Statul	RNP - OS Doftana	VII	22R2	591
90	Statul	RNP - OS Doftana	VII	22R3	44
91	Statul	RNP - OS Doftana	VII	23R1	168
92	Statul	RNP - OS Doftana	VII	23A	481
93	Proprietar privat	Ghiga Radu Alexandru - Ghiga Dan Vladimir	VII	31R	1021





94	Statul	RNP - OS Doftana	VII	23R2	155
95	Statul	RNP - OS Doftana	VII	23B	1016
96	Statul	RNP - OS Doftana	VII	31B	89
97	Proprietar privat	Ghiga Radu Alexandru - Ghiga Dan Vladimir	VII	31A	508
98	Statul	RNP - OS Doftana	VII	31A	207
99	Statul	RNP - OS Doftana	VII	30C	168
100	Statul	RNP - OS Doftana	VII	30A	630
101	Statul	RNP - OS Doftana	VII	27A	11057
102	Statul	RNP - OS Doftana	VII	24A	36
103	Statul	RNP - OS Doftana	VII	27D	70
104	Statul	RNP - OS Doftana	VII	29C	1989
105	Statul	RNP - OS Doftana	VII	28E	1232
106	Statul	RNP - OS Doftana	VII	28D	2550
107	Statul	RNP - OS Doftana	VII	28A	573
108	Statul	RNP - OS Doftana	VII	28B	114
109	Statul	RNP - OS Doftana	VII	28R	86
110	Statul	RNP - OS Doftana	VII	29R2	97
111	Statul	RNP - OS Doftana	VII	29B	34
112	Statul	RNP - OS Doftana	VII	30D	1131
113	Statul	RNP - OS Doftana	VII	29A	5515
114	Statul	RNP - OS Doftana	VII	29R1	181
115	Statul	RNP - OS Doftana	VII	30R1	64
116	Proprietar privat	RNP - OS Doftana	VII	30B	93
117	Statul	RNP - OS Doftana	VII	30B	4471
118	Statul	RNP - OS Doftana	VII	157A	968
119	Statul	RNP - OS Campina	V Orjogoia	68B	215
120	Statul	RNP - OS Campina	V Orjogoia	68C	112



121	Statul	RNP - OS Campina	V Orjogoaia	83B	136
122	Proprietar privat	RNP - OS Campina	V	67B - 67SCH_B	193
123	Proprietar privat	RNP - OS Campina	V	67F - 67SCH_F	419
124	Proprietar privat	RNP - OS Campina	V	86B - 86SCH_B	66
125	Proprietar privat	RNP - OS Campina	V	86C - 86L18 -C	1540
126	Proprietar privat	RNP - OS Campina	V	86D - 86L18-D	69
127	Proprietar privat	RNP - OS Campina	V	86E - 86L18-E	1028
128	Proprietar privat	RNP - OS Campina	V	86F - 86L18-F	1511
129	Proprietar privat	RNP - OS Campina	V	86G - 86SCH_G	12
130	Proprietar privat	RNP - OS Campina	V	B6H - 86SCH_ H	170
131	Proprietar privat	RNP - OS Campina	V	86I - 86SCH_ I	3065
132	Proprietar privat	RNP - OS Campina	V	86J - 86SCH_ J	1722
133	Proprietar privat	RNP - OS Campina	V	86R - 86 L18 RR	128
134	Proprietar privat	RNP - OS Campina	V	87A - 87SCH-A	509
<b>TOTAL (mp) =</b>					<b>101,744.00</b>

<b>Suprafete DJ 102I - Brasov</b>					
nr. crt.	Proprietar	Administrator	UP	UA	Suprafata (mp)
1	Statul	R.P.L.P Sacele R.A.	VII	44A	5
2	Statul	R.P.L.P Sacele R.A.	VII	45B	8
3	Statul	R.P.L.P Sacele R.A.	VII	45D	34
4	Statul	R.P.L.P Sacele R.A.	VII	45A	2316
5	Statul	R.P.L.P Sacele R.A.	VII	401A	506
5	Proprietar privat	R.P.L.P Sacele R.A.	VII	401A	13748
6	Statul	R.P.L.P Sacele R.A.	VII	401B	846
6	Proprietar privat	R.P.L.P Sacele R.A.	VII	401B	694
7	Statul	R.P.L.P Sacele R.A.	VII	170D	239
8	Statul	R.P.L.P Sacele R.A.	VII	169D	152



