

# MEMORIU DE PREZENTARE

(elaborat în conformitate cu conținutul cadru prevăzut la Anexa nr. 5<sup>E</sup> din Legea nr. 292/2018)

## PENTRU PROIECT

*“Modernizare drumuri comunale DC 24 și DC 24A, în comuna Hoghilag”*, propus a fi realizat în comuna Hoghilag, sat Hoghilag, Prod, Valchid, județul Sibiu  
Titular proiect: Comuna Hoghilag

Elaborat de:  
**ecolog Petrescu Mihai – Ciprian**



Prin:  
**S.C. PMC Environmental Consulting S.R.L.**  
Administrator,  
Petrescu Mihai-Ciprian



**Mai 2019**



MINISTERUL MEDIULUI,  
APELOR ȘI PĂDURILOR

## CERTIFICAT DE ÎNREGISTRARE

În conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea 265/2006, cu modificările și completările ulterioare și ale Ordinului ministrului mediului nr. 1026/2009 privind condițiile de elaborare a rapoartelor de mediu, rapoartelor privind impactul asupra mediului, bilanțurilor de mediu, rapoartelor de amplasament, rapoartelor de securitate și studiilor de evaluare adecvată.

În urma evaluării solicitării de reînnoire din data de 19.05.2016 depuse în procedura de înregistrare de:

**PETRESCU MIHAI-CIPRIAN**

cu domiciliul în: Sibiu, Str. Ogorului, nr.28, bl.2, sc.A, ap.4, județul Sibiu  
Telefon: 0742 843 351, Email [petrescu.pfa@gmail.com](mailto:petrescu.pfa@gmail.com)  
CNP1760609323921

persoana fizică este înscrisă în *Registrul Național al elaboratorilor de studii pentru protecția mediului la poziția nr. 381* pentru

RM	<input checked="" type="checkbox"/>
RIM	<input checked="" type="checkbox"/>
BM	<input type="checkbox"/>
RA	<input type="checkbox"/>
RS	<input type="checkbox"/>
EA	<input checked="" type="checkbox"/>

Evaluat la data de: **19.05.2016**  
Reînnoit cu data de : **20.05.2016**  
Valabil până la data de : **20.05.2021**

**PREȘEDINTELE COMISIEI DE ÎNREGISTRARE**

**Simona Olimpia NEGRU**  
**SECRETAR DE STAT**

## CUPRINS

I. Denumirea proiectului .....	5
II. Titularul proiectului .....	5
III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect .....	5
IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare.....	31
V. Descrierea amplasării proiectului .....	33
VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului.....	37
VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect.	46
VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului.....	50
IX. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare.....	51
X. Lucrări necesare organizării de șantier.....	52
XI. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității .....	52
XII Anexe – piese desenate .....	52
XIII. Relația proiectului cu rețeaua ecologică Natura 2000 .....	53
a). Descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar .....	53
b). Numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar.....	62
c). Prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului.....	62
d). Relația proiectului cu managementul ariei naturale protejate de interes comunitar.....	75
e). Estimarea impactului potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar.....	75

Memoriu de prezentare elaborat în conformitate cu conținutul cadru prevăzut la Anexa nr. 5<sup>E</sup> din Legea nr. 292/2018 pentru proiect *“Modernizare drumuri comunale DC 24 și DC 24A, în comuna Hoghilag”*, propus a fi realizat în comuna Hoghilag, sat Hoghilag, Prod, Valchid, județul Sibiu, titular proiect: **Comuna Hoghilag**

---

<i>f). Alte informații prevăzute în legislația în vigoare.....</i>	<i>78</i>
XIV. Prevederi relevante din Planul de management bazinal .....	78

Prezentul memoriu de prezentare a fost elaborat în baza Deciziei etapei de evaluare inițială SB nr. 100/17.05.2019 emisă de către Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu.

## **I. Denumirea proiectului**

*Modernizare drumuri comunale DC 24 și DC 24A, în comuna Hoghilag*

## **II. Titularul proiectului**

**Numele:** Comuna Hoghilag  
**Adresa poștală:** Hoghilag, str. Principală nr. 305, cod 557100, comuna Hoghilag, județul Sibiu  
**Telefon:** 0269.866.801  
**Fax:** 0269.865.181  
**E-mail:** [secretar\\_hoghilag@yahoo.com](mailto:secretar_hoghilag@yahoo.com)  
**Persoană de contact:** Dl. Lazăr Nicolae – primar al comunei Hoghilag

## **III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect**

Comuna Hoghilag prezintă legături rutiere, majoritatea modernizate, astfel prin intermediul drumului național DN 14 și a drumului județean DJ 142E se asigură legătura comunei Hoghilag cu orașul Dumbrăveni și comuna Laslea, prin intermediul drumului comunal DC 24 se asigură legătura localităților Prod și Valchid cu comuna Biertan, iar prin intermediul drumului comunal DC 24A se asigură legătura între localitățile Hoghilag și Prod.

Proiectul vizează modernizarea prin asfaltare a unor sectoare de drumuri comunale (DC 24A între Hoghilag – Prod – km 0+000 la km 6+680 și DC 24 Intersecția DN 14 – Localitatea Valchid – km 0+000 la km 6+974) și străzi situate în intravilanul localităților Hoghilag și Valchid și în extravilanul comunei Hoghilag. Drumurile în discuție prezintă o intensitate redusă a traficului, fiind încadrate în clasa tehnică V.

### **Situația actuală:**

Comuna Hoghilag, compusă din localitățile Hoghilag, Prod și Valchid, se caracterizează printr-o rețea stradală dezvoltată longitudinal, axa principală a localităților fiind reprezentată de drumul județean DJ 142E și drumurile comunale DC 24 și DC 24A (primul pentru localitatea Hoghilag și celelalte două pentru localitățile Prod și Valchid).

Circulația pe sectoarele de drum vizate de implementarea proiectului se desfășoară în condiții neadecvate, nefiind asigurate condițiile de siguranță și confort conform categoriei de drum.

Colectarea apelor pluviale de pe partea carosabila a celor mai multe sectoare de drum, se desfășoară la întâmplare, din cauza lipsei drenajului adecvat al drumului.

Analiza situației rețelei stradale și a transportului în comună, scoate în evidență o serie de disfuncții. Cele mai importante sunt:

- Existența unor singure artere modernizate (DN 14 și DJ 142E), ceea ce duce la solicitarea suplimentară a acestora cu trafic local;
- O serie de intersecții ce trebuie semnalizate și amenajate corespunzător normativelor;
- Mai multe traversări peste cursurile de apă care străbat comuna Hoghilag (pârâurile Prod și Valchid, împreună cu afluenții lor) sunt într-o stare care necesită intervenții și lucrări de reparații;
- Profiluri transversale lipsite de trotuare și cu evacuare defectuoasă a apelor pluviale;
- Starea mediocră sau rea a sistemelor rutiere;
- Străzi cu trasee sinuoase și declivități mari, chiar pe traseu de drum județean;
- Lipsa parcajelor și a spațiilor pentru staționare la principalele dotări;
- Stațiile de transport în comun nu sunt prevăzute cu mobilier corespunzător;
- Străzi noi în zonele propuse pentru extinderea localității;

- Trecerea la nivel a drumului comunal DC 24 cu calea ferată nu este amenajată și semnalizată corespunzător.

Drumurile în analiză nu au fost modernizate, iar în momentul actual asigură condiții mediocre de desfășurare a traficului, datorită stării necorespunzătoare a suprafeței de rulare. Drumurile se caracterizează prin ineficiența, chiar inexistența dispozitivelor de colectare a apelor pluviale, apa stagnând pe partea carosabilă provocând astfel degradări ale sistemului rutier precar.

Datorită stării tehnice traficul auto se desfășoară anevoios, nefiind asigurate condițiile de siguranță în exploatare. Podețele de descărcare a șanțurilor nu au prevăzute camere de cădere iar majoritatea sunt distruse.

Din punct de vedere al stării de degradare și defecțiunilor sistemului rutier, se constată insuficiența capacității portante a acestuia pentru traficul actual și de perspectivă. Creșterea traficului precum și lipsa de întreținere minimă au condus la accentuarea degradărilor astfel încât caracteristicile tehnice de exploatare nu mai corespund normelor tehnice în vigoare.

Cele mai întâlnite defecțiuni ale sistemului rutier sunt: cedări ale corpului drumului, gropile și fâgașele. Degradările semnalate au tendința de extindere și implicit conduc la periclitarea siguranței și confortului participanților la trafic.

Traseul proiectat în plan urmărește traseul existent cu îmbunătățiri maxime posibile. Racordările prevăzute în plan sunt circulare.

- Traseul în profil longitudinal se poate caracteriza astfel:
  - Declivitățile longitudinale ale drumului corespund clasei tehnice în care se încadrează;
  - Nu este respectat în multe situații pasul de proiectare de 50 ml corespunzător vitezei care ar trebui asigurată, conform clasei tehnice în care se încadrează;
- Traseul în profil transversal

Pantele transversale ale părții carosabile corespunzătoare tipului de îmbrăcăminte nu sunt respectate. În curbe nu este asigurată panta transversală.

Se poate concluziona că pe majoritatea lungimii drumurilor nu sunt respectate pantele transversale pentru partea carosabilă și acostamente, fapt care duce la staționarea apei timp îndelungat pe platforma drumului, apa infiltrându-se în corpul drumului ceea ce duce la apariția degradărilor în îmbrăcămintea rutieră.

- Colectarea, scurgerea și evacuarea apelor de suprafață

Conducerea apei de pe platforma drumului și de pe taluzeze învecinate la podețe și mai apoi la emisarii naturali se face prin intermediul șanțurilor. Pe toată lungimea drumurilor șanțurile existente sunt din pământ (neprotejate) care, pe unele tronsoane, datorită lipsei oricăror lucrări de întreținere (cosirea vegetației, decolmatarea) sunt practic nefuncționale, apele scurgându-se longitudinal și transversal pe partea carosabilă.

Evacuarea apelor din zona drumului se face prin intermediul podețelor tubulare existente. Se remarcă lipsa în majoritatea lor la aceste podețe a camerelor de cădere și evacuare precum și a timpanelor.

Circulația, pe majoritatea sectoarelor de drum, se desfășoară în condiții neadecvate, nefiind asigurate condițiile de siguranță și confort conform categoriei de drum.

Colectarea apelor pluviale de pe partea carosabilă a celor mai multe sectoare de drum, se desfășoară la întâmplare, din cauza lipsei drenajului adecvat al drumului.

Modernizarea acestor drumuri are ca scop asigurarea condițiilor optime pentru circulație.

### **Situația propusă:**

Modernizarea acestor drumuri constă în asigurarea condițiilor optime pentru circulație.

Se propune stabilirea unor soluții tehnice conform normativelor în vigoare, traseul drumului proiectat trebuind să coincidă cu traseul existent, să se limiteze granițele amprizei existente, pentru a nu se ajunge la situația exproprierilor sau a mutării gardurilor de împrejmuire a proprietăților învecinate, acolo unde este cazul.



#### Concluziile expertizei tehnice privind modernizarea drumurilor:

- Prin realizarea investiției privind modernizarea drumurilor comunale, acesta va fi adus la parametri tehnici impuși de normativele în vigoare și va avea aspect și rol funcțional modern, care să satisfacă cerințele impuse de normativele în vigoare.
- Realizarea obiectivului constă în asfaltarea drumului, reabilitarea și amenajarea rigolelor și a trotuarelor, amenajarea intersecțiilor( intravilan), respectiv în extravilan se va lărgi ampriza drumului, atâta cât permite traseul, se vor realiza stabilizări de taluzuri, terasări, colectare și dirijare de ape pluviale, drenaje în zonele mlăștinoase, construcții de colectare și potolire a torenților în zonele cu regim de serpentine.
- Se propune o lățime a părții carosabile de cel puțin 5 m și acostamente de 0,5 m.
- Se vor amenaja intersecțiile de drumuri și drumurile laterale pe o lungime de 15 – 20 m acolo unde drumul lateral nu intra în proiectul de modernizare.
- Se va realiza semnalizare rutiera, (ansamblu de instalații, accesorii și semne convenționale amplasate pe platforma sau zona drumului) atât intravilan cât și extravilan (pe zonele de serpentine se vor monta parapete elastici de tip ușor și semigreu, se vor semnaliza suplimentar curbele cu reduceri de viteză și parapete de tip ușor și semigreu).
- Pe tronsoanele cu pante accentuate se prevăd podețe tubulare cu camera de cădere în trepte pentru liniștirea torenților.
- Structura rutiera va fi una flexibilă, calculată la un trafic ușor.

#### Concluziile expertizei tehnice pentru poduri:

##### Pod pe DC 24 Km 1+200 peste Pârâul Valchid

Conform parametrilor indicatori de calitate ai stării tehnice referitori la elementele principale de rezistență ale podului , suprastructura prezintă săgeți importante ale grinzilor metalice.

„Instrucțiunile tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod” prevăd, ca în cazul existenței unor defecte sau degradări importante la elementele principale de rezistență ale suprastructurii sau la elementele infrastructurii (depuneri mai mari decât 7) care pot periclita siguranța circulației, luarea unor măsuri imediate, indiferent de valoarea indicelui total de calitate (introducerea de restricții de viteză și tonaj).

Având în vedere cele expuse mai sus, pentru aducerea podului la parametrii normali de exploatare, inclusiv ridicarea clasei de încărcare sunt necesare următoarele lucrări:

a). demolarea / dezafectarea podului existent;

b). execuția unui pod nou din beton armat dimensionat la clasa I de încărcare (A13;S60), corespunzătoare lucrărilor de artă pe drumuri comunale și suprastructura monolită sau din elemente prefabricate și cu infrastructura din beton simplu și armat, fundată direct sau indirect, funcție de recomandările din studiul geotehnic.

Deschiderea / deschiderile podului va fi dimensionată în funcție de debitul de calcul.

Podul va asigura o lățime a părții carosabile pentru un fir de circulație (de 5,00 m între parapete) sau pentru două fire de circulație (7,00 m) conform Ord. 45/1998 pentru drumuri comunale, funcție de lățimea adoptată pentru drumul DC 24 în zona.

De asemenea sunt necesare lucrări de recalibrare a albiei pentru asigurarea unei bune scurgeri a apelor în zona podului.

Pe perioada execuției este necesară devierea circulației pe o variantă locală cu pod provizoriu, cu o singură bandă de circulație.

Până la începerea execuției este necesar să se instituiască restricții de viteză (10 km/oră) și de tonaj (7,5 t).

#### Pod pe DC 24 Km 3+700 peste Pârâul Biacolț

Pentru aducerea podului la parametrii normali de exploatare sunt necesare următoarele lucrări:

- decopertarea (îndepărtarea) straturilor de pământ, noroi, vegetație etc. de pe partea carosabila (pana la structura de rezistenta) si de pe trotuare;
- execuția straturilor noi pe partea carosabila (beton panta, hidroizolație, protecție hidroizolație, asfalt in doua straturi) precum si asfalt pe trotuare, inclusiv borduri noi (înalte tip „L”) astfel încât sa se realizeze o parte carosabila de 7,00 m (doua fire de circulație) si doua trotuare de 1,25 m lățime;
- realizarea unor noi dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație;
- refacerea parapetului pietonal (parapet metalic nou);
- repararea / protecția intradosului prefabricatelor de trotuar si a elevațiilor infrastructurilor si a aripilor cu mortare speciale;
- decolmatarea / degajarea albiei de vegetație precum si executarea unor lucrări de apărare / protecție a malurilor, aval si amonte de pod;
- execuția scărilor si casiurilor.

Circulația rutiera pe perioada execuției lucrărilor se va desfășura alternativ pe cate o banda de circulație.

### **Soluții proiectate:**

#### **Traseul în plan**

Traseele proiectate se vor suprapune în linii mari peste cele existente evitând exproprierile și vor fi formate din succesiuni de aliniamente și curbe, conform prevederilor STAS 863-85 și STAS 10144/3-91.

În plan și în profil longitudinal, se recomanda proiectarea unor elemente geometrice corespunzătoare unei viteze de baza de 25 km/h. în cazuri izolate, pentru evitarea clădiri, mutărilor de instalații si, implicit, a exproprierilor de terenuri, proiectantul va putea reduce viteza de proiectare pentru rezolvarea unor racordări în plan.

Fiind drumuri existente nu se vor proiecta lucrări de supralărgire/supraînălțare în curbe decât daca spațiul din domeniul public permite acest lucru.

Dacă nu este posibilă încadrarea amprizei drumurilor între limitele de proprietate prin introducerea de șanțuri, atunci se vor introduce rigole sau rigole carosabile

pentru a evita depășirea limitelor de proprietate și exproprierea anumitor proprietăți.

### **Profilul longitudinal**

Principiul de baza care va sta la proiectarea liniei roșii va fi acela ca, în zonele cu case, linia roșie să nu afecteze cotele de nivel existente ale proprietăților din lungul drumurilor.

La stabilirea liniei roșii în profil longitudinal se vor avea în vedere și racordările cu drumurile laterale și asigurarea unei pante longitudinale accesibile pentru riverani, precum și asigurarea Scurgerii apelor pluviale de pe platforma drumurilor. De asemenea se va avea în vedere corelarea elementelor geometrice în plan cu elementele geometrice în profil longitudinal și transversal.

Pe cât posibil, se va adopta o valoare a pasului de proiectare de minim 50 m, aceasta putând fi redusă doar în condiții bine justificate. Razele proiectate, pentru curbele de racordare în plan vertical, convexe sau concave, trebuie să depășească valorile minime prevăzute în STAS 863-85 pentru  $V=25$  km/h. Pentru declivități proiectate mai mari de 9% se va solicita acordul Beneficiarului.

### **Profilul transversal**

Conform OMT nr. 45/1998 - Ordin pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, drumurile se încadrează în clasa tehnică V. Acest ordin prevede următoarele elemente tip:

- Drumuri comunale cu doua benzi de circulație: platforma de 6,00-7,00 m, partea carosabila de 5,00-5,50 m și cu acostamente de 0,50-0,75 m.

Pe de alta parte, conform cap. 5, „Dispoziții finale” din Ordinul MT nr. 45/1995 „Normele tehnice privind proiectarea, construcția și modernizarea drumurilor” care prevede la punctul 5.2. următoarele: „În cazul modernizării, consolidării sau reabilitării unor sectoare de drumuri existente, care au un sistem rutier definitiv fără defecte majore structurale: sunt în ramblee înalte sau deblee adânci, au lucrări grele de sprijinire și consolidare, sunt în traversarea localităților cu numeroase accese și prezinta elemente geometrice care nu se încadrează în cele prevăzute de norme, iar amenajarea în condițiile normelor ar necesita lucrări de volume mari și costisitoare, exproprieri și /sau demolări sau ar elimina posibilitățile de acces la riverani, cu

acordul administratorului drumului, acestea se pot corela cu viteza de proiectare în cadrul unui proces de proiectare excepțional, prin adoptarea unor elemente la limita celor rezultate din calcul, fără a afecta siguranța circulației, prevăzându-se măsuri corespunzătoare” și având în vedere solicitarea beneficiarului lucrării de a păstra în totalitate traseul existent, se poate opta pentru reducerea excepțională a părții carosabile și a platformei.

În aceste condiții, având în vedere spațiul limitat pentru amenajare și faptul că drumurile publice (străzile rurale) sunt destinate unui trafic ușor și local, proiectantul va putea diminua elementele geometrice din profil transversal.

În concluzie se recomandă adoptarea următoarelor profile transversale tip (cu posibilitatea de reducere excepțională a părții carosabile și a platformei):

- lățime platforma drum: 6,00-7,00 m;
- lățime parte carosabila: 5,00-5,50 m;
- lățime acostamente: 2 x 0,50-0,75 m.

Panta transversala în aliniament a părții carosabile va fi de 2,5% în acoperiș, iar acostamentele 4,0%.

În afara platformei drumurilor se vor proiecta șanțuri și rigole (rigole de acostament sau rigole carosabile) pentru scurgerea apelor.

Aprecierea expertului este aceea că toate sectoarele de drum vor fi prevăzute cu două benzi de circulație cu lățime recomandată de 5,50 m lățime.

