

PROIECT NR. 20/2022

MODERNIZARE DRUMURI ÎN COMUNA METEȘ

FAZA: AVIZE

BENEFICIAR:
COMUNA METES

PROIECTANT :
S.C. BIROU PROIECTARE BODEA S.R.L.

DATA: 11.2022

Memoriu de prezentare

pentru obținerea acordului de mediu
conform Anexei nr. 5E a Legii 292/2018

I. Denumirea proiectului:

“MODERNIZARE DRUMURI ÎN COMUNA METEȘ ”

II. Titular:

- numele;

COMUNA METES

- adresa poștală;

COMUNA METES

- Adresa: loc. Meteș, str. Principală, nr. 43, Comuna Meteș, Județul Alba
- Telefon: 0258/ 849003
- E-mail: contact@primariametes.ro

- numele persoanelor de contact:

director/manager/administrator;

responsabil pentru protecția mediului.

- primar – SANZIANA DANIEL

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) un rezumat al proiectului;

Investiția ce urmează a fi realizată se află în România, Regiunea de dezvoltare CENTRU, Județul Alba, în intravilan și extravilan sat Metes, sat Ampoita, sat Tauti, sat Poiana Ampoiului sat Presaca Ampoiului, sat Valeni și sat Lunca Ampoitei.

Se propune a se realiza pod la km 0+018 peste raul Ampoita, între DC68 la km 3+137 și strada Pe Meal la km 0+321.56 și modernizare drumuri cu lungimea totală de L=8033m.

b) justificarea necesității proiectului;

Necesitatea investiției se evidențiază prin următoarele:

Prin dezvoltarea infrastructurii de transport rutiere în zonă se creează premisele unor noi oportunități pentru populație, agenți economici și colectivitățile locale și se realizează legături eficiente între centre și zonele periferice. Ca urmare a realizării proiectului, se contează pe îmbunătățirea condițiilor de accesibilitate și circulație în zonele rezidențiale.

Prin acestea se vor îmbunătăți condițiile de accesibilitate:

Podul proiectat asigură conectivitatea în vederea asigurării legăturii între strada Meal și DC68, în acest moment trecerea se realizează prin vad.

c) valoarea investiției;

Valoarea totală a investiției 14257mii lei

d) perioada de implementare propusă;

Durata de realizare a investiției este de 16 luni.

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

Se anexează plan de situație lucrări proiectate. Nu se solicită suprafețe de teren pentru folosința temporară.

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

Pentru situația propusă se propune conform Ordinului 45 și 50/1998 – Norme tehnice pentru proiectarea și realizarea drumului-strazilor în mediul rural în DRUM DE CLASA TEHNICĂ V cu o bandă de circulație și STRAZI SECUNDARE ÎN MEDIUL RURAL CU O BANDĂ DE CIRCULAȚIE.

- Lungimea sectorului de drum modernizat: 8,033km;
- Lățimea platformei drumului: 4,0 – 7m;
- Lățimea carosabilului: 3,00 – 5,50m;
- Viteza de proiectare: 20 – 25km/h.

Se vor executa lucrări terasamente, lucrări drum, lucrări scurgerea apelor, lucrări protecție taluze, podete și pod nou peste Valea Ampoitei;

Soluția adoptată pentru modernizarea drumului are în vedere prevederea unei structuri rutiere nerigide cu îmbrăcăminte din beton asfaltic pe partea carosabilă, constând din:

Sistem rutier nou "S1" pe sectoarele fără fundație existentă și casete drum pe sectoarele cu sistem "S2" cu următoarea structură:

- strat de forma din balast de 10cm grosime (conform SR EN 13242+A);
- strat inferior de fundație din balast de 22cm grosime (conform SR EN 13242+A);
- strat superior de fundație din piatră spartă de 20cm grosime (conform SR EN 13242+A);
- strat de legatură din beton asfaltic BADPS22.4 5cm grosime conform AND 605 (BA22.4 leg conform SR EN 13108);
- strat de îmbrăcăminte beton asfaltic Ba16 4cm grosime conform AND 605 (BA16 rul conform SR EN 13108).

Sistem rutier nou "S2" pe sectoarele cu fundație existentă cu următoarea structură:

- strat inferior de fundație din împietruiri existente de min 25cm grosime reprofilată cu adaos de balast 7cm (conform SR EN 13242+A);
- strat superior de fundație din piatră spartă de 20cm grosime (conform SR EN 13242+A);
- strat de legatură din beton asfaltic BADPS22.4 5cm grosime conform AND 605 (BA22.4 leg conform SR EN 13108);
- strat de îmbrăcăminte beton asfaltic Ba16 4cm grosime conform AND 605 (BA16 rul conform SR EN 13108).

Sistem rutier S3: se aplică pe accese cu următoarea structură:

- Strat de fundație din balast în grosime de 30cm,
- îmbrăcăminte din percu din beton C30/37 în grosime de 15cm grosime pe un substrat de nisip pilonat în grosime de 1cm.

S3 este echivalent cu sistemul SR1, respectiv SRT3 conform NP116/2004..

Soluția adoptată pentru realizarea podului, constă din:

- fundații directe;
- infrastructura din beton monolit -două culei
- suprastructura tablier din 9 grinzi L=12m, h=52cm și suprabetonare beton armat monolit
- Racordarea cu terasamentele cu aripi din beton armat

Principalele categorii de lucrări:

Lucrari pentru corectia si imbunatatirea elementelor geometrice

Terasamente

Se vor executa lucrari de drum, sapaturi si umpluturi pentru realizarea cotelor proiectate si gabaritele profilului transversal proiectat. In cadrul lucrarilor de terasamente se considera si realizarea patului drumului.

Zone stabilizari teren fundare

Pentru stabilizarea patului drumului in cazul unor infiltratii excesive de apa, a unor pungi de namol sau a unor zone ce nu se pot compacta, s-a evaluat o suprafata de blocaj de piatra pe substrat de nisip. Aceste lucrari au fost incluse in lucrarile de terasamente.

Statii de incrucisare

Acestea se vor realiza prin largirea partii carosabile astfel incat sa se obtina o latime minima a carosabilului de 4,00m. Lungimea sectoarelor si a panelor de racordare s-a ales variabil in functie de gabaritul existent. Acestea se vor realiza din sistemul rutier corespunzator drumului.

Lucrari pentru aducerea structurii rutiere la parametrii tehnici corespunzatori

Sistem rutier.

Pentru realizarea obiectivului propus am proiectat sistem verificat la inghet dezghet conf. STAS 1709/1,2,3-90 si la sarcini din trafic NP 116-2004 alcatuirea structurilor rutiere. Astfel s-a proiectat:

Sistem rutier nou "S1" se aplica pe sectoarele fara fundatie existenta si casete drum pe sectoarele cu sistem "S2" in suprafata de $S=16600m^2$, cu urmatoarea structura:

strat de forma din balast de 10cm grosime (conform SR EN 13242+A);

strat inferior de fundatie din balast de 22cm grosime (conform SR EN 13242+A);

strat superior de fundatie din piatra sparta de 20cm grosime (conform SR EN 13242+A);

strat de legatura din beton asfaltic BADPS22.4 5cm grosime conform AND 605 (BA22.4 leg conform SR EN 13108);

strat de imbracaminte beton asfaltic Ba16 4cm grosime conform AND 605 (BA16 rul conform SR EN 13108).

Sistem rutier nou "S2" se aplica pe sectoarele cu fundatie existenta in suprafata de $S=12535m^2$, cu urmatoarea structura:

strat inferior de fundatie din impietruiri existente de min 25cm grosime reprofilata cu adaos de balast 7cm (conform SR EN 13242+A);

strat superior de fundatie din piatra sparta de 20cm grosime (conform SR EN 13242+A);

strat de legatura din beton asfaltic BADPS22.4 5cm grosime conform AND 605 (BA22.4 leg conform SR EN 13108);

strat de imbracaminte beton asfaltic Ba16 4cm grosime conform AND 605 (BA16 rul conform SR EN 13108).

Sistem rutier S3: se aplica pe accese in suprafata de $S=3901m^2$, cu urmatoarea structura:

Strat de fundatie din balast in grosime de 30cm,

imbracaminte din perez din beton C30/37 in grosime de 15cm grosime pe un substrat de nisip pilonat in grosime de 1cm.

