

**DOCUMENTAȚIE PENTRU OBTINEREA AVIZULUI DE MEDIU CONFORM  
ANEXEI NR. 5. E  
DIN LEGEA NR. 292/2018**

pentru realizarea obiectivului de investiții:

***“CONSOLIDARE POD PE DJ106E PESTE  
RÂUL SEBEȘ, KM 52+150, JUDEȚUL ALBA”***

**BENEFICIAR : JUDEȚUL ALBA prin CONSILIUL JUDEȚEAN ALBA**

**PROIECTANT : SC GG TEHNIC PROIECT SRL**

Sediul social: Str. Ștefan cel Mare, nr. 147, bl. 11, ap. 4, Sibiu

Punct de lucru: Strada Borhanci, nr. 60 ap 10 Cluj-Napoca

Tel.: 0748 671 702

E-mail: vggtehnicproiect@gmail.com

**NR. PROIECT : 01/AB-2019**

## MEMORIU DE PREZENTARE

pentru obținerea avizului de mediu întocmit conform anexei nr. 5 E din legea  
292/2018

### I. DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTITIE

**“CONSOLIDARE POD PE DJ106E PESTE RÂUL SEBEȘ, KM 52+150, JUDEȚUL ALBA”**

### II. TITULAR

a) Denumirea beneficiarului:

**JUDEȚUL ALBA prin CONSILIUL JUDEȚEAN ALBA**

b) Adresa beneficiarului:

Piata Ion I.C.Bratianu nr. 1, Mun. Alba Iulia, jud. Alba, cod poștal 510118

tel.: 0258-813380

fax: 0258-813325

E-mail: cjalba@cjalba.ro

c) Reprezentanți legali: Presedinte Consiliul Judetean: Ion Dumitrel

### III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT

#### a) Rezumat al proiectului

În vederea îmbunătățirii condițiilor de circulație rutieră pe drumul județean DJ 106E ce face legătura între Jud. Sibiu (loc. Cristian) și localitățile Dobra și Șugag, Consiliul Judetean Alba în calitate de ordonator de credite și administrator al drumului județean a inițiat proiectul de reabilitare și consolidare a podului peste Râul Sebeș de pe DJ106E la km 52+150, în localitatea Dobra.

Drumul județean DJ106E face legătura între județul Sibiu (loc. Cristian) și localitatea Dobra din jud. Alba. Drumul traversează Râul Sebeș la km 52+150, în localitatea Dobra pe un pod executat în anul 1973. Podul are o lungime totală de aproximativ 28.40m, cu două deschideri, cu lățimea părții carosabile de aprox. 6.00m, 2 trotuare de 1.00m lățime și 2 grinzi de parapet pietonal de 0.20m.

Podul este delimitat astfel:

- La nord-vest și sud-est de continuarea luncii râului Sebeș;
- La est și vest de DJ106E.
- Proprietăți private.

Perimetrul investigat se află într-o zonă montană, pe un culoar sculptat de Râul Sebeș între Culmea Strungari și Munții Cindrel.

În cadrul proiectului se propun a se realiza următoarele capacitati fizice:

- Lucrări de reparații și consolidări la nivelul fâșiilor cu goluri existente, precum și la nivelul culeilor și a pilei;
- Realizare placă de suprabetonare nouă din beton armat C30/37;

- Refacerea căii de rulare pe pod, precum și realizarea de trotuare și grinzi parapet noi;
- Racordarea podului cu terasamentele prin realizarea de aripi din beton armat sau prin realizarea de pereu amonte și aval;
- Curățirea și igienizarea albiei în zona podului;
- Realizarea unor pînteni și rizberme din bolovani amonte și aval de pod.

Conform expertizei tehnice, pentru readucerea podului la parametrii normali de exploatare și pentru ca circulația să se desfășoare în condiții de siguranță și confort, corespunzătoare unui drum județean încadrat în clasa tehnică IV, în conformitate cu "ORDIN nr. 1296 din 30 august 2017 privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor", sunt necesare următoarele lucrări:

Elementele geometrice ale podului:

- |  |                           |
|--|---------------------------|
| • Schema statică                       | grinzi simplu rezemate    |
| • Lungimea și tipul grinzilor:         | Fasii cu goluri, L=13.60m |
| • Numărul de deschideri și lumina lor: | 2 x ~12.50m               |
| • Lățimea părții carosabile:           | 7.00m (2x3.50m)           |
| • Lățimea trotuarului:                 | 2 x 1.00m                 |
| • Lățimea totală între parapete:       | 9.00m                     |
| • Lățimea totală a podului:            | 9.50 m                    |
| • Lungimea podului:                    | 28.40 m (2x14.20)         |
| • Clasa de încărcare:                  | E A30-V80                 |

#### **Interventii suprastructura:**

- Demolarea caili pe zona carosabila și pe trotuare, demolarea parapetului pietonal, a grinzii parapetului, precum și demolarea elementelor prefabricate de trotuar
- Reparatii locale la nivelul bulbilor din beton armat dintre fasii și a grinzilor de monolitizare transversale de la capatul fasiilor cu mortare speciale;
- La intradosul fasiilor cu goluri, pe zonele deteriorate cu beton degradat sau cu strat de acoperire insuficient se vor executa reparatii cu mortare speciale;
- Montarea elementelor de legatura la partea superioara a grinzilor prefabricate din oțel BST 500 S;
- Realizarea de gauri de aerisire la intradosul fasiilor;
- Executia unei placi de suprabetonare din beton armat clasa C30/37 cu urmatoarele dimensiuni: latimea totala 9.50m, parte carosabila 7.00m (2x3.50m benzi de circulatie), trotuare pietonale 2x1.00m, grinda parapet pentru pozarea parapetului pietonal 2x0.25m. Placa de suprabetonare va fi realizata cu panta transversala, astfel nu se va mai utiliza beton de panta. Grosimea placii va fi de minim 15 cm.
- Refacerea caili de rulare, aceasta fiind alcatuita dintr-o izolatie performanta, protectie hidroizolatie din BA8 3cm, un strat asfaltic de 4cm BAP16 și un strat asfaltic de 4 cm MAS16;
- Evacuarea apelor de pe pod se realizeaza la capatul podului prin intermediul a doua guri de scurgere;

- Se va realiza un parapet rutier nou, precum si o bordura din beton prefabricata intre partea carosabila si trotuar.
- Pentru realizarea plăcii de suprabetonare în conformitate cu normativele în vigoare se propune mutarea conductelor/structurii de susținere în aval, astfel încat să se poata realiza placa de suprabetonare.

#### **Interventii infrastructura:**

- Camasuire elevatie pila si culei prin aplicarea unui torcret armat h min=5.00cm;
- Reparatii cu mortare speciale a culeilor.

#### **Interventii zone de racordare si rampe de acces pe pod:**

- Profilul longitudinal al drumului, in zona podului nou, urmareste profilul actual al drumului.
- Pentru amenajarea rampelor de acces pe pod s-a prevăzut reprofilarea drumului prin frezarea acestuia și asternerea a 2 straturi asfaltice identice cu cele de pe pod.
- Racordarea podului cu terasamentele se va realiza prin intermediul unor aripi noi din beton armat in aval de pod si cu pereu din piatra bruta cu beton in amonte de pod.

