

Societate comercială română, înmatriculată sub nr. J12/422/1993,C.U.I.RO3222087,  
cont nr. R029 BRDE 130S V077 7688 1300, deschis la BRD - GSG Cluj-Napoca,  
adresa: România, judeţul Cluj, Cluj-Napoca, str. C-tin Brâncuşi.Nr. 145, cod 40045S,  
tel: +40- (0)264 -410697, fax: +40- (0)264 -410698, c-mail: [drumex@rdsmail. ro](mailto:drumex@rdsmail.ro)



DOCUMENTAŢIE TEHNICA

5

PRIVIND

EVALUAREA IMPACTULUI ASUPRA

MEDIULUI

PENTRU PROIECTUL

PUNERE IN SIGURANŢA POD PESTE RÂUL SOMEŞ, PE DJ 108E, km 1+630

Beneficiar: JUDEŢUL SĂLAJ - CONSILIUL JUDEŢEAN SĂLAJ Elaborator: S.C. DRUMEX S.R.L. CLUJ-NAPOCA

MARTIE 2019

Societate comercială română, înmatriculată sub nr. J12/422/1993,C.U.I.RO3222087,  
cont nr. R029 BRDE 130S V077 7688 1300, deschis la BRD - GSG Cluj-Napoca,  
jjlQNefc U adresa: România, judelui Cluj, Cluj-Napoca, str. C-tin Brâncuşi,Nr. 145, cod 400458,  
tel: +40- (0)264 - 410697, fax: +40- (0)264 - 410698, e-mail: drum exffirdsmail.ro



FOAIE DE PREZENTARE

DENUMIRE LUCRARE: PUNERE IN SIGURANŢA POD PESTE

RÂUL SOMEŞ, PE DJ 108E, km 1+630

BENEFICIAR: JUDEŢUL SĂLAJ

ELABORATOR: S.C DRUMEX S.R.L.

Cluj-Napoca, str. Constantin Brâncuşi nr. 145 Tel. 0264 - 410697, fax. 0264-410698 ORC: J12/422/1993 CUI: RO3222087

FAZA DE PROIECTARE: DOCUMENTAŢIE OBŢINERE AVIZE

99

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ108E, km 1+630

Faza: AVIZE



MEMORIU DE PREZENTARE  
conform Legii 292/2018 Anexa 5E

1. Denumirea proiectului

PUNERE ÎN SIGURANŢĂ POD PESTE RÂUL SOMEŞ, PE DJ 108E, KM 1+630

1. Titular

JUDEŢUL SĂLAJ

Piaţa 1 Decembrie 1918 12, Zalău 045008 Tel: 0260 614 120, Fax: +40 0260 661097 Email: [office@cisj.ro](mailto:office@cjsj.ro) Persoana de contact:

* director/manager/administrator: Ghilea Lavinia
* responsabil pentru protecţia mediului: Alexa Călin

Conform Deciziei etapei de evaluare iniţiala nr. 22/25.02.2019, obiectul de investiţie:

* intra sub incidenţa Legii 292/2018 anexa 2, pct.13, lit. a),
* intra sub incidenţa art. 28 din OUG nr. 57/2007, privind regimul arilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobate cu modificări şi completări prin Legea nr. 49/2011-Podul se află în aria de protecţie specială ROSPA0114 "Cursul mijlociu al Someşului".
* intră sub incidenţa art. 48 şi 54 din Legea apelor nr.107/1996. Investiţia se încadrează în prevederile Legii Apelor 107/1996 actualizată art. 48, aliniat 1, litera e. S-a obţinut Avizul de gospodărire a apelor, nr. 12/14.02.2019, eliberat de Administraţia Naţională Apele Române.

1. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect
2. Rezumatul proiectului

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ 108E, km 1+630

Podul existent asigură traversarea râului Someş de către drumul judeţean 108 E, care face legătura între DJ 108A (Jibou) şi localităţile Someş Guruslău - Cheud - Vădurele - Traniş - Năpradea. Drumul judeţean pe care este amplasat podul are clasa tehnică V.

Lucrarea existentă este un pod din beton armat cu 6 deschideri de câte 27,45m, având trei tabliere identice continue pe două deschideri. Podul are lungimea totală (lungimea parapetului) de 180,50 m.

Lăţimea suprastructurii este de 5,60 m, parte carosabilă având lăţimea de 3,66 m. Trotuarele, inclusiv grinda parapet ,au lăţimea de 0,97 m fiecare.

Lucrarea se încadrează în categoria de importanţă „C" - NORMALĂ.

Principalele elemente de rezistenţă ale suprastructurii sunt grinzile din beton armat. Elementele care susţin calea sunt constituite din antretoazele monolite din beton armat, de placa carosabilă şi de consolele de trotuar. Toate prezintă degradări şi defecte:

* armături fără strat de acoperire,
* beton degradat prin carbonatare,

1

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ108E, km 1+630  
Faza: AVIZE

* defecte de suprafaţă ale feţei văzute,  
  zone în care agregatele nu sunt înglobate în pasta de ciment; infiltraţii,
* segregarea betonului, cuiburi de pietriş,
* coroziunea armăturii, pete de rugină şi fisuri,
* fisuri transversale la placa în consolă pe zona reazemelor continue - zona întinsă.

Degradările constatate la infrastructuri sunt:

* aparate de reazem înglobate în praf, pământ şi murdărie;
* deplasări şi rotiri accentuate ale pendulilor (tablier 3, pila 4, amonte)
* afuiere generală (coborârea talvegului) sub nivelul radierului de consolidare, sub rostul  
  elevaţie fundaţie la culeea mal drept cât şi fundaţia sferturilor de con;

defecte de suprafaţă ale feţei văzute, culoare neuniformă;

* prezenţa unor zone în care agregatele nu sunt înglobate în pasta de ciment;
* segregarea betonului, cuiburi de pietriş şi zone cu goluri în beton la minipiloţi;
* fisuri de contracţie în corpul radierului;
* zone inaccesibile pentru control şi întreţinere - banchete;
* eroziunea betonului de la faţa văzută a minipiloţilor.

Defectele şi degradările constatate la calea pe pod şi la elementele aferente ale căii sunt:

* guri de scurgere înfundate;
* calea pe trotuare este degradată - gropi, fisuri, crăpături;
* borduri dislocate;
* parapetele pietonale prezintă degradări ale betonului şi elemente de umplutură lipsă;
* denivelări ale căii pe pod, gropi;  
  lipsa parapetelor de siguranţă;
* dispozitivele de acoperire a rosturilor sunt degradate sau lipsesc.

Degradări constatate la albie, apărări de maluri, rampe de acces, instalaţii pozate sau suspendate de

pod:

* vegetaţie abundentă pe taluzul malurilor şi în albia majoră;
* acumularea de plutitori în faţa pilei centrale - P3;
* nerealizarea pragului de fund;
* tendinţă de eroziune a fundului albiei, afuiere generală (coborâre a talvegului);
* distrugeri parţiale ale lucrărilor de apărare şi dirijare existente pe malul drept;
* denivelări şi degradări ale căii pe rampele podului;
* lipsa scărilor de acces şi a casiurilor;
* lipsa parapetelor pe rampele de acces.