S3 este echivalent cu sistemul SR1, respectiv SRT3 conform NP116/2004.

Avand in vedere criza de materiale si combustibili pe zonele unde exista sistematizare sub cota proiectata si aceasta se prezinta fara defectiuni de sistem: pereuri, dale beton s.a. se va face preluarea cu fundatie de beton pina la cota, mentinandu-se sistemul existent. Astfel se obtin urmatoarea structura

Sistem rutier S3_1: se aplica pe accese cu urmatoarea structura:

imbracaminte din perez din beton C30/37 in grosime medie de 15cm grosime

Lucrari pentru amenajarea acostamentelor

Acostamente.

Acestea se vor realiza pe ambele parti cu latimi de 0,5m (incluzand rigolele de acostament). Acestea se vor realiza impietruite cu adaos piatra sparta la cota sau se vor perea cu beton de ciment C30/37 conform unei Clase de expunere XM2+XF4, in grosime de 10cm in functie de profilurile transversale tip. Fundatia acestora se va realiza prin extinderea straturilor de fundatie din corpul drumului conform cu structura sistemului rutier pe acel sector. In functie de conditiile locale acestea vor putea avea conform ordinului 1296/2017 latimi variabile dar minim 25cm. S-a evaluat

o lungime de $L=13235m$.

Lucrari pentru amenajarea intersectiilor cu alte drumuri laterale (racorduri)

Amenajarea intersectiilor cu drum lateral/racorduri

Pentru fiecare drum lateral/racorduri s-a proiectat amenajarea acestuia pe o lungime de 13-32m cu latimi de 3m. Sistemul rutier este acelasi sistem rutier ca si in carosabil. In intersectii evacuarea apelor se va face cu rigole carosabile conform plan de situatie.

S-au proiectat intersectii cu drumuri laterale racorduri astfel:

Pe DC Poiana Ampoiului Metes la km 0+054: Racord 0 $L=13m$

Pe DC Poiana Ampoiului Racatau la km 0+272: Racord 1, $L=15m$; la km 0+276: Racord 2 $L=32m$,

Pe DV Valea Bobului Stauini la km 0+155: Racord 3 $L=17m$

Pe DC Poiana Ampoiului Laz Inuri la km 0+000: Racord 4 $L=53m$

Pe DC Valeni Poiana Ampoiului la km 2+272: Racord 5 $L=53m$; la km 2+380: Racord 6 $L=65m$

Pe DV Taut Gruicul Cerului la km 0+720: Racord7 $L=15m$; la km 0+752: Racord8 $L=15m$; la km 1+165: Racord9 $L=25m$

Racordarea acestora se va face cu arce de cerc cu raze intre 1,0m si 30,0m.

Amenajarea intersectiilor cu drumul national DN 74

Drumul national D.N. 74 intersecteaza trama stradala proiectata astfel:

Drum comunal Poiana Ampoiului Metes la km 83+916 st

Drum comunal Metes Isca-racord la km 87+201 st

Sistemul rutier proiectat pe racord este cel proiectat pe partea carosabila:

Conform Normativului 600/2010 pentru amenajarea intersectiilor la nivel pe drumurile publice punctul 5.2.1 figura 11, la un trafic conform recensamant 2015 pentru drumurile judetene de MZA = 1945vehicule /24ore respectiv un trafic de 40.53veh/ora/sens este suficienta racordarea cu raze circulare. Acesta asigura un trafic secundar de peste 40vehicule/ora.

Sistemul rutier proiectat pe racorduri este cel proiectat pe partea carosabila, sistem rutier S1. cu urmatoarea structura:

-strat de forma din balast de 10cm grosime (conform SR EN 13242+A);

-strat inferior de fundatie din balast de 22cm grosime (conform SR EN 13242+A);

-strat superior de fundatie din piatra sparta de 20cm grosime (conform SR EN 13242+A);

-strat de legatura din beton asfaltic BADPS22.4 5cm grosime conform AND 605 (BA22.4 leg conform SR EN 13108);

-strat de imbracaminte beton asfaltic Ba16 4cm grosime conform AND 605 (BA16 rul conform SR EN 13108).

Intersectia cu Drum comunal Poiana Ampoiului Metes la km 83+912 partea stanga.

Amplasament in intravilanul localitatii Poiana Ampoiului km 83+912 stanga.

D74 este in aliniament in profil mixt cu parte carosabila existenta $l=6,0m$, panti transversale in acoperis 2xvar%. Acostament pietruit pe ambele parti cu latimea min 0.75m si panta transversala var %.

Scurgerea apelor se realizeaza pe partea stanga cu sant de pamant trapezoidal, iar pe partea dreapta pe taluz.

Drumul comunal nu se poate amenaja cu sens unic deoarece nu exista alta cale de acces pe aceasta. Drumul are gabaritul stabilit iar latimea acestuia este de 3m, fiind dat de limitele de proprietate. Racordarea cu arce de cerc cu raza de 4m.

Apele pluviale vor descarca in lungul drumului national prin Rigola cu sectiune betonata cu placuta carosabila proiectata transversal.

Distanta de vizibilitate este suficienta pentru ca intersectia sa se mentina cu relatie stanga/dreapta. Semnalizarea de pe drumul national nu se va modifica.

Intersectia cu Drum comunal Metes Isca-racord la km 87+201 partea stanga.

Amplasament in intravilanul localitatii Metes km 87+201 stanga.

D74 este in curba dreapta cu $R=68m$ in profil mixt cu parte carosabila existenta $l=6,0m$ +supralargire 1m, panta transversala convertit stanga 1x var%. Acostament pietruit pe ambele parti cu latimea min 0.75m si panta transversala var 1%-5%.

Scurgerea apelor se realizeaza pe partea stanga cu sant de pamant trapezoidal, iar pe partea dreapta pe taluz.

Drumul comunal in zona intersectiei se va amenaja cu doua benzi de circulatie 2*2.75m. Racordarea cu arce de cerc cu raza de 9m respectiv 6m. Acestea sunt limitate de proprietati si podul peste raul Metes .

Apele pluviale vor descarca in lungul drumului national prin rigola cu sectiune betonata cu placuta carosabila proiectata transversal.

Distanța de vizibilitate este suficienta pentru ca intersectia sa se mentina cu relatie stanga/dreapta. Semnalizarea de pe drumul national nu se va modifica.

Amenajarea intersectiilor cu D.C.68 Ampoita -Lunca Metesului

Drumul comunal D.C.68 Ampoita -Lunca Metesului intersecteaza drumurile proiectate astfel:

Drum comunal DC68 Ampoita Lunca Ampoitei-racord1 la km 0+013 partea dr.

Drum comunal DC68 Ampoita Lunca Ampoitei-racord2 la km 0+493 partea st.

Drum comunal DC68 Ampoita Lunca Ampoitei-racord6 la km 2+152 partea dr.

Drum comunal DC68 Ampoita Lunca Ampoitei-racord7 la km 3+305 partea dr.

Drum comunal DC68 Ampoita Lunca Ampoitei-racord8 la km 3+371 partea dr.

Drum vicinal Calea Berbintei la km 0+341 partea dr.

Drum vicinal Mutea lui Bociog la km 0+788 partea st.

Drum vicinal Calea Gajii la km 4+022 partea st.

Drum vicinal Pe Meal(pod) la km 3+137 partea st.

Drum vicinal Calea Balasestilor la km 2+614 partea st.

Drum vicinal Lunca Ampoitei Plesa la km 11+092 partea DR.

Intersectiile se vor realiza cu sistem rutier tip S1. Intrarea iesirea se va realiza cu relatie dreapta /stanga. Racordarea acestora la DC 68 se va face cu arce de cerc cu raze intre 2,0m; 3,0m; 4,0m; 6,0m; 9,0m si 25,0m.