#### **Interventii amenajare albie:**

- Realizarea unor pinteni si risberme din bolovani in amonte si aval de pod;
- Curatirea si igienizarea albiei in zona podului.
- Protejarea pilei cu anrocamente din piatra bruta.

#### **Interventii relocari retele de utilitati:**

Pentru realizarea plăcii de suprabetonare astfel încat sa rezulte o parte carosabila în conformitate cu normativele în vigoare se propune mutarea conductelor/structurii de susținere situate în aval de pod, astfel încat să se poata realiza placa de suprabetonare. Relocarea conductelor se va realiza pe o structura independenta de pod amplasata in aval de pod.

Obiectivul supus consolidării, a fost analizat în cadrul unei expertize tehnice, starea tehnică și concluziile fiind prezentate în cadrul raportului de expertiză.

### **b) Justificarea necesității proiectului**

#### **Deficiente ale situației actuale:**

În prezent, podul prezintă degradări majore, iar starea tehnică este necorespunzătoare.

Podul nu corespunde normelor actuale pentru un drum județean din punct de vedere al elementelor de gabarit (parte carosabilă de 6.00m), precum și numeroase degradări după cum urmează :

#### **Infrastructura:**

- Beton segregat și cuiburi de pietriș;
- Beton cu aspect friabil și zone din beton exfoliat;
- Beton degradat prin carbonatare și apariția de stalactite;
- Pila podului este afuiată și subspălată pe partea stânga;
- Infiltrații prin rosturile fâșiilor cu goluri la elevații;
- Dezveliri prin carbonatare a armăturii pilei centrale.

#### **Suprastructura:**

- Infiltrații prin rosturile dintre fâșii;
- Betonul din fâșiile cu goluri este parțial degradat.

#### **Calea pe pod:**

- Vegetație pe cale, în zona trotuarelor și lângă parapeti;
- Lipsa scărilor și a casiurilor.
- Parapetul metalic este ruginit;
- Betonul din grinda parapet are aspect friabil și în unele zone grinda este ruptă. Trotuarul din aval mal drept este dislocat. Pentru susținerea acestuia s-a realizat o structură din lemn contravântuită care să îl susțină.
- Pe elementele prefabricate de trotuar (căței) îmbrăcăminte asfaltică este puternic degradată, astfel apa de pe carosabil și trotuar se scurge prin rosturi pe fâșiile cu goluri.

#### **Albie:**

- În albie sunt depuneri aluvionare;
- Afuieri locale ale pilei centrale (partea stângă).

Situația infrastructurii rutiere privind starea drumurilor și podurilor din județ creează deficiențe majore în privința dezvoltării localitatilor din Județul Alba prin:

- Limitarea posibilităților de valorificare a potențialului turistic;
- Limitarea dezvoltării sectorului întreprinderilor mici și mijlocii (în special de servicii, și agricultura).
- Podul la care face referire prezenta documentație nu a fost și nu este întreținut în baza unui grafic de intretinere, reparații și exploatare corespunzător prevederilor și normativelor în vigoare.

#### **Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții:**

- Îmbunătățirea calitatii vieții populației din județul Alba;
- Asigurare siguranței în exploatare;
- Îmbunătățirea gradului de confort/siguranță al locuitorilor și locuințelor din zona podului;
- Îmbunătățirea gradului de confort al transportatorilor și calatorilor;
- Micșorarea emisiilor de noxe în atmosferă ;
- Creșterea siguranței transportului auto și pietonal;
- Creșterea vitezelor de circulație și reducerea timpilor de parcurs respectiv de așteptare ;
- Întreținerea mai ușoară și mai eficientă.
- Asigurarea accesului la obiectivele socio-culturale din localități.

#### **Impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții:**

- Aspectul inestetic al zonei;
- Scurgerea apelor pluviale defectuoasă;
- Creșterea volumului de noxe eliminate în atmosferă;
- Sporirea nivelului zgomotului și a riscului de accidente;
- Infrastructura rutieră necorespunzătoare reprezintă un punct slab în vederea dezvoltării socio-economice a localitatilor, descurajând investițiile agenților economici, turismul, reducând totodată calitatea vieții.

**c) Valoarea investitiei**

Conform evaluarii realizate la faza D.A.L.I rezulta ca valoarea de investitie este :

Nr . crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (exclusiv TVA)	TVA	Valoare (inclusiv TVA)
		LEI	LEI	LEI
		1	2	3
	<b>TOTAL GENERAL</b>	742,264.32	139,806.97	882,071.29
	<b>Din care C+M (1.2+1.3+1.4+2+4.1+4.2+5.1.1)</b>	585,286.07	111,204.35	696,490.42

**d) Perioada de implementara propusa**

Conform datelor aprobate de catre Beneficiar perioada in care se aproximeaza ca se vor executa lucrarile este Martie 2020-Iunie 2020 (4 luni perioada efectiva de executie a lucrărilor).

**e) Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar.**

Drumul județean DJ106E face legătura între județul Sibiu (loc. Cristian) și localitatea Dobra din jud. Alba. Drumul traversează Râul Sebeș la km 52+150, în localitatea Dobra pe un pod executat în anul 1973. Podul are o lungime totală de aproximativ 28.40m, cu două deschideri, cu lățimea părții carosabile de aprox. 6.00m, 2 trotuare de 1.00m lățime și 2 grinzi de parapet pietonal de 0.20m.

Podul este delimitat astfel:

- La nord-vest și sud-est de continuarea luncii râului Sebeș;
- La est și vest de DJ106E.
- Proprietăți private.

Perimetrul investigat se află într-o zonă montană, pe un culoar sculptat de Râul Sebeș între Culmea Strungari și Munții Cindrel.

Amplasamentul podului este situat peste râul Sebeș, în intravilanul localității Dobra, comuna Șugag, pe drumul județean DJ106E.

Comuna Șugag este situată în partea sudică a județului Alba, la o distanță de cca. 45km de municipiul Alba-Iulia și 29 km de orașul Sebeș.

Principala cale de acces în comună este reprezentată de drumul național DN67C – Sebeș-Novaci, precum și de drumul județean DJ106E Cristian-Dobra și de drumurile locale aflate în administrarea comunei.

Suprafața totală ocupată de lucrările proiectate (aproximativ S= 400 mp) se află situată în zona drumului județean în conformitate cu Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată în temeiul art. II din Legea nr. 82/1998, anexa 1 și în zona cursului de apă. Suprafața este formată din suprastructura pod, infrastructura pod, rampe de acces, aparari de mal și alte lucrări conexe)

Podul și drumul județean pe care se află se regasesc în inventarul domeniului public al Județului Alba.

Planul de situatie unde sunt evidentiata limitele de proprietate se regasesc in partea desenata anexata.