Podul de la Km 1+630 va avea următoarele caracteristici:

* parte carosabilă: 3,50 m;
* trotuare: 2x0,75 m.



1. Justificarea necesităţii proiectului

Podul existent asigură traversarea râului Someş de către drumul judeţean 108 E care face legătura între DJ 108A (Jibou) şi localităţile Someş Guruslău - Cheud - Vădurele - Traniş - Năpradea, fiind de o mare importanţă pentru comunitatea din zonă, deoarece facilitează accesul la drumul

2

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ108E, km 1+630

Faza: AVIZE

naţional 1H prin DJ 108A. Podul a fost proiectat la clasa de încărcare II ( A10, S40) şi prezintă o serie de degradări.

Analiza parametrilor de stare fizică şi de funcţionalitate pentru podul de la km 1+630 a condus la obţinerea unui indice de stare tehnică 1ST = 31, care permite încadrarea lucrării, după Instrucţiuni AND 522 - 2002, în starea tehnică IV - STARE NESATISFĂCĂTOARE.

Clasa stării tehnice IV este caracterizată prin elemente constructive aflate într-o stare avansată de degradare, podul necesitând lucrări de reabilitare şi înlocuire a unor elemente.

Degradările care au condus la încadrarea lucrării în starea tehnică IV nesatisfăcătoare nu permit circulaţia fluentă în condiţii de siguranţă şi confort a autovehiculelor care se deplasează pe sectorul studiat de pe drumul judeţean DJ 108E. în condiţiile actuale ale albiei şi a condiţiilor de scurgere a apei, eroziunea malurilor şi a talvegului va continua. în timp, pot fi afectate infrastructurile podului şi rezistenţa şi stabilitatea acestuia.

1. Valoarea investiţiei

Investiţia de bază: 2.836.240,52lei fără TVA

1. Perioada de implementare propusa

Durata de realizare a investiţiei este de 8 luni.

1. *Planşe reprezentând limitele amplasamentului proiectului,* inclusiv orice suprafaţă de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situaţie şi amplasamente)

Se anexează:

• Plan de încadrare în zonă o Plan situaţie

f) o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului

Podul de la Km 1+630 va avea următoarele caracteristici:

Lungime pod: 180,50 rn

Lăţime totală pod: 5,80 m

Lungime carosabil: L = 180,50 m, Pc = 3,50 m

* Trotuare modernizate/realizate - L= 2\*180,50 m (lăţime: 0,75m)

Elemente destinate siguranţei circulaţiei:

Parapet de siguranţă - borduri înalte 2x20cm;

Parapet de siguranţă pietonal metalic.

* Clasa I de încărcare.

Elemente specifice proiectului propus

Lucrările vor cuprinde:

© lucrări la infrastructură şi amenajare albie; © lucrări la suprastructură.

Infrastructura

© Protejarea fundaţiilor sferturilor de con mal drept:

Execuţia unor blocuri din anrocamente sau gabioane la baza fundaţiei sferturilor de con.

3

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ 108E, km 1+630

Faza: AVIZE

o Protecţia infrastructurilor

Starea generală a infrastructurilor este corespunzătoare, aceste fiind încastrate în terenul bun de

fundare.

Fundul albiei este afuiat sub nivelul radierului fundaţiei nou executate, lăsând piloţii aparenţi pe cca. Im adâncime. în aceste condiţii se impune execuţia pragului cât mai repede posibil.

Premergător realizării pragului, se recomandă execuţia protecţiei infrastructurii prin cămăşuire şi injectarea de mortar pentru a umple spaţiul gol de sub radier, între chesonul existent şi incinta de protecţie.

© Curăţarea banchetelor şi înlocuirea aparatelor de reazem mobile (pendulilor) cu aparate din

neopren

© Tensionarea radierelor la pile - unde aceasta nu este realizată;

• Reparaţii cu mortare speciale a zonelor degradate şi tratarea suprafeţei vizibile cu o vopsea de

protecţie.

Amenajarea albiei

© realizarea unui prag de fund în albia minoră, în aval de pod.

Se vor utiliza prefabricatele din beton existente la amplasament (cu dimensiunea de 3,00x2,00x1,50 m), care se vor suplimenta cu două bucăţi (pentru asigurarea lungimii necesare încastrării pragului în maluri)

înălţimea cu care se va ridica talvegul va fi de cca 50 cm (prefabricatele urmând a fi încastrate ca 1,00 m în talveg). în aval se va realiza o zonă de liniştire din anrocamente (risbermă), dispuse pe un geotextil. Se vor prevedea anrocamente şi pe maluri în aval de prag - pe cca 15,0 m.

• Eliminarea insulelor formate de depuneri în dreptul pilelor, în albia minoră (pila P3);

© Curăţirea de vegetaţie a albiei majore.

Suprastructura

• Refacerea căii, schimbarea hidroizolaţiei suprastructurii şi a parapetelor pietonale

Datorită lăţimii suprastructurii, lucrările la cale nu se pot realiza decât cu închiderea totală a circulaţiei.

Ţinând cont că schimbarea parapetelor pietonale implică refacerea grinzii de parapet şi pregătirea stratului suport pentru hidroizolaţie necesită intervenţii (refaceri) ale betonului de pantă, se propune refacerea parţială a consolei de trotuar şi înlocuirea betonului de pantă cu un beton ce clasă superioară, armat - de tipul unei suprabetonări, care să asigure totodată o mai bună încastrare consolei de trotuar. Astfel se poate asigura o uşoară lărgire a podului (cu cca. 15 cm), obţinându-se în gabarit spaţiul necesar pentru montarea parapetelor de siguranţă (bordură înaltă).

* Montarea rosturilor de dilataţie.

© Refacerea gurilor de scurgere

* Repararea zonelor cu beton degradat ale grinzilor principale.

Repararea betonului armat se face cu materiale performante, cu metode de aplicare specifice şi cu controlul calităţii lucrărilor conform normelor existente la data proiectării.

Pentru compensarea pierderii de secţiune a armăturilor, se va prevedea consolidarea grinzilor la intrados cu fibre de carbon (dispuse pe cca 12m în zona de câmp - lungimea şi poziţia se va stabili la faza PT).

4

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ 108E, km 1+630

Faza: AVIZE

o Creşterea stratului de acoperire a armăturilor şi realizarea de acoperiri de protecţie pentru betonul armat.

în zonele în care armăturile nu au strat de acoperire suficient este necesară majorarea acestuia pentru a se putea asigura durata normată de funcţionare a structurii.

Stratul de acoperire şi sistemele de protecţie prevăzute trebuie să corespundă cu clasa de agresivitate a mediului, cu calitatea betoanelor existente şi cu vârsta podului.

o Pentru a corespunde solicitărilor clasei I de încărcare este necesara consolidarea grinzilor principale prin creşterea secţiunii la reazem a grinzilor combinată cu precomprimarea exterioară.