Proximitate cu CU LINIA 224 BARABANT-ZLATNA

Drum comunal Valeni – Poiana Ursului si DC68 Ampoita -Luna Ampoitei Racord1 se afla la limita zonei de siguranta dar in afara acesteia

Drum comunal Valeni – Poiana Ursului si DC68 Ampoita -Luna Ampoitei Racord1 se afla la limita zonei de siguranta dar in afara acesteia

Lucrarile propuse si aflate in proximitatea liniei CF 224 sunt:

Drum comunal Valeni Poiana Ampoiului intre km 1+220 si 2+337.6 se afla in proximitatea liniei CF 224 intre km 20+773 si km 21+820

Situatia existenta

In prezent drumul este impietruit cu scurgerea apelor pe taluz sau in santuri de pamant pe partea stanga /opusa caili ferate. Suprafata de teren pe care se afla drumul este in domeniul public al comunei Metes, si este marcata pe plan de situatie.

- Lucrarile de drum se vor realiza intre km 1+220 si km 2+337.6 cu distante intre ax drum si ax cf curpinse intre 5.00 la km 1+548 si 100m la km 2+337.6.

In cadrul lucrarilor de drum s-a proiectat sistem rutier cu parte carosabila convertit dreapta. Colectarea apelor pluviale se face pe partea opusa caili ferate pe taluz sau santuri de pamant.

Pe sectoarele intre km 1+220 si km 1+930 si intre km 2+139 si km 2+250 se vor monta parapeti directionali cu grad de protectie H2 dotati cu dispozitive antiiorbire.

Drum comunal Presaca Ampoiului Frasinul intre km 0+000 si km 0+168; intre km 0+260 si km 0+316 si intre km 0+395 si km 0+467; se afla in proximitatea liniei CF 224 intre km 27+300.6 si km 27+548.58

Situatia existenta

In prezent drumul este impietruit cu scurgerea apelor in rigola cu placuta din beton carosabila pe partea stanga. Suprafata de teren pe care se afla drumul este in domeniul public al comunei Metes, si este marcata pe plan de situatie.

- Lucrari drum se vor realiza intre km 0+000 si km 0+467 cu distante intre ax drum si ax cf curpinse intre 9.10 la km 0+000 si 100m la km 0+168; km 0+260 si km 0+316.

In cadrul lucrarilor de drum s-a proiectat sistem rutier si colectarea apelor pluviale/ santuri rigole.

Pe sectorul de la km 0+000 la km 0+040 se vor monta parapeti directionali cu grad de protectie H2 dotati cu dispozitive antiiorbire.

Lucrari pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale

Rigola cu sectiune betonata in interiorul acostamentului(carosabilului) si/sau la marginea platformei cu placuta carosabila

Longitudinal, pentru colectarea si descarcarea apelor pluviale; si transversal la accese s-a proiectat rigola cu sectiune betonata monolit cu beton de ciment C30/37 Clasa de expunere: XM2+XF4, cu placuta carosabila conform STAS 10796/2, punctul 2.1.6.a si b. Rigolele monolite s-au proiectat din considerentul ca poate asigura linii diferite, neparalele linia rosie fata de fundul de sant. Aceste rigole s-au proiectat:

-Rigola acoperita cu grilaj metalic in varianta monolita de 70x80cm care asigura un gabarit minim de 38x45cm. Rigolele se vor acoperi cu gratare metalice zincate. S-a considerat o inaltime medie de 80cm. Acestea se vor adapta local la teren astfel incat sa asigure preluarea si descarcarea apelor pluviale. Se vor executa dupa realizarea sistemului rutier si nu se vor realiza perpendicular pe sensul de mers. S-a evaluat o lungime de $L=215m$.

-Rigola in varianta monolita in profilul transversal concav tip 14, care asigura un gabarit de 60x40cm. Aceasta se va realiza concomitent cu pereul din sistemul rutier. S-a evaluat o lungime de $L=80m$.

Rigola pavata.

Pentru colectarea si descarcarea apelor pluviale in lungul tramei proiectate se vor realiza rigole de acostament conform STAS 10796/2, punctul 2.1.7. pereate cu beton de ciment C30/37 Clasa de expunere: XM2+XF4 in grosime de 10cm.

Aceasta va avea sectiunea triunghiulara 45+15cm si adancimea de 15cm. Latimea si adancimea se pot adapta la teren pentru a asigura descarcarea in lung a apelor pluviale. S-a evaluat o lungime de $L=1502m$.

Sant la marginea platformei cu sectiune pavata:

Pentru colectarea si descarcarea apelor pluviale pe sectoare cu pante longitudinale mari, se vor realiza santuri la marginea platformei cu sectiune pavata conform STAS 10796/2, punctul 2.1.10. Acestea se vor realiza si pentru amenajarea albilor piriurilor din proximitatea drumurilor cu caracter semipermanent.

Acestea s-au proiectat in trei variante.

- Sant tip 1 (45+30+30+5cm cu $h=30cm$); tip 2 (100+45+40+5cm cu $h=45cm$) si amenajare tip2 trapezoidala (25+120+160+120+20cm cu $h=120cm$) pereate cu beton de ciment C30/37 in grosime de 10cm, clasa de expunere: XC4+XF4, turnat in campuri de cate 2m. Desi sunt monolite s-a prevazut procentual si o cantitate de balast pentru profilarea mai usoara a acestora. S-a evaluat o lungime de $L=621m+1137m+150m$.

- amenajare tip3 (20+160+20cm cu $h=120cm$) cu elevatii vertical din beton de ciment C30/37 in grosime de 20cm, pe radier din beton monolit C25/30, asigurind o lumina de 1,2m. S-a evaluat o lungime de $L=276m$.

- amenajare tip1 trapezoidala (var+150+300+100+20cm cu $h=100cm$); amenajare tip4 trapezoidala (var+150+200+100+20cm cu $h=150cm$) pereat cu pereu uscat din piatra (anrocamente) in grosime de 30cm. S-a evaluat o lungime de $L=630m+230m$.

Santuri de la marginea platformei cu sectiuni neprotejata

Pentru colectarea si descarcarea apelor pluviale se vor realiza santuri neprotejate conform STAS 10796/2, punctul 2.1.10 sau se vor desfunda/curata cele existente. Acestea se vor decolmata dupa profilul existent se vor realiza in zonele de extravilan (impadurite/cultivate) nesistematizate. S-a evaluat o lungime de $L=958m$.

Podete laterale

Pentru realizarea continuitatii santului la accesele la proprietati si drumurile laterale se propun podete laterale din tuburi din PEHD: 9bucati cu $D=200mm$ in lungime de $L=47m$ si 19 bucati cu $D=300mm$ in lungime de $L=97m$ (accese la proprietati).

Podete tubulare

Podete noi 26bucati. Acestea se vor realiza, din TEAVA CORUGATA DIN POLIETILENA SN8 cu lungimea variabila si avand diametrul $D_{int} = 600/800mm$. Camerele de cadere, aripile, coronamentele se vor realiza din beton de ciment C30/37, corespunzator unei clase de expunere XC4+XF4. La fel se vor realiza si fundatiile pentru aripi si pintenul ce sustine pereu in aval, .

Pereul din amonte si aval se vor realiza din pereu de beton de ciment.

Podete existente 5bucati. Podetele existente in stare buna se mentin, acestea se vor decolmata. Se va repara sau reface coronamentul, camera de cadere si aripile, acolo unde este cazul. Fundatiile se vor realiza cu beton clasa C25/30, corespunzator unei clase de expunere XC4+XF3. Camerele de cadere si coronamentele se vor realiza din beton de ciment C30/37, corespunzator unei clase de expunere XC4+XF4. La fel se va realiza si fundatiile pentru aripi si

pintenul ce sustine pereu in aval. Pereul din amonte si aval se vor realiza din pereu de beton de ciment.