9	Statul	R.P.L.P Sacele R.A.	VII	168D	116
10	Proprietar privat	R.P.L.P Sacele R.A.	VII	402B	487
11	Statul	R.P.L.P Sacele R.A.	VII	127D	116
12	Statul	R.P.L.P KRONSTADT R.A.	II	171D	202
13	Statul	R.P.L.P KRONSTADT R.A.	II	46B	1347
14	Statul	R.P.L.P KRONSTADT R.A.	II	46C	587
15	Statul	R.P.L.P KRONSTADT R.A.	II	46D	1276
16	Statul	R.P.L.P KRONSTADT R.A.	II	46R	16681
17	Statul	R.P.L.P KRONSTADT R.A.	II	46V	155
18	Statul	R.P.L.P KRONSTADT R.A.	II	54E	2621
19	Statul	I.N.C.D.S. "MARIN DRACEA" B.E. SACELE	I	78R	1893
20	Statul	I.N.C.D.S. "MARIN DRACEA" B.E. SACELE	I	78A	2444
21	Statul	I.N.C.D.S. "MARIN DRACEA" B.E. SACELE	I	79A	3896
22	Statul	I.N.C.D.S. "MARIN DRACEA" B.E. SACELE	I	79B	298
23	Statul	I.N.C.D.S. "MARIN DRACEA" B.E. SACELE	I	172D	119
24	Statul	I.N.C.D.S. "MARIN DRACEA" B.E. SACELE	I	173D	185
<b>TOTAL (mp) =</b>					<b>50,971.00</b>

În baza:

-adresei OS Câmpina nr. 2300 din 18.03.2024;

-fișelor tehnice de transmitere pentru scoaterea din fond forestier.

#### ORGANIZAREA DE ȘANTIER:



Organizarea de șantier se va amenaja în amplasamentul lucrării, acesta nefiind deschis circulației publice pe timpul execuției lucrărilor, unde se vor depozita materialele necesare și unde se crează locuri de parcare pentru utilaje și mașini.

Orice baracament sau echipament special provizoriu necesar pentru executarea lucrărilor se va instala numai în limitele incintei șantierului.

Materialele cu volume mari - balastul, mixturile asfaltice, betoanele, se vor achiziționa de la furnizori și se vor pune în operă direct din mașinile cu care se vor transporta.

Organizarea de șantier se va amenaja în amplasamentul lucrării de comun acord cu autoritatea locală.

Sunt propuse 4 locații pentru organizările de șantier (2 în județul Brașov și 2 în județul Prahova. Acestea nu vor fi amplasate în vecinătatea ariilor protejate, și vor fi în proximitatea drumului în zone unde impactul potențial este minim.

Suprafețele propuse pentru organizările de șantier:

ID	Suprafața ha	Suprafața mp	Coordonate Stereo 70	
BV 1	0.540	5400	559189.74	450291.52
BV 2	0.191	1910	558710.97	443890.70
PH 2	0.264	2640	560725.58	437859.75
PH 1	0.420	4200	559077.04	432326.78

Lucrările pentru refacerea și reabilitarea ecologică a mediului în zona amplasamentului constau în:

- ▶ colectarea și evacuarea de pe amplasament a deșeurilor rezultate din activitatea de construcție;
- ▶ demolarea și evacuarea dotărilor temporare ale construcțiilor (depozite ale organizării de șantier sau amenajate la fronturile de lucru);
- ▶ demolarea căilor de acces amenajate pe perioada de execuție;
- ▶ nivelarea terenului și amenajarea peisagistică a suprafețelor de teren ocupate temporar în perioada de execuție;
- ▶ refacerea stratului rutier, a trotuarelor și a zonelor adiacente.

**b.2. Cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate: nu este cazul.**



**b.3. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității:**

*Nu este cazul.*

**b.4. Cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate:**

Gestionarea deșeurilor în faza de construcție va fi asigurată de antreprenorul lucrărilor cu respectarea legislației în domeniu.

Nr. Crt.	Cod Deșeu	Denumire	Cantitate estimată	U.M.	Gestionare
1	17 05 04	pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03	200.000	m.c.	Reutilizare ca și material de umplură
2	17 01 01	Beton	20	t	Reutilizare, valorificare
3	17 03 02	Asfalturi	0,5	t	Reutilizare, valorificare
4	17 04 05	fier și oțel	10	t	Valorificare
5	17 04 11	cabluri, altele decât cele specificate la 17 04 10	50	Kg	Valorificare, depozitare în depozite autorizate
6	17 09 04	amestecuri de deșeuri de la construcții și demolări, altele decât cele specificate la 17 09 01, 17 09 02 și 17 09 03	20	t	Valorificare după sortare, depozitare în depozite autorizate
7	15 01 01	Ambalaje de hârtie și carton	1	t	Valorificare
8	15 01 02	ambalaje de materiale plastice	0,5	t	Valorificare
9	15 01 03	ambalaje de lemn	1	t	Valorificare
10	20 03 01	deșeuri municipale amestecate	1	t	Tratare/Depozitare în depozite autorizate



11	20 03 04	nămoluri din fosele septice	2	t	Tratare prin operatori autorizati
12	17 05 03*	pământ și pietre cu conținut de substanțe periculoase	0,5	t	Tratare prin operatori autorizati

În vederea reducerii cantităților de deșeuri ca urmare a realizării proiectului, se are în vedere depozitarea pe categorii a deșeurilor (hârtie, ambalaje, metale, etc.) în recipiente sau containere destinate colectării acestora, iar în ceea ce privește deșeurile menajere, acestea vor fi transportate la depozite autorizate.

Toaletele ecologice vor fi vidanjate periodic de o firmă autorizată.

Deșeurile cu conținut de substanțe periculoase vor fi gestionate doar prin firme autorizate pentru acest tip de deșeuri.