Această soluţie constă în suplimentarea tălpii inferioare a grinzilor la reazemele fixe (intermediare) ale tablierelor. Se poate realiza prin completarea cu beton armat a plăcii inferioare - cu asigurarea conlucrării corespunzătoare cu grinda. Armarea suplimentară pe reazem se va face prin dispunerea barelor necesare la partea superioară, în suprabetonare. înainte de consolidare trebuie realizată o descărcare parţială de eforturi a acestei secţiuni. Aceasta se poate face fie prin precomprimare exterioară provizorie, fie prin ridicarea provizorie a capetelor grinzilor (concomitent cu schimbarea aparatelor de reazem mobile).

Pentru zonele de câmp, consolidarea se va realiza prin precomprimare exterioară, ţinând cont de aportul adus de suprabetonare.

Relocări reţele

Instalaţia de cablu care este ancorată de grinda parapet aval de pod, se va reloca pe structura reabilitată, în conformitate cu acordul deţinătorilor acestora.

în timpul execuţiei lucrărilor se vor lua măsurile necesare pentru a nu avaria instalaţia de cablu ancorată.

Zona de racord

După realizarea lucrărilor propuse se va asigura racordul cu părţii carosabile şi trotuarelor cu cele existente.

Profilele longitudinale vor fi racordate la cotele existente, asigurând accesul şi deplasarea pietonilor inclusiv a persoanelor cu deficienţe locomotorii.

Siguranţa rutieră

Se vor realiza lucrări de semnalizare pe orizontală, indicatoarele rutiere se vor monta numai cu acordul poliţiei rutiere, conform prevederilor SR 1848/1/2/3:2011, 1848/7-2015.

Toate lucrările vor fi semnalizate corespunzător pe întreaga durată de realizare a obiectivului de investiţie.

> Materii prime

Materialele de construcţie utilizate sunt:

o agregate naturale - se livrează pe amplasament de către producător şi se depozitează în depozite deschise,

dimensionate în funcţie de cantitatea necesară şi de eşalonarea lucrărilor.

• beton asfaltic / mixtură asfaltică - se va prepara în staţii omologate şi se va livra în şantier preparat pentru

aşternere;

o emulsie cationică pentru amorsare straturi bituminoase; se va livra în amplasament în recipiente etanşe;

5

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ108E, km 1+630

Faza: AVIZE

o vopsea pentru realizare marcaje rutiere; se va livra în amplasament în recipiente etanşe; o beton de ciment - se va prepara în staţii omologate şi se va livra în şantier preparat, o oţel, armătură - se vor depozita pentru perioade scurte în incinta Organizării de Şantier, de unde se vor pune în operă; o carburanţii (motorină, benzină); se livrează din afara şantierului cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar.

Utilaje utilizate în şantier vor fi:

* in mod curent: basculante (4 buc.), buldoexcavatoare (2 buc.), macara (1 buc.), generatoare pentru ciocane pneumatice (2 buc.) şi
* temporar: un repartizator pentru asfalt (1 buc.) şi cilindru compactor (1 buc.)-utilizate 1-2 zile la asternerea asfaltului pe calea podului.

Utilajele care vor fi aduse în şantier vor fi cu reviziile tehnice la zi şi schimburile de lubrifianţi efectuate. Operaţiile de întreţinere, schimbare a acumulatorilor, schimburile de anvelope, se vor efectua în ateliere specializate.

* Instalaţia de cablu care este ancorată de grinda parapet aval de pod, se va reloca pe structura reabilitată, în conformitate cu acordul deţinătorilor acestora.

în timpul execuţiei lucrărilor se vor lua măsurile necesare pentru a nu avaria instalaţia de cablu ancorată

Exploatarea podului nu presupune racord la reţele. în perioada execuţiei, racordul la reţele se va asigura în incinta Organizării de Şantier de către Antreprenor, cu acordul administratorilor de reţele.

* Nu sunt prevăzute drumuri de acces suplimentare, fiind utilizat drumul judeţean DJ108E, pe care este situat podul. în albie se va amenaja un batardou perimetral zonei de lucru, pe câte o jumătate de albie, execuţia fiind realizată în două etape. Dacă vor apărea eventuale ocupări temporare de teren datorate

lucrărilor de execuţie, terenurile respective vor fi restituite proprietarilor in starea iniţială.

Terenul aparţine domeniului public şi este administrat de către Consiliul Judeţean Sălaj.

* Nu sunt specificate alte proiecte existente sau planificate la podul de la km 1+630 de pe drumul judeţean DJ108E.
* Nu au fost solicitate alte autorizaţii.
* Nu se preconizează apariţia unor activităţi suplimentare în urma implementării proiectului.

1. Descrierea lucrărilor de demolare necesare

în cadrul intervenţiei asupra podului sunt prevăzute lucrări de demolare a betoanelor. Aceste lucrări se realizează la suprastructură şi constau în demolarea grinzilor de parapet, a umpluturii de trotuar şi a plăcii de beton existente peste grinzi. Pentru evitarea degradării grinzilor, demolarea se va realiza cu mijloace mecanice uşoare (ciocan demolator). Este interzisă utilizarea utilajelor grele de tip picon.

Toate materialele rezultate în urma demolării se vor transporta la un depozit special amenajat, existând posibilitatea reciclării acestora.

6

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ108E, km 1+630

Faza: AVIZE

1. Localizarea proiectului

Obiectivul de investiţie este situat în partea nordică a judeţului Sălaj.

Podul este amplasat pe DJ 108E la km 1+630, în apropierea localităţii Someş Guruslău, jud. Sălaj şi traversează râul Someş.

* distanţa faţă de graniţe pentru proiectele menţionate în Anexa nr. I la Convenţia privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001 - Nu este cazul
* localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii şi cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, şi Repertoriului arheologic naţional prevăzut de Ordonanţa Guvernului nr. 43/2000 privind protecţia patrimoniului arheologic şi declararea unor situri arheologice ca zone de interes naţional, republicată, cu modificările şi completările ulterioare - Nu este cazul
* coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referinţă geografică, în sistem de proiecţie naţională Stereo 1970 -

Coordonatele podului în STEREO 70:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pod km 1+630 peste Someş | X | Y |
| Mal stâng | 369711,57 | 646667,06 |
| Mal drept | 369872,09 | 646620,20 |

1. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informaţiilor disponibile:

Proiectul prezentat este o reabilitare de pod, care se va realiza pe amplasamentul existent, aducând obiectivul la o stare de viabilitate care să asigure un transport sigur şi o scădere a noxelor emise de autovehicule, permiţând acestora să circule mai fluent, contribuind la un impact pozitiv asupra mediului.

A. Surse de poluanţi şi instalaţii pentru reţinerea, evacuarea şi dispersia poluanţilor în mediu:

1. protecţia calităţii apelor

în perioada de operare nu se utilizează apă tehnologică sau menajeră, astfel încât nu se vor evacua ape uzate în emisar. în emisar se vor evacua doar ape din precipitaţii, care nu afectează apele râului Someş. Având în vedere faptul că apele rezultate de pe suprafaţa obiectivului nu sunt ape reziduale, nu sunt necesare staţii sau instalaţii de epurare ale acestor ape.