Podetele tubulare sunt la urmatoarele pozitii kilometrice:

| NR. CRT | Podete tubulare | | | | Coordonate stereo | | |
|---------|------------------------------------------|----------|----------------|--------------|-------------------|------------|------------|
| | drum | la km | diametru mm | lungime m | Proiect | X | Y |
| 1 | Drum vicinal Calea Berbintei | 0+009 | 600 | 5 | existent | 383285.405 | 514008.622 |
| 2 | Drum vicinal Calea Berbintei | 0+165 | 600 | 5 | proiectat | 383331.605 | 514152.822 |
| 3 | Drum vicinal Calea Gagii | 0+074 | 600 | 6 | proiectat | 379908.930 | 514361.183 |
| 4 | Drum vicinal Calea Balasestilor | 0+097 | 600 | 5 | proiectat | 381092.566 | 514096.072 |
| 5 | | 0+267 | 600 | 12 | proiectat | 380936.076 | 514026.914 |
| 6 | | 0+546 | 600 | 5 | proiectat | 381012.861 | 513967.610 |
| 7 | | 0+563 | 600 | 6 | proiectat | 381028.644 | 513962.321 |
| 8 | Drum vicinal Taut Gruiul Cerului | 0+014 | 600 | 5 | proiectat | 381524.538 | 511504.999 |
| 9 | | 0+080 | 600 | 5 | proiectat | 381498.988 | 511447.849 |
| 10 | | 0+150 | 600 | 5 | proiectat | 381465.327 | 511387.976 |
| 11 | | 0+167 | 600 | 5 | proiectat | 381461.449 | 511371.993 |
| 12 | | 0+230 | 600 | 5 | proiectat | 381437.661 | 511312.364 |
| 13 | | 0+375 | 600 | 5 | proiectat | 381375.325 | 511188.533 |
| 14 | | 0+550 | 600 | 5 | proiectat | 381432.514 | 511290.215 |
| 15 | | 0+711 | 600 | 5 | proiectat | 381406.772 | 511141.826 |
| 16 | | 0+759 | 600 | 6 | existent | 381389.812 | 511103.026 |
| 17 | | 0+986 | 600 | 6 | existent | 381422.967 | 510890.250 |
| 18 | Drum vicinal Taut Trintea | 0+503 | 600 | 5 | proiectat | 382796.864 | 512230.152 |
| 19 | | 0+626 | 600 | 5 | proiectat | 382883.253 | 512227.191 |
| 20 | | 0+844 | 600 | 5 | proiectat | 383042.922 | 512079.813 |
| 21 | Drum comunal Poiana Ampoiului Metes | 0+025 | 800 | 6 | existent | 375214.321 | 511597.305 |
| 22 | | 0+035 | 800 | 6 | proiectat | 375208.212 | 511604.968 |
| 23 | | 0+059 | 600 | 6 | proiectat | 375198.387 | 511625.864 |
| 24 | | 0+085 | 800 | 6 | proiectat | 375200.127 | 511630.639 |
| 25 | Drum comunal Poiana Ampoiului Racatau | 0+025 | 800 | 5 | proiectat | 375741.945 | 510920.034 |
| 26 | Drum vicinal Presaca Frasinul | 0+276 | 800 | 5 | proiectat | 375511.511 | 510965.928 |
| 27 | | 0+206 | 600 | 6 | proiectat | 371137.319 | 512174.275 |
| 28 | 0+302 | 800 | 6 | proiectat | 371213.950 | 512117.683 | |
| 29 | Drum comunal Valeni Poiana | 1+844 | 600 | 5 | existent | 376988.233 | 511106.769 |
| 30 | Drum vicinal Lunca Ampoitei Plesa | 0+072 | 600 | 6 | proiectat | 374179.439 | 516788.105 |
| 31 | | 0+350 | 800 | 5 | proiectat | 374136.294 | 517061.253 |
| | TOTAL PODETE TUBULARE | | | | | | |

Podet dalat cu elevatii monolite si dala monolita.

Astfel se realizeaza cele doua culei pe radier general din beton de ciment. Stratul de acoperire este de 4cm. aripi tip ziduri cornier. Fundatia aripilor si radierul se realizeaza cu grosimea de 40cm. Radierul se va turna cu panta longitudinala de 3% pentru asigurarea scurgerii sub podet.

Culeile si elevatiile aripilor vor avea latime de 40cm si parament vertical. Suprastructura s-a proiectat dala din beton monolit cu grosimea de 35cm. Peste acesta se va realiza hidroizolatie in doua straturi, protejate de o sapa de protectie de 2cm grosime si straturile de imbracaminte din calea curenta 5+4cm.

Toate elementele din beton monolit se vor realiza cu beton C30/37 corespunzator unei clase de expunere XC4+XF4.

Podetele dalate se vor realiza la urmatoarele pozitii kilometrice:

| NR. CRT | Podete dalate | | | Coordonate stereo | | |
|--------------|-----------------------------------------|-------|--------|-------------------|------------|------------|
| | drum | la | lumina | lungime | X | Y |
| | | km | m | m | | |
| 1 | Drum vicinal Pe Meal | 3+029 | 2 | 8 | 383285.405 | 514008.622 |
| 2 | Drum vicinal Taut Trintea | 0+765 | 2 | 6.4 | 382976.694 | 512127.453 |
| 3 | | 0+960 | 2 | 5.4 | 383093.044 | 511975.703 |
| 4 | Drum comunal Valeni Poiana Ampoiului | 2+472 | 2.5 | 10 | 376539.044 | 510824.103 |
| 5 | Drum comunal Poiana Ampoiului Laz Inuri | 0+196 | 2.5 | 9.3 | 376524.994 | 510637.853 |
| 6 | Drum vicinal Valea Bobului Staiin | 0+005 | 2.5 | 5.4 | 375447.744 | 510143.853 |
| 7 | Drum vicinal Presaca Frasinul | 0+034 | 2.5 | 5.4 | 371127.444 | 512342.053 |
| 8 | Drum comunal Valeni Poiana Ursului | 0+063 | 1.6 | 6 | 378200.594 | 511593.153 |
| 9 | | 0+121 | 1.6 | 6 | 378248.494 | 511565.853 |
| 10 | | 0+143 | 1.6 | 6 | 378270.394 | 511560.253 |
| 11 | | 0+170 | 1.6 | 6 | 378297.544 | 511557.403 |
| 12 | | 0+293 | 1.6 | 6 | 378410.744 | 511519.903 |
| 13 | Drum vicinal Lunca Ampoitei Plesa | 0+306 | 2 | 7.7 | 374150.894 | 517020.553 |
| 14 | | 0+289 | 2 | 6.2 | 374145.694 | 517117.353 |
| TOTAL | | | | 93.8 | | |

Put absorbant.

Pentru descarcarea apelor pluviale in panza freatica s-a proiectat 1 put absorbant. Acesta este format din tuburi de beton Dn 800mm umplute cu material drenant. Putul absorbant se va incastra in terenul permeabil minim 1m. S-a considerat o inaltime de 4m. Materialul drenant se va depune dupa metoda filtrului invers. Capacele de camin tip gura de scurgere (grilaj) sunt necarosabile si vor intra in gabaritul santului.

Acesta s-a amplasat pe drumul DC68 Racord1. Este necesar deoarece sistemul de colectare a apelor pluviale nu poate fi preluat din aval nu poate prelua intreagul debit. prin punctele de captare apele pluviale nu sunt poluate fiind preluate de pe versanti.

Guri de scurgere

Pentru evacuarea apelor pluviale din punct de minim pe D.C. Ampoita -Lunca Ampoitei Racord1 si pe DC Poiana Ampoiului Laz Inuri se vor monta 2 guri de scurgere fara depozit acestea vor fi legate in put absorbant , respectiv in podet dalat.

Lucrari pentru protectia taluzurilor

Protectie taluze tip elevatii din beton monolit

Pentru protectia taluzelor realizate in debleu se vor realiza, elevatii din beton monolit (tip cornier) in lungime de L=92m. Fundatia si elevatia acestora va fi din beton C30/37, corespunzatoare unor clase de expunere XF3 (XF2) + XC4. Protectiile de taluz se vor proiecta conform profile transversale tip in tronsoane de 5m. Zona rostului elevatie fundatie se va arma cu plasa sudata 100x100x6, conform detalii desenate. Plasa se va dispune pe fata dinspre taluz a elevatiei si se va asigura o acoperire de 5cm.

In spatele elevatiilor se va realiza o cuneta din beton monolit cu panta longitudinala spre barbacane.

Lucrari pentru siguranta circulatiei

Siguranta circulatiei va fi asigurata prin prevederea de parapeti metalici unde se impune si semnalizare rutiera pentru semnalizarea intersectiilor si a zonelor caracteristice de traseu.

Parapeti metalici

S-au evaluat parapeti metalici semigrei nivel protectie H3 cu stalpi batuti in lungime de $L_{H2}=1428m$.

Semnalizare rutieră.

Se vor realiza marcaje longitudinale, transversale împreună cu semnalizarea verticală cu table indicatoare in numar de 53bucati.