### **Terasamente**

Pentru asigurarea profilelor tip recomandate; terasamentele se vor realiza, în marea lor parte, prin efectuarea de săpături și umpluturi pentru realizarea platformei la gabaritul necesar plus lucrări la șanțuri și podețe.

Lucrările de terasamente trebuie să corespundă prevederilor STAS 2914-84 în ceea ce privește capacitatea portanta, gradul de compactare și pantele taluzurilor.

## **Structura rutieră**

Partea carosabila prezinta în momentul de fata o serie de defecțiuni de tipul gropilor, denivelărilor și fâgașelor, fapt care împiedică desfășurarea normala a circulației și conduce la generarea de praf pe timp uscat, respectiv de noroi pe timp umed pe partea carosabila de pe acostamente, drumurile laterale, accese, respectiv provenit din patul drumului ca urmare a degradării acestuia sub efectul precipitațiilor și a circulației rutiere.

Prin analiza informațiilor obținute, prin releveul efectuat și a datelor furnizate de studiul geotehnic, cu luarea în considerare a faptului că drumurile analizate sunt parcurse de un trafic ușor și local, se apreciază că tratarea platformei actuale se va face astfel: se va folosi sistemul rutier existent, care are 18-40 cm, iar unde nu există se va executa strat inferior de fundație de 18 cm; în acest scop se va curata de noroi partea de la suprafața și apoi materialul curat se va scarifica și reprofila, eventual vor fi necesare și lărgiri ale platformei actuale (casete de lărgire în care se va așterne balast de 18 cm) ca să se poate implementa pofilele recomandate. Peste acest strat de forma se va realiza structura rutiera. Vor fi însă zone unde din linia roșie vor rezulta umpluturi sau săpături. Umpluturile se vor face tot cu material granular iar săpăturile vor implica executarea unei structuri rutiere noi.

Modernizarea drumurilor comunale, supuse expertizei se va realiza cu structura de rezistenta calculata de către proiectant, funcție de caracteristicile terenului de fundare, zonei climatice, regimului hidrologic și a traficului actual și de prognoza.

Structura de rezistenta proiectata pentru modernizarea drumurilor expertizate va putea fi supla sau semirigida, conform Normativului PD 177-2001, cu o îmbrăcăminte bituminoasa în doua straturi, rezultata în baza calcului de dimensionare efectuat de către proiectant. Structura rutiera proiectata se va verifica la acțiunea îngheț-dezghețului (STAS 1709-1/90, STAS 1709/2-90 și STAS 1709/3-90).

Ținând seama de traficul de perspectiva se recomanda pornind de la situația actuala să se realizeze o structura rutiera corespunzătoare clasei de trafic ușor.

### **Varianta I - Structura rutieră semirigidă**

- 4 cm strat de uzură BAPC16 conform AND605/revizia 1-2016 sau SR EN 13108;

- 6 cm strat de legătură BAD22,4 (eventual BADPS22,4) conform AND605/revizia 1-2016 sau SR EN 13108;
- 16 cm strat de bază din balast stabilizat conform STAS 10473/1987;
- 18 cm strat de fundație din balast/ balast amestec optimal, conform STAS 6400-84 și SR EN 13242:2013;
- min18 cm, sistemul rutier existent.

#### **Varianta II - Structura rutiera elastică realizată cu mixturi asfaltice**

- 4 cm strat de uzură BAPC16 conform AND605/revizia 1-2016 sau SR EN 13108
- 6 cm strat de legătură BAD22,4 (eventual BADPS22,4) conform AND605/revizia 1-2016 sau SR EN 13108;
- min. 10 cm strat de bază din macadam, conform SR 179:1995;
- min. 25 cm strat de fundație din balast/ balast amestec optimal, conform STAS 6400-84 și SR EN 13242:2013;
- min18 cm, sistemul rutier existent.

**Avantajul Variantei I semirigide** în care se utilizează balastul stabilizat ca strat de bază în comparație cu Varianta II în care se utilizează macadamul este acela că structura rutiera se verifica la acțiunea fenomenului de îngheț-dezgeț având o grosime mai mica în comparație cu structura flexibila care trebuie să fie mai groasa ca să se verifice.

Ținând seama de avantajele prezentate, expertiza recomandă Varianta I

Astfel, structura rutiera noua - pentru zone de lărgire a pietruirii existente ca urmare a geometrizării traseului sau ca urmare a profilului longitudinal în zonele unde se va intra în săpătura:

- 4 cm strat de uzură BAPC16 conform AND605/revizia 1-2016 sau SR EN 13108

- 6 cm strat de legătură BAD22,4 (eventual BADPS22,4) conform AND605/ revizia 1-2016 sau SR EN 13108;
- 16 cm strat de bază din balast stabilizat conform STAS 10473/1987;
- min. 36 cm strat de fundație din balast/ balast amestec optimal, conform STAS 6400-84 și SR EN 13242:2013;

La declivități mai mari de 7% se va folosi mixtura asfaltică tip BAR16.

Expertul tehnic a indicat grosimi minime orientative pentru straturile de baza și de fundație ale structurii rutiere. Proiectantul va face calcule astfel încât structura să se verifice la acțiunea îngheț-dezghețului. În cazul în care proiectantul va opta pentru o structură rutieră având în componența straturi rutiere care respecta grosimile minime indicate de normativul în vigoare și face față traficului de perspectivă, dar care nu se verifică la acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț, atunci se recomandă cu acordul Beneficiarului să se instituie restricții de tonaj de până la 8 tone în perioada de primăvară.

Structura rutieră va trebui să fie întreținută ulterior, conform prevederilor Normativului AND 554.

### **Acostamente**

Acostamentele se recomandă să se realizeze pe 0,50 m, din umplutura de balast de 12cm.

### **Scurgerea apelor**

Scurgerea apelor se va realiza în primul rând prin pantele transversale și longitudinale.

Referitor la scurgerea apelor de suprafață, recomand proiectantului următoarele:

- proiectarea dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafață în conformitate cu situația existentă (rigole, șanțuri, rigole triunghiulare, rigole dreptunghiulare descoperite sau acoperite cu dale carosabile etc., conform STAS 10796/1-77, STAS 10796/2-79 și STAS 10796/3-88), respectiv decolmatarea și reprofilarea dispozitivelor existente care se pot menține pe poziție, astfel încât apele să fie colectate rapid de pe platforma și evacuate



lateral, prin locuri care permit acest lucru; protejarea pereților dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafața sau păstrarea lor din pământ se va efectua pe baza prevederilor normelor în vigoare, funcție de valoarea declivităților pe care le urmăresc aceste dispozitive (peste 3%), funcție de modalitățile concrete de evacuare a apelor din zona drumurilor respective și funcție de recomandările beneficiarului;

- în zona intersecțiilor cu drumurile laterale se va asigura continuitatea scurgerii apelor de suprafața prin dispozitivele proiectate, prevăzând-se podețe tubulare sau rigole carosabile sau dirijând apele în lungul acestor drumuri laterale cu care cele expertizate se intersectează;
- asigurarea continuității scurgerii apelor de suprafața în zona acceselor prin proiectarea de ex, de rigole dreptunghiulare acoperite carosabile pe o lungime de 3-5 m sau prevederea de tuburi pe traseul șanțurilor (rigolelor);
- evitarea introducerii apelor de suprafața colectate din zona drumurilor expertizate în curțile imobilelor situate lateral acestora.

Panta șanțurilor (rigolelor) nu va fi mai mica de 0,20%.

La declivități mai mari de 5%, șanțurile se vor executa în trepte.

Șanțurile și/sau rigolele pereate se vor realiza din beton turnat în situ sau din elemente prefabricate având grosimea de 8-10 cm, pozate pe un strat de nisip/balast pilonat de 5-10 cm.

### **Podete**

Apele din șanțuri sau rigole se vor descarcă transversal prin podețe existente care pot fi menținute, sau proiectate și se va studia modul de scurgere a acestora transversal sau longitudinal platformei drumurilor, urmărind-se îndepărtarea apelor din zona drumurilor expertizate.

Podetele existente corespunzătoare se vor curăța și se vor decolmata. Unde este cazul, se vor reface sau repara camerele de cădere, coronamentele, timpanele și se vor corecta albiile. Podetele necorespunzătoare sau cele deteriorate se vor înlocui cu podețe noi, de regulă tubulare, cu diametrul minim 800 mm.

În cazul traversării unor pâraie, care pot avea debite mărite în perioada de ploi abundente se vor prevedea podețe tubulare cu diametru mare din profil metalic ondulat, sau podețe dalate sau casetate, dimensionarea podețelor realizându-se în conformitate cu prevederile Normativului „Normativ privind proiectarea hidraulică a podurilor și podețelor” – indicativ PD95-2002. Adaptarea la teren a podețelor noi se va efectua în conformitate cu prevederile Normativului P19-2003.

Pe unele sectoare de drum au fost recent construite podețe, prin care a fost rezolvată traversarea apelor curgătoare traversate de drumurile respective. Se vor reamenaja rampele de acces ale acestor podețe pentru racordarea corespunzătoare la drum, fără intervenții structurale pârâurilor traversate.

Clasa betoanelor utilizate pentru lucrările de asigurare a colectării și evacuării apelor de suprafață (rigole, șanțuri, podețe etc.) se vor alege în funcție de recomandările Indicativului NE 012/1-2007 și a Codului de practică pentru producerea betonului (CP 012/1-2007).

Este obligatoriu ca după executarea lucrărilor, sistemele de scurgere a apelor să se mențină în stare de funcționare prin curățiri și decolmatări ori de câte ori este necesar. Aceasta sarcină revine beneficiarului pe tot parcursul anului, fiind știut faptul că, apa care stagnează pe platforma sau chiar la marginea platformei, pe acostamente sau în șanțuri, este un factor important de degradare prematură a stării unui drum.

### **Drumuri laterale**

Se vor amenaja intersecțiile cu celelalte drumuri. În cazul în care drumul intersectat nu este modernizat, amenajarea acestuia se va face pe o lungime de minim 15 m și o lățime corespunzătoare, cu dintr-un strat de piatră spartă amestec optimal de 12 cm, peste un strat de fundație de 20 cm grosime medie.

Se vor monta tuburi 400-500 sau rigole carosabile la drumurile laterale unde sunt necesare podețe pentru asigurarea continuității scurgerii apelor.

Racordarea în plan a drumurilor laterale cu cele expertizate se va face prin intermediul arcelor de cerc având raza de minim 6.00 m. În condiții excepționale, acolo unde spațiul o impune, aceste raze se vor putea reduce, astfel încât să nu fie afectate proprietățile existente.

### **Lucrări de consolidare**

Având în vedere nivelul apelor subterane rezultat în urma realizării studiilor geologice, nu se impune realizarea de lucrări de drenaj sau de consolidare a patului drumului.

Pentru protejarea drumului pe sectoarele cu amplasament adiacent apelor curgătoare (pârâielor, torenților etc), care pot afecta stabilitatea drumului, se vor executa lucrări de protecție din ziduri de sprijin sau gabioane.

### **Siguranța circulației**

Pentru siguranța circulației rutiere sunt necesare a se realiza lucrări de semnalizare verticală (indicatoare de circulație) și orizontala. Indicatoarele de circulație și marcajele se vor amplasa conform proiectului de semnalizare rutieră. Indicatoarele rutiere se vor confecționa și monta conform SR 1848/1-2011, SR 1848/2-2011 și SR 1848/3-2008.

Pe zonele de drum cu declivități în profil longitudinal mai mari de 7% se vor lua măsuri speciale de siguranța a circulației:

- se va asigura dezăpezirea pe timp de iarna;
- se vor asigura grămezi de nisip, pe timp de iarna, la marginea drumului;
- se va asigura vizibilitatea în vârf de panta și se va asigura distanța de vizibilitate;
- se va asigura drenajul suprafeței carosabile.

### **Descrierea constructivă, funcțională și tehnologică**

Prin realizarea investiției privind modernizarea străzilor, acestea vor fi aduse la parametri tehnici impuși de normativele în vigoare și va avea aspect și rol funcțional modern, care să satisfacă cerințele impuse de normativele în vigoare.

Realizarea obiectivului consta în asfaltarea străzilor, reabilitarea și amenajarea rigolelor, amenajarea intersecțiilor (intravilan), lărgirea amprizei drumului, atâta cât permite traseul, se vor realiza stabilizări de taluzuri, colectare și dirijare de ape pluviale, drenaje în zonele mlăștinoase.

Se propune o lățime a părții carosabile de 5 m și acostamente de 0,5 – 0,75 m.

Se vor amenaja intersecțiile de drumuri și drumurile laterale pe o lungime de 15 – 20 m acolo unde drumul lateral nu intra în proiectul de modernizare.

Se va realiza semnalizare rutiera, (ansamblu de instalații, accesorii și semne convenționale amplasate pe platforma sau zona drumului) .

### **Date tehnice ale investiției**

Proiectul este inclus în strategia de dezvoltare locală, aprobată prin Hotărâre de Consiliul Local. Necesitatea și oportunitatea promovării investiției consta în asigurarea condițiilor optime pentru circulația vehiculelor și pietonilor, precum și a condițiilor de mediu în general.

Creșterea traficului rutier, datorat creșterii semnificative a numărului de autovehicule rutiere și a intensificării activităților economice în zona, dar mai ales cerințele actuale în ce privește sporirea siguranței în circulația rutieră, impun lucrări imediate de îmbunătățire a sistemului rutier actual care să asigure o colectare și evacuare adecvate a apelor de suprafață, înlocuirea replasarea sau amenajarea podețelor, amenajarea drumurilor laterale și a intersecțiilor.

Sistemul rutier actual nu asigură o circulație rutieră în condiții de siguranță și confort pentru autovehiculele și pietonii care se deplasează pe drumul comunal.

Colectarea apelor pluviale de pe partea carosabilă se realizează anevoios datorită inexistenței șanțurilor de drum pe unele sectoare sau a colmatării șanțurilor existente.

**Obiectivul general** este creșterea și dezvoltarea durabilă a comunei și implicit a microregiunii. Realizarea investiției va conduce la :

- Dezvoltarea infrastructurii.
- Asigurarea condițiilor optime pentru circulație.
- Accesibilitatea îmbunătățită, mobilitatea crescută a bunurilor și persoanelor sunt factorii care contribuie în cea mai mare măsură la dezvoltarea

economica a zonei, creșterea schimburilor comerciale, atragerea de investiții noi, menținerea investițiilor existente, dezvoltarea turismului, acces la forța de munca.

### **Prezentarea soluției tehnice:**

Drumurile comunale au lungimea totală de 13.654 m, au fost încadrate la viteza de proiectare 20[km/h] – 40[km/h], cu o circulație redusă.

### Profilul transversal tip:

- lățime platforma drum: 6,00 m
- lățime parte carosabilă: 5,00 m
- lățime acostament: 2 x 0,5 – 0,75 m
- lățime șanțuri: 2x1,75 m-șanțuri de pământ (extravilan)
- 2x0,9-1,5 m-șanțuri de beton (intravilan)

Sectoarele de drumurile proiectate respectă traseul existent și au lungimea de:

- Hoghilag – Prod: km 0+000,000 – km 6+680 m;
- DN14 – Valchid: km 0+000,000 – km 6+974 m.

În tronsonul I între bornele km 0+000,000 și 0+575,000 partea carosabilă este asfaltată, dar necesită o ranforsare a sistemului rutier și lucrări de amenajare de șanțuri betonate și acostamente.

### Situația în plan

În plan orizontal proiectarea curbilor s-a făcut cu arce de cerc, iar unde unghiul dintre două aliniamente a fost mai mare de 177° s-au lăsat frânturile neracordate, racordând-se doar bordurile de încadrare a părții carosabile, acolo unde acestea au fost prevăzute. În curbe s-a prevăzut un profil convertit și supralărgit doar unde traseul a permis, supralărgirea fiind limitată de curțile oamenilor. În aliniament, profilul este unul de tip acoperiș cu pante de 2,5% .

### Situația în profil longitudinal

La proiectarea profilului longitudinal s-a urmărit, pe cât posibil, profilul existent al terenului. S-a efectuat calculul liniei roșii, urmărindu-se geometrizarea traseului în profil vertical, pentru realizarea condițiilor de siguranță și confort în circulație.

În plan vertical razele minime folosite sunt de 300 m pentru racordarea concava și 500 m pentru racordarea convexa, iar pasul minim de proiectare folosit este de 50 m. S-a încercat evitarea valorilor minime pentru raze și maxime pentru declivități, acestea din urmă realizându-se pe distanțe mai mici de 100 m. S-a evitat alternanța de rampe și pante. Declivitățile minime folosite sunt de 0.2% în intravilan și 0.5% în extravilan..

### Sistemul rutier

Sistemul rutier este propus în conformitate cu categoria drumului, având următoarea stratificație:

Pe sectoarele DC24A: Hoghilag – Prod, km 0+575,000 – km 6+680 m și DC24: DN14 – Valchid, km 0+000,000 – km 6+974 m

- beton asfaltic – BAPC16 – 4 cm;
- beton asfaltic deschis – BADPS 20 – 6 cm;
- balast stabilizat cu ciment in situ – 16 cm;
- balast – 10-18 cm, completare peste sistemul rutier existent scarificat;

Pe sectoarele DC24A: Hoghilag – Prod: km 0+0,000 – km 0+575,000 m

- beton asfaltic – BA16 – 4 cm;
- beton asfaltic deschis – BAD22,4 – 6-8 cm;
- geocompozit antifisură;
- sistem rutier existent (sector asfaltat);

Sistemul rutier propus s-a dimensionat conform “Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide ind. PD 177-2001”, exclusiv

pentru sectorul DC24A: Hoghilag – Prod: km 0+0,000 – km 0+575,000 m, pentru care sistemul rutier nu se verifică la acțiunea de îngheț-dezghet, motiv pentru care conform STAS 1709/2, au fost prevăzute măsuri pentru prevenirea degradărilor din îngheț-dezghet. Măsurile menționate anterior constau în:

- adâncirea șanțurilor pentru a avea efect de drenare (min. 15 cm sub patul de fundare);
- betonarea șanțurilor în scopul impermeabilizării acestora;
- așternerea unui geocompozit antifisură.

#### Amenajarea dispozitivelor de scurgere a apelor

Podetele existente – se vor curata și se vor decolmata. Se vor reface camerele de cădere, coronamentele, timpanele și se vor corecta albiile unde este necesar.

Se propun reabilitarea a unui pod existent și demolarea unui pod existent și execuția a unui pod nou, dimensionate la clasa I de încărcare ( $A_{13};S_{60}$ ), corespunzătoare lucrărilor de arta pe drumuri comunale .

#### Pod pe DC 24 Km 1+200 peste Pârâul Valchid

Conform celor prezentate la parametrii indicatori de calitate ai stării tehnice referitori la elementele principale de rezistență ale podului , suprastructura prezintă săgeți importante ale grinzilor metalice.

„Instrucțiunile tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod” prevăd, ca în cazul existenței unor defecte sau degradări importante la elementele principale de rezistență ale suprastructurii sau la elementele infrastructurii (depuneri mai mari decât 7) care pot periclita siguranța circulației, luarea unor măsuri imediate, indiferent de valoarea indicelui total de calitate (introducerea de restricții de viteză și tonaj).

Având în vedere cele expuse mai sus, pentru aducerea podului la parametrii normali de exploatare, inclusiv ridicarea clasei de încărcare sunt necesare următoarele lucrări:

a). demolarea / dezafectarea podului existent;

b). execuția unui pod nou din beton armat dimensionat la clasa I de încărcare (A13;S60), corespunzătoare lucrărilor de arta pe drumuri comunale și suprastructura monolita sau din elemente prefabricate și cu infrastructura din beton simplu și armat, fundată direct sau indirect, funcție de recomandările din studiul geotehnic.

Deschiderea / deschiderile podului va fi dimensionată în funcție de debitul de calcul.

Podul va asigura o lățime a părții carosabile pentru un fir de circulație (de 5,00 m între parapete) sau pentru două fire de circulație (7,00 m) conform Ord. 45/1998 pentru drumuri comunale, funcție de lățimea adoptată pentru drumul DC 24 în zona.

De asemenea sunt necesare lucrări de recalibrare a albiei pentru asigurarea unei bune scurgeri a apelor în zona podului

Pe perioada execuției este necesară devierea circulației pe o variantă locală cu pod provizoriu, cu o singură bandă de circulație.