Principalele lucrări programate ce vizează factorul de mediu APĂ sunt cele de decolmatare şi recalibrare a albiei, ducând la corectarea regimului de curgere a apei .

în execuţie, apa folosită la diferite procese tehnologice (curăţarea suprafeţelor, udarea suprafeţelor ş.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 "Apă de preparare pentru beton"şi nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

7

Pentru apele uzate de la organizarea de santier se vor amenaja toalete ecologice, care se vor vidanja la un interval stabilit in functie de numarul de utilizatori.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în şantier in perfectă stare de funcţionare, având făcute reviziile tehnice şi schimburile de lubrifianţi. Schimbarea lubrifianţilor se va executa după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate, în afara perimetrului râului Someş, unde se vor efectua şi schimburile de uleiuri hidraulice şi de transmisie.

Emisiile de substanţe poluante (provenite de la traficul rutier specific şantierului, de la manipularea şi punerea în operă a materialelor), care ar putea ajunge în mod accidental direct sau indirect in sol sau în apele râului Someş nu sunt în cantităţi semnificative şi nu modifică încadrarea în categorii de calitate a apei.

Se prevede realizarea unui prag de fund în albia minoră, în aval de pod, în vederea opririi eroziunii, utilizând prefabricatele din beton existente la amplasament (cu dimensiunea de 3,00x2,00xl,50m), care se vor suplimenta cu două bucăţi, pentru asigurarea lungimii necesare încastrării pragului în maluri. Pentru aceasta se va crea un drum de acces în albie, cu batardou perimetral zonei de lucru, pe câte o jumătate de albie, execuţia fiind realizată în două etape, care nu va afecta calitatea apei.

1. protecţia aerului

Posibilele surse de poluare a aerului sunt de tip artificial (rezultate din activitatea umană), în special procesele de combustie.

Obiectivul, în sine, în operare, nu va produce noxe care ar putea polua aerul. Noxele pot apărea de la autovehiculele care vor circula, dar prin reabilitarea părţii carosabile acestea vor circula mai fluent, cu viteză constantă, fără frânări dese, astfel încât noxele pot fi ameliorate. De asemenea, modernizarea parcului auto şi evoluţia tehnologică a autovehiculelor şi măsurile din ce în ce mai eficiente pentru reducerea cantităţilor de emisii dăunătoare, vor avea efecte pozitive şi pe termen lung. Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecţia calităţii aerului.

Noxele ce pot polua aerul sunt produse în timpul lucrărilor de execuţie: cele rezultate din mixtura asfaltică pe perioada punerii în operă, din realizarea săpăturilor şi a turnării betoanelor.

Se recomandă utilizarea unor staţii de mixturi asfaltice şi de betoane ale căror emisii să se încadreze în valorile stabilite în Ordinul nr. 592/2002. Staţiile trebuie dotate cu filtre din saci textili, iar valorile limită pentru concentraţiile de particule la emisie vor fi verificate periodic. La transportul şi depozitarea materialelor granulare care pot elibera particule fine, se vor lua măsuri de acoperire a acestora.

Se va avea în vedere pe perioada execuţiei lucrărilor folosirea de utilaje echipate cu motorizări care să producă cât mai puţine noxe.

Pe perioada realizării lucrărilor vor apărea emisii de oxizi de azot (NOx), compuşi organici volatili nonmetanici (COVnm), metan (CH4), oxizi de carbon (CO, C02), particule cu metale grele (Cd,

Cu, Cr, Ni, Se, Zn), bioxid de sulf (S02), de la motoarele utilajelor folosite.

Se va evita pe cât posibil mersul în gol şi staţionarea cu motoarele în funcţiune.

Autobasculantele de transport mixturi asfaltice vor fi prevăzute cu prelate care vor limita emanaţiile de vapori şi mirosuri.

1. protecţia împotriva zgomotului şi vibraţiilor

8

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ 108E, km 1+630

Faza: AVIZE

Obiectivul în sine nu poate produce zgomote sau vibraţii care ar putea polua zona.

Zgomote şi vibraţii vor apărea în perioada de execuţie, datorită utilajelor utilizate, dar durata producerii acestora este limitată la perioada de lucru de zi.

în vederea reducerii vibraţiilor şi nivelului de zgomot se vor lua măsuri cum ar fi:

* acoperirea cu carcase fonoizolante şi fonoabsorbante a pieselor sau a ansamblurilor de piese ale maşinilor unelte si ale utilajelor care produc zgomot;
* carcasarea în întregime a maşinilor unelte şi a utilajelor care radiază zgomot prin întreaga lor suprafaţă;

© prevederea orificiilor de trecere a organelor de acţionare şi a cablurilor de conexiune ale aparatelor de măsură şi de control cu canale căptuşite în interior cu materiale fonoabsorbante;

o prevederea de atenuatoare de zgomot speciale la maşini-unelte şi la utilajele care produc zgomote de natură aerodinamică (ventilatoare, suflante, utilaje şi maşini-unelte pneumatice, ejectoare, motoare cu ardere internă etc.).

1. protecţia împotriva radiaţiilor

Nu este cazul.

1. protecţia solului şi a subsolului

în perioada de operare, sursele de poluare sunt doar accidentale (pierderi de substanţe toxice, produse petroliere). Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecţia solului.

în perioada de execuţie, sursele de poluare a solului pot fi cele provenite de la traficul de utilaje şi vehicule grele desfăşurat, prin pierderi de accidentale de ulei sau combustibil, de la manipularea unor substanţe potenţial poluatoare ( vopsele, carburanţi, solvenţi, bitum etc). Totuşi, în cazul apariţiei unor astfel de accidente, se vor lua măsuri imediate de diminuare şi neutralizare a impactului asupra solului.

în execuţie se vor folosi agregate naturale, iar produsele de tipul lianţilor şi emulsiilor se vor folosi doar pentru realizarea straturilor bituminoase ale sistemului rutier şi la execuţia betoanelor. Deşeurile rămase nu se vor lăsa sau împrăştia pe terenul din jur, ci se vor depozita în recipiente şi se vor duce la o groapă de gunoi autorizată. Constructorul va urmări realizarea unor cofraje etanşe astfel încât să se evite scurgeri intense de lapte de ciment.

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curăţarea suprafeţelor, udarea suprafeţelor ş.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 şi nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

Nu se vor amenaja gropi de împrumut şi nu se vor depozita deşeuri pe zona albiei râului Someş. Se va ţine evidenţa cantitativă şi calitativă a materialelor depozitate, se va monitoriza transportul şi modul de depozitare a materialelor.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în şantier in perfectă stare de funcţionare, având făcute reviziile tehnice şi schimburile de lubrifianţi. Schimbarea lubrifianţilor, schimburile de uleiuri hidraulice şi de transmisie se vor realiza după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate, în afara perimetrului râului Someş.