Toate indicatoarele vor fi din aluminiu cu folie reflectorizanta de dimensiuni normale pe stilpi metalici. Marcajul longitudinal se va realiza conform STAS 1848_7_2004.

Pod nou peste Paraul Ampoita la km 0+018

Intre DC68 la km 3+137 si strada Pe Meal la km 0+321.56 se va realiza o legatura cu un pod

nou, peste raul Ampoita, in clasa E de incarcare. S-a proiectat un aliniament de legatura (rampe) in lungime de $L=42\text{m}$. Pozitia pe acesta este la km 0+018.

Podul se incadreaza conform STAS 4273/83-in constructii hidrotehnice a caror avariere are o influenta redusa asupra altor obiective social-economice. Astfel clasa de importanta secundara tip IV corespunzatoare unei categorii tehnice 4 (constructii pentru strazi secundare in mediul rural).. Conform HG 846-2010 Strateg Nat Manag Risc Inundatii, respectiv reducerea vulnerabilității sociale a comunităților expuse la inundații este necesară proiectarea lucrarilor cu o valoare implicită a probabilității anuale de depășire de minimum 0,2% pentru zonele urbane dezvoltate, în funcție de rezultatele analizelor tehnico-economice, 0,5% pentru zonele urbane cu dezvoltare medie, 1% pentru zonele rurale și 10% pentru zonele agricole (fără locuințe sau bunuri sociale și economice importante).

Astfel debitul de calcul necesar este debitul cu o asigurare de 1%, respectiv $Q_{\text{calcul}} = Q_{\text{max}, 1\%} = 175.1\text{m}^3/\text{s}$. Debutul podului nou a fost verificat sa corespunda "Normativului privind proiectarea hidraulica a podurilor si podetelor" PD 95-2002.

Pentru racordarea verificarea curgerii din zona amenajata a podului cu regimul natural din aval se considera $Q_{\text{calcul}} = Q_{\text{max}, 1\%} = 113.3\text{m}^3/\text{s}$. Din verificarile efectuate s-a stabilit ca regimul de miscare este unul rapid iar racordarea cu albia naturala se realizeaza fara salt hidraulic.

Podul peste raul Ampoita s-a proiectat ca pod in clasa E de incarcare.

Acesta este un pod cu suprastructura grinzi cu corzi aderente din beton precomprimat cu armatura preintinsa, avand lungimea de $L=12\text{m}$ si inaltimea de $h=52\text{cm}$. Acesta este fara oblicitate.

Podul va avea o lungime totala de 12.6m.

Deschiderea este de 11.5m si lumina de 11.2m

Acesta asigura o inaltime libera minima de 2,39m.

Podul va avea latimea de $l=7,90\text{m}$ ($1 \times 5\text{m}$ – carosabil + $2 \times 1,0\text{m}$ – trotuar- $(0.25+0.2+0.2+0.25)$ - grinzi parapet si bordura) ;

Cota ax pod 321.60mdMN

Cota intrados pod 320.71mdMN

Podul asigura la inaltimea libera de trecere plutitori $h=1,0\text{m}$, un debit $Q_{\text{cap}} = 116.54\text{m}^3/\text{s}$ la cota 320.71mdMN

Debitul de calcul de $Q_{\text{calcul}} = Q_{\text{max}, 1\%} = 113.3\text{m}^3/\text{s}$. se asigura la cota 319.69mdMN pentru o garda de: $h_{\text{garda}}=1.02\text{m}$

Regimul de curgere in aval de amenajarea proiectata pentru $Q_{\text{calcul}} = Q_{\text{max}, 1\%} = 113.3\text{m}^3/\text{s}$ este regim rapid de miscare, racordarea biefurilor facandu-se fara salt hidraulic. S-a ales o protectie a lucrarilor cu anrocamente, praguri de fund si rizberma din anrocamente in aval.

Stabilirea clasei de expunere, durabilitatii si clasa de beton pentru elementele podului. S-au determinat clasele de expunere, materialele si convoaiele de calcul astfel:

Clasa structurala s-a stabilit, tinand cont de modificarea clasei structurale pentru poduri- durata de viata 100 ani, astfel: pornind de la $S_4 - 50$ ani, se obtine $S_4+2-1=S_5$.

Clasele de expunere si durabilitate pentru diferite elemente de constructie sunt:

Fundatie:

din beton simplu: XF3+XC2, D12/20, C25/30

din beton armat: XF3+XC2, D12/20, C25/30

Elevatie culei si aripi:

din beton simplu: XF1, D12/30, C25/30

din beton armat: XF1+XC4 sau XF4, D31/45, C30/37

Placa suprabetonare si monolitizare: XC4+ XF4, D31/45, C30/37

Grinda parapetului, rigole, casiuri, scari acces:

din beton XC4+XF4, D31/45, C30/37

Beton umplutura si egalizare:

din beton simplu: XF1, D12/30, C25/30

In functie de acestea s-au determinat si grosimile minime de acoperire a armaturii

betonul armat C25/30 pentru XC2/XC3 $c_{\text{min}}=3\text{cm}$

betonul armat C30/37 pentru XC4 $c_{\text{min}}=3,5\text{cm}$

Stratul de acoperire este considerat de la fata betonului la prima armatura.

Pentru o mai buna siguranta in exploatare pentru infrastructura s-a considerat $c_{\text{min}}=5\text{cm}$.

Tipul de armatura ales:

BST500B cu diametre intre 8mm si 16mm.

Pentru usurinta punerii in opera si aprovizionarii s-a optat pentru mentinerea unei game de produs si limitarea numarului de diametre folosite.

Incarcarile

Clasa de incarcare E

Pe trotuare pentru calculul consolei s-a considerat schema cu incarcare distribuita 5kN/m^2 .

Incarcarile permanente s-au considerat (EN1991-1-1): pentru densitatea betonului armat 25kN/m^3 , pentru densitatea betonului precomprimat 26kN/m^3 iar pentru densitatea straturilor asfaltice si hidroizolatiei 25kN/m^3 .

Verificari/breviare

Verificarile culeilor au fost facute in abordarea si ipotezele cele mai defavorabile, respectiv in:

ABORDAREA DE CALCUL 1 – Gruparea 1 (A1, M1, R1)

Ipoteza II Culeea construita, cu terasament in spate plus suprasarcina si fara suprastructura.

Ipoteza III Podul incarcat cu sarcinile permanente plus suprasarcina din convoi pe terasament in spatele culei.

Ipoteza IV Podul incarcat cu sarcinile permanente plus suprasarcina din convoi pentru reactiunea maxima.

De asemenea s-au facut verificari si dimensionari la talpa fundatiei la rostul dintre blocurile de fundatie, la rostul elevatie fundatie si la nivelul superior cuneta si consola trotuarului la moment incovoietor.

Verificarile si dimensionarea sunt cuprinse in breviarele anexate

Lucrări pentru realizare pod

LUCRARI INFRASTRUCTURA

Se realizeaza cele doua culei pe sistem fundatii directe din beton simplu si armat C25/30. Adancimea de fundare s-a proiectat de 2,80m, cu o latime de 3,10m. Fundatia asigura o presiune maxima pe talpa de $338\text{Kpa} < P_{cov} = 350-750$ corespunzator stratului de fundare pietrisuri cu nisip argilos, pana la blocuri si bolovanisuri; Din verificarea la rostul elevatie fundatie s-a proiectat o armatura verticala plasata pe fata din spate a elevatiei. Pentru colectarea si evacuarea apelor din spatele culeii se va realiza o chiuneta in spatele culeii cu dimensiunile de $40 \times 130\text{cm}$. Apele se vor evacua cu ajutorul a doua barbacane din teava PVC cu $\varnothing = 110\text{mm}$, montate la L/4. Cuneta se va realiza cu panta spre barbacane de 2,5%. Umplutura drenanta din spatele culei se va realiza din dren zidit imbracat in geotextil si umplutura din balast pe rampe. Elevatia culeii are o inaltime de 2,85m. Aceasta se va realiza din beton monolit C30/37.

La partea superioara a culeii pe o inaltime de 50cm se va realiza o bancheta si un zid de garda din beton armat C30/37.

