

MEMORIU DE PREZENTARE
conform Legea 292/2018 Anexa 5E

I. Denumirea proiectului

**LOT 6: Podețe pe DN 15E km 7+461, 12+969, 14+475, 14+933, 19+282,
32+467, 44+375.**

**Podețe pe DN 15E km 7+461, 12+969, 14+475, 14+933, 19+282, 32+467
COMUNA CEUAȘU DE CÂMPIE**

II. Titular

CNAIR SA BUCUREȘTI prin DRDP Brașov

Strada Mihail Kogălniceanu 13, Brașov 500090

Persoană de contact:

- *responsabil pentru protecția mediului:* Moga George,
email: secretariat.ms@andnet.ro – 0265 217 241

Conform Deciziei etapei de evaluare inițială nr. 10697/23.09.2021, obiectul de investiție:

- *intră sub incidența Legii 292/2018 anexa 2, pct.10, lit. a),*
- *NU intră sub incidența art. 28 din OUG nr. 57/2007,*
- *intră sub incidența art.48 din Legea apelor nr.107/1996:* Investiția se încadrează în prevederile Legii Apelor 107/1996 actualizată art. 48, aliniat 1, litera e. S-a întocmit Documentație pentru obținere Aviz Apele Române, conform art. 50.

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect

a) Rezumatul proiectului

**LOT 6: Podețe pe DN 15E km 7+461, 12+969, 14+475, 14+933, 19+282,
32+467, 44+375.**

Podețe pe DN 15E km 7+461, 12+969, 14+475, 14+933, 19+282, 32+467

Situația existentă

Obiect 1 – PODEȚ km 7+461

Podețul de pe DN 15E de la km 7+461, în zona UAT Ceuașu de Câmpie.

În secțiune transversală, podețul este reprezentat de 7 grinzi metalice tip IPE 260 peste care reazemă, transversal, elemente metalice tip Zorres. Marginal, sunt dispuse, amonte și aval, câte o grindă tip IPE 220, la capetele grinzilor tip Zorres.

Peste elementele metalice tip Zorres este realizată o umplutură care susține straturile căii de pe podeț.

Elementele metalice, care alcătuiesc suprastructura, prezintă zone cu coroziuni severe.

În zona din aval se evidențiază o cedare a suprastructurii în zona de acostament și parțial din bandă, semnalizată cu parapete tip New Jersey din PVC.

Parapetul pietonal este corodat, cu geometrie și prindere necorespunzătoare.

Obiect 2 – PODEȚ km 12+969

Podețul de pe DN 15E de la km 12+969, aparține UAT Ceuașu de Câmpie.

În secțiune transversală, podețul este reprezentat de un tub din beton cu diametrul de 600mm și lungimea de 8.00m. Podețul este încadrat de timpane monolite cu lungimea de 1,00m și lățime de 0,30m al căror beton este segregat. Degradarea timpanului din amonte este mai severă, iar coronamentul lipsește. La capătul din aval este o surpare a zonei de acostament de lățime 2,50m și lungime 2,50m, semnalizată cu parapet tip New Jersey din PVC.

La capătul din amonte se vede o conductă de diametru cca. 110mm, care intră în tubul podețului, dar nu iese în amonte.

Podețul asigură scurgerea apelor din șanțul amonte și le dirijează spre pâraul Voiniceni.

Albia, în aval prezintă erodarea talvegului, afuieri.

Calea pe podeț prezintă fisuri, crăpături, iar acostamentele nu sunt amenajate corespunzător.

Obiect 3 – PODEȚ km 14+475

Podețul de pe DN 15E de la km 14+475, aparține UAT Ceuașu de Câmpie.

Partea carosabilă este de 6,00m și acostamentele de cca. 1,00m.

În secțiune transversală, podețul este reprezentat de tuburi din beton cu diametrul de 1000mm și lungimea de 10.00m. Podețul este încadrat de timpane monolite din beton cu lungimea de 2,25m și lățime de 0,30m al căror beton este segregat.