1. protecţia ecosistemelor terestre şi acvatice

Căile de acces reprezintă un factor de fragmentare a habitatelor şi de incidenţă asupra

9

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ 108E, km 1+630

Faza: AVIZE

speciilor de faună, prin trafic, emisii de noxe, zgomot, vibraţii etc. Dat fiind faptul că podul şi drumul există de multă vreme, este probabil ca speciile să fie limitat afectate, acestea fiind prezente la distanţă de zona drumului.

Impactul lucrărilor trebuie apreciat ţinându-se cont şi de potenţialul adaptiv al ecosistemelor la acţiunea unor presiuni antropice preexistente. Se apreciază că perimetrul analizat corespunde, în prezent, unor ecosisteme antropizate şi acestea nu vor fi afectate semnificativ.

Podul de pe drumul judeţean DJ108E km 1+630 face parte integrantă din Situl Natura 2000 "Cursul mijlociu al Someşului", Cod ROSPA 0114, arie de protecţie specială. Culoarul Someşului cuprins de Sit se înscrie în Interiorul Platformei Sorneşene între localităţile lleanda (Sălaj) şi Remeţii pe Someş (Maramureş). Obiectivul de investiţie se găseşte pe DJ108E, în zona localităţii Someş Guruslău, în extravilanul comunelor Năpradea şi Someş Odorhei şi aparţine domeniului public al judeţului Sălaj şi este de o mare importanţă pentru comunitatea din zonă, deoarece face legătura cu drumul naţional 1H a mai multor comune.

Potrivit "Formularului standard Natura 2000", principalele specii de păsări sunt în număr de 20, enumerate în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. Mai sunt menţionate 46 specii de păsări cu migraţie regulată nemenţionate în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC .

Situl este important în special pentru populaţiile de cuibăritoare de cristei de câmp (Crex crex), ciocârlie de pădure (Lulluta arborea), ghionoaie sură (Picus canus), ciocănitoarea de stejar (Dentrocopus medius), sfrâncioc roşiatic (Lanius collurio), sfrâncioc cu fruntea neagră (Lanius minor), viespar (Pernis apivorus) şi acvila mică (Hieraetus penatus).

Spaţiul din zona podului este un spaţiu deschis, destinat agriculturii. Pădurile, în care cuibăresc majoritatea speciilor, sunt la distanţă de pod.

în general, căile de acces reprezintă un factor de fragmentare a habitatelor şi de incidenţă asupra speciilor de faună, prin trafic, emisii de noxe, zgomot, vibraţii etc. în zona limitrofă podului nu au fost identificate populaţii semnificative de specii cu valoare conservativă sau cu o relevanţă deosebită biocenotică, specii rare etc, mai ales că nu este habitatul lor obişnuit, acestea preferând să vieţuiască în păduri. Categoria de drum nu se modifică, astfel încât nu vor exista modificări semnificative ale noxelor faţă de situaţia prezentă. De asemenea, podul existent, cu o bandă de circulaţie, nu va fi extins, ceea ce nu va conduce la creşterea traficului.

Cu ocazia excavaţiilor va avea loc implicit creşterea turbidităţii râurilor, dar excavaţiile fiind pe suprafeţe şi adâncimi reduse, nu afectează mediul acvatic. Numai prin deversarea accidentală a unor cantităţi mari de combustibili, uleiuri sau materiale de construcţii s-ar putea produce daune mediului acvatic. Şantierul fiind unul redus, nu se operează cantităţi mari din aceste produse.

în cazul de faţă, date fiind speciile menţionate, nivelul de trafic scăzut, viteza de rulare limitată de condiţiile existente, precum şi faptul că drumul şi podul există de multă vreme, prin punerea în siguranţă a podului nu se va modifica nivelul sau viteza traficului, iar modernizarea suprafeţei de rulare cu îmbrăcăminte asfaltică, va reduce nivelul decibelilor, este probabil ca speciile să nu fie afectate. în perioada de operare nu sunt necesare măsuri de protecţie speciale.

în perioada de execuţie se vor lua măsuri specifice pentru protecţia apelor, aerului şi zgomotului prevăzute mai sus (cap. VI, pct. a,b,c).

1. protecţia aşezărilor umane şi a altor obiective de interes public

Lucrările ce se vor executa, prin definiţie şi prin modul cum au fost proiectate servesc la

io

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ 108E, km 1+630

Faza: AVIZE

protecţia aşezărilor umane situate în zonă. Punerea în siguranţă a podului este necesară, în caz contrar aşezările umane de pe DJ108E ar putea fi izolate în cazul unei defecţiuni majore a podului.

Va exista un impact negativ, de o anumită durată, în perioada de execuţie, prin mărirea traficului greu în zonă, prin zgomotul produs de funcţionarea utilajelor pentru lucrări. Constructorul va efectua lucrările fără să interfereze în mod inutil sau neadecvat cu accesul, utilizarea şi ocuparea drumurilor publice.

Podul nu se află în zonă locuită, fiind situat în extravilan, astfel încât populaţia nu va fi deranjată.

Sectorul de drum aparţine domeniului public. în zona unde se vor executa lucrările nu sunt monumente istorice şi de arhitectură sau zone de interes public, astfel încât nu este necesar a se lua măsuri de protecţie a acestor factori.

1. Prevenirea şi gestionarea deşeurilor generate pe amplasament

Pe drum şi în zona învecinată nu pot apărea deşeuri decât la executarea lucrărilor. în această situaţie, constructorul va avea în vedere ca pe tot parcursul executării lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curăţenie. Această sarcină cade în seama executantului, deoarece la terminarea lucrărilor zona va fi predată la beneficiar curată. Constructorul are obligaţia să încheie contract cu o firmă specializată în gestionarea deşeurilor.

Constructorul este obligat să predea beneficiarului zona curată. Suprafeţele de teren contaminate accidental în timpul execuţiei pot fi excavate şi pământul va fi depus în gropile de împrumut, într-o diluţie care să permită derularea proceselor de decontaminare prin atenuare naturală. în ceea ce priveşte gropile de împrumut, acestea vor fi împrejmuite, având asigurată scurgerea apelor.

După finalizarea lucrărilor de reabilitare, constructorul are obligaţia refacerii mediului natural, prin ecologizarea zonei afectate si replantări.

Deşeuri diverse, solide (balast, pietriş, metal, lemn etc.), vâscoase (bitum, grăsimi, uleiuri etc) în cantităţi modeste, se vor neutraliza sau se vor depozita în locuri special amenajate conform H.G. 865/2002.

Deşeurile rezultate în urma executării lucrărilor de terasamente, pietrişul, pământul, elemente de beton degradate se încarcă şi se transportă în locurile special amenajate, indicate de autoritatea contractantă, cu respectarea condiţiilor de refacere a cadrului natural.