LUCRARI SUPRASTRUCTURA

Suprastructura se va realiza prin montarea a 9 grinzi cu corzi aderente cu armatura pretensionata preintinsa profil T intors cu $H = 52\text{cm}$ si $L = 12\text{m}$ proiectate in clasa E de incarcare cu lungimea de calcul de $L_c = 11,50\text{m}$. Acestea vor sprijini pe bancheta printr-un strat de mortar de ciment in grosime de 1cm.

Se va realiza o placa de suprabetonare din beton C30/37, armindu-se cu otel beton BST500. Aceasta se va realiza in acoperis cu panti transversale de 2,5% si in acoperis in profil longitudinal cu panta de 1%. Aceasta va asigura monolitizarea cu zidul de garda.

Hidroizolatia se va realiza din hidroizolatie elastica tip elastomer si protectia va fi din beton de ciment C30/37.

Parapetul va fi pietonal conform piese desenate, metalic, zincat si vopsit in culoarea verde inchis. Protectia pietonilor fata de circularia auto se va face cu ajutorul bordurilor inalte $24 \times 45\text{cm}$, montate pe mortar de ciment.

Calea pe pod se va realiza din doua straturi de beton asfaltic BAP16 $2 \times 4\text{cm}$.

Podul are doua trotuare pietonale cu $l = 1\text{m}$. Trotuarul se va realiza din umplutura beton monolit. Pe trotuar se va turna un strat de asfalt turnat Ba8 in grosime de 3cm. Betoanele asfaltice vor respecta conditiile impuse de normativ AND546/1999.

Colectarea si evacuarea apelor pluviale se va face la bordura. Evacuarea se va face la capatul podului la ambele culei.

LUCRARI IN ALBIE SI DE RACORD CU TERASAMENTUL

Racordarea culeilor cu acestea se va face prin intermediul a 4 aripi din beton armat monolit aripilor. Racordul cu terasamentele se va face cu ajutorul a doua placi de racordare turnate

monolit. Acestea vor sprijinii pe zidul de garda si pe cate o grinda de fundare 40x40cm care se vor turna monolit.

Sistemul rutier pe rampe tip S1 este un sistem rutier propus pentru partea carosabila pe trama stradala proiectata si este format din:

- strat de forma din balast de 10cm grosime (conform SR EN 13242+A);
- strat inferior de fundatie din balast de 22cm grosime (conform SR EN 13242+A);
- strat superior de fundatie din piatra sparta de 20cm grosime (conform SR EN 13242+A);
- strat de legatura din beton asphaltic BADPS22.4 5cm grosime conform AND 605 (BA22.4 leg conform SR EN 13108);
- strat de imbracaminte beton asphaltic Ba16 4cm grosime conform AND 605 (BA16 rul conform SR EN 13108).

Acostamentele se vor realiza pe rampe cu latimi medii de 1,0m. Acostamentele se vor perea cu beton de ciment C30/37 conform unei Clase de expunere XM2+XF4, cu zidarie uscata din piatra in grosime de 30cm

Se vor realiza doua accese sub pod prin intermediul unor scari de acces.

In amonte si in aval intre aripi se vor realiza praguri de fund pentru stabilizarea albiei in zona podului

Albia aferenta amenajarilor se va perea cu anrocamente in grosime medie de 30cm intre pragurile ingropate. De asemenea se vor realiza anrocamente cu $S_{mediu} = 7m^2/m$ pe taluze in amonte pe o lungime de 10m si aval pe o lungime de 3m. Protectia malurilor va fi asigurata in amonte /aval de aripi tip ziduri cornier si prin anrocamente pe taluz si partial in albie iar în aval prin anrocamente pe taluz si rizberma din piatra in grosime de 1m in albie.

Se vor realiza urmatoorii parametri tehnici:

Pod in Clasa de incarcare E, cu parte carosabila 5,00m pentru strazi secundare si doua trotuare 2*1m avand ca – Infrastructuri: doua culei din beton si cu suprastructura din 9 grinzi cu corzi aderente cu armatura pretensionata preintinsa profil T intors cu H=52cm si L=12m cu suprabetonare; placa de suprabetonare cu elemente de cale, trotuare si parapeti pietonali; elemente de racord cu terasamentele.

- Parte carosabila L = 5,0m pentru drumuri vicinale/ strazi secundare;
- Doua trotuare 2x1m;
- Clasa de încarcare E;
- Infrastructuri: doua culei;
- Suprastructura din 9 grinzi cu corzi aderente cu armatura pretensionata preintinsa profil T intors cu H=52cm si L=12m cu suprabetonare;
- Lungime de calcul $L_c = 11,50m$;
- Lungime pod $L = 12,60m$;
- Lungime suprastructura $L = 12,60m$;
- Lungime deschidere pod $L = 11,20m$;
- Elemente de racord cu terasamentele: 4 racorduri cu aripi din beton de ciment;
- Cotă ax pod 321.60mdMN
- Cotă generatoare inferioară suprastructură + 320,71mdM;
- Cotă nivel corespunzător debitului de 1% +319,69 mdM;
- Nr. deschideri: 1;
- Înălțime de liberă trecere sub pod: 1m.

- descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz);

Nu este cazul.

- descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea;

Nu este cazul.

- materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;

Nu este cazul.

- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;

Nu este cazul.

- descrierea lucrărilor de refaceere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;

Dupa terminarea executiei lucrarilor se va reface cadrul natural al amplasamentului prin nivelarea terenului.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;

Prin prezentul proiect nu se vor realiza cai noi de acces, cele existente se mentin.

- resursele naturale folosite în construcție și funcționare;

La realizarea investitiei se vor folosi resurse de material uzuale pentru acest tip de constructii (nisip, balast, piatra sparta, lemn).

- metode folosite în construcție/demolare;

La realizarea investitiei se vor folosii metode mecanice si manuale.

- planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară;

Nu este cazul.

- relația cu alte proiecte existente sau planificate;

Nu este cazul.

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;

Nu este cazul.

- alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor);

Nu este cazul.

- alte autorizații cerute pentru proiect.

Conform cetificatului de urbanism anexat.

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

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

Nu este cazul.

- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;

Nu este cazul.

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

Prin prezentul proiect nu se vor realiza cai noi de acces, cele existente se mentin.

- metode folosite în demolare;

Nu este cazul.

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;

Pentru acest tip de lucrari nu exista alternative, nu se pune problema demolarilor cu ajutorul explozibilului sau alte mijloace.

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

Nu este cazul.

V. Descrierea amplasării proiectului:

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

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;

Conform certificatului de urbanism, imobilul nu este inclus in listele monumentelor istorice sau in zona de protectie a acestora.

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

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

Conform certificatului de urbanism folosința actuală a imobilelor este: cai de comunicație.

- politici de zonare și de folosire a terenului;

Nu este cazul.

- arealele sensibile;

Nu este cazul.

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

Coordonatele stereo 70 sunt atasate prezentei documentații, sub forma de anexa picheti.

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

Nu este cazul.

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

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

a) protecția calității apelor:

În cadrul derulării lucrărilor de execuție, nu se estimează deversări de fluide sau alte materiale poluante în emisarii de suprafață sau contaminarea apei freatică.

Având în vedere că în timpul lucrărilor de execuție nu rezultă ape uzate tehnologice, nu se impun măsuri speciale în acest sens.

- sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;

Nu este cazul.

- stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute;

Nu este cazul.

b) protecția aerului:

Utilajele de construcții folosite pentru punerea în opera materialelor, vor fi verificate înainte de transportarea lor în zonă, ca emisiile de gaze de eșapament să se încadreze în limitele stabilite de reglementările în vigoare.

La execuție, cu ocazia manipulării și așternerii materialelor pietroase, pot rezulta pulberi în suspensie, dar care sunt temporare și nesemnificative încât să aducă prejudicii mediului înconjurător.

Concluzionăm că nu există surse de poluare semnificativă a aerului pe parcursul execuției și după darea în folosință a obiectivului.

- sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri;

Nu este cazul.

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

Nu este cazul.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- sursele de zgomot și de vibrații;

Sursele potențiale de zgomot și vibrații sunt constituite de utilajele și mijloacele de transport auto angrenate în lucrările de construcții – în perioada desfășurării lucrărilor de execuție a obiectivului, respectiv de traficul rutier în perioada de exploatare a rampelor de acces.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

Lucrările de execuție a obiectivului au ca efect reducerea impactului produs de zgomot și vibrații, datorită îmbunătățirii caracteristicilor suprafeței de rulare.