#### **f) Formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructii)**

#### **Soluția proiectată**

Conform expertizei tehnice, pentru readucerea podului la parametri normali de exploatare și pentru ca circulația să se desfășoare în condiții de siguranță și confort, corespunzătoare unui drum județean încadrat în clasa tehnică IV, în conformitate cu "ORDIN nr. 1296 din 30 august 2017 privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor", sunt necesare următoarele lucrări:

Elementele geometrice ale podului:

- |  |                           |
|--|---------------------------|
| • Schema statică                       | grinzi simplu rezemate    |
| • Lungimea și tipul grinzilor:         | Fasii cu goluri, L=13.60m |
| • Numărul de deschideri și lumina lor: | 2 x ~12.50m               |
| • Lățimea părții carosabile:           | 7.00m (2x3.50m)           |
| • Lățimea trotuarului:                 | 2 x 1.00m                 |
| • Lățimea totală între parapete:       | 9.00m                     |
| • Lățimea totală a podului:            | 9.50 m                    |
| • Lungimea podului:                    | 28.40 m (2x14.20)         |
| • Clasa de încărcare:                  | E A30-V80                 |

*Lucrări necesare:*

#### **Suprastructura:**

- Demolarea caii pe zona carosabila și pe trotuare, demolarea parapetului pietonal, a grinzii parapetului, precum și demolarea elementelor prefabricate de trotuar.
- Reparatii locale la nivelul bulbilor din beton armat dintre fasii și a grinzilor de monolitizare transversale de la capatul fasiilor;
- La intradosul fasiilor cu goluri, pe zonele deteriorate cu beton degradat sau cu strat de acoperire insuficient se vor executa reparatii cu mortare speciale;
- Montarea elementelor de legatura la partea superioara a grinzilor prefabricate – conectori din oțel BST500S;
- Realizarea de gauri de aerisire la intradosul fasiilor;
- Executia unei placi de suprabetonare din beton armat clasa C30/37 cu grosimea de min. 15cm, care va include și grinzile parapet peste care se va aplica o hidroizolație performantă. Placa de suprabetonare va avea următoarele caracteristici:
  - latimea totala 9.50m,
  - parte carosabila 7.00m (2x3.50m benzi de circulatie),
  - trotuare pietonale 2x1.00m,
  - grinda parapet pentru pozarea parapetului pietonal 2x0.25m.

- grosimea plăcii de suprabetonare: 15-25cm
- Placa de suprabetonare va fi realizata cu panta transversala de 2,5% , astfel nu se va mai utiliza beton de panta.
- Structura rutieră a căii de rulare pe pod:
  - 4 cm mixtură asfaltică MAS16;
  - 4 cm mixtură asfaltică BAP16;
  - 3 cm protecție hidroizolație din beton asfaltic BA8;
  - Hidroizolație performantă.
- Realizarea trotuarelor în varianta proiectată, prin montarea bordurii, realizarea umpluturii de beton C12/15 și a stratului de uzură. Stratul de uzură pe trotuare va fi realizat dintr-un strat de mixtură asfaltică BA8 cu grosime de 4cm.
- Pentru fiecare trotuar se vor amplasa 3 tuburi din PVC Dn110mm pentru utilitati.
- Montare parapeti pietonali metalici și borduri înalte pentru pod prefabricate 23x45cm.
- Asigurarea scurgerii apelor de pe pod prin menținerea pantei longitudinale existente de 0,75% și prin realizarea la capătul podului a două guri de scurgere ce vor fi deversate în Râul Sebeș prin intermediul unor tuburi din PVC sau polietilena.
- Se va realiza marcajul pe partea carosabilă.

#### **Infrastructura:**

- Se indeparteaza tot betonul friabil si degradat;
- Camasuire elevatii pile și culei prin torcretare – min. 5.00cm;
- Reparatii cu mortare speciale a culeilor, dupa necesitate.

#### **Zone de racordare si rampe de acces pe pod:**

- În sens longitudinal, panta proiectată a podului reabilitat urmareste profilul actual al drumului, asigurând o pantă longitudinală de 0,75%.
- Pentru amenajarea rampelor de acces pe pod s-a prevăzut reprofilarea drumului prin frezarea acestuia și asternerea a 2 straturi asfaltice pe o lungime de 10.00m, pe toată lățimea drumului, pe ambele maluri. Straturile asfaltice așternute pe rampele de acces pe pod vor fi:
  - 4 cm mixtură asfaltică MAS16;
  - 4 cm mixtură asfaltică BAP16.
- Racordarea podului cu terasamentele se va realiza:
  - Prin intermediul unor aripi noi din beton armat C30/37 in aval de pod, h=3.00-4.00m, pe o lungime de 10.00m;
  - Prin intermediul unui pereu din piatră brută cu beton de min. 20 cm în amonte de pod, pe o lungime de minim 10.00m.
- În amonte de pod, pe malul drept se vor realiza scări de acces din beton C25/30, precum și un casiu din elemente prefabricate pentru asigurarea evacuării apelor colectate de șanțul existent pe drumul județean DJ106E.

#### **Amenajare albie:**



- Curățirea și igienizarea albiei pe zonele adiacente podului;
- Decolmatarea albiei pe o lungime de minim 20.00m amonte și aval de pod;
- În albie va fi realizată o rizbermă din piatră brută cu o grosime de min. 30 cm sub pod și pe o lungime de minim 10.00m amonte și aval de acesta. La capetele rizbermei va fi realizat un pinten din piatră brută.
- Se va realiza o protecție a pilei din anrocamente, atât în aval cât și în amonte.

#### **Rețele de utilitati:**

- Pentru realizarea plăcii de suprabetonare astfel încât să rezulte o parte carosabilă de 7.00m în conformitate cu normativele în vigoare se propune mutarea conductelor/structurii de susținere situate în aval de pod, astfel încât să se poată realiza placa de suprabetonare. Relocarea conductelor se va realiza pe o structură independentă de pod amplasată în aval de pod.

#### **- Siguranța circulației**

Pentru a asigura o circulație rutieră și pietonală în deplină siguranță, se va executa un marcaj rutier corespunzător conform SR 1848-7.

Se vor monta semne de circulație în toate zonele unde se impune montarea lor, conform SR 1848-1:2011, pe baza unui proiect de semnalizare rutieră.

Se va asigura semnalizarea și marcajul corespunzător punctului de lucru pe timpul execuției lucrărilor, (conform Ordinului MT/MI/411/1112/2000, se vor monta parapete grele pe amplasamente provizorii în zonele afectate), iar la finalizarea acestora se va asigura semnalizarea și marcajul final al drumului.

Proiectarea sistemului de semnalizare și marcaje trebuie făcută atât pentru traseul studiat cât și pentru căile de comunicații rutiere care îl intersectează, cu acces la acesta, urmărindu-se respectarea prevederilor SR 1848-1,2,3.

În cea mai mare parte lucrările de reabilitare a podului de pe drumul județean DJ106E se vor executa sub trafic pe o singură bandă de circulație. Pentru aceasta se va întocmi un plan de management a traficului și vor fi stabilite măsurile speciale de siguranță care vor fi aplicate pe timpul execuției lucrărilor. Fluentizarea traficului se va realiza prin dirijarea și orientarea șoferilor cu ajutorul unor semafoare temporizate sau piloți de circulație, poziționați la capetele sectoarelor de lucru.

#### **- Măsuri privind calitatea mediului**

Zonele afectate de realizarea lucrărilor vor fi acoperite cu un strat de pământ vegetal înșămânțat artificial cu iarbă.

#### **- Mutări și protejări instalații**

În cadrul proiectului se propune mărirea părții carosabile de la 6.00m la 7.00m prin extinderea plăcii de suprabetonare.

Prin realizarea acestor lucrări se impune relocarea conductelor de canalizare și de distribuție a apei situate în aval de pod prin intermediul unui proiect de specialitate în urma avizelor de principiu obținute de la detinatorii acestora.