Până la începerea execuției este necesar să se institui restricții de viteză (10 km/oră) și de tonaj (7,5 t).

#### Pod pe DC 24 Km 3+700 peste Pârâul Biacolț

Pentru aducerea podului la parametrii normali de exploatare sunt necesare următoarele lucrări:

- decopertarea (îndepărtarea) straturilor de pământ, noroi, vegetație etc. de pe partea carosabilă (pană la structura de rezistență) și de pe trotuare;
- execuția straturilor noi pe partea carosabilă (beton pantă, hidroizolație, protecție hidroizolație, asfalt în două straturi) precum și asfalt pe trotuare, inclusiv borduri noi (înalte tip „L”) astfel încât să se realizeze o parte carosabilă de 7,00 m (două fire de circulație) și două trotuare de 1,25 m lățime;
- realizarea unor noi dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație;
- refacerea parapetului pietonal (parapet metalic nou);



- repararea / protecția intradosului prefabricatelor de trotuar și a elevațiilor infrastructurilor și a aripilor cu mortare speciale;
- decolmatarea / degajarea albiei de vegetație precum și executarea unor lucrări de apărare / protecție a malurilor, aval și amonte de pod;
- execuția scărilor și casiuilor.

Circulația rutiera pe perioada execuției lucrărilor se va desfășura alternativ pe câte o bandă de circulație.

#### Amenajarea drumurilor laterale

Se propune amenajarea intersecțiilor cu drumurile laterale pe o lungime de 15 – 20 m, sistemul rutier al drumurilor laterale fiind același cu cel al drumului amenajat.

#### Construcții anexe

Amenajarea acceselor la proprietăți.

#### Semnalizare verticală și orizontală

Pentru siguranța circulației rutiere, sunt necesare a se realiza lucrări de semnalizare verticală ( indicatoare de circulație ) în scopul prevenirii posibilelor accidente de circulație. De menționat, că nu sunt necesare lucrări de semaforizare a intersecțiilor.

Indicatoarele de circulație se vor amplasa în exteriorul șanțurilor și se vor completa conform proiectului de semnalizare care va fi întocmit la proiectul tehnic.

#### **Principali indicatori tehnici:**

Lungimea totală **13.654 m**, din care:

- DC24A: **6.680 m**;
- DC24: **6.974 m**.

#### **Profil transversal:**

- lățime platformă: 6,00 – 7,00 m;
- lățime parte carosabilă: 5,00 – 5,50 m;

- lățime acostamente: 2 x 0,5 – 0,75 m.

### **Podete:**

#### Podete existente pe DC 24A:

- Podet tubular Ø1000 existent, km 0+012.500;
- Podet dalat L=5.50 m existent, km 1+408.704;
- Podet dalat L=4.00 m existent, km 1+525.500;
- Podet tubular Ø400 existent, km 2+100.000;
- Podet dalat L=4.20 m existent, km 2+360.000;
- Podet din elemente prefabricate tip C L=3.8 m existent, km 2+670.000;
- Podet dalat L=4.00 m existent, km 4+600.000;
- Podet tubular Ø400 existent, km 4+990.800;
- Podet tubular Ø500 existent, km 6+650.000;

#### Podete existente pe DC24:

- Podet tubular Ø400 existent, km 1+945.000;
- Podet tubular Ø400 existent, km 4+085.000;
- Podet tubular Ø400 existent, km 5+624.942;
- Podet tubular Ø400 existent, km 6+466.000;

#### Podete proiectate pe DC 24A:

- Podet tubular Ø600 proiectat km 5+370.00;
- Pod tubular Ø600 proiectat km 5+975.000;
- Pod tubular Ø600 proiectat km 6+207.772;

### **Poduri:**

- Pod peste Pârâul Valchid pe DC 24 L=13.00 m existent, km 1+150.000 – nou;
- Pod peste Pârâul Biacolt pe DC 24 L=5.00 m existent, km 3+650.000 – reabilitare;

Amenajări intersecții – se va realiza amenajarea intersecțiilor pe o lungime de 15 – 20 m.

Stații – se amenajează stații de autobuz în localitățile Hoghilag – 2 buc, Valchid – 4 buc și Prod – 2 buc, se vor marca și semnaliza corespunzător.

### Durata de execuție a lucrărilor:

Durata de execuție a lucrărilor de C+M (construcții – montaj) este de 24 luni, inclusiv întreruperea pentru perioada de iarna.

### Trasarea lucrărilor:

Se va face de constructor pe baza pichetilor dați de proiectant cu ocazia predării amplasamentului.

### Verificarea proiectului:

Deoarece lucrările care fac obiectul prezentului proiect, se încadrează în categoria de importantă “C” este necesară verificarea lui la următoarele categorii: A<sub>4.1</sub> B<sub>2.1</sub>; D<sub>2.1</sub>.

### Relații între contractant, diriginte și entitatea achizitoare

Relațiile între acești factori sunt cele stabilite prin lege. Controlul calității lucrărilor se va executa permanent de către consultant și periodic, conform “Programului de inspecții pe faze” care se va prezenta în documentație de către ceilalți factori implicați în fazele determinante.

### Stabilirea categoriei de importantă a construcției:

Categoria de importantă a acestei lucrări s-a stabilit în conformitate cu “Regulamentul privind stabilirea categoriei de importantă a construcțiilor”.

În urma punctajului obținut investiția se încadrează în categoria de importantă “C” .

### Stabilirea categoriei drumului

Stabilirea clasei tehnice a drumurilor s-a făcut pentru traficul actual și cel de perspectiva de 15 ani, în concordanță cu prevederile Ord. 46/1998- “Normele tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice”.

Din punct de vedere al clasei tehnice a drumurilor pentru traficul actual și de perspectiva, clasa tehnică a drumurilor este „V”, cu intensitatea traficului foarte redusă.

### Racordarea cu drumuri naționale, județean sau comunale:

Originea drumurilor studiate este drumul național DN14 pentru drumul comunal DC24 și drumul județean DJ 142E pentru drumul comunal DC24A.

Racordările drumurilor proiectate s-a făcut ținând cont de proprietățile existente în zonă în așa fel încât acestea să nu fie afectate. Scurgerea apelor pluviale va fi asigurată în cazul în care situația o impune prin podețul tubular ce subtraversează drumul proiectat și care asigură continuitatea șanțului și implicit a scurgerii apelor în lungul drumului la care se racordează drumul proiectat. În zona de intersecție, pentru siguranța circulației se va amplasa indicator rutier corespunzător.

### Utilitaje, mijloace de transport și echipamente

Pentru implementarea proiectului se preconizează folosirea următoarelor utilitaje, mijloace de transport și echipamente:

- Autocisterna cu disp. de strop cu m.a.j. 5-8t
- Autocisterna de apă de 5-8 t cu dispozitiv de stropire
- Autocisterna pt. apă, de 5-8 t
- Autogreder pînă la 175cp
- Autogudronator 3500-3600l
- Automacara 12,5tf
- Automacara 5 tf
- Automacara cu brat cu zabrele 6-9,9 tf
- Autoutilitară cu platforma pt lucrări de întreținere drumuri
- Betoniera cu cadere liberă acționată cu motor termic 101-250l
- Buldozer pe șenile 81-180cp
- Ciocan pneumatic(exclusiv consum aer) 8-15 kg

- Compactor autopropcu rulour.(valturi) pina la 12tf
- Compactor static autoprop,cu rulouri(valturi),r8-14;de 14tf
- Compactor static autoproppe pneuri10,1-16tf
- Excavat cu cupe pt sapare longitudinala cu elinda ce 40-60cp
- Excavator pe pneuri motor termic (buldoexcavator) 0,21-0,39mc
- Excavator pe senile cu o cupa cu motor termic 0,40-0,70mc
- Foreza rotopercutanta pe senile,d<76mm(fara consaer compr.)
- Incarcator frontal pe pn-uri pina la 2,6-3,9
- Incarcator frontal pe senile 1,0-2,5 mc
- Macara pe pneuri 20-29,9 tf
- Macara pe pneuri pana la 9,9 tf
- Malaxor mecanic de asfalt 300-1000l
- Malaxor pentru mortar, actionat electric, 200 l
- Masina automata de taiat si indret.ot.bet.act.el. d=3-20mm 5-10
- Masina de fasonat otel-beton d=pina la 40mm 2,2kw
- Masina de trasat benzi de circulatie motor ardere interna 40-45cp
- Motocompresor mobil joasa presiune 4,0-5,9 mc/min
- Motopompa 6- 8cp
- Motopompa apa monoetaj de joasă presiune montată pe tractor pn. 65cp
- Perie mec pt curatat fundatii drumuri 6 cp
- Pompa hidraulica de beton cu 100m conducta,pina la 40 mc/h
- Repartizator finisor mixturi asfaltice cu motor termic 65CP
- Repartizator finisor mixturi asfaltice mot term. fara palpator 92cp
- Rulou compactor vibrator 4 - 7 t
- Rulou compresor autopropulsat 8-14 t
- Rulou compresor static autopropulsat de 10-12 t
- Stanta electrica de taiat otel-beton,diampina la 40 mm
- Tractor pe pneuri 65cp
- Trailer 20t
- Troliu electric 3,1-5tf
- Vibrator de interior pentru beton actionat, electric 0,9-1,5 kw
- Vibrator universal cu motor termic 2,9-4cp
- Autobasculantă 16 t
- Autobasculată 24 t

### Utilități:

Pentru siguranța în exploatare se va avea în vedere asigurarea utilităților împiedicând unele dereglări și strangulări ale circulației.

În proiect vor fi prevăzute:

- realizarea intersecțiilor cu toate drumurile laterale;
- asigurarea acceselor la proprietăți și terenurile agricole cultivabile;
- asigurarea tuturor măsurilor de colectare și evacuarea apelor din zona drumului;
- alegerea elementelor geometrice în plan și în spațiu și coordonarea acestora în vederea eliminării disconfortului și asigurarea vizibilității;
- semnalizarea verticală;

Drumurile proiectate vor avea următoarele caracteristici tehnice :

- Clasa tehnica a drumurilor : V- drumuri cu două benzi de circulație;
- categoria de importanță C – lucrări de importanță normală conform H.G. 261/1994;
- viteza de proiectare 20-40 km/h, cu limitare la 10 km/h în curbele cu raze mici;
- raza minimă de racordare în plan 10 m.

Calitatea materialelor și punerea lor în operă trebuie să corespundă prevederilor HG 766/97 și Legii nr. 10/1995 precum și normelor prevăzute în caietul de sarcini care va fi elaborat împreună cu proiectul tehnic.

### Situația existentă a utilităților și analiza de consum:

Există o rețea de apă potabilă și rețea de distribuție a gazului metan în Hoghilag, cât și rețea aeriană de distribuție a energiei electrice în Hoghilag și Valchid. Se vor evita pe cât posibil lucrările de relocări de utilități sau a conexiunilor la utilități. Subtraversările existente neprotejate, se vor proteja, iar lucrările care sunt necesare a

se executa în vecinătatea instalațiilor, vor fi executate doar cu asistența reprezentanților administratorilor acestor rețele.

Proiectul de față nu impune consum de utilități pentru funcționare, iar pe perioada de execuție a lucrărilor, necesarul va fi asigurat de constructor.

#### Valoarea investiției:

Valoarea totala a proiectului (fără TVA): 17.039.596 lei (3.578.920 euro);

TVA aferenta proiectului: 3.208.427 lei (673.884 euro);

Valoarea totala a proiectului (cu TVA): 20.248.023 lei (4.252.804 euro).

#### **IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare**

Implementarea proiectului vizează demolarea și execuția pe același amplasament a podului pe DC 24 Km 1+200 peste Pârâul Valchid. Această lucrare este localizată în sistemul de proiecție Stereo 70 în punctul X = 469368, Y = 523467.

Conform celor prezentate la parametrii indicatori de calitate ai stării tehnice referitori la elementele principale de rezistență ale podului, suprastructura prezintă săgeți importante ale grinzilor metalice.

„Instrucțiunile tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod” prevăd, ca în cazul existenței unor defecte sau degradări importante la elementele principale de rezistență ale suprastructurii sau la elementele infrastructurii (depuneri mai mari decât 7) care pot periclita siguranța circulației, luarea unor măsuri imediate, indiferent de valoarea indicelui total de calitate (introducerea de restricții de viteză și tonaj).

Având în vedere cele expuse mai sus, pentru aducerea podului la parametrii normali de exploatare, inclusiv ridicarea clasei de încărcare sunt necesare următoarele lucrări:

- a). demolarea / dezafectarea podului existent;
- b). execuția unui pod nou din beton armat dimensionat la clasa I de încărcare (A13;S60), corespunzătoare lucrărilor de artă pe drumuri comunale și suprastructura

monolita sau din elemente prefabricate și cu infrastructura din beton simplu și armat, fundată direct sau indirect, funcție de recomandările din studiul geotehnic.

Deschiderea / deschiderile podului va fi dimensionată în funcție de debitul de calcul.

Podul va asigura o lățime a părții carosabile pentru un fir de circulație (de 5,00 m între parapete) sau pentru două fire de circulație (7,00 m) conform Ord. 45/1998 pentru drumuri comunale, funcție de lățimea adoptată pentru drumul DC 24 în zona.

De asemenea sunt necesare lucrări de recalibrare a albiei pentru asigurarea unei bune scurgeri a apelor în zona podului

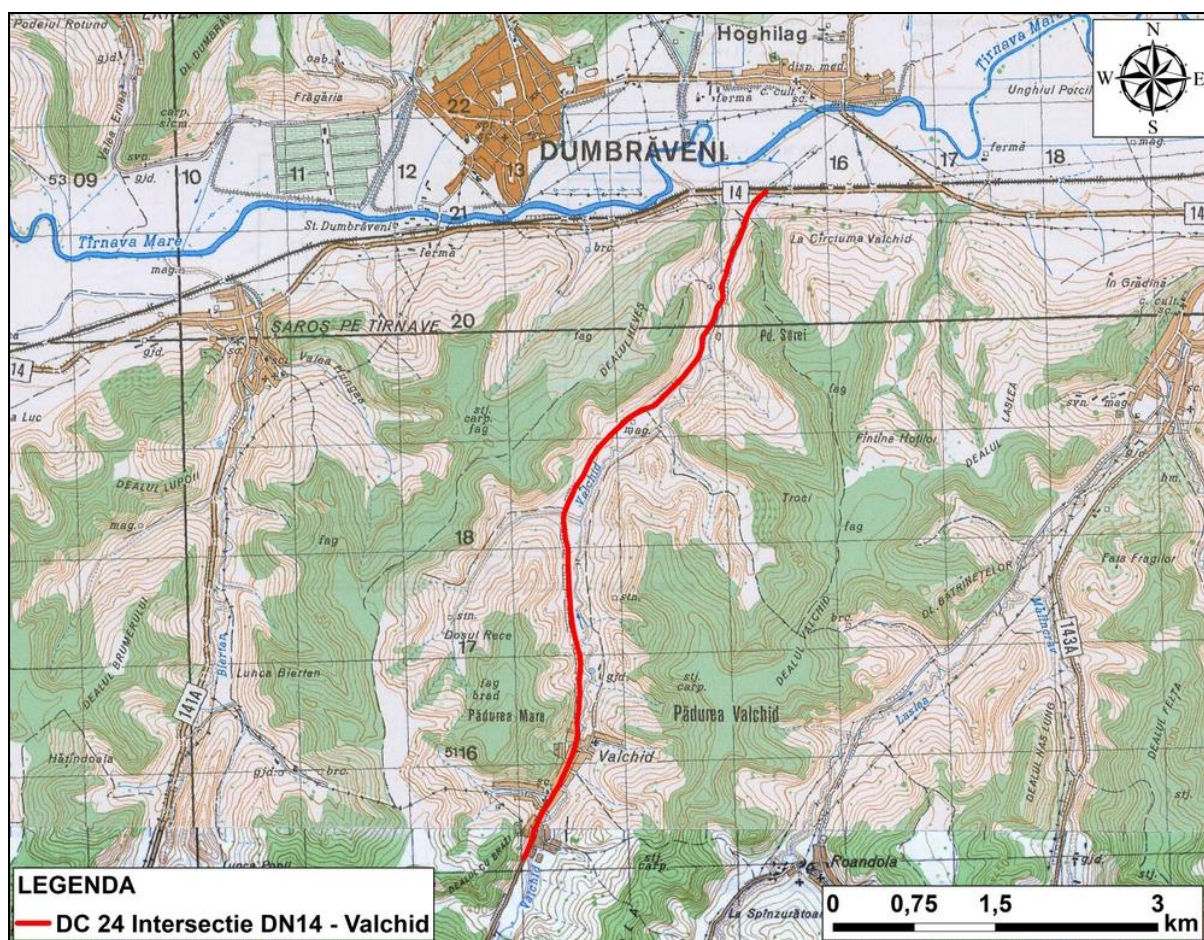
Pe perioada execuției este necesară devierea circulației pe o variantă locală cu pod provizoriu, cu o singură bandă de circulație.

Până la începerea execuției este necesar să se institui restricții de viteză (10 km/oră) și de tonaj (7,5 t).



## V. Descrierea amplasării proiectului

Amplasamentul lucrărilor propuse prin proiect se afla în partea de N – E a județului Sibiu, în comuna Hoghilag, pe DC 24A între Hoghilag – Prod – km 0+000 la km 6+680 (**figura nr. 1**) și DC 24 Intersecția DN 14 – Localitatea Valchid – km 0+000 la km 6+974, în intravilanul localităților Hoghilag și Valchid și în extravilanul comunei Hoghilag (**figura nr. 2**).