În aval, timpanul este rupt și prezintă deplasări.

În amonte, zona de intrare a apelor în podeț este amenajată cu beton (șanț de-a lungul drumului național și o serie de cascade dinspre drumul secundar).

În aval, pe malul drept, este un zid din beton cu rolul de susținere a drumului. Acesta prezintă degradări și erodări la bază.

La capătul aval al podețului se poate observa o surpare a acostamentului de distanța de 5,00m și lățime de 1,50m semnalizată cu parapet direcțional metalic și parapet tip New Jersey din PVC.

Podețul are rolul de a colecta apele din șanțurile din amonte și a le dirija spre aval, către pâraul Voiniceni.

Calea pe podeț prezintă fisuri, crăpături, iar acostamentele nu sunt amenajate corespunzător.

Obiect 4 – PODEȚ km 14+933

Podețul de pe DN 15E de la km 14+475, aparține UAT Ceuașu de Câmpie.

Partea carosabilă este de 6,00m și acostamentele de cca. 1,00m.

În secțiune transversală, podețul este reprezentat de tuburi din beton cu diametrul de 600mm și lungimea de 7,65m. Podețul este încadrat de timpane monolite din beton cu lungimea de 1,00m și lățime de 0,30m al căror beton este segregat.

La capătul aval al podețului se semnaleză cedarea timpanului prin rotirea acestuia spre aval, iar în carosabil este o gaură, semnalizată cu balize și parapet tip New Jersey din PVC.

La capătul amonte al podețului este amenajată o cameră de cădere.

Podețul are rolul de a colecta apele din șanțul din amonte și a le dirija spre aval, către pârâul Voiniceni.

Calea pe podeț prezintă fisuri, crăpături, iar acostamentele nu sunt amenajate corespunzător.

Obiect 5 – PODEȚ km 19+282

Podețul de pe DN 15E de la km 19+282, aparține UAT Ceuașu de Câmpie.

Partea carosabilă este de 6,00m și acostamentele de cca. 0,60m.

În secțiune transversală, podețul este reprezentat de o suprastructură alcătuită din grinzi prefabricate din beton armat. Acestea reazemă pe culee din beton. În aval s-a executat o extindere a podețului cu un tub din beton pe o lungime de cca. 1,50m în jurul căruia nu există umplutură

La capătul aval al podețului se semnaleză cedarea timpanului prin rotirea acestuia spre aval, iar în carosabil este o gaură, semnalizată cu balize și parapet tip New Jersey din PVC.

Albia în amonte nu este amenajată, însă în aval, aceasta este prezintă o amenajare din elemente prefabricate din beton, la nivelul cărora se observă deplasări semnificative.

Podețul are rolul de a colecta apele din șanțul din amonte și a le dirija spre aval, către pârâul Voiniceni.

Calea pe podeț prezintă fisuri, crăpături, iar acostamentele nu sunt amenajate corespunzător.

Obiect 6 - PODEȚ km 32+467

Podețul de pe DN 15E de la km 32+467, aparține UAT Ceuașu de Câmpie.

Partea carosabilă este de 5,80m și acostamentele de cca. 0,75m.

În secțiune transversală, podețul este reprezentat de o boltă din beton cu lumina de cca. 60cm. Bolta are la capete timpane din beton degradat și care sunt acoperite de vegetație. Atât amonte, cât și aval există câte o ruptură, care afectează și calea de rulare.

Degradările de la nivelul căii nu sunt semnalizate.

Albia nu este amenajată nici în amonte, nici în aval.

Podețul are rolul de a colecta apele din șanțul din amonte și a le dirija spre aval.

Structura de rezistență a podețului, bolta, este foarte degradată, prezentând fisuri, infiltrații, dislocări de beton.