Se vor încheia contracte cu societăți autorizate ce vor asigura eliminarea/valorificarea tuturor tipurilor de deșeuri generate. Deșeurile generate în urma proiectului, în toate etapele acestuia, vor fi depozitate temporar doar pe suprafețe special amenajate.

În incinta organizării de șantier, antreprenorul va amenaja o platformă special destinată colectării și gestionării tuturor tipurilor de deșeuri ce vor rezulta în urma execuției lucrărilor, prevăzută cu pubele, containere și recipiente special destinați depozitării temporare a deșeurilor.

Depozitarea temporară a deșeurilor se va face separat, pe fiecare tip de deșeu, fiecare container sau recipient destinat depozitării fiind etichetat cu codul corespunzător deșeurului, conform HG 856/2002.

**b.6. Riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice: nu este cazul.**

**b.7. Riscurile pentru sănătatea umană (de ex. din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice):**

❖ **Protecția calității apelor:**

În perioada de execuție a lucrărilor, potențialele surse de poluare pentru factorul de mediu apă, sunt reprezentate de:

- execuția propriu-zisă a lucrărilor de excavare a pământului/umpluturilor și a celorlalte lucrări de construcții;



- antrenarea de către apele de precipitații de particule în corpurile de apă de suprafață, asociată cu creșterea turbidității acestora;
- execuția lucrărilor specifice devierilor de rețele edilitare;
- transportul materialelor (pământ, balast, nisip) necesare sau rezultate din lucrările de construcție;
- manevrarea materialelor de construcție, în special a betoanelor;
- manevrarea și depozitarea carburanților și combustibililor;
- traficul utilajelor de construcții în organizarea de șantier;
- apele menajere provenite de la organizarea de șantier se vor colecta în toalete ecologice de către antreprenorul lucrării. Acestea vor fi vidanjate periodic sau ori de câte ori este necesar;
- scurgeri de ape încărcate cu lianți și suspensii de la locațiile de punere în operă;
- scurgerea necontrolată a apelor din precipitații.

Manipularea și punerea în operă a materialelor de construcții (beton, agregate etc.) determină emisii specifice fiecărui tip de material și fiecărei operații de construcție. Se pot produce pierderi accidentale de materiale, combustibili, uleiuri din mașinile și utilajele șantierului.

#### **Măsuri de protecție a apelor:**

Pentru a evita poluarea apelor se vor lua măsuri specifice de managementul apelor, după cum urmează:

- se interzice depozitarea deșeurilor de construcții, a materialelor și staționarea utilajelor în albia cursurilor râurilor;
- constructorul se va asigura că toate rezervoarele de stocare a combustibililor și carburanților vor fi atent etanșate;
- manipularea combustibililor se va face astfel încât să se evite scăpările și împrăștierea acestora pe sol;
- orice material sensibil la acțiunea apei, utilizat în construcții va fi depozitat în spații închise;
- manipularea materialelor, a pământului și a altor substanțe se va face astfel încât să se evite dizolvarea și antrenarea lor de către apele de precipitații;
- se vor adopta măsuri pentru evitarea eroziunii hidraulice a suprafețelor excavate sau a depozitelor temporare de pământ și a materialelor solubile sau antrenabile de curenții de apă;
- acolo unde calitatea pământului excavat este dubitabilă, depozitarea definitivă a acestuia se va face doar după verificarea calității și conform rezultatelor determinărilor analitice, pentru a se evita degradarea corpului de apă prin spălarea acestor pământuri;
- toate deșeurile lichide vor fi colectate și descărcate conform indicatorilor de calitate ai acestora;



- se vor utiliza toalete tip cabine ecologice.

În concluzie, lucrările de construcție prevăzute în proiect vor avea un impact minim asupra factorului de mediu apa, în măsura în care se vor respecta măsurile de protecție prevăzute.

❖ **Protecția calității aerului:**

În **perioada de execuție** a lucrărilor, construcția poate avea un impact notabil asupra calității atmosferei în zona de lucru și în zonele adiacente acesteia.

Execuția lucrărilor necesare reabilitării și modernizării drumului, pe de o parte, o sursă de emisii de praf, iar pe de altă parte, sursă de emisie a poluanților specifici arderii combustibililor fosili (produse petroliere distilate) atât în motoarele utilajelor necesare efectuării acestor lucrări, cât și ale mijloacelor de transport folosite.

Sursele principale de poluare a aerului specifice execuției lucrărilor pot fi grupate după cum urmează:

- Activitatea utilajelor de construcție cuprinde realizarea excavațiilor pentru devieri rețele edilitare, decaparea și depozitarea pământurilor din săpături, a stratului rutier existent, decaparea oricăror altor straturilor de pământ impuse de tehnologia de execuție, transport al sterilului, manipularea materialelor (pământuri, prefabricate, beton, asfalt etc.);
- Circulația mijloacelor de transport reprezintă, în general, o sursă importantă de poluare a mediului pe șantierele de construcții. Poluarea specifică circulației vehiculelor se apreciază după consumul de carburanți (substanțe poluante NO<sub>2</sub>, CO, COVNM, particule materiale, din arderea carburanților etc.) și distanțele parcurse (substanțe poluante - particule materiale ridicate în aer de pe suprafața drumurilor);
- Poluarea specifică organizării de șantier este redusă și localizată.