**Figura nr. 1** – Încadrarea în teritoriu a amplasamentului vizat de modernizarea drumului comunal DC 24 - intersecția DN 14 – Localitatea Valchid – km 0+000 la km 6+974

Coordonatele amplasamentului vizat de modernizarea drumului comunal DC 24 (sector intersecția DN 14 – Localitatea Valchid) sunt prezentate în sistemul național de proiecție Stereo 1970 în tabelul următor (conform plan încadrare realizat de proiectant în format .dwg):



Memoriu de prezentare elaborat în conformitate cu conținutul cadru prevăzut la Anexa nr. 5<sup>E</sup> din Legea nr. 292/2018 pentru proiect *“Modernizare drumuri comunale DC 24 și DC 24A, în comuna Hoghilag”*, propus a fi realizat în comuna Hoghilag, sat Hoghilag, Prod, Valchid, județul Sibiu, titular proiect: **Comuna Hoghilag**

Nr. crt.	X (m)	Y (m)	Observații
1.	469799	524506	Intersecție cu DN 14
2.	469394	523504	Punct intermediar
3.	469368	523467	Pod peste corpul de apă Valchid (demolare și executare pod nou)
4.	469170	522970	Punct intermediar
5.	468737	522516	Punct intermediar
6.	468181	522038	Punct intermediar
7.	467929	521519	Pod peste corpul de apă Biacolt / Dosul Rece (necadastrat)
8.	467926	521485	Punct intermediar
9.	468072	520234	Punct intermediar
10.	468033	519373	Punct intermediar
11.	467554	518338	Capăt sector drum în localitatea Valchid

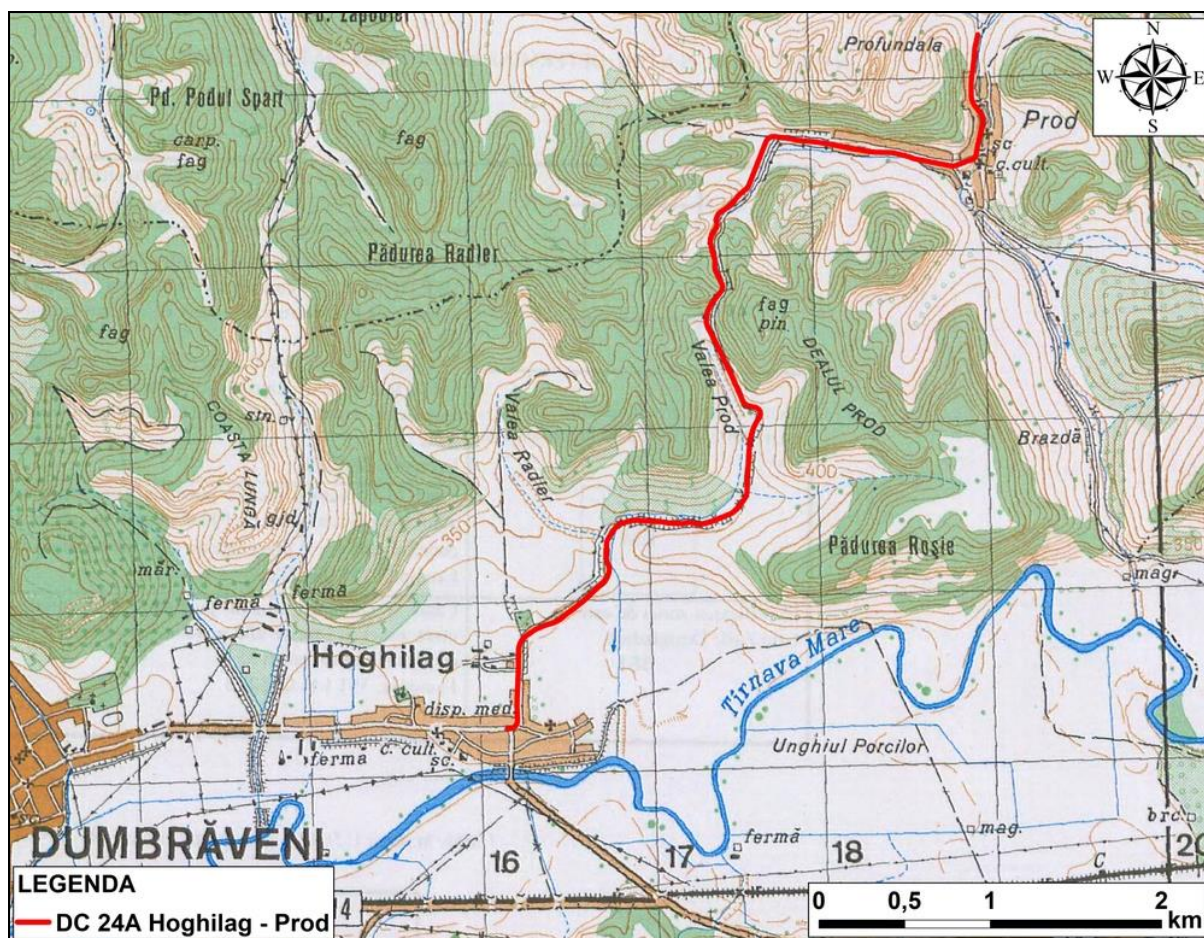


Figura nr. 2 – Încadrarea în teritoriu a amplasamentului vizat de modernizarea drumului comunal DC 24A - Hoghilag – Prod – km 0+000 la km 6+680

Coordonatele amplasamentului vizat de modernizarea drumului comunal DC 24A Hoghilag – Prod sunt prezentate în sistemul național de proiecție Stereo 1970 în tabelul următor (conform plan încadrare realizat de proiectant în format .dwg):

Nr. crt.	X (m)	Y (m)	Observații
1.	470489	525549	Capăt sector drum în localitatea Hoghilag
2.	470580	526073	Punct intermediar
3.	471082	526459	Punct intermediar
4.	471142	526741	Punct intermediar
5.	471857	526864	Punct intermediar
6.	471967	527398	Punct intermediar
7.	471653	527933	Punct intermediar
8.	471747	528132	Punct intermediar
9.	471677	528409	Punct intermediar
10.	472024	529001	Punct intermediar
11.	473165	528859	Punct intermediar
12.	473266	529116	Punct intermediar
13.	473202	529224	Punct intermediar
14.	473238	529599	Capăt sector drum în localitatea Hoghilag

Spațiul asigurat pentru organizarea de șantier a ambelor componente ale proiectului corespunde unei suprafețe degradate, aflate în proprietatea comunei Hoghilag, pe care a existat o organizare de șantier aferentă proiectului de modernizare a căii ferate de pe traseul Coridorului IV paneuropean feroviar – sectorul Copșa Mică – Sighișoara (**figurile nr. 3 și 4**). Amplasamentul se află în vecinătatea căii ferate Copșa Mică – Sighișoara și a drumului național DN 14, iar accesul este asigurat de un drum de exploatare existent.

Coordonatele amplasamentului vizat de organizarea de șantier sunt prezentate în sistemul național de proiecție Stereo 1970 în tabelul următor:

Nr. crt.	X (m)	Y (m)
1.	470722	524667
2.	470763	524575
3.	470546	524573
4.	470529	524660





**Figura nr. 3** – Încadrarea în teritoriu a amplasamentului vizat de organizarea de șantier aferentă celor două componente ale proiectului



**Figura nr. 4** – Detaliu privind încadrarea în teritoriu a amplasamentului vizat de organizarea de șantier aferentă celor două componente ale proiectului

## **VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului**

### **A. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu**

#### **a). Protecția calității apelor**

##### Sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul

Lucrările de modernizare a drumurilor comunale DC 24 intersecție DN 14 – Valchid și DC 24A Hoghilag – Prod vizează executarea unor lucrări pentru trecerea unor cursuri de apă, respectiv demolarea unui pod existent și construirea unui nou peste cursul de apă Valchid (pe DC 24 la km 1+150) și reabilitarea unui pod peste cursul de apă Biacolt/Dosul Rece (pe DC 24 la km 3+650).

Sursele posibile de poluare a apelor identificate în cazul executării lucrărilor la cele 2 poduri menționate anterior (și în mod special la podul ce traversează cursul de apă Valchid) sunt următoarele

- scurgeri accidentale de produse petroliere și uleiuri provenite de la eventuale defecțiuni tehnice ale utilajelor utilizate la executarea lucrărilor;
- scurgeri accidentale de produse petroliere și uleiuri datorate unor manipulări neglijente ale acestor substanțe;
- lucrări de recalibrare a albiei Valchid pentru asigurarea unei bune scurgeri a apelor în zona podului va conduce temporar la o creștere a nivelului de suspensii în cursul de apă aval de zona lucrării.

##### Stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute

Nu este cazul.

## **b). Protecția aerului**

### Sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri

În faza de execuție a lucrărilor propuse se vor înregistra impurificări ale aerului atmosferic, însă se pot estima ca fiind redus ca intensitate acest impact deoarece, așa cum se va descrie mai jos, nu există surse semnificative de emisie a unor poluanți în aer.

Astfel, pe amplasamentul proiectului propus, nu va exista nici o sursă fixă (staționară dirijată) de emisie atmosferică, ci doar surse mobile și staționare nederijate.

Sursele de posibilă impurificare a aerului pe acest amplasament vor fi următoarele:

- surse mobile: utilajele și mijloacele auto cu care se vor executa lucrările de modernizare a drumurilor comunale. Sursele mobile: emisii de gaze de eșapament provenite de la utilajele și mijloacele de transport care se vor utiliza pe parcursul executării lucrărilor prevăzute. Lista utilajelor, mijloace de transport și a echipamentelor ce vor fi folosite la executarea lucrărilor este prezentată în cadrul secțiunii III - *Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect*. Tipuri de poluanți emiși: particule, NO<sub>x</sub>, CO, CO<sub>2</sub>, COV.
- sursă staționară nederijată: manevrarea agregatelor minerale. Tipuri de poluanți emiși: particule.

### Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă

Ordinul MAPPM nr. 462/1993 pentru aprobarea Condițiilor tehnice privind protecția atmosferică și Normelor metodologice privind determinarea emisiilor de poluanți atmosferici produși de surse staționare nu reglementează sursele staționare nederijate. Astfel, valorile estimate pentru emisiile de poluanți de către sursele staționare și nederijate din acest caz nu pot fi comparate cu limite legale.

Metoda de limitare a emisiilor din sursele mobile din cazul de față (autovehicule) este una de tip preventiv, ce se execută de către autoritatea rutieră prin condițiile tehnice impuse la omologare (și apoi la inspecțiile tehnice periodice). În plus, există o

serie de măsuri preventive pe linie de producere și comercializare a carburanților auto.

### **c). Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor**

#### Sursele de zgomot și de vibrații

În scopul efectuării propriu-zise a lucrărilor prevăzute de proiectul propus se vor utiliza o serie de utilitaje, mijloace de transport și echipamente specifice care sunt generatoare de zgomot și/sau vibrații. Lista utilitajelor, mijloace de transport și a echipamentelor ce vor fi folosite la executarea lucrărilor este prezentată în cadrul secțiunii III - *Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect*.

#### Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Având în vedere caracteristicile proiectului se constată că la faza de execuție a lucrărilor nu există amenajări și dotări speciale pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor.

### **d). Protecția împotriva radiațiilor**

#### Sursele de radiații

Investiția nu conține dotări, echipamente și utilaje care să prezinte surse de radiații.

#### Amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor

Nu este cazul.

#### **e). Protecția solului și a subsolului**

##### Sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatiche și de adâncime

Sursele potențiale de poluare a solului și subsolului identificate pentru activitățile propuse în faza de executare a lucrărilor sunt următoarele:

- scurgeri accidentale de carburanți sau lubrifianți datorită defecțiunilor tehnice a utilajelor specifice, reparațiilor, datorită manipulărilor neglijente în timpul alimentării sau datorită depozitărilor necorespunzătoare;
- depozitari necorespunzătoare ale deșeurilor menajere sau de altă natură rezultate în timpul lucrărilor.

##### Lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului

Având în vedere caracteristicile proiectului (modernizarea unor drumuri comunale existente), se constată că la faza de executare a lucrărilor nu există lucrări și/sau dotări speciale pentru protecția solului și a subsolului. Pentru reducerea potențialului impact al lucrărilor asupra acestui factor de mediu sunt propuse o serie de măsuri în cadrul secțiunii *Măsuri de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului* din capitolul VII. - *Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect.*

#### **f). Protecția ecosistemelor terestre și acvatic**

##### Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect

Lucrările de modernizare prevăzute se vor desfășura strict pe amplasamentele existente ale drumurilor comunale. Din această perspectivă se constată fără rezerve că implementarea proiectului nu va conduce la afectarea de ecosisteme terestre și/sau acvatic.

Singurul areal sensibil identificat este reprezentat de sectorul corpului de apă Valchid unde proiectul vizează demolarea și executarea unui nou pod. Lucrările aferente acestei componente a proiectului presupun inclusiv recalibrarea albiei



Valchid pentru asigurarea unei bune scurgeri a apelor în zona podului, care va conduce temporar la o creștere a nivelului de suspensii în cursul de apă aval de acest amplasament. Acest sector al cursului de apă Valchid se află situat în perimetrul sitului de importanță comunitară ROSCI0227 Sighișoara –Târnavă Mare și oferă, conform datelor furnizate de Planul de management integrat al siturilor Natura 2000 ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului și ROSCI0227 Sighișoara –Târnavă Mare, condiții de habitare pentru speciile de interes comunitar *Barbus meridionalis* (mreană vânătă) și *Lutra lutra* (vidră).

#### Lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate

Având în vedere caracteristicile lucrării de recalibrarea albiei Valchid pentru asigurarea unei bune scurgeri a apelor în zona podului, se constată că la faza de executare a lucrărilor nu există lucrări și/sau dotări speciale pentru protecția faunei de interes comunitar și a biodiversității în general. Pentru reducerea potențialului impact al lucrărilor asupra acestui biodiversității sunt propuse o serie de măsuri în cadrul secțiunii *Măsuri de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului* din capitolul VII. - *Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect.*

#### **g). Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public**

Identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumentele istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele

Proiectul vizează doar modernizarea unor drumuri comunale existente, inclusiv pe tronsoane situate în intravilanul localităților Hoghilag, Prod și Valchid.

Lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public

Nu este cazul.

#### **h). Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului, inclusiv eliminarea**

##### Lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeuri generate

În faza de executare a lucrărilor de modernizare a celor două drumuri comunale vor fi generate următoarele tipuri de deșeuri:

##### Deșeuri menajere:

Aceste deșeuri vor fi inerent generate de personalul care va efectua lucrările propuse.

Ca orice deșeuri din această categorie, vor avea o natură eterogenă și sunt listate, conform Anexei nr. 2 la HG nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, în categoria de deșeuri **20** - Deșeuri municipale și asimilabile din comerț, industrie, instituții, inclusiv fracțiuni colectate separate, cu următoarele subcategorii:

20 01	fracțiuni colectate separat
20 01 01	hârtie și carton
20 01 02	sticlă
20 01 08	deșeuri biodegradabile de la bucătarii și cantine
20 01 11	textile (lavete, cârpe etc.)
20 01 39	materiale plastice (ex: PETuri, pungii etc.)
20 01 99	alte fracții, nespecificate

Se constată faptul că nicio categorie de deșeuri menționată anterior nu reprezintă deșeuri periculoase.

Cantitatea de deșeuri menajere rezultate de la o persoană este estimată la 0,6 kg/zi. Până la contractarea lucrărilor de către o firmă nu există suficiente date cu privire la resursa umană ce va fi alocată pentru realizarea proiectului. Astfel, în prezent este imposibilă o cuantificare a cantităților de deșeuri menajere ce vor fi generate la faza de realizare a lucrărilor propuse.

Colectarea acestor deșeuri menajere se va face în mod selectiv (cel puțin în 3 categorii), depozitarea temporară fiind realizată doar în cadrul suprafeței prevăzută

pentru organizarea de șantier. În acest scop vor fi prevăzute europubele sau eurocontainere care să asigure o capacitate de stocare adecvată, în vederea preluării deșeurilor de către o societate autorizată.

#### Deșeuri tehnologice:

Ca și încadrare tipologică, acestea sunt din gama deșeurilor inerte sau periculoase, după caz. Se vor produce în mod curent sau accidental prin activitățile de executare a lucrărilor propuse și fac parte din grupa **deșeurilor inerte și nepericuloase**.

Conform Anexei nr. 2 la HG nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, acestea vor fi:

#### **Grupa 16** - deșeuri nespecificate în altă parte:

16 01 03	anvelope scoase din uz
----------	------------------------

Anvelopele uzate se vor colecta numai în cadrul organizării de șantier, iar pentru eliminarea acestora constructorul va încheia un contract de prestări servicii cu o societate autorizată de profil.

#### **Deșeuri tehnologice toxice și periculoase**

În principiu, aceste deșeuri vor putea fi reprezentate de:

- deșeuri de baterii uzate (datorită conținutului de acid sulfuric și de metale grele);
- deșeuri de uleiuri uzate de la utilajele de lucru;
- deșeuri de combustibili pentru uzul utilajelor;

În cadrul clasificării din Anexa nr. 2 la HG nr. 856/2002, aceste deșeuri apar astfel:

#### **Grupa 13** - Deșeuri uleioase și deșeuri de combustibili lichizi:

13 01 11*	uleiuri hidraulice sintetice
13 02 06*	uleiuri sintetice de motor, de transmisie și de ungere
13 07 01*	ulei combustibil și combustibil diesel
13 07 02*	benzină
13 07 03*	alți combustibili (inclusiv amestecuri)

**Grupa 16** - deșeuri nespecificate în altă parte:

16 06 01*	baterii cu plumb
16 06 02*	baterii cu Ni-Cd
16 06 03*	baterii cu conținut de mercur
16 06 04	baterii alcaline cu excepția celor cu conținut de mercur
16 06 05	alte baterii și acumulatori

În scopul reducerii la minim a unui eventual impact asupra mediului produs prin gestiunea acestor tipuri de deșeuri, colectarea și eliminarea lor se va face astfel:

- deșeurile de baterii uzate se vor colecta și depozita în containere metalice pentru stocare astfel încât să fie împiedicate scurgerile de acizi și eventuala poluare a solului și apei.
- se va evita efectuarea oricăror operații de întreținere sau reparații asupra utilajelor pe amplasamentul lucrărilor propuse, acestea trebuind realizate în ateliere de reparații conforme.
- în situații excepționale, când nu se pot evita unele lucrări de reparații, se va ține o evidență clară conform HG nr. 1.132/2008 privind regimul bateriilor și acumulatorilor și al deșeurilor de baterii și acumulatori și se vor elimina în baza unui contract încheiat cu o societate autorizată de specialitate, existând societăți pe piață care colectează aceste deșeuri în vederea reciclării.
- deșeurile de uleiuri uzate sau de combustibili neconformi se vor colecta în recipiente metalici etanși. Evidența acestor tipuri de deșeuri se va ține în baza prevederilor HG nr. 235/2007 privind gestionarea uleiurilor uzate. Eliminarea se va face în baza unui contract încheiat de către titularul proiectului cu o societate autorizată de specialitate.

Există două aspecte de subliniat în ceea ce privește gestiunea acestor substanțe toxice și periculoase (nu doar a deșeurilor provenite din utilizarea lor):

- natura periculoasă pentru mediu și sănătatea umană;
- riscul unui impact asupra calității solului și apelor cursurilor de suprafață.

Din aceste rațiuni se impune un regim strict de utilizare a acestor substanțe și a deșeurilor provenite din utilizarea lor.

### Planul de gestionare a deșeurilor

Planul de gestionare a deșeurilor va fi întocmit de către constructor, ulterior atribuirii lucrărilor propuse.

#### **i). Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase**

##### Substanțele și preparatele chimice periculoase uzate și/sau produse

Deșeuri tehnologice toxice și periculoase sunt prezentate în cadrul secțiunii anterioare.

##### Modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației

În scopul reducerii la minim a unui eventual impact asupra mediului produs prin gestiunea acestor tipuri de deșeuri, colectarea și eliminarea lor se va face astfel:

- deșeurile de baterii uzate se vor colecta și depozita în containere metalice pentru stocare astfel încât să fie împiedicate scurgerile de acizi și eventuala poluare a solului și apei.
- se va evita efectuarea oricăror operații de întreținere sau reparații asupra utilajelor pe amplasamentul lucrărilor propuse, acestea trebuind realizate în ateliere de reparații conforme.
- în situații excepționale, când nu se pot evita unele lucrări de reparații, se va ține o evidență clară conform HG nr. 1.132/2008 privind regimul bateriilor și acumulatorilor și al deșeurilor de baterii și acumulatori și se vor elimina în baza unui contract încheiat cu o societate autorizată de specialitate, existând societăți pe piață care colectează aceste deșeuri în vederea reciclării.
- deșeurile de uleiuri uzate sau de combustibili neconformi se vor colecta în recipiente metalici etanși. Evidența acestor tipuri de deșeuri se va ține în baza prevederilor HG nr. 235/2007 privind gestionarea uleiurilor uzate. Eliminarea

se va face în baza unui contract încheiat de către titularul proiectului cu o societate autorizată de specialitate.

## **B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității**

Implementarea proiectului nu presupune utilizarea de resurse naturale de pe amplasamentele proiectului, nu conduce la ocupări suplimentare de teren, nu vizează preluarea de debite din cursuri de apă sau drenarea de ecosisteme acvatice și nu poate conduce, sub nicio formă, la afectarea semnificativă a biodiversității.

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

Impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, terenurilor solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ

Având în vedere caracteristicile tehnice ale proiectului se constată că impactul asupra tuturor factorilor de mediu, precum și asupra populației, sănătății umane, folosințelor, bunurilor materiale, peisajului și patrimoniului istoric și cultural va fi nul sau minor și nesemnificativ, după caz, întrucât acest impact va fi generat pe o perioadă scurtă de timp și va fi localizat doar pe amplasamentele existente ale drumurilor comunale vizate de lucrările de modernizare.

Extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate)

Având în vedere caracteristicile tehnice ale proiectului se constată că extinderea impactului este foarte restrânsă, localizată pe amplasamentele existente ale drumurilor comunale vizate de implementarea proiectului și în imediata vecinătate a

acestora. Din această perspectivă considerăm că implementarea proiectului nu va conduce sub nicio formă la afectarea semnificativă a habitatelor și speciilor de interes conservativ evaluate ca prezente în vecinătatea amplasamentelor proiectului și a biodiversității în general.

#### Magnitudinea și complexitatea impactului

Magnitudinea și complexitatea impactului trebuie evaluate în funcție de gravitatea potențialelor efecte generate în mediu, de potențialul sinergism al efectelor, precum și în funcție de gradul de extindere și viteza de extindere a efectelor.