Calea pe podeț prezintă fisuri, crăpături, iar acostamentele nu sunt amenajate corespunzător.

b) Justificarea necesității proiectului

Expertiza realizată în mai 2018 de HVID CONSULTING GROUP SRL, prin Expert Tehnic Dr. ing. Ionuț Radu RĂCĂNEL, a încadrat podețele în stare tehnică NECORESPUNZĂTOARE.

Soluția recomandată de expert este de realizarea unor podețe noi cu o lămină de minim 2.00m, din elemente prefabricate.

c) Perioada de implementare propusă

Durata de realizare a investiției este de 3 luni pentru fiecare podeț.

d) 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 încadrare în zonă
- Plan situație

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

Podețele proiectate vor avea următoarele caracteristici:

Nr. Crt.	Poziția km	Lungime podeț [m]	Lățime podeț [m]	Parapete
1	km 7+461	5,92	10,95	H1
2	km 12+969	5,40	9,74	H1
3	km 14+475	4,50	10,35	H1
4	km 14+933	5,40	9,74	H1
5	km 19+282	5,40	13,40	H1
6	km 32+467	5,80	10,06	H1

Elemente specifice proiectului propus

• **Lucrări podețe**

Podețele proiectate sunt dimensionate la încărcări conform SREN 1991/2006 – LM1, LM2, LM4.

• **Lucrări proiectate**

Obiect 1 – PODEȚ km 7+461

S-a proiectat un podeț alcătuit din elemente prefabricate de tip P2 așezate pe o fundație realizată din beton simplu turnat monolit în două etape. Peste elementele prefabricate se toarnă un beton de pantă și straturile căii.

Racordarea cu terasamentele se realizează în amonte cu ajutorul a două aripi prefabricate de tip A0, iar în aval cu ajutorul unui timpan din beton armat turnat monolit.

În amonte de podeț, albia și șanțurile se amenajează pe o lungime de 10 metri sau până la primul acces întâlnit –în cazul șanțului, iar aval de pod albia se amenajează pe o lungime de 10 metri.

Podul se află într-o curbă și are o oblicitate de 82°, stânga.

Se vor dispune parapete direcționale metalice cu nivel de protecție H1 pe o lungime de 6.00m, atât în amonte, cât și în aval.

Gabaritul în secțiune transversală, conform standardelor în vigoare, pentru un drum național de clasă tehnică III cuprinde o platformă de 9.00m, în care 7.00m parte carosabilă iar 2.00m acostamente (în care 1.00 benzi de încadrare). Datorită utilizării elementelor prefabricate în alcătuirea podețului, a oblicității acestuia în raport cu axul drumului, dar și din cauza amplasării acestuia în curba, lățimea platformei (distanța între lisele parapetelor) rezultă de 9.65m. Racordul de la lățimea platformei drumului existent, de cca. 7.00m, la lățimea platformei podețului proiectat se va face pe o lungime de 10.00m, pe ambele maluri. Până la aducerea drumului național la gabaritul de clasă tehnica III, conform normelor în vigoare, se recomandă ca gabaritul pe podețul nou să se păstreze egal cu cel existent pe drum, prin aplicarea de marcaje rutiere orizontale.

Podețul se realizează în două etape pentru a putea face posibilă circulația alternativă pe o bandă a autovehiculelor, cu următoarele lucrări:

- În prima fază circulația se va desfășura alternativ pe o bandă, pe partea de podeț din amonte, iar în aval se vor realiza săpăturile din etapa 1.
- După săpăturile în etapa 1 se realizează fundația, se dispun primele 4 prefabricare, se realizează timpanul din aval, calea pe podeț și amenajările de albie în aval.
- Se realizează săpăturile în etapa 2, fundația în etapa 2 și fundațiile aripilor, se dispun ultimele 5 prefabricate de tip P2, se dispun prefabricatele de tip A0, se realizează racordările cu podețul, se amenajează albia și se realizează straturile căii.

Lungimea podețului este de cca. 6.00m, iar lățimea de 10.95m.