*In partea desenată se regasesc planșele cu caracteristicile tehnice ale proiectului.*

**- Profilul si capacitatile de productie**

Nu este cazul.

**- Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament**

Nu este cazul.

**- Descrierea proceselor de productie ale proiectului propus, in functie de specificul investitiei, produse si subproduse obtinute, marimea, capacitatea**

Nu este cazul.

**- Materie prime, energie si combustibili utilizati, cu modul de asigurare a acestora**

Nu este cazul.

**- Racordarea la retelele utilitare existente in zona**

Nu este cazul.

**- Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investitiei**

Prin lucrarile specifice acestui proiect nu este afectat amplasamentul deoarece se vor realiza lucrari de consolidare a podului existent. In situatia in care vor fi afectate taluzele adiacente acestea se vor readuce la starea initiala si se vor insamanta natural.

**- Cai noi de acces sau schimbari ale a celor existente**

Nu este cazul, se vor folosi căile de acces existente.

**- Resurse naturale folosite in constructie si functionare**

- Resurse naturale folosite in realizarea constructiei:

- Agregate naturale de râu
- Piatra sparta
- Bitum
- Ciment
- Apa
- Pamant vegetal
- Aditivi si adaosuri

- Resurse naturale folosite in functionarea constructiei:

- Nu este cazul.

**- Metode folosite in constructie**

Pentru realizarea obiectivului de investiții sunt necesare parcurgerea următoarelor etape:

- *Demolare placă de suprabetonare și refacerea acesteia prin extinderea în consolă astfel încât să rezulte o parte carosabilă de 7.00m;*
- *Realizarea de trotuare stanga-dreapta de minim 1.00m cu bordura prefabricată și parapete pietonal;*
- *Camasuire prin torcretare armata a culeiilor si pilei;*
- *Decolmatare albie curs de apă în zona podului;*
- *Realizare unor aripi din beton armat în aval de pod pe o lungime de 10.00m stanga-dreapta și a unui pereu din piatra bruta cu beton în amonte.*

- *Realizarea unui pereu de piatra bruta în albie pe zona apărărilor de mal și pe zona podului.*
- *Realizarea lucrarilor de terasamente (sapaturi, umpluturi, taluzari etc);*
- *Execuția sistemului rutier (Strat de fundatie, strat de baza, strat de legatura, strat de uzura);*
- *Amplasarea de parapete metalic de siguranță si a indicatoarelor rutiere precum si a marcajului longitudinal si transversal.*

**- Planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara**

Nu este cazul.

**- Relatia cu alte proiecte existente sau planificate**

Nu este cazul.

**- Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare**

Nu este cazul, solutia propusa a se realiza are la baza studii topografice, geotehnice si o expertiza tehnica de specialitate, fiind solutia recomandata de expert.

**- Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului ( extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apa, surse sau linii de transport al energiei, cresterea numarului de locuinte, eliminarea apelor uzate si a deseurilor)**

Nu este cazul.

**- Alte autorizatii cerute pentru proiect**

Conform Certificatul de urbanism Nr. 4/28.01.2019 emis de Consiliul Județean Alba nu sunt necesare alte autorizații.

#### **IV. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE**

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

Nu este cazul, în cadrul proiectului se propune consolidarea și reabilitarea unui pod pe DJ106E, care prezintă degradări structurale..

**- Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului;**

Nu este cazul, având în vedere că nu există lucrări de demolare rezultă că nu există nici lucrări de refacerea amplasamentului.

**- Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente, dupa caz;**

Nu este cazul.

**- Metode folosite în demolare;**

Nu este cazul.

**- Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;**

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

## V. DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI

- Distanța față de granițe pentru proiecte care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în contextul transfrontieră, adoptată la ESPOO la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001

Nu este cazul.

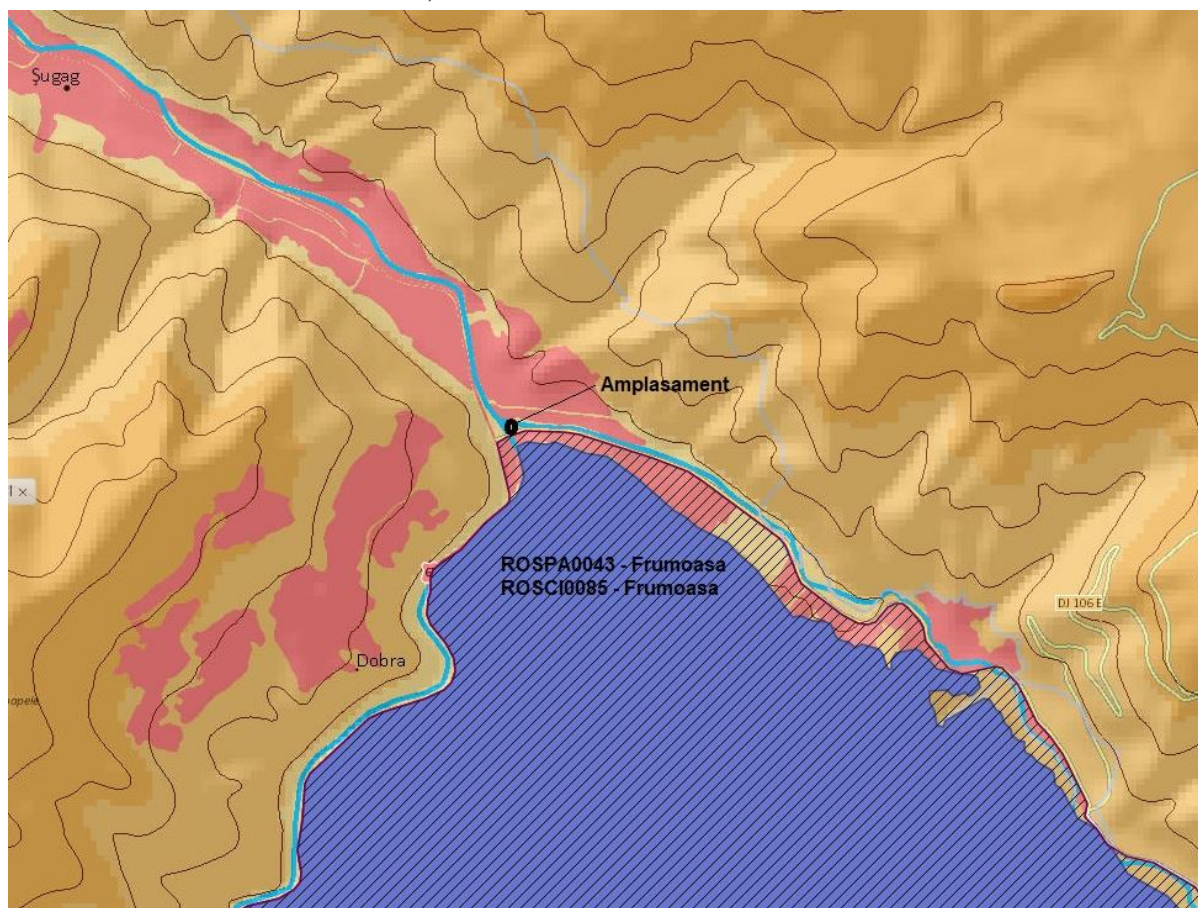
- Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind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

Nu este cazul.