Date fiind caracteristicile proiectului se constată faptul că potențialul impact nesemnificativ la faza de construire asupra oricărui factor de mediu se va înregistra strict local, în perimetrul amplasamentelor proiectului (drumuri comunale existente). Din acest punct de vedere se constată faptul că magnitudinea și complexitatea impactului asupra mediului înconjurător sunt limitate la un nivel redus și nesemnificativ.

#### Probabilitatea impactului

Având în vedere caracteristicile tehnice ale proiectului se constată că probabilitatea înregistrării unui impact negativ semnificativ asupra oricărui factor de mediu este foarte redusă.

#### Durata, frecvența și reversibilitatea impactului

Durata de manifestare a potențialului impact nesemnificativ asupra factorilor de mediu va fi limitată la perioada aferentă executării lucrărilor propuse. Frecvența de înregistrare a potențialului impact nesemnificativ asupra factorilor de mediu va fi în mod direct corelată cu programul de lucru ce va fi stabilit pe durata executării lucrărilor de către constructor, în acord cu prevederile legale în vigoare. Presiunea de intensitate scăzută estimată a fi generată asupra factorilor de mediu ca urmare a implementării proiectului va fi limitată doar la perioada de executare a lucrărilor propuse.

#### Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului

a). Măsurile propuse de diminuare a impactului asupra factorului de mediu apă sunt următoarele:

- în spațiul alocat organizării de șantier va fi amplasată o toaletă ecologică destinată necesităților personalului angajat, al cărui rezervor va fi golit periodic de către o societate autorizată;
- deșeurile menajere se vor colecta în pubele care vor fi ridicate periodic de către firma de salubritate contractată de constructor;
- aprovizionarea cu combustibil a mijloacelor de transport se va realiza doar în stații de alimentare cu carburanți, iar pentru utilaje alimentarea se va realiza la amplasament, carburanții fiind transportați cu cisterna sau în bidoane, fără a fi depozitați pe amplasament;
- reparațiile utilajelor și mijloacelor de transport, schimburile de ulei hidraulic și ulei de motor se vor realiza doar în cadrul unor service-uri autorizate;
- se vor utiliza mijloace de transport și utilitare corespunzătoare din punct de vedere tehnic, cu verificarea tehnică efectuată la zi, pentru eliminarea oricărei posibilități de producere a unor scurgeri de carburanți sau uleiuri;
- spălarea utilajelor și a mijloacelor de transport în cursuri de apă, în zonele de lucru sau în vecinătatea amplasamentului este strict interzisă;
- se va întocmi Planul de prevenire și combatere a poluărilor accidentale;
- se va face instruirea personalului angajat asupra modului de exploatare a utilajelor și de acționare în cazuri de defecțiuni accidentale, precum și asupra modului de intervenție în cazul poluării accidentale prin deversare.

b). Măsuri propuse de diminuare a impactului asupra factorului de mediu aer sunt următoarele:

- utilizarea de echipamente, utilitare și mijloace de transport performante care să asigure emisii poluante sub limitele legale;
- se recomandă ca mijloacele de transport pentru materiale să fie prevăzute cu prelată pentru evitarea împrăștiilor de particule cu ajutorul vântului, mai ales în zonele locuite;
- se vor efectua reglajele corespunzătoare la motoarele mijloacelor de producție în conformitate cu condițiile impuse de ITP.



c). Măsurile propuse de diminuare a impactului asupra factorului de mediu sol/subsol sunt următoarele:

- în spațiul alocat organizării de șantier va fi amplasată o toaletă ecologică destinată necesităților personalului angajat, al cărui rezervor va fi golit periodic de către o societate autorizată;
- deșeurile menajere se vor colecta în pubele care vor fi ridicate periodic de către firma de salubritate contractată de către constructor;
- aprovizionarea cu combustibil a mijloacelor de transport se va realiza doar în stații de alimentare cu carburanți, iar pentru utilaje alimentarea se va realiza la amplasament, carburanții fiind transportați cu cisterna sau în bidoane, fără a fi depozitați pe amplasament;
- reparațiile utilajelor și mijloacelor de transport, schimburile de ulei hidraulic și ulei de motor se vor realiza doar în cadrul unor service-uri autorizate;
- se vor utiliza mijloace de transport și utilitare corespunzătoare din punct de vedere tehnic, cu verificarea tehnică efectuată la zi, pentru eliminarea oricărei posibilități de producere a unor scurgeri de carburanți sau uleiuri;
- se va întocmi Planul de prevenire și combatere a poluărilor accidentale;
- se va face instruirea personalului angajat asupra modului de exploatare a utilajelor și de acționare în cazuri de defecțiuni accidentale, precum și asupra modului de intervenție în cazul poluării accidentale prin deversare.

d). Măsurile propuse de diminuare a impactului asupra speciilor de interes conservativ *Barbus meridionalis* (mreană vânătă) și *Lutra lutra* (vidră) – specii evaluate ca prezente în sectorul cursului de apă Valchid din secțiunea drumului DC 24 vizată de demolarea și construirea unui nou pod.

Se recomandă adoptarea măsurilor propuse pentru diminuarea impactului asupra factorului de mediu apă.

e). Managementul deșeurilor

Colectarea deșeurilor menajere se va face în mod selectiv (cel puțin în 3 categorii), depozitarea temporară fiind realizată doar în cadrul suprafeței prevăzută pentru

organizarea de șantier. În scopul eliminării/valorificării acestor deșeuri vor fi prevăzute europubele sau eurocontainere care să asigure o capacitate de stocare adecvată, în vederea preluării acestora de către o societate autorizată ce va fi contractată de către constructor.

Anvelopele uzate și bateriile uzate se vor colecta numai în cadrul organizării de șantier, iar pentru eliminarea acestora constructorul va încheia un contract de prestări servicii cu o societate autorizată de profil.

Deșeurile de baterii uzate se vor colecta și depozita în containere metalice pentru stocare astfel încât să fie împiedicate scurgerile de acizi și eventuala poluare a solului și apei. Eliminarea se va face în baza unui contract existent încheiat de constructor cu o societate autorizată de specialitate.

Se va evita efectuarea oricăror operații de întreținere sau reparații asupra utilajelor pe amplasamentul lucrărilor propuse, acestea trebuind realizate în ateliere de reparații conforme.

Deșeurile de uleiuri uzate sau de combustibili neconformi se vor colecta în recipiente metalici etanși. Evidența acestor tipuri de deșeuri se va ține în baza prevederilor HG nr. 235/2007 privind gestionarea uleiurilor uzate. Eliminarea se va face în baza unui contract existent încheiat de constructor cu o societate autorizată de specialitate.

#### Natura transfrontalieră a impactului

Nu este cazul.

### **VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului**

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

Nu este cazul.

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

**A. Proiectul analizat nu se încadrează în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene:** Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și 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 și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).

## **B. Planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat**

Implementarea proiectului se va realiza ca urmare a accesării de fonduri prin Programul Național de Dezvoltare a Infrastructurii derulat de către Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice.

Programul Național de Dezvoltare a Infrastructurii este un program de investiții publice în infrastructură aprobat prin OUG 105/2010.

Programul corespunde angajamentelor din Programul de guvernare și obligațiile ce revin României prin Tratatul de Aderare la capitolul mediu. În conceperea acestui program s-a plecat de la nevoia acută de infrastructură edilitară resimțită în numeroase zone ale țării și de la faptul că, fondurile europene alocate României pe perioada de programare 2007-2013 s-au dovedit insuficiente față de numărul mare de proiecte pregătite pentru acest gen de lucrări.

## **X. Lucrări necesare organizării de șantier**

Spațiul asigurat pentru organizarea de șantier a ambelor componente ale proiectului corespunde unei suprafețe degradate, aflate în proprietatea comunei Hoghilag, pe care a existat o organizare de șantier aferentă proiectului de modernizare a căii ferate de pe traseul Coridorului IV paneuropean feroviar – sectorul Copșa Mică – Sighișoara (**figurile nr. 3 și 4**). Amplasamentul se află în vecinătatea căii ferate Copșa Mică – Sighișoara și a drumului național DN 14, iar accesul este asigurat de un drum de exploatare existent.

Acest spațiu aferent organizării de șantier va fi dotat cu 1 container birou, 1 container vestiar, 1 magazie, 1 remiză PSI și 1 WC ecologic.

În acest spațiu vor fi parcate utilajele și mijloacele de transport și vor fi depozitate echipamentele necesare implementării proiectului.

## **XI. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității**

Nu este cazul. Proiectul vizează modernizarea unor drumuri comunale existente, iar lucrările de execuție aferente se vor realiza strict pe amplasamentele actuale ale acestor drumuri. Spațiul asigurat pentru organizarea de șantier a ambelor componente ale proiectului corespunde unei suprafețe degradate, aflate în proprietatea comunei Hoghilag, pe care a existat o organizare de șantier aferentă proiectului de modernizare a căii ferate de pe traseul Coridorului IV paneuropean feroviar – sectorul Copșa Mică – Sighișoara (**figurile nr. 3 și 4**). Amplasamentul se află în vecinătatea căii ferate Copșa Mică – Sighișoara și a drumului național DN 14, iar accesul este asigurat de un drum de exploatare existent.

## **XII Anexe – piese desenate**

Prezentul memoriu include 4 hărți cu privire la încadrarea amplasamentelor proiectului în teritoriu și 6 hărți cu privire la relația amplasamentelor proiectului cu rețeaua ecologică Natura 2000.

### **XIII. Relația proiectului cu rețeaua ecologică Natura 2000**

#### *a). Descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar*

Comuna Hoghilag prezintă legături rutiere, majoritatea modernizate, astfel prin intermediul drumului național DN 14 și a drumului județean DJ 142E se asigură legătura comunei Hoghilag cu orașul Dumbrăveni și comuna Laslea, prin intermediul drumului comunal DC 24 se asigură legătura localităților Prod și Valchid cu comuna Biertan, iar prin intermediul drumului comunal DC 24A se asigură legătura între localitățile Hoghilag și Prod.

Proiectul vizează modernizarea prin asfaltare a unor sectoare de drumuri comunale (DC 24A între Hoghilag – Prod – km 0+000 la km 6+680 și DC 24 Intersecția DN 14 – Localitatea Valchid – km 0+000 la km 6+974) și străzi situate în intravilanul localităților Hoghilag și Valchid și în extravilanul comunei Hoghilag. Drumurile în discuție prezintă o intensitate redusă a traficului, fiind încadrate în clasa tehnică V.

La ora actuală circulația pe sectoarele de drum vizate de implementarea proiectului se desfășoară în condiții neadecvate, nefiind asigurate condițiile de siguranță și confort conform categoriei de drum.

Proiectul este inclus în strategia de dezvoltare locală, aprobată prin Hotărâre de Consiliul Local. Necesitatea și oportunitatea promovării investiției constă în asigurarea condițiilor optime pentru circulația vehiculelor și pietonilor, precum și a condițiilor de mediu în general.

Creșterea traficului rutier, datorat creșterii semnificative a numărului de autovehicule rutiere și a intensificării activităților economice în zona, dar mai ales cerințele actuale în ce privește sporirea siguranței în circulația rutieră, impun lucrări imediate de îmbunătățire a sistemului rutier actual care să asigure o colectare și evacuare adecvate a apelor de suprafață, înlocuirea și replasarea sau amenajarea podețelor, amenajarea drumurilor laterale și a intersecțiilor.

Drumurile comunale au lungimea totală de 13.654 m, au fost încadrate la viteza de proiectare 20[km/h] – 40[km/h], cu o circulație redusă.

### Profilul transversal tip:

- lățime platforma drum: 6,00 m
- lățime parte carosabila: 5,00 m
- lățime acostament: 2 x 0,5 – 0,75 m
- lățime șanțuri: 2x1,75 m-șanțuri de pământ (extravilan)
- 2x0,9-1,5 m-șanțuri de beton (intravilan)

Sectoarele de drumurile proiectate respecta traseul existent și au lungimea de:

- Hoghilag – Prod: km 0+000,000 – km 6+680 m;
- DN14 – Valchid: km 0+000,000 – km 6+974 m.

În tronsonul I între bornele km 0+000,000 și 0+575,000 partea carosabila este asfaltata, dar necesită o ranforsare a sistemului rutier și lucrări de amenajare de șanțuri betonate și acostamente.

### Situația în plan

În plan orizontal proiectarea curbilor s-a făcut cu arce de cerc, iar unde unghiul dintre două aliniamente a fost mai mare de 177° s-au lăsat frânturile neracordate, racordând-se doar bordurile de încadrare a părții carosabile, acolo unde acestea au fost prevăzute. În curbe s-a prevăzut un profil convertit și supralărgit doar unde traseul a permis, supralărgirea fiind limitată de curțile oamenilor. În aliniament, profilul este unul de tip acoperiș cu pante de 2,5% .

### Situația în profil longitudinal

La proiectarea profilului longitudinal s-a urmărit, pe cât posibil, profilul existent al terenului. S – a efectuat calculul liniei roșii, urmărindu-se geometrizarea traseului în profil vertical, pentru realizarea condițiilor de siguranța și confort în circulație.

În plan vertical razele minime folosite sunt de 300 m pentru racordarea concava și 500 m pentru racordarea convexa, iar pasul minim de proiectare folosit este de 50 m. S-a încercat evitarea valorilor minime pentru raze și maxime pentru declivități,

acestea din urma realizându-se pe distante mai mici de 100 m. S-a evitat alternanța de rampe și pante. Declivitățile minime folosite sunt de 0.2% în intravilan și 0.5% în extravilan..

### Sistemul rutier

Sistemul rutier este propus în conformitate cu categoria drumului, având următoarea stratificație:

Pe sectoarele DC24A: Hoghilag – Prod, km 0+575,000 – km 6+680 m și DC24: DN14 – Valchid, km 0+000,000 – km 6+974 m

- beton asfaltic – BAPC16 – 4 cm;
- beton asfaltic deschis – BADPS 20 – 6 cm;
- balast stabilizat cu ciment in situ – 16 cm;
- balast – 10-18 cm, completare peste sistemul rutier existent scarificat;

Pe sectoarele DC24A: Hoghilag – Prod: km 0+0,000 – km 0+575,000 m

- beton asfaltic – BA16 – 4 cm;
- beton asfaltic deschis – BAD22,4 – 6-8 cm;
- geocompozit antifisură;
- sistem rutier existent (sector asfaltat);

Sistemul rutier propus s-a dimensionat conform “Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide ind. PD 177-2001”, exclusiv pentru sectorul DC24A: Hoghilag – Prod: km 0+0,000 – km 0+575,000 m, pentru care sistemul rutier nu se verifică la acțiunea de îngheț-dezghet, motiv pentru care conform STAS 1709/2, au fost prevăzute măsuri pentru prevenirea degradărilor din îngheț-dezghet. Măsurile menționate anterior constau în:

- adâncirea șanțurilor pentru a avea efect de drenare (min. 15 cm sub patul de fundare);
- betonarea șanțurilor în scopul impermeabilizării acestora;

- așternerea unui geocompozit antifisură.

#### Amenajarea dispozitivelor de scurgere a apelor

Podetele existente – se vor curata și se vor decolmata. Se vor reface camerele de cădere, coronamentele, timpanele și se vor corecta albiile unde este necesar.

Se propun reabilitarea a unui pod existent și demolarea unui pod existent și execuția a unui pod nou, dimensionate la clasa I de încărcare ( $A_{13};S_{60}$ ), corespunzătoare lucrărilor de arta pe drumuri comunale .

#### Pod pe DC 24 Km 1+200 peste Pârâul Valchid

Conform celor prezentate la parametrii indicatori de calitate ai stării tehnice referitori la elementele principale de rezistență ale podului , suprastructura prezintă săgeți importante ale grinzilor metalice.

„Instrucțiunile tehnice pentru stabilirea stării tehnice a unui pod” prevăd, ca în cazul existenței unor defecte sau degradări importante la elementele principale de rezistență ale suprastructurii sau la elementele infrastructurii (depunctări mai mari decât 7) care pot periclita siguranța circulației, luarea unor măsuri imediate, indiferent de valoarea indicelui total de calitate (introducerea de restricții de viteză și tonaj).

Având în vedere cele expuse mai sus, pentru aducerea podului la parametrii normali de exploatare, inclusiv ridicarea clasei de încărcare sunt necesare următoarele lucrări:

a). demolarea / dezafectarea podului existent;

b). execuția unui pod nou din beton armat dimensionat la clasa I de încărcare ( $A_{13};S_{60}$ ), corespunzătoare lucrărilor de arta pe drumuri comunale și suprastructura monolita sau din elemente prefabricate și cu infrastructura din beton simplu și armat, fundată direct sau indirect, funcție de recomandările din studiul geotehnic.

Deschiderea / deschiderile podului va fi dimensionată în funcție de debitul de calcul.

Podul va asigura o lățime a părții carosabile pentru un fir de circulație (de 5,00 m între parapete) sau pentru două fire de circulație (7,00 m) conform Ord. 45/1998



pentru drumuri comunale, funcție de lățimea adoptată pentru drumul DC 24 în zona.

De asemenea sunt necesare lucrări de recalibrare a albiei pentru asigurarea unei bune scurgeri a apelor în zona podului

Pe perioada execuției este necesară devierea circulației pe o variantă locală cu pod provizoriu, cu o singură bandă de circulație.

Până la începerea execuției este necesar să se instituiască restricții de viteză (10 km/oră) și de tonaj (7,5 t).

#### Pod pe DC 24 Km 3+700 peste Pârâul Biacolț

Pentru aducerea podului la parametrii normali de exploatare sunt necesare următoarele lucrări:

- decopertarea (îndepărtarea) straturilor de pământ, noroi, vegetație etc. de pe partea carosabilă (pană la structura de rezistență) și de pe trotuare;
- execuția straturilor noi pe partea carosabilă (beton pantă, hidroizolație, protecție hidroizolație, asfalt în două straturi) precum și asfalt pe trotuare, inclusiv borduri noi (înalte tip „L”) astfel încât să se realizeze o parte carosabilă de 7,00 m (două fire de circulație) și două trotuare de 1,25 m lățime;
- realizarea unor noi dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație;
- refacerea parapetului pietonal (parapet metalic nou);
- repararea / protecția intradosului prefabricatelor de trotuar și a elevațiilor infrastructurilor și a aripilor cu mortare speciale;
- decolmatarea / degajarea albiei de vegetație precum și executarea unor lucrări de apărare / protecție a malurilor, aval și amonte de pod;
- execuția scărilor și cașurilor.

Circulația rutieră pe perioada execuției lucrărilor se va desfășura alternativ pe câte o bandă de circulație.