Calea deasupra prefabricatelor va fi alcătuită din hidroizolație, beton de pantă și două straturi asfaltice: strat de legătură BAD25 și strat de uzură BA16. În zona de racord cu terasamentele se va dispune un strat rutier ce are în componență umplutură din balast, substrat de fundație de balast, fundație strat balast stabilizat cu ciment, strat de bază AB 8, strat de legătură BAD25 și strat de uzură BA16.

Panta transversală și cea longitudinală a drumului, precum și sistemul rutier relativ etanș asigură scurgerea apelor de suprafață.

Obiect 2 - PODEȚ km 12+969

S-a proiectat un podeț alcătuit din elemente prefabricate de tip P2 așezate pe o fundație realizată din beton simplu turnat monolit în două etape. Peste elementele prefabricate se toarnă un beton de pantă și straturile căii.

Racordarea cu terasamentele se realizează în aval cu ajutorul a două aripi prefabricate de tip A0, iar în amonte cu ajutorul unui timpan din beton armat turnat monolit și o camera de cădere.

În amonte de podeț, albia și șanțurile se amenajează pe o lungime de 10 metri sau până la primul acces întâlnit – în cazul șanțului, iar aval de pod albia se amenajează pe o lungime de cca. 10 metri.

Podul se află în aliniament și este dispus perpendicular pe axul drumului.

Se vor dispune parapete direcționale metalice cu nivel de protecție H1 pe o lungime de 6.00m, atât în amonte, cât și în aval.

Gabaritul în secțiune transversală, conform standardelor în vigoare, pentru un drum național de clasă tehnică III cuprinde o platformă de 9.00m, în care 7.00m parte carosabilă, iar 2.00m acostamente (în care 1.00 benzi de încadrare). Datorită utilizării elementelor prefabricate în alcătuirea podețului, lățimea platformei (distanța între lisele parapetelor) rezultă de 8.84m. Racordul de la lățimea platformei drumului existent, de cca. 7.00m, la lățimea platformei podețului proiectat se va face pe o lungime de 10.00m, pe ambele maluri. Până la aducerea drumului național la gabaritul de clasă tehnică III, conform normelor în vigoare, se recomandă ca gabaritul pe podețul nou să se păstreze egal cu cel existent pe drum, prin aplicarea de marcaje rutiere orizontale.

Podețul se realizează în două etape pentru a putea face posibilă circulația alternativă pe o bandă a autovehiculelor, cu următoarele lucrări:

- În prima fază circulația se va desfășura alternativ pe o bandă, pe partea de podeț din amonte, iar în aval se vor realiza săpăturile din etapa 1.
- După săpăturile în etapa 1 se realizează fundația, se dispun primele 4 prefabricate și se realizează fundațiile aripilor, se dispun prefabricatele de tip A0, se realizează racordările cu podețul, calea pe podeț și amenajările de albie în aval.
- Se realizează săpăturile în etapa 2, fundația în etapa 2, se dispun ultimele 5 prefabricate de tip P2, se realizează timpanul din amonte, camera de cădere, se amenajează albia și se realizează straturile căii.

Lungimea podețului este de cca. 6.00m, iar lățimea de 10.95m.

Calea deasupra prefabricatelor va fi alcătuită din hidroizolație, beton de pantă și două straturi asfaltice: strat de legătură BAD25 și strat de uzură BA16. În zona de racord cu terasamentele se va dispune un strat rutier ce are în componență umplutură din balast, substrat de fundație de balast, fundație strat balast stabilizat cu ciment, strat de bază AB 8, strat de legătură BAD25 și strat de uzură BA16.

Panta transversală și cea longitudinală a drumului, precum și sistemul rutier relativ etanș asigură scurgerea apelor de suprafață.

Obiect 3 – PODEȚ km 14+475

S-a proiectat un podeț alcătuit din elemente prefabricate de tip P2 așezate pe o fundație realizată din beton simplu turnat monolit în două etape. Peste elementele prefabricate se toarnă un beton de pantă și straturile căii.