Bazele de producție ale constructorilor sunt autorizate și mijloacele auto folosite în amplasamentul proiectului îndeplinesc normele de poluare (revizii, inspecții tehnice periodice).

d) protecția împotriva radiațiilor:

Lucrările de execuție a proiectului nu presupun crearea sau manipularea de surse de radiații.

- sursele de radiații;

Nu este cazul.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor;

Nu este cazul.

e) protecția solului și a subsolului:

- sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatică și de adâncime;

Sursele potențiale de poluare a solului și subsolului datorită investiției propuse sunt scurgerile accidentale pe sol a poluanților (carburanți, uleiuri, materiale periculoase utilizate), utilajele grele și mijloacele de transport auto folosite în perioada lucrărilor de execuție, respectiv emisii atmosferice de poluanți (particule minerale solide, diferiți compuși chimici în suspensie sau gaze, etc.) care se depun pe sol și pot fi transportate în adâncime sau în apele de suprafață.

Scurgerile accidentale pe sol a carburanților, uleiurilor sau a materialelor periculoase se poate produce prin manipularea acestora în mod necorespunzător sau prin funcționări defectuoase ale utilajelor și a mijloacelor de transport auto.

- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;

Pentru evitarea antrenării poluanților scăpați accidental pe sol se vor lua următoarele măsuri:

- verificarea periodică și menținerea într-o stare tehnică corespunzătoare a tuturor utilajelor și mijloacelor de transport auto utilizate;
- respectarea normelor privind manipularea materialelor utilizate (asfalt, bitum, etc.) atât în timpul transportului cât și în timpul punerii în operă;
- respectarea normelor de protecția mediului la desfășurarea activității specifice de construcții;
- se recomandă ca zona de staționare a utilajelor, dacă nu este amenajată prin betonare, să se prevadă cu material absorbant (nisip, rumeguș), pentru a prevenii infiltrațiile materialelor poluante în sol.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatic:

Lucrările ce se realizează, fiind de mică anvergură, nu au impact negativ asupra florei și faunei și nu influențează acest factor de mediu.

Realizarea obiectivului propus nu afectează ecosistemul terestru sau acvatic, dimpotriva nerealizarea acestuia afectează grav aceste ecosisteme.

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;

Nu este cazul.

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate;

Nu este cazul.

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

Lucrările se desfășoară în ampriza drumului/ străzilor, din intravilanul localităților, nu creează disfuncționalități care să necesite protecția așezărilor umane.

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

Nu este cazul.

- 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/în timpul exploatării, inclusiv eliminarea:

Deșeurile tehnologice care vor rezulta în perioada de execuție a lucrărilor sunt constituite din materialele provenite din săpătura (pietruire superficială existentă și pământ vegetal). Surplusul se va evacua zilnic de către constructor în bazele de producție proprii. Deșeurile menajere provenite de la personalul angrenat în lucrările de construcții se vor colecta în containere speciale, fiind evacuate de pe amplasament, în mod organizat, prin grija constructorului, spre deponerile din zonă.

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

Nu este cazul.

- programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate;

Nu este cazul.

- planul de gestionare a deșeurilor;

Nu este cazul.

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

- substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;

Nu este cazul.

- modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

- magnitudinea și complexitatea impactului;

Nu este cazul.

- probabilitatea impactului;

Nu este cazul.

- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

- 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.

În perioada de execuție a lucrărilor se vor efectua activități de monitorizare a activității în funcție de cerințele autorității competente de mediu.

În planul de monitorizare vor fi incluse măsurători pentru respectarea normelor legale în ceea ce privește următorii factori de mediu: Aer, Apă, Sol, Zgomot, Deșeuri.

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

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

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

Lucrările de organizare de șantier constau în amenajarea unei suprafețe existente în domeniul public adiacent.

Acesta platforma are destinația de a asigura parcare temporară a mașinilor și utilajelor și pentru depozitarea temporară a materialelor (prefabricate).

Mentionăm că suprafața destinată platformei nu afectează proprietăți private, fiind în domeniul public.

- localizarea organizării de șantier;

Suprafața va fi identificată în domeniul public și se va stabili împreună cu beneficiarul în ampriza tramei stradale studiate sau pe suprafețe de teren deținute de către acesta.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Producția industrială ce se presupune a fi realizată cu ocazia lucrărilor de construcții montaj se va desfășura în baze de producție existente – ale constructorului sau furnizorilor. În concluzie nu sunt necesare conectări la utilități.

Organizarea de șantier nu va avea impact asupra mediului.

- 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.

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

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

Nu este cazul.

- 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/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.

Nu este cazul.

XII. Anexe – piese desenate:

1. planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele); planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

Se anexează piese desenate.

2. schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare;

Nu este cazul.

3. schema-flux a gestionării deșeurilor;

Nu este cazul.

4. alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.

Nu este cazul.

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

a) descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

Lucrările ce se vor executa în proximitatea ariilor protejate sunt cele proiectate pentru Drum vicinal Lunca Ampoitei Plesa în lungime de 650m. - coordonatele geografice (Stereo 70) – se anexează;

Pe acest sector se vor realiza următoarele lucrări:

Lucrări pentru corectia și îmbunătățirea elementelor geometrice

Terasamente: sapaturi în carosabil până la adâncimea de 20-30cm

Lucrări pentru aducerea structurii rutiere la parametri tehnici corespunzători

Sistem rutier:

Sistem rutier nou cu următoarea structură:

strat de forma din balast de 10cm grosime (conform SR EN 13242+A);
 strat inferior de fundatie din balast de 22cm grosime (conform SR EN 13242+A);
 strat superior de fundatie din piatra sparta de 20cm grosime (conform SR EN 13242+A);
 strat de legatura din beton asfaltic BADPS22.4 5cm grosime conform AND 605 (BA22.4 leg conform SR EN 13108);
 strat de imbracaminte beton asfaltic Ba16 4cm grosime conform AND 605 (BA16 rul conform SR EN 13108).

Lucrări pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale

Pentru colectarea si descarcarea apelor pluviale pe sectoare cu pante longitudinale mari, se vor realiza santuri la marginea platformei cu sectiune pavata conform STAS 10796/2, punctul 2.1.10. Acestea se vor realiza si pentru amenajarea albilor piriurilor din proximitatea drumurilor cu caracter semipermanent in varianta.

amenajare tip4 trapezoidala (var+150+200+100+20cm cu h=150cm) pereat cu pereu uscat din piatra (anrocamente) in grosime de 30cm.

Lucrări podete

Podete tubulare

Acestea se vor realiza, din TEAVA CORUGATA DIN POLIETILENA SN8 cu lungimea variabila si avand diametrul Dint = 600/800mm. Camerele de cadere, aripile, coronamentele se vor realiza din beton de ciment C30/37, corespunzator unei clase de expunere XC4+XF4.

S-au proiectat :

| Podete tubulare | | | | | | | | | | | Coordonate stereo | | |
|-----------------------------|-------|----------|---------|-----------|--------|-----|--------|-----|--------|-------|-------------------|------------|------------|
| drum | la | diametru | lungime | Proiect | bucati | L | bucati | L | Camera | Aripi | Timpane | X | Y |
| | km | mm | m | | 600 | 600 | 800 | 800 | Cadere | | | | |
| Drum vicinal Lunca Ampoitei | 0+072 | 600 | 6 | proiectat | 1 | 6 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 374179.439 | 516788.105 |
| Plesa | 0+350 | 800 | 5 | proiectat | 0 | 0 | 1 | 5 | 1 | 2 | 2 | 374136.294 | 517061.253 |

Podete dalate cu elevatii monolite si dala monolita.

Astfel se realizeaza cele doua culei pe radier general din beton de ciment. Stratul de acoperire este de 4cm. aripi tip ziduri cornier. Fundatia aripilor si radierul se realizeaza cu grosimea de 40cm. Radierul se va turna cu panta longitudinala de 3% pentru asigurarea scurgerii sub podet.