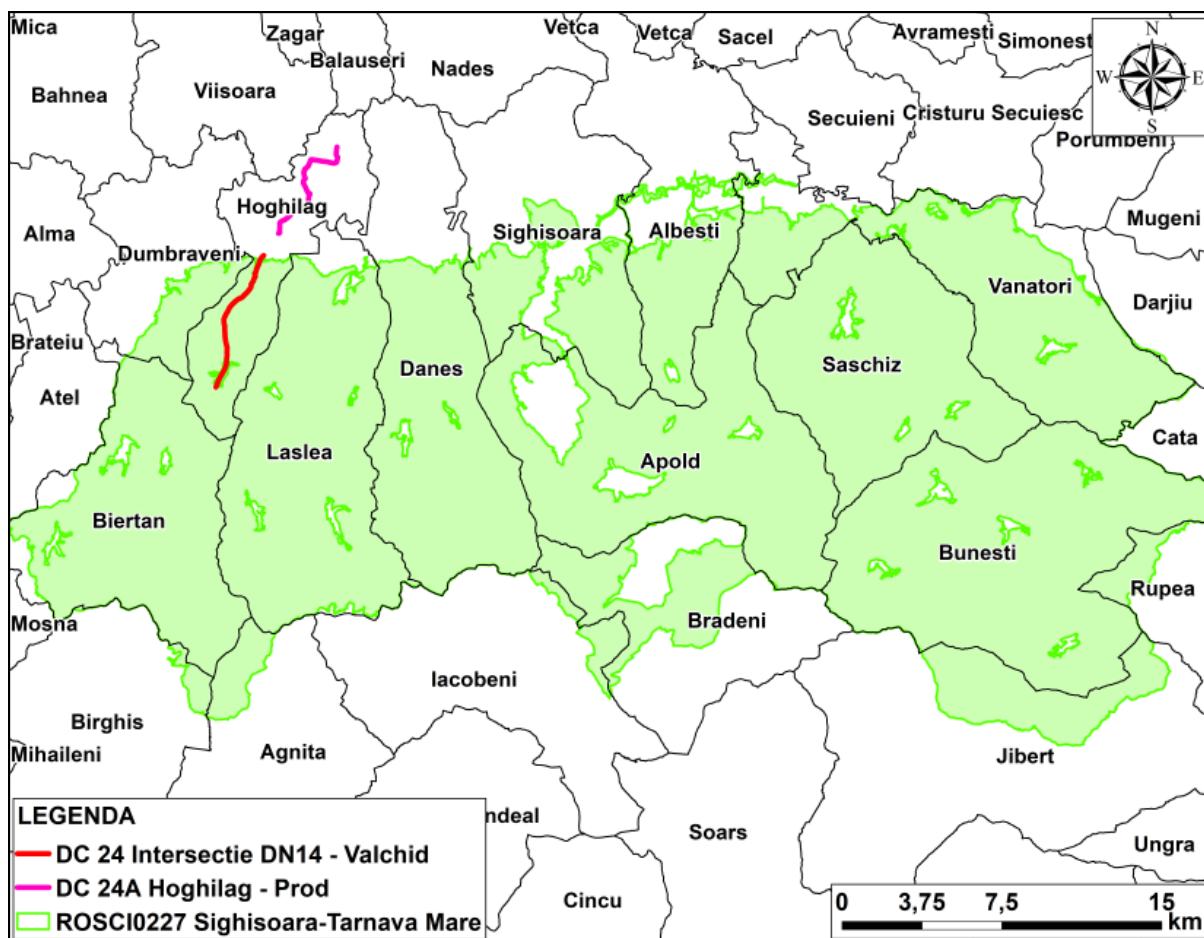


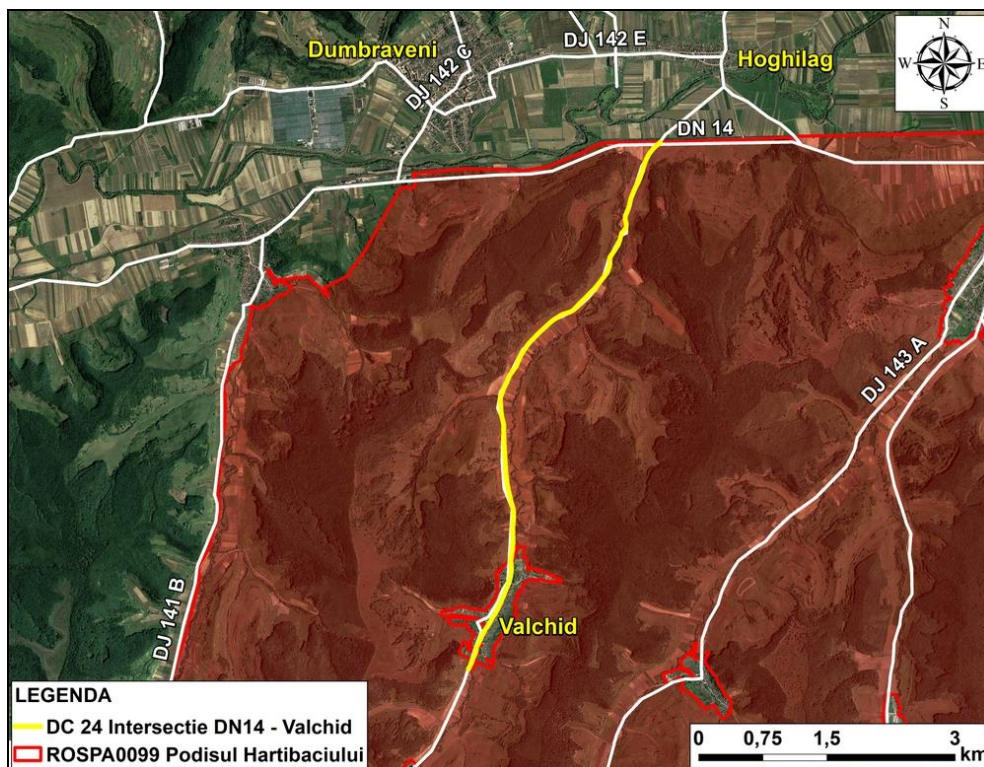
Figura nr. 6 – Relația amplasamentelor proiectului cu situl de importanță comunitară ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare

Aria de protecție specială avifaunistică ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului, în suprafață de 237.779 ha (conform Formularului standard Natura 2000 din 2016), respectiv 238.011,6 ha (conform datelor vectoriale revizuite privind distribuția rețelei Natura 2000 în România – INSPIRE, cu o extindere pentru 2 perechi de *Bubo bubo* în cadrul UAT-urilor Cârța și Porumbacu de Jos).

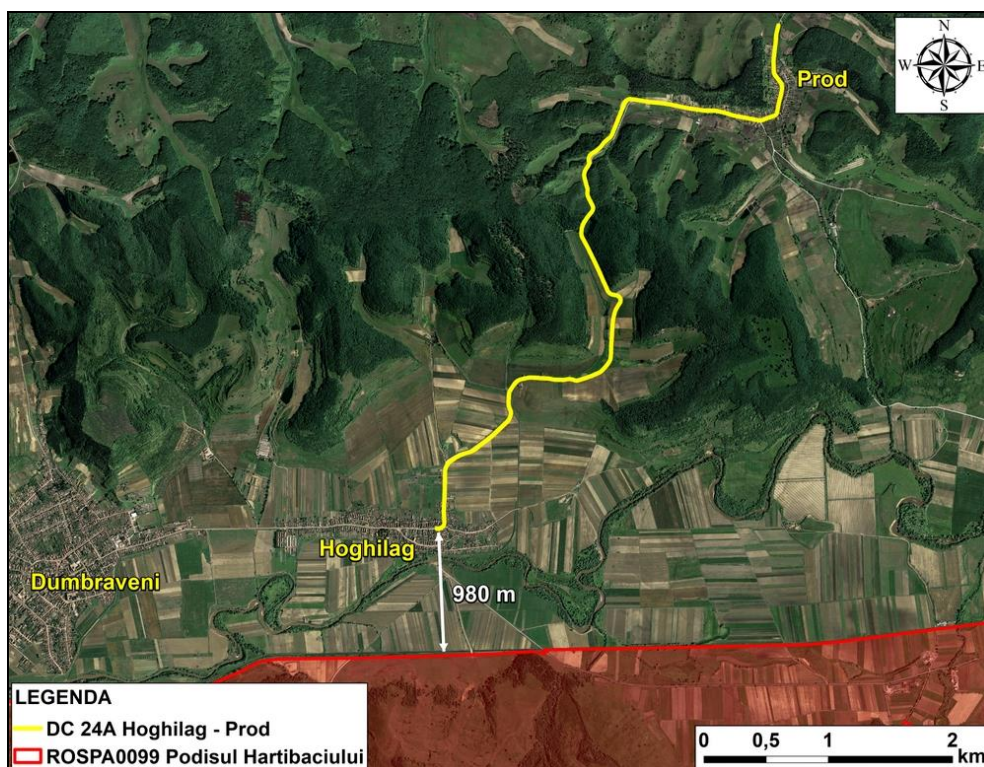
Ca urmare a Ordinului MMAP nr. 46/2016 privind instituirea regimului de arie naturală protejată și declararea siturilor de importanță comunitară ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România, situl de importanță comunitară ROSCI0227 Sighișoara Târnava Mare a fost extins la 89.264 ha (conform Formularului standard Natura 2000 din 2016 și datelor vectoriale revizuite privind distribuția rețelei Natura 2000 în România - INSPIRE).

Siturile Natura 2000 ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului și ROSCI0227 Sighișoara Târnava Mare beneficiază la ora actuală de un Plan de management integrat, aprobat în condițiile legii.



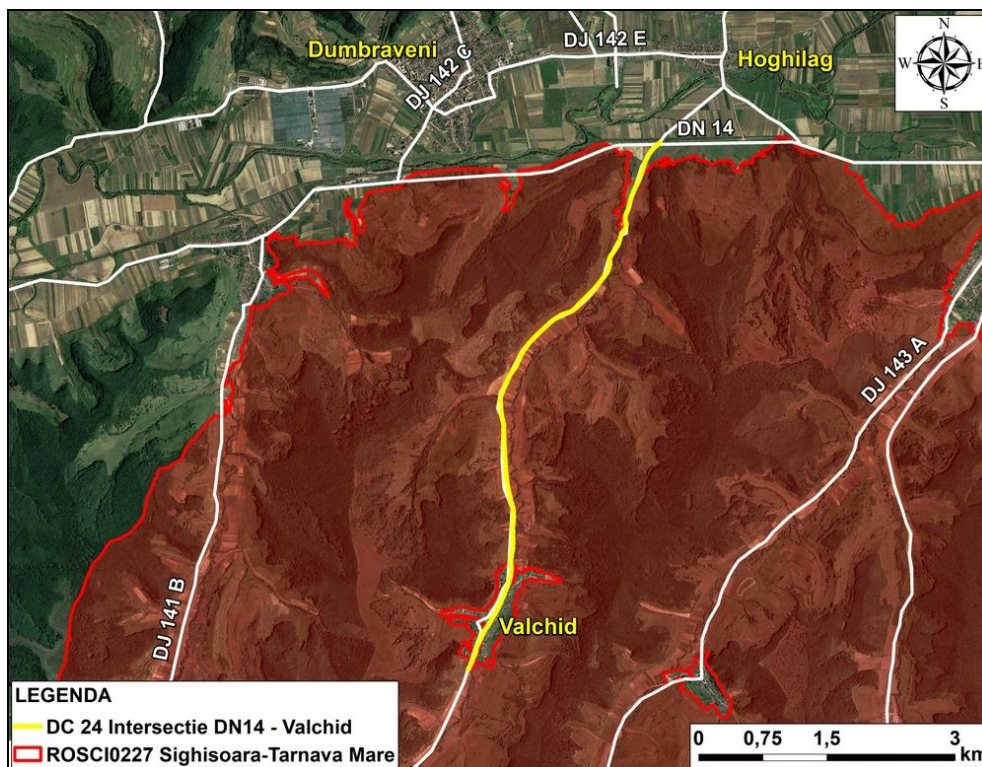


**Figura nr. 7** – Detaliu privind relația amplasamentului drumului comunal DC 24 intersecție DN 14 – Valchid cu aria de protecție specială avifaunistică ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului

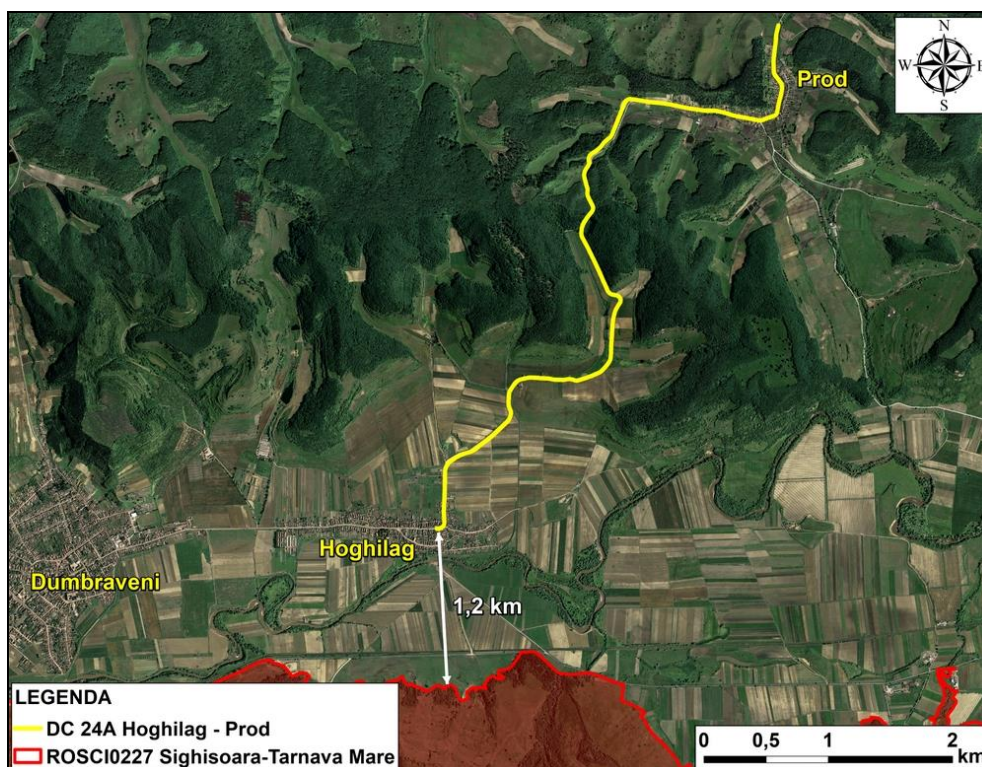


**Figura nr. 8** – Detaliu privind relația amplasamentului drumului comunal DC 24A Hoghilag – Prod cu aria de protecție specială avifaunistică ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului





**Figura nr. 9** – Detaliu privind relația amplasamentului drumului comunal DC 24 intersecție DN 14 – Valchid cu situl de importanță comunitară ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare



**Figura nr. 10** – Detaliu privind relația amplasamentului drumului comunal DC 24A Hoghilag – Prod cu situl de importanță comunitară ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare

Din analiza **figurilor nr. 8 și 10** se constată faptul că amplasamentul drumului comunal DC 24A Hoghilag – Prod se află la o distanță de circa 980 față de limita nordică a ariei de protecție specială avifaunistică ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului și la o distanță de circa 1,2 km în raport cu limita nordică a sitului de importanță comunitară ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare.

**b). Numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar**

Amplasamentul drumului comunal DC 24 intersecția DN 14 – Valchid vizat de realizarea lucrărilor de modernizare propuse se află situat integral în perimetrul ariei de protecție specială avifaunistică **ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului (figura nr. 7)** și aproape integral în perimetrul sitului de importanță comunitară **ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare (figura nr. 9)**.

**c). Prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului**

În **tabelul nr. 1** sunt prezentate speciile de interes conservativ pentru care a fost desemnată aria de protecție specială avifaunistică ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului, precum și efectivele populaționale estimate conform Ordinului ministrului mediului și gospodăririi apelor nr. 207/2006 privind aprobarea conținutului Formularului Standard Natura 2000 și a manualului de completare a acestuia.

**Tabel nr. 1** - Lista speciilor de păsări sălbatice enumerate în anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC pentru care a fost desemnată ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului și evaluarea efectivelor populaționale la nivelul sitului Natura 2000 (conform Formular Standard anexă la HG nr. 971/2011)

Nr. crt.	Cod Natura 2000	Denumire specie	Populație rezidentă	Cuibărit	Iernat	Pasaj
1.	A122	<i>Crex crex</i>	-	150-250 p	-	-
2.	A089	<i>Aquila pomarina</i>	-	70-90 p	-	-
3.	A072	<i>Pernis apivorus</i>	-	100-120 p	-	-
4.	A220	<i>Strix uralensis</i>	80-110 p	-	-	-
5.	A224	<i>Caprimulgus europaeus</i>	-	700-900 p	-	-
6.	A238	<i>Dendrocopos medius</i>	1000-1300 p	-	-	-
7.	A234	<i>Picus canus</i>	280-320 p	-	-	-
8.	A031	<i>Ciconia ciconia</i>	-	40-60 p	-	-
9.	A030	<i>Ciconia nigra</i>	-	2-4 p	-	-
10.	A080	<i>Circaetus gallicus</i>	-	2-4 p	-	-

Nr. crt.	Cod Natura 2000	Denumire specie	Populație rezidentă	Cuibărit	Iernat	Pasaj
11.	A246	<i>Lullula arborea</i>	-	13500-15500 p	-	-
12.	A081	<i>Circus aeruginosus</i>	-	2-4 p	-	100-200 i
13.	A082	<i>Circus cyaneus</i>	-	-	40-90 i	-
14.	A239	<i>Dendrocopos leucotos</i>	70-90 p	-	-	-
15.	A429	<i>Dendrocopos syriacus</i>	220-260 p	-	-	-
16.	A255	<i>Anthus campestris</i>	-	80-100 p	-	-
17.	A339	<i>Lanius minor</i>	-	170-200 p	-	-
18.	A338	<i>Lanius collurio</i>	-	34000-38000 p	-	-
19.	A215	<i>Bubo bubo</i>	-	10-20 m	-	-
20.	A060	<i>Aythya nyroca</i>	-	8-10 p	-	100-250 i
21.	A151	<i>Philomachus pugnax</i>	-	-	-	400-800 i
22.	A196	<i>Chlidonias hybridus</i>	-	-	-	80-120 i
23.	A131	<i>Himantopus himantopus</i>	-	-	-	2-10 i
24.	A023	<i>Nycticorax nycticorax</i>	-	-	-	100-300 i
25.	A027	<i>Egretta alba</i>	-	-	R	2-15 i
26.	A193	<i>Sterna hirundo</i>	-	-	-	R
27.	A097	<i>Falco vespertinus</i>	-	-	-	2-20 i
28.	A166	<i>Tringa glareola</i>	-	-	-	80-150 i

Conform informațiilor furnizate în Planul de management al ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare și ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului în cadrul Tabelului nr. 23 (*Situația speciilor de interes comunitar în Ariile Protejate Hârtibaciu-Târnava Mare-Olt*), precum și în cadrul Tabelului nr. 2 (*Speciile de interes comunitar menționate în Formularele Standard ale Ariilor Naturale Protejate Hârtibaciu-Târnava Mare-Olt*) din cadrul Anexei nr. 15 (*Statutul de conservare al speciilor de interes comunitar în cadrul sitului*), în **Tabelul nr. 2** sunt prezentate speciile de păsări sălbatice de interes comunitar identificate ca prezente în perimetrul siturilor Natura 2000 ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului, ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare și ROSCI0132 Oltul Mijlociu-Cibin-Hârtibaciu ca urmare a desfășurării activităților de inventariere ce au stat la baza elaborării Planului de management.

**Tabel nr. 2** – Lista speciilor de păsări de interes comunitar identificate ca fiind prezente în perimetrul ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului, ca urmare a studiilor de inventariere și cartare realizate în vederea elaborării Planului de management

Nr. crt.	Cod Natura 2000	Denumire specie	Prezentă (P) / absentă (A) conform Formularului Standard Natura 2000 al ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului	Prezentă (P) / absentă (A) ca urmare a activităților de inventariere ce au stat la baza elaborării Planului de management
1.	A021	<i>Botaurus stellaris</i>	A	P

Memoriu de prezentare elaborat în conformitate cu conținutul cadru prevăzut la Anexa nr. 5<sup>E</sup> din Legea nr. 292/2018 pentru proiect *“Modernizare drumuri comunale DC 24 și DC 24A, în comuna Hoghilag”*, propus a fi realizat în comuna Hoghilag, sat Hoghilag, Prod, Valchid, județul Sibiu, titular proiect: **Comuna Hoghilag**

Nr. crt.	Cod Natura 2000	Denumire specie	Prezentă (P) / absentă (A) conform Formularului Standard Natura 2000 al ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului	Prezentă (P) / absentă (A) ca urmare a activităților de inventariere ce au stat la baza elaborării Planului de management
2.	A022	<i>Ixobrychus minutus</i>	A	P
3.	A023	<i>Nycticorax nycticorax</i>	P	P
4.	A027	<i>Egretta alba</i>	P	P
5.	A029	<i>Ardea purpurea</i>	A	P
6.	A030	<i>Ciconia nigra</i>	P	P
7.	A031	<i>Ciconia ciconia</i>	P	P
8.	A060	<i>Aythya nyroca</i>	P	P
9.	A072	<i>Pernis apivorus</i>	P	P
10.	A080	<i>Circaetus gallicus</i>	P	P
11.	A081	<i>Circus aeruginosus</i>	P	P
12.	A082	<i>Circus cyaneus</i>	P	P
13.	A089	<i>Aquila pomarina</i>	P	P
14.	A097	<i>Falco vespertinus</i>	P	P
15.	A120	<i>Porzana parva</i>	A	P
16.	A122	<i>Crex crex</i>	P	P
17.	A131	<i>Himantopus himantopus</i>	P	P
18.	A151	<i>Philomachus pugnax</i>	P	P
19.	A166	<i>Tringa glareola</i>	P	P
20.	A193	<i>Sterna hirundo</i>	P	P
21.	A196	<i>Chlidonias hybridus</i>	P	P
22.	A197	<i>Chlidonias niger</i>	A	P
23.	A215	<i>Bubo bubo</i>	P	P
24.	A220	<i>Strix uralensis</i>	P	P
25.	A224	<i>Caprimulgus europaeus</i>	P	P
26.	A234	<i>Picus canus</i>	P	P
27.	A236	<i>Dryocopus martius</i>	A	P
28.	A238	<i>Dendrocopos medius</i>	P	P
29.	A239	<i>Dendrocopos leucotos</i>	P	P
30.	A246	<i>Lullula arborea</i>	P	P
31.	A255	<i>Anthus campestris</i>	P	P
32.	A307	<i>Sylvia nisoria</i>	A	P
33.	A320	<i>Ficedula parva</i>	A	P
34.	A321	<i>Ficedula albicollis</i>	A	P
35.	A338	<i>Lanius collurio</i>	P	P
36.	A339	<i>Lanius minor</i>	P	P
37.	A429	<i>Dendrocopos syriacus</i>	P	P

Analizând informațiile prezentate în cadrul **tabelului nr. 2** se constată că lista speciilor vizate de management conservativ a fost extinsă cu încă 9 specii, respectiv: *Botaurus stellaris*, *Ixobrychus minutus*, *Ardea purpurea*, *Porzana parva*, *Chlidonias niger*, *Dryocopus martius*, *Sylvia nisoria*, *Ficedula parva* și *Ficedula albicollis*.