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

Distanța față de arii naturale protejate:

- 1- Amplasamentul se află la limita SITURILOR ROSCI0085-FRUMOASA și ROSPA0043-FRUMOASA, fiind în afara acestora.





Lucrarile proiectate se afla in intravilanul localității Dobra, comuna Șugag, jud. Alba, pe drumul județean DJ106E.

Poze din amplasament:



Vedere pe pod pe DJ106E



Albia in aval de pod



Albia in amonte de pod

- **Folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia**

Terenul va avea aceeași utilizare, pod pe drum public.

- **Politici de zonare și folosire a terenului**

Nu există politici de zonare, folosirea terenului este de drum public. Folosirea terenului va rămâne neschimbată.

- **Areale sensibile**

Nu este cazul.

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

Coordonate amplasament:

Tabel centralizator cu coordonatele geografice ale amplasamentului în sistem de proiecție națională STEREO 1970					
Nr. crt	Denumire	Coordonate amplasament pod (X=Est, Y=Nord)			
		X=		Y=	
1	Pod DJ106E	X=	394257.2	Y=	475152.9

- **Detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare**

Nu este cazul, soluția propusă a se realiza are la baza studii topografice, geotehnice și o expertiză tehnică de specialitate, fiind soluția recomandată de expert.

## **VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI IN LIMITA INFORMATILOR DISPONIBILE**

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

Construcția și apoi utilizarea investiției nu presupune deteriorarea mediului înconjurător, deci nu se pune problema realizării unor lucrări speciale de reconstrucție ecologică.

Realizarea acestei investiții va avea un efect benefic asupra mediului înconjurător și nu este necesară refacerea cadrului ecologic.

În momentul încheierii acestei investiții se vor trasa măsuri specifice de redare în circuit a eventualelor suprafețe de teren ocupate de organizarea de șantier, platforme de depozitare, etc.

Pe de altă parte, însăși reabilitarea/consolidarea podului reprezintă o măsură de protecție ecologică a zonei, lucrările proiectate urmând a asigura atât protecția solului și subsolului, a biosferei, a așezărilor umane, a sănătății oamenilor, cât și protejarea obiectivelor de interes public.

Nu sunt afectate construcțiile și așezările umane din vecinătate.

Din punct de vedere al mediului înconjurător lucrările proiectate nu creează disfuncționalități față de situația existentă.

Lucrările de /reabilitare/consolidare propuse prin prezentul proiect nu reprezintă și nu produc surse de poluare a apelor, solului și subsolului, nu produc vibrații și radiații. De asemenea nu produc poluarea ecosistemelor terestre și acvatice, a așezărilor umane și a altor obiective de interes public și nu produc substanțe toxice periculoase sau de orice altă natură.

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

La lucrările de consolidare a podului și de refacere a părții carosabile se va asigura protecția apelor de suprafață, subterane și a ecosistemelor acvatice, care are ca obiect menținerea și ameliorarea calității și productivității naturale ale acestora, în scopul evitării unor efecte negative asupra mediului, sănătății umane și bunurilor materiale.

Execuția lucrărilor de infrastructură se va face astfel încât contaminarea potențială a cursurilor de apă și a pânzei freatice să fie evitată

##### **- Surse de poluanți pentru ape**

In perioada de executie a lucrarilor sursele posibile de poluare a apelor pot fi:

- Executia propriu-zisa a lucrarilor;
- Traficul de santier rezultat din circulatia vehiculelor grele pentru transport de materiale, si personal la punctele de lucru, utilajele;
- Organizările de santier care pot avea in componenta lor statii de asfalt si betoane, statii de intretinere a utilajelor si masinilor de transport, cantine, spatii pentru dormitoare, birouri etc.

In perioadele ploioase, poluantii din aer sunt transferati in ceilalti factori de mediu (apa de suprafata si subterana, sol etc).

##### **- Locul de evacuare sau emisar**



In cadrul proiectului apele de suprafata vor fi colectate prin santuri betonate iar apele de infiltratii (subterane) vor fi colectate prin drenuri longitudinale sub fund de sant. Apele colectate vor deversa prin intermediul podetelor tubulare existente sau proiectate in emisari siguri.

Ampasarea podețelor noi se va face astfel încât să se evite :

- modificarea dinamicii scurgerii apelor prin reducerea secțiunii albilor;
- întreruperea scurgerii apelor subterane

In cadrul proiectului nu se vor devia cursuri de apa existente.

Deversarea apelor uzate menajere în șanțurile laterale drumului județean este interzisă.

- Statiile si instalatiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevazute

Nu este cazul.

### **b) Protecția aerului**

- Surse de poluanti pentru aer, poluanti inclusiv surse de mirosuri

In perioada desfasurarii lucrarilor proiectate emisiile de substante poluante evacuate in atmosfera provin de la urmatoarele surse:

- Sursele liniare - traficul rutier zilnic desfasurat in cadrul santierului;
- Sursele de suprafata - functionarea utilajelor in zona fronturilor de lucru;
- Sursele punctiforme - functionarea statiilor de asfalt si betoane. (nu se vor realiza in amplasament)

Efectele generate de sursele punctiforme si de suprafata se fac resimtite pe arii mai restranse decat in cazul surselor liniare de tipul traficului.

Activitatea de constructie poate avea temporar impact local apreciabil asupra calitatii atmosferei.

Impactul negativ asupra calitatii aerului este mai semnificativ in zona unde functioneaza statiile de asfalt (in baza de productie)

In perioada de operare a lucrarilor proiectate nu vor aparea surse suplimentare de poluare a aerului fata de situatia existenta.

Sursa de poluare va fi aceeași ca și în prezent și anume traficul rutier care se desfasoara in zona.

Masuri de protectie:

Utilajele vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic in vederea cresterii performantelor. O alta posibilitate de limitare a emisiilor de substante poluante provenite de la utilaje consta in folosirea de utilaje si camioane de generatie recenta, prevazute cu sisteme performante de minimizare si retinere a poluantilor in atmosfera.

Pentru limitarea disconfortului ce poate sa apara mai ales pe timpul verii se vor alege trasee optime pentru vehiculele ce deservesc santierul, mai ales pentru cele care transporta materii prime si materiale de constructie ce pot elibera in atmosfera particule fine. Drumurile de acces la santier, daca va fi cazul, pot fi udate periodic.

Transportul materialelor de constructie se va face pe cat posibil acoperit.



Pentru perioada de functionare nu sunt necesare masurii de protectie, lucrarile de amenajare vor contribui la cresterea fluentei traficului si implicit la reducerea nivelului emisiilor de substante poluante in aer.

- Instalatiile pentru retinerea si dispersia poluantilor in atmosfera

Nu este cazul.

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

- Surse de zgomot si de vibratii

Acest tip de poluare va avea caracter temporar, doar pe perioada executiei lucrarilor.

Lucrarile de reabilitare/modernizare/consolidare implica urmatoarele surse de zgomot si vibratii:

- Procesele tehnologice, pentru care este necesar sa functioneze unele grupuri de utilaje. Aceste utilaje in lucru reprezinta tot atatea surse de zgomot;
- Circulatia mijloacelor de transport in cadrul santierului.
- Functionarea instalatiilor, utilajelor, echipamentelor in cadrul bazei de productie (in baza de productie)

Nivelul sonor depinde in mare masura de urmatorii factori:

- Fenomenele meteorologice si in particular, viteza si directia vantului, gradientul de temperatura si de vant;
- Absorbția undelor acustice de catre sol, fenomen denumit "efect de sol";
- Absorbția in aer, dependenta de presiune, temperatura, umiditatea relativa, componenta spectrala a zgomotului;
- Topografia terenului si vegetatia.