Culeile si elevatiile aripilor vor avea latime de 40cm si paramet vertical. Suprastructura s-a proiectat dala din beton monolit cu grosimea de 35cm. Peste acesta se va realiza hidroizolatie in doua straturi, protejate de o sapa de protectie de 2cm grosime si straturile de imbracaminte din calea curenta 5+4cm.

Toate elementele din beton monolit se vor realiza cu beton C30/37 corespunzator unei clase de expunere XC4+XF4.

| Podete dalate | | | | | | | Coordonate stereo | |
|-----------------------------------|-------|--------|---------|--------|-------|------------|-------------------|------------|
| drum | la | lumina | lungime | Camera | Aripi | oblicitate | X | Y |
| | km | m | m | Cadere | | | | |
| Drum vicinal Lunca Ampoitei Plesa | 0+306 | 2 | 7.7 | 0 | 4 | 49 gr st | 374150.894 | 517020.553 |
| | 0+289 | 2 | 6.2 | 1 | 2 | 69 gr dr | 374145.694 | 517117.353 |

b) numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar;

Amplasamentul proiectului se suprapune partial peste aria naturala protejata:

Respectiv drumul vicinal Lunca Ampoitei -Plesa

- Rezervatia este inclusă în SCI Trascău, ROSCI0253;

- Rezervatia este inclusă în SPA Muntii Trascău, ROSPA0087.

IDENTIFICAREA SITULUI

CODUL SITULUI: ROSCI0253

NUMELE SITULUI: Trascau

DATA CONFIRMARII CA SIT SCI: 2008.12

COORDONATELE SITULUI: Longitudine 23.0003611/ Latitudine 46.0071138

SUPRAFATA SITULUI (ha): 50064

REGIUNILE ADMINISTRATIVE: RO12 CENTRU / RO11 NORD-VEST

REGIUNEA BIOGEOGRAFICA: Alpina (85.78%) / Continentala (14.22%)

IDENTIFICAREA SITULUI

CODUL SITULUI: ROSPA0087

NUMELE SITULUI: Muntii Trascaului

DATA CONFIRMARII CA SIT SPA: 2007.10

COORDONATELE SITULUI: Longitudine 23.0061138 / Latitudine 46.0041361

SUPRAFATA SITULUI (ha): 93189

REGIUNILE ADMINISTRATIVE: RO12 CENTRU / RO11 NORD-VEST

REGIUNEA BIOGEOGRAFICA: Alpina (82,02%) / Continentala (17,98%)

c) prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;

În zona de implementare a proiectului nu au fost identificate habitate cu valoare conservativa ridicata care sa faca obiectul unor masuri de conservare exceptionale.

Speciile identificate in zona , conform planului de management Trascau, sunt:

| Specii de pasari enumerate in anexa I a Directivei Consiliului 79/409/CEE: | Prezența în zona de interes | Impact direct / fragmentare habitat | Măsuri de management |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------------|-----------------------------|
| Aquila chrysaetos | Da- anexa 67 | Nu/nu | nu |
| Dendrocopos leucotos | Da-anexa 49 | Nu/nu | nu |
| Dendrocopos medius | Da-anexa 50 | Nu/nu | nu |
| Dryocopus martius | Da-anexa 52 | Nu/nu | nu |
| Falco peregrinus | Da-anexa 68 | Nu/nu | nu |
| Ficedula albicollis | Da-anexa 53 | Nu/nu | nu |
| Lanius collurio | Da-anexa 57 | Nu/nu | nu |
| Lullula arborea | Da-anexa 55 | Nu/nu | nu |
| Picus canus | Da-anexa 51 | Nu/nu | nu |

Tritus vulgaris ampelensis densitate medie anexa 39

Bombina variegata densitate medie anexa 40

Miniopterus schreibersii densitate mare anexa 42

Canis lupus frecventa medie anexa 47

Lynx lynx frecventa foarte mica anexa 48

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

Dat fiind amplasamentul pe care se va realiza investitia, proiectul propus nu are legatura directa cu managementul conservarii ariei naturale protejate de interes comunitar. Terenul este in prezent ocupat de drum. Acesta apartine domeniului public, si se regăsește în intravilanul localitatii Lunca Ampoitei judetul Alba. Altfel spus prezentul proiect nu necesita managementul conservarii ariei naturale protejate de interes comunitar, deoarece nu are impact direct asupra speciilor si habitatelor de interes comunitar.

e) se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;

Impactul lucrărilor pe timpul perioadei de construcție (degradare habitate/ disturbare specii).

În general în perioada de execuție a lucrărilor de construcție este posibilă apariția unor efecte negative asupra speciilor și / sau habitatelor pentru care a fost declarat situl. Aceste efecte se pot concretiza în tendința de retragere a faunei în zone limitrofe, motivul fiind zgomotul generat de lucrările de executie.

Din analiza datelor din proiect, corelate cu informațiile preluate din teren, se constată că suprafața pe care se vor desfășura lucrările se află pe drumul existent.

Zgomotul este un agent de disturbare care se dispersează mult în mediu deși este foarte greu de măsurat comparativ cu noxele și praful, acesta fiind considerat unul din factorii majori de poluare.

Numeroase studii au documentat densitatea redusă a populațiilor de păsări în zonele în care zgomotul este intens. Cu toate acestea, particularitățile terenului (drum vicinal) precum și tipurile de habitate din zonă, pot influența propagarea zgomotului și implicit densitatea populațiilor de păsări. Dacă în apropierea zonei în care se construiește se găsesc habitate rare care lipsesc din restul sitului, densitățile populationale ale speciilor pot rămâne constante chiar dacă poluarea și disturbarea reduc calitatea habitatului respectiv. Se poate constata că în zona proiectului conform cu planurile anexate, nu sunt prezente habitate rare sau intens utilizate de către speciile de păsări de interes conservativ, pentru care a fost declarat situl.

Măsuri de diminuare a impactului asupra speciilor / habitatelor în perioada de executie, respectiv utilizare:

Constructorul va delimita zona de lucru pentru a preveni/minimaliza distrugerea suprafețelor vegetale;

- Evitarea afectării de către infrastructura temporară creată în perioada de desfășurare a proiectului, a habitatelor naturale și seminaturale din incinta ROSPA0087;
- Restrângerea la minimum posibil a suprafețelor ocupate de organizarea de șantier – Nu este cazul.
- Se va evita amplasarea directă pe sol a materialelor de construcție;
- Se interzice circulația autovehiculelor în afara drumului, care face obiectul proiectului, în scopul minimizării impactului acustic asupra speciilor de importanță comunitară.

Constructorul va folosi numai utilaje silențioase, în scopul minimizării impactului general asupra speciilor de păsări prezente în apropierea suprafeței analizate.

Lucrările proiectate a fi executate și apoi exploatate **NU** modifică suprafața zonelor protejate.

Deși caracterul modificărilor datorate lucrărilor de construcție este ireversibil, integritatea ariilor naturale protejate este asigurată prin respectarea obiectivelor de conservare și prin menținerea coerenței structurii ecologice și a funcțiilor acestora (complexul de habitate și specii de păsări pentru care ariile naturale protejate au fost constituite nu va fi afectat).

Impactele identificate sunt nesemnificative și nu au ca rezultat modificarea statutului de conservare al speciilor / habitatelor de interes conservativ.

În concluzie respectarea și aplicarea recomandărilor facute mai sus și a măsurilor de protecție ce vor fi prevăzute în planul de management al ariilor naturale protejate în care este localizat obiectivul va reduce semnificativ impactul antropic asupra mediului natural.

Pe tronsonul care traversează aria protejată de interes comunitar ROSPA0087 Munții Trascău, se va impune limitarea vitezei la maximum 50km/h pentru evitarea producerii zgomotului, praf sau accidentării speciilor protejate.

f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare.

Conform **deciziei de evaluare inițială**, proiectul propus intra 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.

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

Obiectul: **POD PESTE RAUL AMPOITA**

Se va realiza pod nou pe amplasament liber

POD PESTE RAUL AMPOITA cod cadastral IV.1.99,10 între DC68 km 3 +137 și Drum vicinal Meal, sat Ampoita, comuna Metes, JUDEȚUL ALBA

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

XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III – XIV

Nu este cazul.

Întocmit,
ing. Emil Bodea