**Măsuri de protecție a aerului:**

În vederea reducerii poluării aerului se vor întreprinde o serie de acțiuni dintre care menționăm:

- întreținerea utilajelor, reparațiile acestora se vor face periodic, conform recomandărilor firmelor producătoare pentru evitarea degajării suplimentare de noxe în timpul funcționării;
- se vor folosi în principal utilaje și echipamente performante care să nu producă un impact semnificativ asupra mediului prin noxele emise;
- mijloacele de transport a materiilor prime și utilajele vor avea reviziile tehnice facute. Emisiile de poluanți din gazele de eșapament sunt limitate prin reviziile tehnice;
- transportul pământului sau a materialelor de construcție se va face cu ajutorul autocamioanelor acoperite cu prelată pentru evitarea împrăștierii particulelor fine de vânt.





În **perioada de exploatare** nu se preconizează măsuri de protecție a factorului de mediu aer. După reabilitarea și modernizare drumului cantitatea de poluanți generată de traficul rutier se va reduce datorită scăderii consumului de combustibil prin creșterea vitezei de deplasare.

❖ **Protecția împotriva zgomotelor și vibrațiilor**

Pe perioada execuției lucrărilor proiectate, sursele de zgomot și vibrații sunt reprezentate de utilajele folosite în timpul construcției și de traficul autovehiculelor pentru aprovizionare/evacuare materiale din șantier. Activitățile au un caracter intermitent, activitatea fiind oprită noaptea.

În perioada de exploatare principala sursă de zgomot și vibrații o reprezintă, ca și în momentul de față, traficul rutier din zonă.

**Măsuri, amenajări și dotări pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:**

Măsurile de protecție împotriva zgomotului și vibrațiilor sunt următoarele:

- se recomandă lucrul numai în perioada de zi, respectându-se perioada de odihnă a locuitorilor, în zona rezidențială;
- întreținerea permanentă a drumurilor contribuie la reducerea impactului sonor;

❖ **Protecția solului și a subsolului:**

În timpul execuției lucrărilor, principalele surse de poluare ale solului sunt reprezentate de:

- pulberile rezultate din execuția lucrărilor (piloți, pile, culee, excavații, montaj, finisaje, lucrări de deviere rețele, etc.), depuse pe sol;
- poluări accidentale prin deversarea unor produse (adezivi, vopsele, produse petroliere) direct pe sol;
- depozitarea necontrolată a deșeurilor sau a diverselor materiale de construcție provenite din activitățile de construcție desfășurate în amplasament;
- scăpările accidentale de produse petroliere/uleiuri de la utilajele de construcție; în timpul manipulării acestea pot să ajungă în contact cu solul;
- depozitarea direct pe sol a materialelor excavate;
- depunerea pe sol a gazelor emise din funcționarea utilajelor de construcții;
- spălarea agregatelor, utilajelor de construcții sau a altor substanțe de către apele de precipitații;

În **perioada de exploatare**, sursele potențiale de contaminare a solului vor fi reprezentate de emisiile de poluanți aferente traficului rutier. De asemenea, apele pluviale ce spală poluanții depuși pe suprafața carosabilului pot ajunge pe sol, contribuind la poluarea acestuia.

Pentru reducerea poluării solului și a corpurilor de apă de suprafață, în cadrul proiectului au fost prevăzute rigole pentru colectarea apelor pluviale de pe suprafața carosabilului.



❖ **Măsuri de protecție a solului și subsolului:**

În faza de execuție, impactul asupra factorului de mediu sol poate fi diminuat prin:

- realizarea unei organizări de șantier corespunzătoare din punct de vedere al facilităților;
- prevederea de toalete ecologice pentru personalul din șantier;
- colectarea tuturor deșeurilor rezultate din activitatea de construcții și sortarea deșeurilor pe categorii; se va urmări cu rigurozitate valorificarea tuturor deșeurilor rezultate;
- evitarea pierderilor de carburanți la staționarea utilajelor de construcții; în acest sens, toate utilajele de construcții și transport folosite vor fi mai întâi atent verificate;
- evitarea degradării zonelor învecinate amplasamentului și a vegetației, prin staționarea utilajelor, efectuări de reparații, depozitarea de materiale etc;
- după terminarea lucrărilor de construcție, terenul afectat sub orice formă, precum și terenul ocupat de organizarea de șantier va fi redat categoriei inițiale de folosință.

În cazul în care solul este poluat accidental, se recomandă îndepărtarea imediată a stratului de pământ infestat și predarea către societăți autorizate.

Pentru perioada de execuție constructorul are obligația de a realiza toate măsurile de protecția mediului pentru activitățile poluatoare sau potențial poluatoare (depozite de materiale, organizarea de șantier etc). Condițiile de contractare vor cuprinde măsuri specifice pentru managementul deșeurilor produse în amplasament, pentru a evita poluarea solului.

În cazul unor deversări accidentale de substanțe poluante, se vor lua măsuri rapide de intervenție prin împrăștierea de nisip, decopertarea stratului superficial de sol afectat și evacuarea acestuia prin societăți autorizate.