Racordarea cu terasamentele se realizează în amonte cu ajutorul a două aripi prefabricate de tip A0, iar în aval cu ajutorul unui timpan din beton armat turnat monolit.

În amonte de podeț, albia și șanțurile se amenajează pe o lungime de 10 metri sau până la primul acces întâlnit – în cazul șanțului, iar aval de pod albia se amenajează pe o lungime de 10 metri.

Podul se află într-o curbă și are o oblicitate de 82o, stânga.

Se vor dispune parapete direcționale metalice cu nivel de protecție H1 pe o lungime de 6.00m, atât în amonte, cât și în aval.

Gabaritul în secțiune transversală, conform standardelor în vigoare, pentru un drum național de clasă tehnică III cuprinde o platformă de 9.00m, în care 7.00m parte carosabilă iar 2.00m acostamente (în care 1.00 benzi de încadrare). Datorită utilizării elementelor prefabricate în alcătuirea podețului, a oblicității acestuia în raport cu axul drumului, dar și din cauza amplasării acestuia în curba, lățimea platformei (distanța între lisele parapetelor) rezultă de 9.65m. Racordul de la lățimea platformei drumului existent, de cca. 7.00m, la lățimea platformei podețului proiectat de va face pe o lungime de 10.00m, pe ambele maluri. Până la aducerea drumului național la gabaritul de clasă tehnica III, conform normelor în vigoare, se recomandă ca gabaritul pe podețul nou să se păstreze egal cu cel existent pe drum, prin aplicarea de marcaje rutiere orizontale.

Podețul se realizează în două etape pentru a putea face posibilă circulația alternativă pe o bandă a autovehiculelor, cu următoarele lucrări:

- În prima fază circulația se va desfășura alternativ pe o bandă, pe partea de podeț din amonte, iar în aval se vor realiza săpăturile din etapa 1.
- După săpăturile în etapa 1 se realizează fundația în etapa 1, se dispun primele 4 prefabricate, se realizează timpanul din aval, calea pe podeț și amenajările de albie în aval.
- Se realizează săpăturile în etapa 2, fundația în etapa 2 și fundațiile aripilor, se dispun ultimele 5 prefabricate de tip P2, se dispun prefabricatele de tip A0, se realizează racordările cu podețul, se amenajează albia și se realizează straturile căii.
- Lungimea podețului este de cca. 6.00m, iar lățimea de 10.95m.

Calea deasupra prefabricatelor va fi alcătuită din hidroizolație, beton de pantă și două straturi asfaltice: strat de legătură BAD25 și strat de uzură BA16. În zona de racord cu terasamentele se va dispune un strat rutier ce are în componență umplutura din balast, substrat de fundație de balast, fundație strat balast stabilizat cu ciment, strat de bază AB 8, strat de legătură BAD25 și strat de uzură BA16.

Panta transversală și cea longitudinală a drumului, precum și sistemul rutier relativ etanș asigură scurgerea apelor de suprafață.

Obiect 4 - PODEȚ km 14+933

S-a proiectat un podeț alcătuit din elemente prefabricate de tip P2 așezate pe o fundație realizată din beton simplu turnat monolit în două etape. Peste elementele prefabricate se toarnă un beton de pantă și straturile căii.

Racordarea cu terasamentele se realizează în amonte cu ajutorul unei camere de c[der, iar în aval cu ajutorul unui timpan din beton armat turnat monolit.

În amonte de podeț, șanțul se amenajează primul acces întâlnit –în cazul șanțului, iar aval de pod albia reprofilează până la limita de proprietate.

Podul se află într-o curbă cu raza de 400m și este perpendicular pe axul drumului.

Se vor dispune parapete direcționale metalice cu nivel de protecție H1 pe o lungime de 6.00m, atât în amonte, cât și în aval.