Analizând informațiile aferente sitului Natura 2000 ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului din cadrul aplicației RNI-IBIS, se constată că nu au fost introduse datele necesare amendării Formularului standard Natura 2000. În acest sens, Formularul Natura 2000 al ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului revizuit la data de 26.02.2016 și postat pe website-ul Ministerului Mediului nu poate fi considerat un document de care să se țină cont în prezent. Ca atare, în analiza impactului potențial al implementării proiectului asupra speciilor de păsări de interes comunitar se va ține cont de informațiile furnizate de Planul de management, inclusiv de datele vectoriale privind distribuția speciilor.

În **tabelul nr. 3** sunt prezentate tipurile de habitate de interes comunitar pentru care a fost desemnat situl de importanță comunitară ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare, precum și evaluarea criteriilor conform Ordinului ministrului mediului și gospodăririi apelor nr. 207/2006 privind aprobarea conținutului Formularului Standard Natura 2000 și a manualului de completare a acestuia.

**Tabel nr. 3** - Lista tipurilor de habitate de interes comunitar pentru care a fost desemnat ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare și evaluarea criteriilor conform Ordinului ministrului mediului și gospodăririi apelor nr. 207/2006 privind aprobarea conținutului Formularului Standard Natura 2000 și a manualului de completare a acestuia (conform Formular Standard anexă la Ordinul MMP nr. 2.387/2011)

Nr. crt.	Cod Natura 2000	Denumire habitat	%	Reprez.	Supr. rel.	Conserv	Global
1.	6210*	Pajiști uscate seminaturale și faciesuri cu tufărișuri pe substrat calcaros (Festuco-Brometalia)	0,1	B	B	B	B
2.	6240*	Pajiști stepice subpanonice	4	B	A	B	B
3.	6510	Pajiști de altitudine joasă ( <i>Alopecurus pratensis</i> și <i>Sanguisorba officinalis</i> )	2	B	B	B	B
4.	91E0*	Pădurile aluviale cu <i>Alnus glutinosa</i> și <i>Fraxinus excelsior</i> (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	0,8	A	B	B	B
5.	3130	Ape stătătoare oligotrofe până la mezotrofe cu vegetație din Littorelletea uniflorae și/sau Isoëto-Nanojuncetea	0,5	B	C	C	C
6.	40A0*	Tufărișuri subcontinentale peri-panonice	10	B	B	B	B
7.	6430	Comunități de lizieră cu ierburi higrofile de la nivelul câmpiilor, până la cel montan și alpin	0,5	C	C	C	C
8.	3150	Lacuri eutrofe naturale cu vegetație	0,1	B	C	B	B

Memoriu de prezentare elaborat în conformitate cu conținutul cadru prevăzut la Anexa nr. 5<sup>E</sup> din Legea nr. 292/2018 pentru proiect *“Modernizare drumuri comunale DC 24 și DC 24A, în comuna Hoghilag”*, propus a fi realizat în comuna Hoghilag, sat Hoghilag, Prod, Valchid, județul Sibiu, titular proiect: **Comuna Hoghilag**

Nr. crt.	Cod Natura 2000	Denumire habitat	%	Reprez.	Supr. rel.	Conserv	Global
		tip Magnopotamion sau Hydrocharition					
9.	9110	Păduri de fag de tip Luzulo-Fagetum	5	B	C	B	B
10.	9170	Păduri de stejar cu carpen de tip Galio-Carpinetum	10	A	A	B	B
11.	91I0*	Vegetație de silvostepă eurosiberiană cu <i>Quercus</i> spp.	1	A	B	B	B
12.	91H0*	Vegetație forestieră panonică cu <i>Quercus pubescens</i>	0,3	A	A	B	A
13.	92A0	Zăvoaie cu <i>Salix alba</i> și <i>Populus alba</i>	0,5	B	C	C	C
14.	3240	Vegetație lemnoasă cu <i>Salix eleagnos</i> de-a lungul râurilor montane	0,1	D			
15.	9180*	Păduri din Tilio-Acerion pe versanți abrupti, grohotișuri și ravene	0,01	B	C	B	B
16.	9130	Păduri de fag de tip Asperulo-Fagetum	12	A	B	B	B
17.	91V0	Păduri dacice de fag (Symphyto-Fagion)	1	C	C	B	B
18.	91Y0	Păduri dacice de stejar și carpen	5	A	B	B	B

În **tabelul nr. 4** sunt prezentate speciile de interes conservativ pentru care a fost desemnat situl de importanță comunitară ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare, precum și evaluarea efectivelor populaționale estimate conform Ordinului ministrului mediului și gospodăririi apelor nr. 207/2006 privind aprobarea conținutului Formularului Standard Natura 2000 și a manualului de completare a acestuia.

**Tabel nr. 4** - Lista speciilor enumerate în anexa II a Directivei Consiliului 92/43/CEE pentru care a fost desemnat ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare și evaluarea efectivelor populaționale la nivelul sitului Natura 2000 (conform Formular Standard anexă la Ordinul MMP nr. 2.387/2011)

Nr. crt.	Cod Natura 2000	Denumire specie	Populație rezidentă	Reproducere	Iernat	Pasaj
<b>Specii de mamifere enumerate în anexa a II-a Directivei Consiliului 92/43/CEE</b>						
1.	1355	<i>Lutra lutra</i>	P	-	-	-
2.	1308	<i>Barbastella barbastellus</i>	P	P	P?	R
3.	1352	<i>Canis lupus</i>	P	-	-	-
4.	1354	<i>Ursus arctos</i>	P	-	-	-
5.	1303	<i>Rhinolophus hipposideros</i>	P	-	-	-
6.	1324	<i>Myotis myotis</i>	P	-	-	P
<b>Specii de amfibieni și reptile enumerate în anexa a II-a Directivei Consiliului 92/43/CEE</b>						
7.	1166	<i>Triturus cristatus</i>	P	-	-	-

Memoriu de prezentare elaborat în conformitate cu conținutul cadru prevăzut la Anexa nr. 5<sup>E</sup> din Legea nr. 292/2018 pentru proiect *“Modernizare drumuri comunale DC 24 și DC 24A, în comuna Hoghilag”*, propus a fi realizat în comuna Hoghilag, sat Hoghilag, Prod, Valchid, județul Sibiu, titular proiect: **Comuna Hoghilag**

Nr. crt.	Cod Natura 2000	Denumire specie	Populație rezidentă	Reproducere	Iernat	Pasaj
8.	1220	<i>Emys orbicularis</i>	R	-	-	-
9.	1193	<i>Bombina variegata</i>	C	-	-	-
10.	4008	<i>Triturus vulgaris ampelensis</i>	P	-	-	-
<b>Specii de pești enumerate în anexa a II-a Directivei Consiliului 92/43/CEE</b>						
11.	1138	<i>Barbus meridionalis</i>	C	-	-	-
12.	2511	<i>Gobio kessleri</i>	RC	-	-	-
13.	1146	<i>Sabanejewia aurata</i>	C	-	-	-
14.	1122	<i>Gobio uranoscopus</i>	P	-	-	P
<b>Specii de nevertebrate enumerate în anexa a II-a Directivei Consiliului 92/43/CEE</b>						
15.	1074	<i>Eriogaster catax</i>	R	-	-	-
16.	1078	<i>Callimorpha quadripunctaria</i>	R	-	-	-
17.	1052	<i>Euphydryas maturna</i>	P	-	-	-
18.	1065	<i>Euphydryas aurinia</i>	P	-	-	-
19.	4028	<i>Catopta thrips</i>	R	-	-	-
20.	1088	<i>Cerambyx cerdo</i>	RC	-	-	-
21.	1060	<i>Lycaena dispar</i>	R	-	-	-
22.	1059	<i>Maculinea teleius</i>	P	-	-	-
23.	4011	<i>Bolbelasmus unicornis</i>	R	-	-	-
24.	4036	<i>Leptidea morsei</i>	R	-	-	-
25.	1083	<i>Lucanus cervus</i>	RC	-	-	-
26.	1084	<i>Osmoderma eremita</i>	R	-	-	-
27.	4054	<i>Pholidoptera transsylvanica</i>	P	-	-	-
28.	1014	<i>Vertigo angustior</i>	R	-	-	-
29.	1032	<i>Unio crassus</i>	P	-	-	-
<b>Specii de plante enumerate în anexa a II-a Directivei Consiliului 92/43/CEE</b>						
30.	4067	<i>Echium russicum</i>	V	-	-	-
31.	4091	<i>Crambe tataria</i>	R	-	-	-
32.	1617	<i>Angelica palustris</i>	R	-	-	-
33.	4068	<i>Adenophora lilifolia</i>	R	-	-	-
34.	4097	<i>Iris aphylla ssp. hungarica</i>	R	-	-	-
35.	1902	<i>Cypripedium calceolus</i>	V	-	-	-
36.	1939	<i>Agrimonia pilosa</i>	R	-	-	-

Conform informațiilor furnizate în Planul de management al ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare și ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului în cadrul Tabelului nr. 13 (Situția habitatelor identificate în ariile naturale protejate comparativ cu formularele standard), în **tabelul nr. 5** sunt prezentate tipurile de habitate de interes comunitar identificate ca prezente în perimetrul ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare ca urmare a desfășurării activităților de inventariere ce au stat la baza elaborării Planului de management.

**Tabel nr. 5** - Lista tipurilor de habitate de interes comunitar identificate ca fiind prezente în perimetrul ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare, ca urmare a studiilor de inventariere și cartare realizate în vederea elaborării Planului de management

Nr. crt.	Cod Natura 2000	Denumire habitat de interes comunitar	Prezent (P) / absent (A) conform Formularului Standard Natura 2000 al ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare	Prezent (P) / absent (A) ca urmare a desfășurării activităților de inventariere ce au stat la baza elaborării Planului de management
1.	3130	Ape stătătoare oligotrofe până la mezotrofe cu vegetație din <i>Littorelletea uniflorae</i> și/sau <i>Isoëto-Nanojuncetea</i>	P	A
2.	3150	Lacuri eutrofe naturale cu vegetație de tip <i>Magnopotamion</i> sau <i>Hydrocharition</i>	P	A
3.	3240	Vegetație lemnoasă cu <i>Salix eleagnos</i> de-a lungul râurilor montane	P	A
4.	40A0*	Tufărișuri continentale peripanonic-varianta cu <i>Amygdalus nana</i> și <i>Cerasus fruticosa</i>	P	P
5.	6210*	Pajiști xerofile seminaturale și facies cu tufișuri pe substrat calcaros <i>Festuco-Brometalia</i> , importante pentru prezența unor specii de orhidee.	P	P
6.	6240*	Pajiști stepice subpanonice	P	P
7.	6410	Pajiști cu <i>Molinia</i> pe soluri calcaroase, turboase sau argiloase	A	P
8.	6430	Comunități de lizieră cu ierburi înalte higrofile de la nivelul câmpiilor, până la cel montan și alpin	P	P
9.	6440	Pajiști aluviale din <i>Cnidion dubii</i>	A	P
10.	6510	Fânețe de joasă altitudine- <i>Alopecurus pratensis</i> , <i>Sanguisorba officinalis</i>	P	P
11.	6520	Fânețe montane	A	P
12.	9110	Păduri de fag de tip <i>Luzulo-Fagetum</i>	P	P
13.	9130	Păduri de fag de tip <i>Asperulo-Fagetum</i>	P	P
14.	9170	Păduri de stejar cu carpen de tip <i>Galio – Carpinetum</i>	P	P
15.	9180*	Păduri din <i>Tilio-Acerion</i> pe versanți abrupti, grohotișuri și ravene	P	A
16.	91E0*	Păduri aluviale de <i>Alnus glutinosa</i> și <i>Fraxinus excelsior</i>	P	P
17.	91H0*	Vegetație forestieră panonică cu <i>Quercus pubescens</i>	P	P
18.	91I0*	Vegetație de silvostepă eurosiberiană	P	P

Nr. crt.	Cod Natura 2000	Denumire habitat de interes comunitar	Prezent (P) / absent (A) conform Formularului Standard Natura 2000 al ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare	Prezent (P) / absent (A) ca urmare a desfășurării activităților de inventariere ce au stat la baza elaborării Planului de management
		cu <i>Quercus spp.</i>		
19.	91V0	Păduri dacice de fag- <i>Symphyto-Fagion</i> .	P	P
20.	91Y0	Păduri dacice de stejar și carpen	P	P
21.	92A0	Zăvoaie cu <i>Salix alba</i> și <i>Populus alba</i>	P	P

Analizând informațiile prezentate în cadrul **tabelului nr. 5** se constată că lista habitatelor vizate de management conservativ a fost modificată, 4 tipuri listate în Formularul standard de desemnare a ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare nefiind identificate în teren (3130 - Ape stătătoare oligotrofe până la mezotrofe cu vegetație din *Littorelletea uniflorae* și/sau *Isoëto-Nanojuncetea*, 3150 - Lacuri eutrofe naturale cu vegetație de tip *Magnopotamion* sau *Hydrocharition*, 3240 - Vegetație lemnoasă cu *Salix eleagnos* de-a lungul râurilor montane și 9180\* - Păduri din *Tilio-Acerion* pe versanți abrupti, grohotișuri și ravene), iar 3 tipuri de habitate au fost nou identificate (6410 - Pajiști cu *Molinia* pe soluri calcaroase, turboase sau argiloase, 6440 - Pajiști aluviale din *Cnidion dubii* și 6520 - Fânețe montane).

Analizând informațiile aferente sitului Natura 2000 ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare din cadrul aplicației RNI-IBIS, se constată că nu au fost introduse datele necesare amendării Formularului standard Natura 2000. În acest sens, Formularul Natura 2000 al ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare revizuit la data de 26.02.2016 și postat pe website-ul Ministerului Mediului nu poate fi considerat un document de care să se țină cont în prezent. Ca atare, în analiza impactului potențial al implementării proiectului analizat asupra habitatelor de interes comunitar și a speciilor de interes conservativ se va ține cont de informațiile furnizate de Planul de management, inclusiv de datele vectoriale privind distribuția acestor habitate și specii.

Conform informațiilor furnizate în Planul de management al ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare și ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului în cadrul Anexei nr. 17 (Situația speciilor de interes comunitar identificate în ariile naturale protejate Hârtibaciul-Târnava Mare-Olt pe fiecare sit în parte) și în cadrul Tabelului nr. 1 (*Speciile floristice*

de interes comunitar prezente în sit conform Formularului Standard) din Anexa nr. 15 (Statutul de conservare al speciilor de interes comunitar în cadrul sitului), în **Tabelul nr. 6** sunt prezentate speciile de interes comunitar identificate ca prezente în perimetrul ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare ca urmare a desfășurării activităților de inventariere ce au stat la baza elaborării Planului de management.

**Tabel nr. 6** - Lista speciilor de interes comunitar identificate ca fiind prezente în perimetrul ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare, ca urmare a studiilor de inventariere și cartare realizate în vederea elaborării Planului de management

Nr. crt.	Cod Natura 2000	Denumire specie	Prezentă (P) / absentă (A) conform Formularului Standard Natura 2000 al ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare	Prezentă (P) / absentă (A) ca urmare a desfășurării activităților de inventariere ce au stat la baza elaborării Planului de management
<b>Specii de mamifere enumerate în anexa a II-a Directivei Consiliului 92/43/CEE</b>				
1.	1303	<i>Rhinolophus hipposideros</i>	P	A
2.	1307	<i>Myotis blythii/oxygnathus</i>	A	P
3.	1308	<i>Barbastella barbastellus</i>	P	P
4.	1323	<i>Myotis bechsteinii</i>	A	P
5.	1324	<i>Myotis myotis</i>	P	P
6.	1318	<i>Myotis dasycneme</i>	A	P
7.	1352	<i>Canis lupus</i>	P	P
8.	1354	<i>Ursus arctos</i>	P	P
9.	1355	<i>Lutra lutra</i>	P	P
10.	1361	<i>Lynx lynx</i>	A	P
<b>Specii de amfibieni și reptile enumerate în anexa a II-a Directivei Consiliului 92/43/CEE</b>				
11.	1166	<i>Triturus cristatus</i>	P	P
12.	1193	<i>Bombina variegata</i>	P	P
13.	1220	<i>Emys orbicularis</i>	P	P
14.	4008	<i>Lissotriton vulgaris ampelensis</i>	P	P
<b>Specii de pești enumerate în anexa a II-a Directivei Consiliului 92/43/CEE</b>				
15.	1122	<i>Gobio uranoscopus</i>	P	A
16.	1134	<i>Rhodeus sericeus amarus</i>	A	P
17.	1138	<i>Barbus meridionalis</i>	P	P
18.	1146	<i>Sabanejewia aurata</i>	P	P
19.	1149	<i>Cobitis taenia</i>	A	P
20.	2511	<i>Gobio kessleri</i>	P	P
<b>Specii de nevertebrate enumerate în anexa a II-a Directivei Consiliului 92/43/CEE</b>				
21.	1014	<i>Vertigo angustior</i>	P	A
22.	1032	<i>Unio crassus</i>	P	P
23.	1052	<i>Euphydryas maturna</i>	P	A
24.	1059	<i>Maculinea teleius</i>	P	P
25.	1060	<i>Lycaena dispar</i>	P	P

Nr. crt.	Cod Natura 2000	Denumire specie	Prezentă (P) / absentă (A) conform Formularului Standard Natura 2000 al ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare	Prezentă (P) / absentă (A) ca urmare a desfășurării activităților de inventariere ce au stat la baza elaborării Planului de management
26.	1065	<i>Euphydryas aurinia</i>	P	P
27.	1074	<i>Eriogaster catax</i>	P	A
28.	1078	<i>Callimorpha quadripunctaria</i>	P	P
29.	1083	<i>Lucanus cervus</i>	P	P
30.	1084	<i>Osmoderma eremita</i>	P	P
31.	1086	<i>Cucujus cinnaberinus</i>	A	P
32.	1087	<i>Rosalia alpina</i>	A	P
33.	1088	<i>Cerambyx cerdo</i>	P	P
34.	4011	<i>Bolbelasmus unicornis</i>	P	A
35.	4028	<i>Catopta thrips</i>	P	A
36.	4036	<i>Leptidea morsei</i>	P	P
37.	4054	<i>Pholidoptera transsylvanica</i>	P	A
<b>Specii de plante enumerate în anexa a II-a Directivei Consiliului 92/43/CEE</b>				
38.	1617	<i>Angelica palustris</i>	P	A
39.	1902	<i>Cypripedium calceolus</i>	P	A
40.	1939	<i>Agrimonia pilosa</i>	P	A
41.	4067	<i>Echium russicum</i>	P	P
42.	4068	<i>Adenophora liliifolia</i>	P	P
43.	4091	<i>Crambe tataria</i>	P	P
44.	4097	<i>Iris aphylla</i> ssp. <i>hungarica</i>	P	P

Analizând informațiile prezentate în cadrul **tabelului nr. 6** se constată că lista speciilor vizate de management conservativ a fost modificată, 10 specii listate în Formularul standard de desemnare a ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare nefiind identificate în teren (*Rhinolophus hipposideros*, *Gobio uranoscopus*, *Vertigo angustior*, *Euphydryas maturna*, *Bolbelasmus unicornis*, *Catopta thrips*, *Pholidoptera transsylvanica*, *Angelica palustris*, *Cypripedium calceolus* și *Agrimonia pilosa*), iar 8 specii au fost nou identificate (*Myotis blythii/oxynathus*, *Myotis bechsteinii*, *Myotis dasycneme*, *Lynx lynx*, *Rhodeus sericeus amarus*, *Cobitis taenia*, *Cucujus cinnaberinus* și *Rosalia alpina*).