Monitorizarea tuturor lucrărilor de execuție va asigura adoptarea măsurilor necesare de protecția mediului.

În **perioada de exploatare**, la suprafață, nu vor exista poluări suplimentare ale solului și subsolului față de cele datorate traficului rutier din zonă.

**c) Amplasarea proiectului:**

**c.1. Utilizarea actuală și aprobată a terenurilor:**

**REGIMUL JURIDIC:**

Terenul - drum județean aparținând domeniului public al Consiliului Județean Prahova, situat în intravilanul și extravilanul Comunei Valea Doftanei, conform Hotărârea Consiliului Județean nr.



75/30.06.2020 privind introducerea în domeniul public al județului Prahova a unor terenuri situate în comuna Valea Doftanei.

**REGIMUL ECONOMIC:**

Terenurile pe care se vor executa lucrările au categoria de folosință - drum conform Extrase de Căite Funciara nr. 24266 și nr. 24267 emise de OCPI Prahova/BCPI Câmpina, județul Prahova, conform Certificatului de Urbanism nr. 169 din 20.10.2020 emis de Primăria Comunei Valea Doftanei.

**REGIMUL JURIDIC:**

Teren-drum județean aparținând domeniului public al județului Brașov, situat în intravilanul și extravilanul municipiului Satele.

**REGIMUL ECONOMIC:**

Folosință actuală - drum județean.

Destinația - conform PUG Săcele - cai de comunicație, conform Certificatului de Urbanism nr. 249 din 08.05.2023 emis de Primăria Municipiului Săcele.

**c.2. Bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia: *Nu este cazul.***

**c.3. Capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:**

- zone umede, zone riverane, guri ale râurilor; - *nu este cazul*;
- zone costiere și mediul marin; - *nu este cazul*;
- **zonele montane și forestiere:**

Proiectul se suprapune peste fond forestier proprietate publică a statului și fond forestier proprietate privată a persoanelor fizice. Implementarea proiectului necesită schimbarea categoriei de folosință pentru aceste suprafețe de pădure.

- arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional:

În zona de nord a amplasamentului, proiectul se află la o distanță de cca. 101 metri față de Situl Natura 2000 „Anișurile de pe Târlung” ROSCI0001 iar în zona de sud a amplasamentului se află la o distanță de cca. 22 metri față de situl Natura 2000 „Pădurea Glodeasa” ROSCI0153.

- zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de



protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică; - *nu este cazul*.

- zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri; - *nu este cazul*;
- zonele cu o densitate mare a populației; - *nu este cazul*;
- peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic; - *nu este cazul*.

**d) Tipurile și caracteristicile impactului potențial:**

- d.1. Importanța și extinderea spațială a impactului** - de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată: *nu este cazul*;
- d.2. Natura impactului:** impact relativ redus și local pe perioada de implementare a proiectului;
- d.3. Natura transfrontalieră a impactului:** *nu este cazul*;
- d.4. Intensitatea și complexitatea impactului:** *nu este cazul*;
- d.5. Probabilitatea impactului:** impact cu probabilitate redusă atât pe parcursul realizării investiției cât și după darea în exploatare a acestuia, deoarece lucrările prevăzute de proiect nu vor afecta semnificativ factorii de mediu (aer, apă, sol, așezări umane) cu condiția luării tuturor măsurilor de protecție stabilite prin proiect.
- d.6. Debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului:** *Nu este cazul*.
- d.7. Cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate:** - *nu este cazul*;
- d.8. Posibilitatea de reducere efectivă a impactului:** *nu este cazul*.

**II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării evaluării adecvate sunt următoarele:**

Proiectul nu se suprapune cu arii naturale protejate, în zona de nord a amplasamentului, proiectul se află la o distanță de cca. 101 metri față de Situl Natura 2000 „Aninișurile de pe Târlung” ROSCI0001 iar în zona de sud a amplasamentului se află la o distanță de cca. 22 metri față de situl Natura 2000 „Pădurea Glodeasa” ROSCI0153.

Lucrările de modernizare preconizate (poduri, ziduri de sprijin, saltele de gabioane) nu sunt de natură/anvergură care ar putea să genereze o fragmentare a habitatelor ori să afecteze conectivitatea unor eventuale coridoare ecologice care ar putea fi utilizate de carnivorele mari din sit și implicit un impact potențial asupra speciilor sau habitatelor din sit.



Conform adresei nr. 103/S.T.PH/25.04.2024, emisă de Agenția Națională pentru Arii Naturale Protejate - Serviciul Teritorial Prahova, avizul nr. 18 din 09.09.2021 își menține valabilitatea.

### **III. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării evaluării impactului asupra corpurilor de apă:**

Proiectul propus intră sub incidența Art. 48 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare și deține Aviz de Gospodărire a Apelor Nr. 32 din 08.09.2021, având o influență ne semnificativă din punct de vedere cantitativ asupra corpului de apă subteran și de suprafață, nefiind necesară elaborarea SEICA. Conform adresei nr. 2685/ET din 08.02.2024, emisă de Administrația Națională Apele Române, avizul de gospodărire a apelor nr. 32 din 08.09.2021 își menține valabilitate.