Se va acorda o atentie sporita manevrării utilajelor in apropierea zonelor locuite si a obiectivelor care isi desfasoara activitatea langa pod. Functionarea acestora va fi verificata periodic.

Lucrarile se vor realiza, pe cat posibil, in timpul zilei, respectand un program care sa nu afecteze orele de odihna ale populatiei rezidente.

Realizarea lucrarilor de reabilitarea/modernizare/consolidare poriectate va duce la cresterea fluentei circulatiei si implicit la reducerea nivelului de zgomot si vibratii. Astfel, imbunatatirea suprafetei de rulare si circulatia fluenta fara franari si accelerari, va avea un impact pozitiv.

- Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva zgomotului si a vibratiilor

Nu este cazul.

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

Nu au există informații despre posibile surse de radiatii.

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

- Surse de poluanti pentru sol, subsol si ape freatiche si de adancime

Lucrările de construcție, reabilitare, consolidare, exploatare și întreținere aferent drumului, nu vor afecta calitatea solului deoarece, fiind vorba de reabilitarea/consolidarea unui pod existent, nu se pot înregistra dezechilibre ale ecosistemelor sau modificări ale habitatelor.

Totuși, posibilele surse care ar putea influența negativ indicatorii de calitate ai solului ca urmare a desfășurării activităților ce se vor desfășura pe amplasamentul investiției, sunt următoarele:

- depozitarea necorespunzătoare a materialelor rezultate din operațiile de săpătură;
- scurgerile accidentale de carburanți și lubrefianți de la utilajele și mijloacele de transport;

Antreprenorul lucrărilor de poduri pe parcursul desfășurării lucrărilor de execuție a lucrărilor, va lua măsuri pentru asigurarea stabilității solului, corelând lucrările de construcție cu lucrările de ameliorare a terenurilor afectate.

Pe durata exploatării și întreținerii podului se vor respecta măsurile de protecție a mediului în conformitate cu legislația în vigoare:

- se vor menține în stare de funcționare amenajările antipoluante și protecția mediului
  - se vor marca zonele sensibile ecologic, cu indicarea regimului de circulație și prin informarea publicului asupra importanței ecologice a obiectivului;
- prin grija beneficiarului după realizarea investiției se recomandă realizarea de plantații rutiere pentru protecția solului.

Pe perioada de desfășurarea a lucrarilor de executie aferente realizarii lucrarilor proiectate organizarea de santier va fi dotata cu WC ecologic.

- Lucrarile si dotarile pentru protectia solului si subsolului.

Nu este cazul.

#### **f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice**

Lucrarile proiectate in cadrul acestui proiect nu afecteaza ecosistemele terestre (flora, fauna) sau cele acvatice.

- Indetificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect

Nu este cazul.

- Lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia biodiversitatii, monumentelor naturii si arilor protejate.

Nu este cazul.

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

Reabilitarea/consolidarea podului, pe lângă faptul că nu va afecta construcțiile și așezările umane din vecinătate, va ajuta și la reducerea poluării cu praf și la eliminarea deteriorării terenurilor limitrofe drumului județean și locuințelor datorată inexistenței unei dirijări corecte a apelor pluviale. Soluția tehnică proiectată nu prevede utilizarea sau manipularea de substanțe toxice periculoase pe parcursul execuției sau întreținerii ulterioare a podului.

Existenta santierului si desfasurarea lucrarilor pot fi surse de poluare pentru acest factor.

Constructorul va elabora o documentatie privind dirijarea traficului, stabilind reguli stricte pentru asigurarea fluentei circulatiei si evitarea coliziunii, folosind o sernnalizare luminoasa corespunzatoare;

Traficul de santier va fi dirijat astfel incat sa evite ambuteiaje de autovehicule in zonele de lucrari ;

Lucrarile de deviere a circulatiei vor avea un caracter temporar.

Prin lucrarile proiectate va creste confortul asezarilor umane si va fi asigurat accesul la obiectivele de interes public.

Prin finalizarea investiției, peisajul nu va suferi modificări semnificative. Pentru a restrânge efectul asupra peisajului, prin graficele de lucrări se va prevedea o eșalonare a execuției, astfel încât o porțiune începută să fie terminată integral și redată zonei într-o perioadă cât mai scurtă de lucru.

- Identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumentele istorice si de arhitectura, alte zone asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional.

Nu este cazul.

- Lucrarile dotarile si masurile pentru protectia asezarilor umane si a obiectivelor protejate si/sau de interes public.

Nu este cazul.

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

- Lista deseurilor

Principalele produse generate de activitatea de construcție și întreținere a podului, ce pot fi clasate ca deșeuri, sunt materiale rezultate din decapări și din săpături.

În activitatea de construcție și întreținere a infrastructurilor rutiere, se va ține seama de reglementările în vigoare privind colectarea, transportul, depozitarea și reciclarea deșeurilor.

Prin realizare lucrarilor proiectate pot sa apara urmatoarele tipuri de deseuri:

- deșeuri de piatră și spărturi de piatră;
- beton, cărămizi, materiale ceramice;
- lemn;
- sticlă;
- materiale plastice;
- amestecuri metalice;
- pământ și materiale excavate;
- deșeuri amestecate de materiale de construcție.

Examinând lista de mai sus, se constată că nu apar deșeuri periculoase.

- Programul de prevenire si reducere a cantitatilor de deseuri generate si planul de gestionare a deseurilor.
  - se vor recicla deseurile re folosibile iar o parte din deseurile rezultate din lucrarile de constructie pot fi re folosite prin integrarea lor in lucrarile de umpluturi. Celelate deseuri se vor depozita in spatii special amenajate.
  - se vor respecta conditiile de refacere a cadrului natural in zonele de depozitare.
  - intretinerea utilajelor si vehiculelor folosite in activitatea de constructie si intretinere se efectueaza doar in locuri speciale in service autorizat sau in baza de intretinere a constructorului. Este interzis ca utilajele sa fie reparate in zona amenajata pentru organizarea de santier sau in amplasamentul lucrarii.

- deseurile de tip menjer se vor colecta în pubele sanjabile ce vor fi evacuate prin contract cu firmele de salubritate.

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

Conform Catalogului European al Deseurilor CED - principalele deseuri rezultate din activitățile de construcție a drumurilor/strazilor, nu se încadrează în categoria deșeurilor periculoase.

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

În cadrul proiectului pentru executia lucrărilor propuse s-au prezentat materialele și resursele folosite, iar pentru utilizarea investiției nu se impune utilizarea unor resurse naturale, a solului, a terenurilor, a apei sau 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 a 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 (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);**

#### ***Impactul asupra populației și sănătății umane***

Se are în vedere impactul social ca urmare a unor facilități de interes public, care se creează datorită realizării lucrărilor:

- îmbunătățirea calității vieții locuitorilor
- îmbunătățirea stării de sănătate a populației
- îmbunătățirea situației sociale și economice a locuitorilor din zonă
- creșterea gradului de siguranță a sănătății locuitorilor, prin păstrarea calității apei

Nu s-au constatat în zona afectării majore ale factorilor de mediu.