Tipurile de deşeuri care pot apare pe perioada lucrărilor de execuţie sunt, în mod uzual:

* 17 01 01 beton - din demolare;
* 17 01 07 amestecuri de beton, cărămizi, ţigle şi materiale ceramice, altele decât cele specificate la 17 01 06;
* 17 03 02 asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01 (fără conţinut de gudron de huilă);

© 17 04 05 fier şi oţel;

© 17 05 04 pământ şi pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03;

© 17 05 08 resturi de balast, altele decât cele specificate la 17 05 07;

* 17 09 04 amestecuri de deşeuri de la construcţii şi demolări

« 20 01 01 hârtie şi carton;

* 20 03 01 deşeuri municipale amestecate.

li

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ 108E, km 1+630

Faza: AVIZE



Deşeurile din clasa 17 se vor depozita în containere metalice şi din plastic, puse la dispoziţie de către operatorii economici omologaţi amplasate în şantier. Operatorii economici omologaţi, vor prelua deşeurile din şantier, în vederea revalorificării / eliminării acestora.

Personalul va respecta normele specifice ale lucrărilor pentru a asigura utilizarea acestor produse în condiţii de siguranţă.

Mixtura asfaltică nu se va prepara pe amplasament, ea se va prepara în instalaţii specializate si transportată cu mijloace de transport specifice.

Vopseaua pentru marcaje şi emulsia bituminoasă vor fi aduse în recipienţi etanşi din care vor fi descărcate in utilajele de lucru specifice. Bidoanele goale vor fi restituite producătorilor sau distribuitorilor, după caz.

Deşeurile care vor apărea în timpul exploatării sunt cele pe care le aruncă populaţia şi depind de gradul de educaţie.

1. gospodărirea substanţelor şi preparatelor chimice periculoase

Substanţele periculoase sunt reprezentate în cazul de faţă de motorină şi benzină, utilizate ca şi carburant pentru utilaje.

Alimentarea cu carburanţi a utilajelor şi mijloacelor de transport se va asigura din afara şantierului, transportul carburanţilor efectuându-se cu cisterne auto, ori de cate ori va fi necesar. în zonele punctelor de lucru nu vor fi depozitaţi carburanţi.

Depozitarea substanţelor periculoase se va face în locuri speciale. Lacurile şi vopselele şi aditivii vor fi depozitate in magazii in cadrul organizării de şantier, departe de surse de foc. Magazia va avea posibilitate de aerisire. Depozitele de materiale vor fi închise sau acoperite. Depozitarea agregatelor se va face pe platforme betonate având pante şi rigole de evacuare a apelor.

Alimentarea cu carburanţi a utilajelor şi mijloacelor de transport se va asigura din afara şantierului, transportul carburanţilor efectuându-se cu cisterne auto, ori de cate ori va fi necesar. în zonele punctelor de lucru nu vor fi depozitaţi carburanţi.

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

- impactul asupra populaţiei, sănătăţii umane, biodiversităţii (acordând o atenţie specială speciilor şi habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei şi a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosinţelor, bunurilor materiale, calităţii şi regimului cantitativ al apei, calităţii aerului, climei (de exemplu, natura şi amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor şi vibraţiilor, peisajului şi mediului vizual, patrimoniului istoric şi cultural şi asupra interacţiunilor dintre aceste elemente.

Punerea în siguranţă a podului de pe DJ 108E are efecte benefice asupra populaţiei, prin sporirea siguranţei şi confortului în transport, cu un impact pozitiv asupra sănătăţii şi confortului psihic al populaţiei.

Impactul asupra celorlalte elemente este nesemnificativ, având în vedere că lucrările se desfăşoară in zonă antropizată, podul păstrându-şi principalele caracteristici actuale: 1 bandă de circulaţie, 2 trotuare, lungime 180,5 m .

Toţi factorii implicaţi pot fi afectaţi în mică măsură doar pe perioada execuţiei, care a fost stabilită pe durata a 8 luni, fără urmări ireversibile. Nici un fel de deşeuri nu vor fi depozitate sau deversate în râul Someş.

12

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ108E, km 1+630

Faza: AVIZE



Apa folosită la diferite procese tehnologice (curăţarea suprafeţelor, udarea suprafeţelor, ş.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 "Apă de preparare pentru beton"şi nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

Pentru apele uzate de la organizarea de şantier se vor amenaja toalete ecologice, care se vor vidanja la un interval stabilit în funcţie de numărul de utilizatori.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în şantier in perfectă stare de funcţionare, având făcute reviziile tehnice şi schimburile de lubrifianţi. Schimbarea lubrifianţilor se va executa după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate.

Noxele care pot polua aerul produse în timpul lucrărilor de execuţie sunt cele rezultate pe perioada execuţiei din realizarea săpăturii. La transportul şi depozitarea materialelor granulare care pot elibera particule fine, se vor lua măsuri de acoperire a acestora.

Nu reprezintă un potenţial risc, deci nu sunt necesare dotări şi măsuri speciale pentru controlul emisiilor de poluanţi în mediu.

Nu se vor amenaja gropi de împrumut şi nu se vor depozita deşeuri pe zona albiei râului Someş. Se va ţine evidenţa cantitativă şi calitativă a materialelor depozitate, se va monitoriza transportul şi modul de depozitare a materialelor.

Deşeuri vor apărea la executarea lucrărilor. în această situaţie, constructorul va avea în vedere ca pe tot parcursul executării lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curăţenie, iar la terminarea lucrărilor zona va fi predată la beneficiar curată. Constructorul are obligaţia să încheie contract cu o firmă specializată în gestionarea deşeurilor. Deşeurile care vor apărea în timpul exploatării sunt cele pe care le aruncă populaţia şi depind de gradul de educaţie.

Deşeuri diverse (solide-balast, pietriş, metal, lemn etc.), vâscoase (bitum, grăsimi, uleiuri etc) pot apărea doar în cantităţi modeste şi se vor neutraliza sau se vor depozita în locuri special amenajate.

Emisiile de substanţe poluante (provenite de la traficul rutier specific şantierului,de la manipularea şi punerea în operă a materialelor), care ar putea ajunge în mod accidental direct sau indirect în sol sau în apele râului Someş nu sunt în cantităţi semnificative şi nu modifică încadrarea în categorii de calitate a apei.

în zonă nu sunt monumente istorice sau culturale.

Podul de pe drumul judeţean DJ108E km 1+630 face parte integrantă din Situl Natura 2000 "Cursul mijlociu al Someşului", Cod ROSPA 0114, arie de protecţie specială.

Situl este localizat pe următoarele coordonate :

S Latitudine N 47° 2171"

S Longitudine E 23°17'32"

Coordonatele podului: latitudine N 47°30'63", longitudine E 23°27/64"

Situl este important în special pentru populaţiile de cuibăritoare de cristei de câmp (Crex crex), ciocârlie de pădure (Lulluta arborea), ghionoaie sură (Picus canus), ciocănitoarea de stejar (Dentrocopus medius), sfrâncioc roşiatic (Lanius collurio), sfrâncioc cu fruntea neagră (Lanius minor), viespar (Pernis apivorus) şi acvila mică (Hieraetus penatus).

Potrivit "Formularului standard Natura 2000", principalele specii de păsări sunt în număr de 20, enumerate în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. Mai sunt menţionate 46 specii de păsări cu migraţie regulată nemenţionate în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC .

In general, reprezentativitatea este bună, indicele global fiind majoritar B şi C, iar pentru o

13

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ108E, km 1+630

Faza:

specie A. O parte din specii nu sunt rezidente, doar cuibăresc.

Spaţiul din zona podului este un spaţiu deschis, destinat agriculturii. Pentru majoritatea speciilor, în zona podului lipsesc habitatele care întrunesc exigenţele acestora.

Pădurile, în care cuibăresc majoritatea speciilor, sunt la distanţă de pod, astfel încât în zona de reabilitare a podului nu au fost observate specii de păsări.

O parte dintre speciile de păsări sunt nocturne, astfel încât activitatea lor nu se suprapune cu activitatea de execuţie, care se desfăşoară pe timp de zi.

în perioada de exploatare nu vor apărea modificări faţă de situaţia actuală.

Având în vedere faptul că nu se efectuează lucrări noi, iar suprafaţa pe care se va lucra în perioada de execuţie a lucrărilor la pod este de cca 1200 mp, ceea ce reprezintă 0,003% din suprafaţa sitului (33.259 ha) şi ţinând seama că activitatea de execuţie este temporară (8 luni), se poate spune că dinamica populaţiilor nu va fi afectată, iar impactul potenţial asupra habitatului este minim.

* Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu şi lung, permanent şi temporar, pozitiv şi negativ);

Impactul asupra zonei este temporar, pe termen scurt, doar pe durata execuţiei.

* extinderea impactului (zona geografică, numărul populaţiei/habitatelor/speciilor afectate); Lucrările de punere în siguranţă a podului de la km 1+630 de pe drumul judeţean DJ108E nu

sunt de natură să conducă la procese de fragmentare a habitatelor şi/sau de pierderi de populaţii animale. Ţinându-se cont de potenţialul adaptiv al ecosistemelor la acţiunea unor presiuni antropice preexistente, considerăm că perimetrul analizat corespunde, în prezent, unor ecosisteme antropizate şi acestea nu vor fi afectate semnificativ.

* magnitudinea şi complexitatea impactului;

Impactul este localizat şi temporar.

* probabilitatea impactului;

Probabilitatea unui impact semnificativ asupra mediului este redusă.

* durata, frecvenţa şi reversibilitatea impactului;

Lucrările de reabilitare au impact redus asupra mediului pe durata de execuţie, care s-ar putea repeta peste 15-20 ani, când vor fi necesare alte lucrări la pod.

* măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului; Beneficiarul lucrării va urmări ca în caietele de sarcini pentru realizarea proiectelor să fie

cuprinse măsurile de protecţie specifice şantierelor, iar pe timpul execuţiei să fie respectate întocmai prevederile proiectului.

* natura transfrontalieră a impactului.

Nu este cazul

14

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ108E, km 1+630 Faza: AVIZE

1. Prevederi pentru monitorizarea mediului.

Emisiile de poluanţi în mediu au fost detaliate la pet. VI.

Nu reprezintă un potenţial risc, deci nu sunt necesare dotări şi măsuri speciale pentru controlul emisiilor de poluanţi în mediu.

1. Legătura cu alte acte normative şi/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare
2. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naţionale care transpun

legislaţia Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European şi a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea şi controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanţe periculoase, de modificare şi ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător şi un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deşeurile şi de abrogare a anumitor directive, şi altele).

1. Se va menţiona planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul,

cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.

Strategia României în domeniul infrastructurii de transport urmăreşte tendinţa stabilită de către Uniunea Europeană. Pentru a avea o imagine de ansamblu asupra situaţiei de la care s-a plecat în elaborarea Strategiei Naţionale de Dezvoltare, trebuie însă făcute câteva precizări referitoare la condiţiile specifice ale ţării noastre.

România se numără printre cele mai slab dezvoltate ţări din Europa. Prin urmare, Planul naţional pe termen lung se concentrează asupra obţinerii unei creşteri economice stabile într-un ritm mai rapid decât media europeană, în contextul unei dezvoltări echilibrate în teritoriu, având în vedere diminuarea disparităţilor dintre mediul urban şi cel rural. Strategia Naţională de dezvoltare este aşadar concepută în vederea încurajării investiţiilor în sectoarele cu un real potenţial de creare de noi locuri de muncă şi menţinerea acestora.

Având în vederea faptul că Planul Naţional de Dezvoltare 2014-2020 a fost conceput pentru doar şase ani, obiectivul său principal rezidă în identificarea problemelor majore, în urma unei analize socio-economice la scară naţională, în vederea reducerii progresive a decalajelor existente între România şi ţările Uniunii Europene.

Principalele obiective vizate la nivel sectorial în România sunt prezentate în Documentul pentru politici sectoriale, aprobat de MTCT NR.948/2005 astfel:

Politica în domeniul infrastructurii rutiere de interes naţional urmăreşte punerea la dispoziţia utilizatorilor a unei reţele de drumuri publice care să satisfacă cerinţele acestora cu privire la siguranţa circulaţiei şi gradul de confort, prin încurajarea şi implementarea principiilor economiei de piaţă pentru executarea lucrărilor şi prestarea serviciilor necesare realizării scopului prioritar.

15

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ108E, km 1+630

Faza: AVIZE



1. Lucrări necesare organizării de şantier

Exploatarea obiectivului de investiţie nu presupune necesar de utilităţi.

Conform legislaţiei, organizarea de şantier ca amplasament, soluţii, dotări, constituie atribuţia si răspunderea Antreprenorului General. Organizarea de şantier va fi analizată şi fixată de către constructorul care va câştiga licitaţia de execuţie. Astfel, antreprenorul este cel care va asigura utilităţile necesare pe durata execuţiei lucrărilor.

Beneficiarul lucrării va urmări ca în caietele de sarcini pentru realizarea proiectelor să fie cuprinse măsurile de protecţia mediului specifice şantierelor, iar pe timpul execuţiei să fie respectate întocmai prevederile proiectului.

Obiectivul de investiţie este podul de la km 1+630 de pe drumul judeţean DJ108E. Drumul judeţean va fi utilizat şi ca drum de acces. Nu apar căi noi de acces şi nu vor fi modificate cele existente.

După finalizarea etapei de execuţie şi dezafectarea organizării de şantier, constructorul va preda beneficiarului zona curată. Suprafeţele de teren contaminate accidental în timpul execuţiei pot fi excavate şi pământul va fi depus în gropile de împrumut, într-o diluţie care să permită derularea proceselor de decontaminare prin atenuare naturală. în ceea ce priveşte gropile de împrumut, acestea vor fi împrejmuite, având asigurată scurgerea apelor.

După finalizarea lucrărilor de reabilitare, constructorul are obligaţia refacerii mediului natural.

1. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiţiei, în caz de accidente şi/sau la încetarea activităţii, în măsura în care aceste informaţii sunt disponibile.

Restabilirea calităţii iniţiale a factorilor de mediu se asigură prin măsurile de refacere a zonelor afectate din timpul execuţiei - curăţare, îndepărtarea deşeurilor din albie, refacere cadru natural prin taluzare cu pământ vegetal şi înierbare.