#### **Avizul de gospodărire a apelor a fost emis cu următoarele condiții:**

- ▶ se interzice evacuarea de ape uzate, deșeuri și alte substanțe poluante în apele de suprafață sau subterane.
- ▶ în perioada de execuție a lucrărilor se vor lua toate măsurile care se impun pentru protecția factorilor de mediu, a zonelor apropiate și se va respecta întocmai tehnologia de execuție prezentată în documentație, luându-se măsuri de prevenire și combatere a poluărilor accidentale, în special cu produse petroliere ca urmare a exploataării utilajelor tehnologice; în cazul producerii unei poluări accidentale întreaga răspundere din punct de vedere al depoluării zonei și suportării eventualelor costuri revine beneficiarului.
- ▶ beneficiarul are obligația să identifice (prin consultarea deținătorilor) traversările existente ale cursului de apă (subtraversări și supratraversări) cu rețele de telefonie, conductori electrici, conducte de transport gaz metan, pentru a lua măsurile necesare de punere în siguranță pe perioada execuției lucrărilor avizate prin prezentul act de reglementare. Dacă în zona lucrărilor proiectate există amplasate conducte de gaz, conducte de apă, linii telefonice și electrice se va obține avizul deținătorilor.
- ▶ beneficiarul și proiectantul vor urmări îndeaproape executarea lucrărilor prevăzute în documentația tehnică de fundamentare, beneficiarului revenindu-i obligația să anunțe orice modificare față de prevederile prezentului aviz cu o săptămână înainte de producerea acesteia.
- ▶ lucrările proiectate pe albia cursurilor de apă nu se vor executa în perioadele cu ape mari. Pe toată durata de realizare a investiției se vor solicita Administrației Bazinale de Apă Buzău-



lalomița și Administrației Bazinale de Apă Olt date cu privire la prognoza debitelor și nivelelor pe cursurile de apă pe care se execută lucrări.

- ▶ beneficiarul cu sprijinul constructorului și a proiectantului are obligația să refacă sistemul de borne CSA, afectate în timpul execuției.
- ▶ beneficiarul, prin intermediul constructorului, are obligația să asigure scurgerea normală a apelor, pe perioada execuției lucrărilor.
- ▶ se interzice depozitarea deșeurilor din construcții, a materialelor și staționarea utilajelor în albia cursurilor de apă.
- ▶ pe parcursul execuției lucrărilor, beneficiarul și constructorul vor permite în caz de necesitate accesul și intervenția ABA Buzău-lalomița și ABA Olt pentru execuția unor lucrări sau acțiuni necesare în caz de inundații, poluări accidentale sau alte situații specifice cursurilor de apă.
- ▶ este interzisă degradarea albiei și malurilor pe parcursul execuției lucrărilor de reabilitare și construcție a podurilor din cadrul proiectului.
- ▶ orice avarie survenită la lucrări în timpul execuției sau exploatării acestora, datorată fenomenelor hidro-meteorologice periculoase independente de activitatea de întreținere și exploatare a lucrărilor hidrotehnice, intră în sarcina beneficiarului.
- ▶ pe perioada execuției lucrărilor din proiect, la acest obiectiv, se interzice extracția de nisipuri și pietrișuri din albiile cursurilor de apă, fără avizul ABA Buzău-lalomița și ABA Olt.
- ▶ materialul solid rezultat în urma lucrărilor pregătitoare va fi depozitat în afara zonei de lucru, fără a afecta amplasamentul altor lucrări ce urmează a se executa în zonă și scurgerea liberă a apelor de suprafață.
- ▶ utilajele folosite la realizarea lucrărilor, la terminarea programului de lucru, vor fi scoase în afara zonei inundabile.
- ▶ La terminarea lucrărilor se vor dezafecta și reda folosinței inițiale terenul ocupat cu drumurile de acces și cu platformele de lucru.
- ▶ în cazul producerii unor daune de orice fel riveranilor, beneficiarul va suporta integral cheltuielile generate de remedierea acestora.
- ▶ după executarea lucrărilor, beneficiarul prin intermediul constructorului are obligația să curețe albiile cursurilor de apă de materialele rămase, pentru a nu obtura secțiunea de scurgere.



- ▶ beneficiarul are obligația de a monta mire hidrometrice la podurile care traversează cursurile de apă cadastrate, amplasarea și montarea acestora făcându-se împreună cu specialiștii de la Serviciul Hidrologie ABA Olt-SGA Brașov și/sau ABA Buzău-lalomița - SGA Prahova.
- ▶ beneficiarul va anunța, în scris, ABA Buzău-lalomița și ABA Olt, cu zece zile înainte, data începerii lucrărilor.
- ▶ în cazul schimbării soluției prezentate în documentația tehnică, se va solicita aviz de gospodărire a apelor modificate conform prevederilor Ordinului MAP nr. 828/2019.
- ▶ prezentul aviz nu se referă la stabilitatea și rezistența lucrărilor propuse și nici la calitatea materialelor prevăzute în cadrul lucrărilor.
- ▶ după finalizarea lucrărilor beneficiarul are obligația de a solicita Autorizația de gospodărire a apelor, în conformitate cu prevederile Legii Apelor nr. 107/1996 cu completările și modificările ulterioare.
- ▶ vizul de gospodărire a apelor își menține valabilitatea pe toată durata de realizare a lucrărilor, dacă execuția acestora începe la cel mult 24 de luni de la data emiterii și dacă sunt respectate prevederile înscrise în acesta; în caz contrar avizul își pierde valabilitatea. Nerespectarea prevederilor prezentului aviz atrage răspunderea administrativă după caz, precum și răspunderea civilă sau penală conform prevederilor Legii Apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare, în cazul producerii de prejudicii persoanelor fizice sau juridice.
- ▶ documentația tehnică de fundamentare, vizată spre neschimbare de către autoritatea de gospodărire a apelor, face parte integrantă din avizul de gospodărire a apelor.