Analizând informațiile aferente sitului Natura 2000 ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare din cadrul aplicației RNI-IBIS, se constată că nu au fost introduse datele necesare amendării Formularului standard Natura 2000. În acest sens, Formularul Natura 2000 al ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare revizuit la data de 26.02.2016 și postat pe website-ul Ministerului Mediului nu poate fi considerat un document de

care să se țină cont în prezent. Ca atare, în analiza impactului potențial al implementării proiectului analizat asupra habitatelor de interes comunitar și a speciilor de interes conservativ se va ține cont de informațiile furnizate de Planul de management, inclusiv de datele vectoriale privind distribuția acestor habitate și specii.

Din analiza datelor vectoriale privind distribuția speciilor de păsări de interes comunitar din perimetrul sitului Natura 2000 ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului, date ce au stat la baza elaborării Planului de management integrat al ROSCI0227 Sighișoara - Târnava Mare și ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului, se constată că distribuția a fost reprezentată la nivel de grilă biogeografică 5 x 5 km. Amplasamentul componentei proiectului drum comunal DC 24 intersecție DN 14 – Valchid se suprapune careurile grilei biogeografice 5 x 5 km cu codul LM 12.4 și LM 11.1. În tabelul nr. 7 sunt evidențiate speciile de păsări de interes comunitar identificate ca prezente în perimetrul celor 2 careuri anterior menționate.

**Tabel nr. 7** – Prezența speciilor de păsări de interes comunitar în zona de implementare a proiectului, raportate la careurile grilei biogeografice 5 x 5 km

Nr. crt.	Cod Natura 2000	Denumire specie	Prezentă (P) / absentă (A) ca urmare a evaluării datelor vectoriale ce au stat la baza elaborării Planului de management	
			Cod careu grilă biogeografică 5x5 km	
			LM 12.4	LM 11.1
1.	A021	<i>Botaurus stellaris</i>	A	A
2.	A022	<i>Ixobrychus minutus</i>	A	A
3.	A023	<i>Nycticorax nycticorax</i>	A	A
4.	A027	<i>Egretta alba</i>	A	A
5.	A029	<i>Ardea purpurea</i>	A	A
6.	A030	<i>Ciconia nigra</i>	A	A
7.	A031	<i>Ciconia ciconia</i>	P	A
8.	A060	<i>Aythya nyroca</i>	A	A
9.	A072	<i>Pernis apivorus</i>	P	P
10.	A080	<i>Circaetus gallicus</i>	A	A
11.	A081	<i>Circus aeruginosus</i>	A	A
12.	A082	<i>Circus cyaneus</i>	A	A
13.	A089	<i>Aquila pomarina</i>	P	P
14.	A097	<i>Falco vespertinus</i>	A	A
15.	A120	<i>Porzana parva</i>	A	A
16.	A122	<i>Crex crex</i>	P	P
17.	A131	<i>Himantopus himantopus</i>	A	A
18.	A151	<i>Philomachus pugnax</i>	A	A



19.	A166	<i>Tringa glareola</i>	A	A
20.	A193	<i>Sterna hirundo</i>	A	A
21.	A196	<i>Chlidonias hybridus</i>	A	A
22.	A197	<i>Chlidonias niger</i>	A	A
23.	A215	<i>Bubo bubo</i>	A	A
24.	A220	<i>Strix uralensis</i>	P	P
25.	A224	<i>Caprimulgus europaeus</i>	A	A
26.	A234	<i>Picus canus</i>	P	P
27.	A236	<i>Dryocopus martius</i>	A	P
28.	A238	<i>Dendrocopos medius</i>	A	P
29.	A239	<i>Dendrocopos leucotos</i>	A	P
30.	A246	<i>Lullula arborea</i>	A	P
31.	A255	<i>Anthus campestris</i>	P	A
32.	A307	<i>Sylvia nisoria</i>	P	P
33.	A320	<i>Ficedula parva</i>	A	A
34.	A321	<i>Ficedula albicollis</i>	A	P
35.	A338	<i>Lanius collurio</i>	P	P
36.	A339	<i>Lanius minor</i>	A	A
37.	A429	<i>Dendrocopos syriacus</i>	A	A

Ca și concluzie a informațiilor furnizate în **tabelul nr. 7** se constată că în careurile grilei biogeografice 5 x 5 km care se suprapun peste amplasamentul drumului comunal DC 24 intersecție DN 14 – Valchid, conform datelor spațiale ce au stat la baza elaborării Planului de management, a fost semnalată prezența următoarelor specii de păsări de interes comunitar: *Ciconia ciconia*, *Pernis apivorus*, *Aquila pomarina*, *Crex crex*, *Strix uralensis*, *Picus canus*, *Dryocopus martius*, *Dendrocopos medius*, *Dendrocopos leucotos*, *Lullula arborea*, *Anthus campestris*, *Sylvia nisoria*, *Ficedula albicollis* și *Lanius collurio*.

Ca urmare a analizei datelor vectoriale privind distribuția habitatelor de interes comunitar din perimetrul sitului Natura 2000 ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului, date ce au stat la baza elaborării Planului de management integrat al ROSCI0227 Sighișoara - Târnava Mare și ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului, se constată că în vecinătatea drumului comunal DC 24 intersecție DN 14 – Valchid sunt prezente suprafețe ocupate cu asociații vegetale ce au corespondență cu următoarele tipuri de habitate de interes conservativ: 40A0\* - Tufărișuri continentale peripanonic-evaziana cu *Amygdalus nana* și *Cerasus fruticosa*, 6210\* - Pajiști xerofile seminaturale și facies cu tufișuri pe substrat calcaros *Festuco-Brometalia*, importante pentru prezența unor specii de orhidee, 6240\* - Pajiști stepice subpanonice, 6430 - Comunități de

lizieră cu ierburi înalte higrofile de la nivelul câmpiilor, până la cel montan și alpin și 6520 - Fânețe montane.

Amplasamentul proiectului aferent drumului comunal DC 24 intersecție DN 14 – Valchid se suprapune peste 6 careuri din grila biogeografică 1 x 1 km în care au fost efectuate activități de inventariere și cartare a faunei de chiroptere de interes comunitar în vederea elaborării Planului de management al sitului Natura 2000 ROSCI0227 Sighișoara - Târnava Mare. Din analiza datelor spațiale se constată că în toate cele 6 careuri a fost identificată doar prezența speciei *Barbastella barbastellus* (liliac cârn).

Amplasamentul proiectului aferent drumului comunal DC 24 intersecție DN 14 – Valchid se suprapune peste 9 careuri din grila biogeografică 1 x 1 km în care au fost efectuate activități de inventariere și cartare a faunei de carnivore mari de interes comunitar în vederea elaborării Planului de management al sitului Natura 2000 ROSCI0227 Sighișoara - Târnava Mare. Din analiza datelor spațiale se constată că în toate cele 9 careuri a fost identificată prezența speciilor *Ursus arctos* (urs brun), *Canis lupus* (lup) și *Lutra lutra* (vidră). Este foarte probabil ca această distribuție a speciilor să fie doar una potențială.

Analizând distribuția datelor vectoriale ce au stat la baza elaborării Planului de management al sitului Natura 2000 ROSCI0227 Sighișoara - Târnava Mare referitoare la speciile de amfibieni de interes comunitar se constată că dintr-un total de 9 careuri din grila biogeografică 1 x 1 km a fost detectată prezența speciei *Bombina variegata* (izvoraș/buhai cu burta galbenă).

Din analiza datelor spațiale ce au stat la baza elaborării Planului de management al sitului Natura 2000 ROSCI0227 Sighișoara - Târnava Mare reiese că pe tot sectorul corpului de apă Valchid ce însoțește în vecinătate drumul comunal DC 24 intersecție DN 14 – Valchid a fost detectată prezența speciei *Barbus meridionalis* (mreană vânătă).

Din analiza datelor vectoriale privind distribuția speciilor de nevertebrate și de plante de interes comunitar din perimetrul sitului Natura 2000 ROSCI0227 Sighișoara - Târnava Mare, date ce au stat la baza elaborării Planului de management integrat al ROSCI0227 Sighișoara - Târnava Mare și ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului, se constată că distribuția, reprezentată de tip punct, nu este furnizată în proiecția stereografică 1970, sistemul de coordonate nefiind definit.

***d). Relația proiectului cu managementul ariei naturale protejate de interes comunitar***

Proiectul propus nu are legătură directă cu managementul conservării ariei de protecție specială avifaunistică ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului și/sau al sitului de importanță comunitară ROSCI0227 Sighișoara – Târnavă Mare și nici nu este necesar pentru acesta.

***e). Estimarea impactului potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar***

Ca urmare a analizei datelor vectoriale privind distribuția speciilor de păsări de interes comunitar din perimetrul sitului Natura 2000 ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului se constată că în zona amplasamentului drumului comunal DC 24 intersecție DN 14 – Valchid a fost semnalată prezența următoarelor specii: *Ciconia ciconia*, *Pernis apivorus*, *Aquila pomarina*, *Crex crex*, *Strix uralensis*, *Picus canus*, *Dryocopus martius*, *Dendrocopos medius*, *Dendrocopos leucotos*, *Lullula arborea*, *Anthus campestris*, *Sylvia nisoria*, *Ficedula albicollis* și *Lanius collurio*. Având în vedere faptul că proiectul vizează doar modernizarea unui drum comunal situat în perimetrul ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului, fără extinderi de amplasament și ținând cont că la ora actuală pe acest drum se desfășoară trafic auto ce conduce la neutilizarea terenurilor învecinate ca și habitate de adăpost și/sau cuibărire, corelat cu perioada relativ redusă de timp aferentă executării lucrărilor propuse, considerăm că implementarea proiectului analizat nu va conduce sub nicio formă la afectarea semnificativă a niciunei specii de păsări de interes conservativ.

Ca urmare a analizei datelor vectoriale privind distribuția habitatelor de interes comunitar din perimetrul sitului Natura 2000 ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului, date ce au stat la baza elaborării Planului de management integrat al ROSCI0227 Sighișoara - Târnavă Mare și ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului, se constată că în vecinătatea drumului comunal DC 24 intersecție DN 14 – Valchid sunt prezente suprafețe ocupate cu asociații vegetale ce au corespondență cu următoarele tipuri de habitate de interes conservativ: 40A0\* - Tufărișuri continentale peripanonice-varianta cu *Amygdalus nana* și *Cerasus fruticosa*, 6210\* - Pajiști xerofile seminaturale și

facies cu tufişuri pe substrat calcaros *Festuco-Brometalia*, importante pentru prezența unor specii de orhidee, 6240\* - Pajiști stepice subpanonice, 6430 - Comunități de lizieră cu ierburi înalte higrofile de la nivelul câmpiilor, până la cel montan și alpin și 6520 - Fânețe montane. Având în vedere faptul că proiectul vizează doar modernizarea unui drum comunal situat în perimetrul ROSCI0227 Sighișoara – Târnavă Mare, fără extinderi de amplasament, se poate afirma cu certitudine că implementarea proiectului analizat nu va conduce sub nicio formă la afectarea de suprafețe ocupate de habitate de interes comunitar.

Amplasamentul proiectului aferent drumului comunal DC 24 intersecție DN 14 – Valchid se suprapune peste 6 careuri din grila biogeografică 1 x 1 km în care au fost efectuate activități de inventariere și cartare a faunei de chiroptere de interes comunitar în vederea elaborării Planului de management al sitului Natura 2000 ROSCI0227 Sighișoara - Târnavă Mare. Din analiza datelor spațiale se constată că în toate cele 6 careuri a fost identificată doar prezența speciei *Barbastella barbastellus* (liliac cârn). Având în vedere caracteristicile proiectului, corelat cu aspectele de natură ecologică și etologică ale acestei specii, se poate afirma fără rezerve că implementarea proiectului nu va conduce sub nicio formă la afectarea stării de conservare a liliacului cârn.

Amplasamentul proiectului aferent drumului comunal DC 24 intersecție DN 14 – Valchid se suprapune peste 9 careuri din grila biogeografică 1 x 1 km în care au fost efectuate activități de inventariere și cartare a faunei de carnivore mari de interes comunitar în vederea elaborării Planului de management al sitului Natura 2000 ROSCI0227 Sighișoara - Târnavă Mare. Din analiza datelor spațiale se constată că în toate cele 9 careuri a fost identificată prezența speciilor *Ursus arctos* (urs brun), *Canis lupus* (lup) și *Lutra lutra* (vidră). Este foarte probabil ca această distribuție a speciilor să fie doar una potențială (cel puțin în cazul speciilor urs brun și lup). Având în vedere caracteristicile ecologice ale amplasamentului, gradul ridicat de antropizare și de disturbare datorat traficului rutier desfășurat pe acest drum și ținând cont de ecologia și etologia speciilor de carnivore mari, considerăm că amplasamentul analizat se află sub optimul ecologic sau este chiar impropriu din punct de vedere al cerințelor de habitat pentru speciile *Ursus arctos* și *Canis lupus*. Prezența speciei *Lutra lutra* (vidră) în zona corpului de apă Valchid poate fi afectată temporar și cu siguranță în mod nesemnificativ în zona vizată de demolarea și construirea unui pod nou în secțiunea km 1+200 a drumului comunal DC 24 intersecție DN 14 – Valchid. Având în vedere sectorul scurt al cursului de apă Valchid vizat de reconstruirea

podului anterior menționat (circa 6 m lungime), corelat cu perioada relativ scurtă de execuție a lucrării pe acest sector și ținând cont de ecologia și etologia speciei, putem afirma că, în condițiile respectării măsurilor de diminuare a impactului asupra factorului de mediu apă prezentate în cadrul secțiunii VII. - *Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect*, implementarea proiectului nu va afecta sub nicio formă în mod semnificativ specia de interes conservativ *Lutra lutra* (vidră).

Analizând distribuția datelor vectoriale ce au stat la baza elaborării Planului de management al sitului Natura 2000 ROSCI0227 Sighișoara - Târnava Mare referitoare la speciile de amfibieni de interes comunitar se constată că dintr-un total de 9 careuri din grila biogeografică 1 x 1 km a fost detectată prezența speciei *Bombina variegata* (izvoraș/buhai cu burta galbenă). Având în vedere faptul că proiectul vizează doar modernizarea unui drum comunal situat în perimetrul ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare, fără extinderi de amplasament, se poate afirma cu certitudine că implementarea proiectului analizat nu va conduce sub nicio formă la afectarea de suprafețe corespunzătoare cerințelor ecologice de habitat ale speciei *Bombina variegata* (izvoraș/buhai cu burta galbenă).

Din analiza datelor spațiale ce au stat la baza elaborării Planului de management al sitului Natura 2000 ROSCI0227 Sighișoara - Târnava Mare reiese că pe tot sectorul corpului de apă Valchid ce însoțește în vecinătate drumul comunal DC 24 intersecție DN 14 – Valchid a fost detectată prezența speciei *Barbus meridionalis* (mreană vânătă). Prezența mreanei vinete în zona corpului de apă Valchid poate fi afectată temporar și cu siguranță în mod nesemnificativ în zona vizată de demolarea și construirea unui pod nou în secțiunea km 1+200 a drumului comunal DC 24 intersecție DN 14 – Valchid. Având în vedere sectorul scurt al cursului de apă Valchid vizat de reconstruirea podului anterior menționat (circa 6 m lungime), corelat cu perioada relativ scurtă de execuție a lucrării pe acest sector și ținând cont de ecologia și etologia speciei, putem afirma că, în condițiile respectării măsurilor de diminuare a impactului asupra factorului de mediu apă prezentate în cadrul secțiunii VII. - *Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect*, implementarea proiectului nu va afecta sub nicio formă în mod semnificativ specia de interes conservativ *Barbus meridionalis* (mreană vânătă).

Din analiza datelor vectoriale privind distribuția speciilor de nevertebrate și de plante de interes comunitar din perimetrul sitului Natura 2000 ROSCI0227

Sighișoara - Târnava Mare, date ce au stat la baza elaborării Planului de management integrat al ROSCI0227 Sighișoara - Târnava Mare și ROSPA0099 Podișul Hârtibaciului, se constată că distribuția, reprezentată de tip punct, nu este furnizată în proiecția stereografică 1970, sistemul de coordonate nefiind definit. Cu toate acestea, având în vedere faptul că proiectul vizează doar modernizarea unui drum comunal situat în perimetrul ROSCI0227 Sighișoara – Târnava Mare, fără extinderi de amplasament, se poate afirma cu certitudine că implementarea proiectului analizat nu va conduce sub nicio formă la afectarea de suprafețe ocupate de specii de nevertebrate și de plante de interes comunitar.

*f). Alte informații prevăzute în legislația în vigoare*

Nu este cazul.

#### **XIV. Prevederi relevante din Planul de management bazinal**

Implementarea proiectului necesită, printre altele, demolarea și executarea unui nou pod peste pârâul Valchid pe DC 24 (L=13.00 m existent, km 1+150.000, cu localizare în sistemul de proiecție Stereo 70 în punctul X = 469368, Y = 523467) și reabilitarea unui pod peste pârâul Biacolt / Dosul Rece (necadastrat, afluent de stânga al pârâului Valchid) pe DC 24 (L=5.00 m existent, km 3+650.000, cu localizare în sistemul de proiecție Stereo 70 în punctul X = 467929, Y = 521519).

Amplasamentul vizat de demolarea și executarea unui nou pod peste pârâul Valchid pe DC 24 intersecția DN 14 – Localitatea Valchid, se află amplasat în bazinul hidrografic Mureș și intersectează corpul de apă Valchid (cod RORW4.1.96.33\_B1). Amplasamentul vizat de reabilitarea podului ce traversează pârâul Biacolt / Dosul Rece (afluent de stânga al pârâului Valchid) se află amplasat în bazinul hidrografic Mureș și nu este cadastrat.

Amplasamentul vizat de modernizarea drumului comunal DC 24A între Hoghilag – Prod se află în relație de vecinătate cu corpul de apă Prod (RORW4.1.96.32a\_B1). Pe traseu drumul traversează cursul de apă temporar, necadastrat, Valea Radler.

Conform datelor furnizate de Planul de Management actualizat al Bazinului Hidrografic Mures 2016-2021 în cadrul Anexei nr. 6.1.A (*Starea ecologică/potențialul ecologic a corpurilor de apă din bazinul hidrografic Mureș*), starea ecologică (potențialul ecologic) a corpurilor de apă Valchid și Prod este bună.

În baza datelor furnizate de Planul de Management actualizat al Bazinului Hidrografic Mures 2016-2021 în cadrul Anexei nr. 6.2 (Rezultatele evaluării stării chimice a corpurilor de suprafață), starea chimică a corpurilor de apă Valchid și Prod este 2 – bună.

Obiectivele de mediu stabilite de către Planul de Management actualizat al Bazinului Hidrografic Mures 2016-2021 pentru corpurile de apă Valchid și Prod sunt menținerea stării ecologice bune și menținerea stării chimice bune.

Pentru corpurile de apă Valchid și Prod nu au fost formulate prin Planul de Management actualizat al Bazinului Hidrografic Mures 2016-2021 excepții de la obiectivele de mediu stare ecologică și stare chimică.

**ecolog Petrescu Mihai – Ciprian**

**S.C. PMC Environmental Consulting S.R.L.**

Administrator,  
Petrescu Mihai-Ciprian