1. ANEXE

© Certificat de urbanism

® Avizul de gospodărire a apelor nr. 12/14.02.2019

Piese desenate:

1. Plan de încadrare în zonă
2. Plan de situaţie
3. Releveu Pod Km 1+630
4. Dispoziţie generală pod

XIII. Conform Deciziei etapei de evaluare iniţială nr. 22/25.02.2019, obiectul de investiţie intră sub incidenţa art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările şi completările ulterioare.

1. descrierea succintă a proiectului şi distanţa faţă de aria naturală protejată de interes

comunitar, precum şi coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului.

Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referinţă geografică, în sistem de proiecţie naţională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conţinând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecţie naţională Stereo 1970;

16

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ 108E, km 1+630

Faza: AVIZE

s.r.i

Podul existent la km 1+630 asigură traversarea râului Someş de către drumul judeţean 108 E, care face legătura între DJ 108A (Jibou) şi localităţile Someş Guruslău - Cheud - Vădurele - Traniş - Năpradea. Drumul judeţean pe care este amplasat podul are clasa tehnică V. Lucrarea existentă este un pod din beton armat cu 6 deschideri de câte 27,45 m având trei tabliere identice. Podul are lungimea totală (lungimea parapetului) de 180,50 m. Lăţimea suprastructurii este de 5,60 m, parte carosabilă având lăţimea de 3,66 m. Trotuarele, inclusiv grinda parapet ,au lăţimea de 0,97 m fiecare.

Degradările care au condus la încadrarea lucrării în starea tehnică IV nesatisfăcătoare nu permit circulaţia fluentă în condiţii de siguranţă şi confort a autovehiculelor care se deplasează pe sectorul studiat de pe drumul judeţean DJ 108E. în condiţiile actuale ale albiei şi a condiţiilor de scurgere a apei, eroziunea malurilor şi a talvegului va continua. în timp, pot fi afectate infrastructurile podului şi rezistenţa şi stabilitatea acestuia.

Proiectul este o reabilitare de pod, care se va realiza pe amplasamentul existent, aducând obiectivul la o stare de viabilitate care să asigure un transport sigur şi o scădere a noxelor emise de autovehicule, permiţând acestora să circule mai fluent, contribuind la un impact pozitiv asupra mediului.

Lucrările de punere în siguranţă vor cuprinde lucrări de reparaţii şi consolidare la infrastructură şi suprastructură şi amenajarea albiei pe zona podului, pentru evitarea continuării eroziunii malurilor şi talvegului.

Podul de pe drumul judeţean DJ108E km 1+630 face parte integrantă din Situl Natura 2000 "Cursul mijlociu al Someşului", Cod ROSPA 0114, arie de protecţie specială.

Situl este localizat pe următoarele coordonate :

S Latitudine N 47°21'21"

S Longitudine E 23°17'32"

Coordonatele podului: latitudine N 47°30'63" , longitudine E 23°27/64"

Coordonatele podului în STEREO 70:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pod km 1+630 peste Someş | X | Y |
| Mal stâng | 369711,57 | 646667,06 |
| Mal drept | 369872,09 | 646620,20 |

1. numele şi codul ariei naturale protejate de interes comunitar;

Aria în care se găseşte obiectivul este arie de protecţie specială:

ROSPA0114 Cursul mijlociu al Someşului

1. prezenţa şi efectivele/suprafeţele acoperite de specii şi habitate de interes comunitar în zona proiectului;

17

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ108E, km 1+630

Faza: AVIZE



Specii de păsări enumerate în Anexai a Directivei Consiliului 2009/147/EC

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Cod | SPECIE | Populaţie | | | | Situaţie  populaţie | Conservare | Izolare | Global |
| rezident | cuibări | Iernat | pasaj |
| A080 | Circaetus  gallicus | 20-30P |  |  |  | C | B | C | B |
| A229 | Alcedo atthis |  | 2-3 P |  | 5-10  1 | C | C | C | C |
| A089 | Aquila pomarina | 1-2 P |  |  |  | D |  |  |  |
| A215 | Bubo bubo |  | 30-50  P |  |  | C | B | C | B |
| A224 | Caprimulgus  europaeus |  |  |  | 100- 2001 | C | B | C | B |
| A196 | Chlidonias  hybridus |  | 4-8 P |  |  | D |  |  |  |
| A031 | Ciconia ciconia |  | 1-2 P |  |  | C | B | C | B |
| A081 | Circus  aeruginosus |  | 200-250 P |  |  | D |  |  |  |
| A122 | Crex crex | 100-160  P |  |  |  | C | A | C | A |
| A238 | Dendrocopos  medius |  | 3-7 P |  |  | C | B | C | B |
| A022 | Ixobrychus  minutus |  | 600-800 P |  |  | D |  |  |  |
| A338 | Lanius collurio |  | 60-80 P |  |  | D |  |  |  |
| A339 | Lanius minor |  | 1000­1200 P |  |  | D |  |  |  |
| A246 | Lullula arborea | 400-500 P |  |  |  | C | B | C | B |
| A234 | Picus canus |  | 10-15  P |  |  | C | B | C | B |
| A255 | Anthus  campestris | 7-12 P |  |  |  | C | C | C | C |
| A220 | Strix uralensis |  | 7-10  P |  |  | D |  |  |  |
| A072 | Pernis apivorus | 4-10 P |  |  |  | C | B | C | C |
| A236 | Dryocopus  martius |  | 1-2 P |  |  | D |  |  |  |
| A092 | Hieraaetus  pennatus |  |  |  |  | C | B | C | B |

Mai sunt precizate 46 de specii de păsări cu migraţie regulată, în număr mic, nemenţionate în anexa I A a Directivei Consiliului 2009/147/EC .

1. se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;

Proiectul propus este necesar pentru punerea în siguranţă a podului de la km 1+630 de pe DJ108E, pentru siguranţa populaţiei din zonă şi nu are legătură directă cu managementul conservării ariei naturale protejate

1. se va estima impactul potenţial al proiectului asupra speciilor şi habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;

18

Punere în siguranţă pod peste râul Someş, pe DJ108E, km 1+630

Faza: AVIZE



Având în vedere faptul că nu se efectuează lucrări noi, iar suprafaţa pe care se va lucra în perioada de execuţie a lucrărilor la pod este de cca 1200 mp, ceea ce reprezintă 0,003% din suprafaţa sitului (33.259 ha) şi ţinând seama că activitatea de execuţie este temporară (8 luni), se poate spune că dinamica populaţiilor nu va fi afectată, iar impactul potenţial asupra habitatului este minim.

1. alte informaţii prevăzute în legislaţia în vigoare.

XIV. Localizare proiect zona ape

Podul este amplasat în apropierea localităţii Someş-Guruslău, jud. Sălaj, pe drumul judeţean

DJ108E

* bazin hidrografic: Someş-Tisa
* curs de apă: râul Someş - cod cadastral II.1.000.00.00.00.0

Intocmit



19