#### CONDIȚIILE DE REALIZARE A PROIECTULUI:

Se vor respecta soluțiile tehnice care au stat la baza emiterii deciziei etapei de încadrare: memoriul tehnic, acte și avize emise de alte autorități.

Se vor lua la cunoștință prevederile Ordinului Nr. 694/2016, pentru aprobarea Metodologiei privind scoaterea definitivă, ocuparea temporară și schimbul de terenuri și de calcul al obligațiilor bănești, respectiv Articolul 52:

- Realizarea lucrărilor și obiectivelor în fondul forestier național, **precum și a construcțiilor în afara fondului forestier național la distanțe mai mici de 50 m de liziera pădurii angajează răspunderea exclusivă a proprietarului/beneficiarului/administratorului, după caz, al lucrărilor/obiectivului/construcției și terenului pe care se realizează acestea/acesta/aceasta, cu**



privire la siguranța persoanelor care locuiesc/vizitează/tranzitează proprietatea, după caz, a mijloacelor fixe și mobile, la eventuale accidente provocate de căderea arborilor limitrofi proprietății ori la pagubele produse de animalele sălbatice asupra bunurilor aferente proprietății/construcției.

- Eventualele daune/prejudicii produse fondului forestier național limitrof se suportă de către proprietarul/beneficiarul/administratorul, după caz, al lucrărilor/obiectivului realizate/realizat pe terenurile scoase definitiv/ocupate temporar din fondul forestier național, respectiv proprietarul/beneficiarul terenului și al construcției amplasate în afara fondului forestier național la distanțe mai mici de 50 m de liziera pădurii, în condițiile legii.

- Având în vedere că lucrările se vor desfășura în perimetrul unor fonduri cinegetice, beneficiarul lucrărilor și angajații contractați pentru executarea lucrărilor au obligația de a respecta prevederile Art. 15 alin (8) din Legea 407/2006, *vânătorii și a protecției fondului cinegetic*, care specifică următoarele: „**proprietarii și deținătorii de terenuri cu orice titlu, precum și executanții de lucrări de orice natura pe terenurile din fondurile cinegetice sunt obligați să ia măsurile prevăzute de lege pentru protecția faunei cinegetice și a mediului sau de viață și răspund pentru pagubele pe care le produc acestora prin acțiuni ilicite săvârșite cu intenție sau din culpa**”.

- De asemenea pentru a minimaliza pe cât posibil impactul asupra biodiversității, se recomandă respectarea prevederilor Art 33 din OUG nr. 57/2007, *privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice*,: alin. (1) Pentru speciile de plante și animale sălbatice terestre, acvatice și subterane, prevăzute în anexele nr. 4 A și 4 B, și care trăiesc atât în ariile naturale protejate, **cât și în afara lor**, sunt interzise:
  - ✓ orice formă de recoltare, capturare, ucidere, distrugere sau vătămare a exemplarelor aflate în mediul lor natural, în oricare dintre stadiile ciclului lor biologic;
  - ✓ perturbarea intenționată în cursul perioadei de reproducere, de creștere, de hibernare și de migrație;
  - ✓ deteriorarea, distrugerea și/sau culegerea intenționată a cuiburilor și/sau ouălor din natură;
  - ✓ deteriorarea și/sau distrugerea locurilor de reproducere ori de odihnă;
  - ✓ recoltarea florilor și a fructelor, culegerea, tăierea, dezrădăcinarea sau distrugerea cu intenție a acestor plante în habitatele lor naturale, în oricare dintre stadiile ciclului lor biologic;