Prin măsurile constructive adoptate, prin tehnologia de execuție și de exploatare, care se vor aplica în conformitate cu legislația în vigoare, se reduce la minim probabilitatea de apariție a impactului.

De asemenea, datorită măsurilor luate, realizarea lucrărilor va avea un impact pozitiv asupra sănătății populației și asupra factorilor de mediu.

Prin lucrările propuse prin proiect se contribuie la protejarea factorilor de mediu – apa de suprafață și subterană și menținerea și protejarea sănătății populației.

### ***Impactul asupra faunei si florei***

Amplasamentul investiției din loc. Dobra, com. Șugag, jud. Alba este situat în-afara ariilor naturale protejate.

Avand in vedere anvergura lucrarilor, masurile de protectie si conservare a mediului, suprafata definitiva redusa ce urmeaza sa fie ocupata de proiect, consideram ca nu se va produce un impact negativ asupra florei si faunei si implicit asupra ariei naturale protejate.

Realizarea investitiei nu va reduce numarul de specii de interes comunitar, nu va afecta zonele de hranire, reproducere si migratie ale speciilor protejate si nu va produce externalitati care sa modifice ecosistemul.

Masurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului constau in:

- antreprenorul va delimita zona de lucru pentru a preveni/minimiza distrugerea suprafetelor vegetale;
- se interzicea afectarea de catre infrastructura temporara, creata in perioada de desfasurare a proiectului, a altor suprafete decat cele pentru care a fost intocmit prezentul proiect;
- accesul utilajelor de constructie pe amplasament se va face strict pe drumurile de acces existente

### ***Impactul asupra solului***

In conditiile in care se vor respecta caile de acces pentru utilaje, a tehnologiei de executie si a tehnologiei de exploatare, lucrarile de realizare a retelei de apa si apa uzata menajera nu vor avea un impact negativ asupra solului.

### ***Impactul asupra folosintelor si bunurilor materiale***

Lucrarile de executie vor avea loc cu respectarea conditiilor de protectie a mediului inconjurator.

Se va urmari:

- manipularea cu atentie a utilajelor;
- respectarea cailor de acces pentru utilaje;
- respectarea locului de parcare si de reparatii pentru utilajele terasiere si de transport;
- respectarea tehnologiei de executie;
- manipularea volumelor de pamant excavat numai in spatiul destinat lucrarilor.

Nu exista riscul de a afecta folosintele si bunurile materiale din vecinatate, cu atat mai mult nu exista riscul de extindere a impactului.

In timpul executiei si exploatarei lucrarilor aferente proiectului se vor lua toate masurile necesare pentru a nu fi afectate folosintele si bunurile materiale din zonele adiacente (acolo unde este cazul).

#### ***Impactul asupra calitatii aerului si a climei***

In perioada de executie a lucrarilor manevrarea pamantului si manipularea utilajelor se va face respectand tehnologia de executie.

Emisiile poluante ale vehiculelor rutiere se limiteaza cu caracter preventiv prin conditiile tehnice prevazute la omologarea pentru circulatie, cat si prin conditiile tehnice prevazute la inspectia tehnica care se efectueaza periodic pe toata perioada utilizarii autovehiculelor rutierei inmatriculate in tara.

Nu exista riscul de a afecta calitatea aerului si climei, cu atat mai mult nu exista riscul de extindere a impactului.

Pentru evitarea/reducerea/ameliorarea impactului semnificativ asupra mediului utilajele care vor functiona in perioada de executie vor respecta normele de poluare impuse.

#### ***Impactul privind zgomotele si vibratiile***

In faza de executie se va respecta tehnologia de executie si se vor utiliza utilaje in perfecta stare de functionare.

Impactul se va manifesta temporar, in perioada de executie, in zonele unde lucrarile vor fi executate in apropierea caselor.

Magnitudinea impactului este mica si complexitate redusa.

#### ***Impactul asupra peisajului si mediului vizual***

Lucrarile care sunt vizate prin proiect nu influenteaza negativ peisajul din zona.

#### ***Impactul asupra patrimoniului istoric si cultural***

Prin lucrarile proiectate in cadrul proiectului nu se va interveni asupra patrimoniului istoric sau cultural.

- <b>Extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate)</b>
---

Nu este cazul.

- <b>Marimea, magnitudinea si complexitatea proiectului</b>
---

Nu este cazul.

- <b>Probabilitatea impactului</b>
------------------------------------

Nu este cazul.

- **Durata, frecventa si reversibilitatea impactului**

Nu este cazul.

- **Masuri de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului.**

Nu este cazul.

- **Natura transfrontiera a impactului**

Nu este cazul.

**VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI - DOTARI ȘI MASURI PREVAZUTE PENTRU CONTROLUL EMISIILOR DE POLUANȚI IN MEDIU, INCLUSIV PENTRU CONFORMAREA LA CERINȚELE PRIVIND MONITORIZAREA EMISIILOR PREVAZUTE DE CONCLUZIILE CELOR MAI BUNE TEHNICI DISPONIBILE APLICABILE. SE VA AVEA IN VEDERE CA IMPLEMENTAREA PROIECTULUI SA NU INFLUENȚEZE NEGATIV CALITATEA AERULUI IN ZONA.**

Scopul proiectului este de utilitate publica. Pentru incadrarea in prevederile Uniunii Europene privind protectia mediului si ecosistemelor existente proiectul va respecta simultan legislatia nationala si europeana in domeniu.

Datorita faptului ca lucrarile proiectate pe podul analizat sunt situate in ampriza drumului existent, nu sunt afectate conditiile de mediu din zona, nici in timpul executiei lucrarilor, nici in perioada de exploatare a acestora. Taluzele afectate in urma realizarii lucrarilor proiectate vor fi aduse la starea initiala prin acoperirea acestora cu un strat de pamant vegetal insamantat artificial cu seminte de graminee si prin plantarea de arbori sau arbusti cu rol de stabilizare, in rest nu sunt necesare alte masuri de monitorizare a mediului.

*Beneficiile ce vor rezulta în urma realizării investiției propuse:*

**Prin consolidarea podului vor apărea următoarele influențe favorabile asupra mediului:**

- reducerea poluării;
- reducerea zgomotului;

**din punct de vedere economic:**

- reducerea consumului de carburant;
- reducerea uzurii anvelopelor auto;
- reducerea timpilor de parcurs social;

**din punct de vedere social:**

- deplasări mai rapide;

- noi posibilități de dezvoltare a zonei;

Aceste elemente reprezintă efectele pozitive ce rezidă din îmbunătățirea condițiilor de trafic, ce apar în urma realizării lucrărilor.

În consecință, în documentație nu au fost prevăzute decât câteva recomandări pentru perioada de execuție a lucrărilor, menite să sprijine beneficiarul în monitorizarea factorilor de mediu pe parcursul execuției lucrării.