- ✓ deținerea, transportul, vânzarea sau schimburile în orice scop, precum și oferirea spre schimb sau vânzare a exemplarelor luate din natură, în oricare dintre stadiile ciclului lor biologic.
- a) aveți obligația să colectați și să depozitați corespunzător deșeurile rezultate în urma lucrărilor efectuate;
- b) la terminarea lucrărilor se va asigura salubritatea întregului amplasament, inclusiv a zonelor adiacente, prin eliminarea tuturor materialelor și resturilor rezultate din execuția obiectivului;
- c) se interzice depozitarea deșeurilor de orice fel în alte locuri decât în cele special amenajate;
- d) este interzisă poluarea în orice mod a resurselor de apă;
- e) se vor respecta prevederile OUG nr. 92/2021, privind regimul deșeurilor;
- f) deșeurile rezultate din lucrări se vor valorifica/elimina, pe măsura acumulării lor, prin societăți autorizate;
- g) privitor la protecția împotriva zgomotului: alegerea unor echipamente de muncă adecvate, care să emită cel mai mic nivel de zgomot posibil, folosirea de utilaje și mijloace de transport silențioase, reducerea la minim a traficului utilajelor în apropierea zonelor locuite;
- h) organizarea de șantier se va realiza corespunzător din punct de vedere al facilităților și al protecției factorilor de mediu prin ocuparea unor suprafețe de teren cât mai mici;
- i) nu se vor stoca combustibili în organizarea de șantier;
- j) alimentarea cu carburanți, repararea și întreținerea mijloacelor de transport și a utilajelor folosite pe șantier se va face numai la societăți specializate și autorizate;
- k) alegerea de trasee optime din punct de vedere al protecției mediului pentru vehiculele care transportă materiale de construcție ce pot elibera în atmosferă particule fine; transportul acestor materiale se va realiza cu vehicule acoperite cu prelate și pe drumuri care vor fi umezite;
- l) se vor împrejmuia zonele unde se vor efectua lucrările și se vor instala panouri de înștiințare privind proiectul și perioada propusă pentru executarea acestora;
- m) la parasirea incintei organizării de șantier, roțile autovehiculelor se vor curata;
- n) respectarea tuturor avizelor solicitate prin Certificatul de Urbanism;
- o) este interzisă depozitarea materialelor de construcție și a deșeurilor pe spațiile cu vegetație spontană sau direct pe sol;



- p) se vor respecta prevederile legislației de mediu în vigoare, condițiile impuse prin acordurile, avizele și punctele de vedere emise de autoritățile implicate în avizarea proiectului.
- q) Solicitantul și proiectantul sunt direct răspunzători de veridicitatea și corectitudinea datelor și informațiilor prezentate în documentație.
- r) **La terminarea lucrărilor, terenurile ocupate temporar vor fi aduse la starea lor inițială.**

#### **Informarea și participarea publicului la procedura de reglementare:**

Autoritatea competentă pentru protecția mediului a asigurat și garantat accesul liber la informație a publicului interesat/afectat de proiect.

Astfel, publicul a fost informat cu privire la depunerea solicitării în vederea obținerii acordului de mediu și asupra deciziei luate:

- afișate pe pagina proprie de internet a autorității competente pentru protecția mediului și la sediul acesteia;
- afișate de titular în data de 24.02.2021 și 24.02.2021 în ziarele „Prahova Business/Bună ziua, Brașov” și la sediul Primăriilor Săcele și Valea Doftanei;
- afișate de titular în data de 30.08.2021 și 30.08.2021 în ziarele „Prahova Business/Bună ziua, Brașov” și la sediul Primăriilor Săcele și Valea Doftanei;
- afișate de titular în data de 23/29.04.2024 și 23/24.04.2024 în ziarele „Telegrama/Bună ziua, Brașov !” și la sediul Primăriilor Săcele și Valea Doftanei ;
- afișate de titular în data de ..... în ziarul „Telegrama” și la sediul Primăriei Valea Doftanei.

Documentația aferentă proiectului a fost accesibilă spre consultare de către public pe toată durata derulării procedurii de reglementare la sediul APM Prahova.

Precizăm că nu au existat sesizări și comentarii din partea publicului interesat/potențial afectat pe parcursul procedurii de reglementare.

Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a proiectului, iar în situația în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifică condițiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligația de a notifica autoritatea competentă emitentă. Orice persoană care face parte din publicul interesat și care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanței de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanțial, actele, deciziile ori omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv



aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare. Se poate adresa instanței de contencios administrativ competente și orice organizație neguvernamentală care îndeplinește condițiile prevăzute la art. 2 din Legea nr. 292/2018, privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, considerându-se că acestea sunt vătămăte într-un drept al lor sau într-un interes legitim. Actele sau omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului se atacă în instanță odată cu decizia etapei de încadrare, cu acordul de mediu ori, după caz, cu decizia de respingere a solicitării de emitere a acordului de mediu, respectiv cu aprobarea de dezvoltare sau, după caz, cu decizia de respingere a solicitării aprobării de dezvoltare. Înainte de a se adresa instanței de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art. 21 din Legea nr. 292/2018, privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului au obligația să solicite autorității publice emitente a deciziei prevăzute la art. 21 alin. (3) sau autorității ierarhic superioare revocarea, în tot sau în parte, a respectivei decizii. Solicitarea trebuie înregistrată în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoștința publicului a deciziei.

Autoritatea publică emitentă are obligația de a răspunde la plângerea prealabilă prevăzută la art. 22 alin. (1) în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia la acea autoritate.

Procedura de soluționare a plângerii prealabile prevăzută la art. 22 alin. (1) este gratuită și trebuie să fie echitabilă, rapidă și corectă.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii nr. 292/2018, privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și ale Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

**DIRECTOR EXECUTIV,  
Florin DIACONU**

**ȘEF SERVICIU A.A.A.,  
Gabriela MUNTEANU**

*Întocmit,  
Georgiana Victoria SOARE*