#### Măsurile de protecție a mediului propuse:

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

#### Zona de măsuri preventive și de protecție propuse

##### 1. Calitatea aerului :

- transportarea agregatelor care intră în componența straturilor rutiere se va realiza cu autovehicule care în intravilanul localităților vor avea prevăzută limitare de viteză, impusă de administratorul de drum în vederea diminuării poluării aerului

- beneficiarul va avertiza constructorul în cazul în care acesta din urma va utiliza vehicule, echipamente sau mașini care emană gaze în cantitate ridicată, va dispune ca acestea să fie îndepărtate în cel mai scurt timp din șantier.

##### 2. Eroziunea solului :

- se vor face pe cât posibil lucrări de înierbare a zonelor afectate pentru stoparea erodării terenului.

##### 3. Contaminarea solului cu combustibil sau lubrefianți :

- vehiculele și utilajele vor fi astfel întreținute și folosite încât pierderile de ulei sau de combustibil să nu contamineze solul.

- depozitarea pe șantier a combustibilului se va face pe cât posibil departe de zonele de protecție ale surselor de apă sau de fântâni

- spălarea autovehiculelor și a utilajelor, în timpul procesului tehnologic, se va face numai într-un loc special desemnat de beneficiar, departe de sursele de apă

##### 4. Zgomot :

- pe cât posibil, se va urmări ca activitățile zgomotoase să se realizeze în zona instituțiilor de învățământ, instituțiilor publice și dispensarului uman, în afara orelor de funcționare a acestora.

- se va interzice desfășurarea activităților zgomotoase în zona locuințelor între orele 6 - 8 dimineața.

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



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

### **Lucrări de reconstrucție ecologică**

În acest domeniu se propune realizarea următoarelor:

- datorită folosirii drumurilor publice pentru transportul betoanelor sau al altor materiale, se va executa curățarea pneurilor de pământ sau de alte reziduuri din șantier.
- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remediarea eventualelor defecțiuni.
- se va exercita un control sever la transportul de beton din ciment cu autobetoniere, pentru a se preveni în totalitate descărcări accidentale pe traseu sau spălarea tobelor și aruncarea apei cu lapte de ciment în parcursul din șantier sau drumurile publice.
- procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic sau se va urmări o umectare mai intensă a suprafețelor.
- la sfârșitul săptămânii se va efectua curățirea fronturilor de lucru, eliminându-se toate deșeurile.

După finalizarea lucrărilor la suprastructură, zonele afectate vor fi curățate și nivelate, iar terenul readus la starea inițială, prin acoperirea cu pământ vegetal și plantarea de vegetație.

### **Recomandări specifice:**

- restricționarea suprafețelor săpate și a celor denudate;
- limitarea dezvoltării de infrastructuri conexe (drumuri de acces, puncte de cazare, puncte de oprire etc.) temporare (pe durata lucrărilor de construcție) și permanente (în faza de operare)
- management corespunzător al traficului utilajelor (carburanți cu limite de toxicitate conform normelor în vigoare);
- realizarea unui management eficient al depozitării hidrocarburilor în perimetrul șantierului, astfel încât acestea să nu fie niciodată depozitate în sau în apropierea zonelor protejate;
- realizarea unui management eficient al deșeurilor, prin asigurarea transportării lor imediate în cazul în care se lucrează în apropierea zonelor protejate;
- monitorizarea periodică a stării vegetației din zona adiacentă strzilor (în special în vederea urmării speciilor potențial invazive ce pot să pătrundă în zonele protejate) și aplicarea unor măsuri de management specifice în cazul în care se constată degradări ale acestor sisteme;
- menținerea suprafețelor de protecție în jurul habitatelor valoroase din zonă și din apropierea zonei de construcție și a panourilor care să ecraneze poluarea cu praf și compuși toxici din gazele de eșapament;
- depozitarea pământului săpat, a sterilului și a altor materiale la o distanță care să nu permită scurgeri accidentale în albia apelor de suprafață;
- management corespunzător al traficului utilajelor (carburanți cu limite de toxicitate conform normelor în vigoare);

- se va impune planificarea și susținerea materială a unui program de realizare, monitorizare a măsurilor de reducere a impacturilor, prin termenii de referință și buget.

## **IX. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU PLANURI/PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE**

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

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

## **X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE ȘANTIER**

**Organizarea de șantier va fi realizată de antreprenorul care va câștiga licitația de execuție-dacă este cazul.**

În situația în care se va realiza organizarea de șantier trebuie respectate cel puțin următoarele:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier: realizarea unei rampe de acces, realizarea unor platforme pentru depozitarea materialelor și a birourilor, realizarea împrejmuirii, amenajare WC ecologic;
- localizarea organizării de șantier: în limitele domeniului public asigurat de Beneficiar, în zona podului inclus în proiect;
- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier: Nu este cazul.
- Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier: Nu este cazul.
- Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu: Nu este cazul.

Pe perioada de desfășurarea a lucrărilor de execuție aferente realizării lucrărilor proiectate organizarea de șantier va fi dotată cu WC ecologic.

## **XI. LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA**

## **INCETAREA ACTIVITAȚII, IN MASURA IN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE:**

- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității: acoperirea cu pământ vegetal, însămânțare și plantare de vegetație;
- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale – nu este cazul;
- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației – nu este cazul;
- modalități de refacere a stării inițiale/modernizare în vederea utilizării ulterioare a terenului – nu este cazul.

## **XII. ANEXE**

Parti desenate: Plan de incadrare, plan de situatie, profile transversale tip si detalii de executie.

## **XIII. PENTRU PROIECTELE CARE INTRĂ SUB INCIDENȚA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENȚĂ A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI ȘI FAUNEI SĂLBATICE, APROBATĂ CU MODIFICĂRI ȘI COMPLETĂRI PRIN LEGEA NR. 49/2011, CU MODIFICĂRILE ȘI COMPLETĂRILE ULTERIOARE.**

Prin **Decizia etapei de evaluare inițială Nr. 9019/23.09.2019** s-a decis că proiectul **nu intră** sub incidența art. 28 din OUG 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare.

## **XIV. PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMĂTOARELE INFORMAȚII, PRELUATE DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE:**

### **1. Localizarea proiectului:**

- **bazinul hidrografic;**

Rețeaua hidrografică care străbate comuna Șugag, aflată pe partea stângă a cursului mijlociu al râului Mureș, aparține bazinului hidrografic Mureș, iar în cadrul proiectului **"CONSOLIDARE POD PE DJ106E PESTE RÂUL SEBEȘ, KM 52+150, JUDEȚUL ALBA"** există lucrări proiectate care intersectează cursuri de apă cadastrate permanente.

Lucrarile proiectate, în cazul de față consolidarea și reabilitarea unui pod pe DJ106E în localitatea Dobra, com. Șugag intersecteaza râul Sebeș, afluent de stânga al râului Mureș. Pentru acesta s-a obtinut debitul maxim de calcul in regim natural, in conditiile actuale de folosire a terenului si nu includ sporul de siguranta de la Administrația Națională "Apele Române" – I.N.H.G.A. (Confirmarea de comandă 1176/2018).

- **cursul de apă: denumirea și codul cadastral;**

- **Cursul de apa:**

Râul Sebeș – afluent de stânga al râului Mureș.

- **Denumirea si codul cadastral:**

Sebeș – IV.1.102

- **corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): denumire și cod.**

Corp de apă natural – râu

**2. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă.**

Nu este cazul.

**3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz.**

Nu este cazul.

Întocmit,

Ing. Vîlcu Gheorghe Grigore