Gabaritul în secțiune transversală, conform standardelor în vigoare, pentru un drum național de clasă tehnică III cuprinde o platformă de 9.00m, în care 7.00m parte carosabilă iar 2.00m acostamente (în care 1.00 benzi de încadrare). Datorită utilizării elementelor prefabricate în alcătuirea podețului, lățimea platformei (distanța între lisele parapetelor) rezultă de 8.84m.

Racordul de la lățimea platformei drumului existent, de cca. 7.00m, la lățimea platformei podețului proiectat de va face pe o lungime de 10.00m, pe ambele maluri. Până la aducerea drumului național la gabaritul de clasă tehnica III, conform normelor în vigoare, se recomandă ca gabaritul pe podețul nou să se păstreze egal cu cel existent pe drum, prin aplicarea de marcaje rutiere orizontale.

Podețul se realizează în două etape pentru a putea face posibilă circulația alternativă pe o bandă a autovehiculelor, cu următoarele lucrări:

- În prima fază circulația se va desfășura alternativ pe o bandă, pe partea de podeț din amonte, iar în aval se vor realiza săpăturile din etapa 1.
- După săpăturile în etapa 1 se realizează fundația în etapa 1, se dispun primele 4 prefabricate, se realizează timpanul din aval, calea pe podeț și amenajările de albie în aval.
- Se realizează săpăturile în etapa 2, fundația în etapa 2 și fundațiile aripilor, se dispun ultimele 5 prefabricate de tip P2, se dispun prefabricatele de tip A0, se realizează racordările cu podețul, se amenajează albia și se realizează straturile căii.

Lungimea podețului este de cca. 6.00m, iar lățimea de 9.74m.

Calea deasupra prefabricatelor va fi alcătuită din hidroizolație, beton de pantă și două straturi asfaltice: strat de legătură BAD25 și strat de uzură BA16. În zona de racord cu terasamentele se va dispune un strat rutier ce are în componență umplutură din balast, substrat de fundație de balast, fundație strat balast stabilizat cu ciment, strat de bază AB 8, strat de legătură BAD25 și strat de uzură BA16.

Panta transversală și cea longitudinală a drumului, precum și sistemul rutier relativ etanș asigură scurgerea apelor de suprafață.

Obiect 5 - PODEȚ km 19+282

S-a proiectat un podeț alcătuit din elemente prefabricate de tip P2 așezate pe o fundație realizată din beton simplu turnat monolit în două etape. Peste elementele prefabricate se toarnă un beton de pantă și straturile căii.

Racordarea cu terasamentele se realizează în amonte cu ajutorul unei camere de c[der, iar în aval cu ajutorul unui timpan din beton armat turnat monolit.

În amonte de podeț, șanțul se amenajează primul acces întâlnit –în cazul șanțului, iar aval de pod albia reprofilează până la limita de proprietate.

Podul se află într-o curbă cu raza de 35m și este perpendicular pe axul drumului.

Se vor dispune parapete direcționale metalice cu nivel de protecție H1 pe o lungime de 6.00m, atât în amonte, cât și în aval.

Gabaritul în secțiune transversală, conform standardelor în vigoare, pentru un drum național de clasă tehnică III cuprinde o platformă de 9.00m, în care 7.00m parte carosabilă iar 2.00m acostamente (în care 1.00 benzi de încadrare). Datorită utilizării elementelor prefabricate în alcătuirea podețului, poziționarea într-o curbă, lățimea platformei (distanța între lisele parapetelor) rezultă de 12.50m. Având în vedere dificultatea cu care se realizează circulația în zonă se propune realizarea racordul de la lățimea platformei drumului existent, de cca. 7.00m, la lățimea platformei podețului proiectat pe lungimea de 60m, pe ambele maluri. Până la aducerea drumului național la gabaritul de clasă tehnica III, conform normelor în vigoare, se recomandă ca gabaritul pe podețul nou să se păstreze egal cu cel existent pe drum, prin aplicarea de marcaje rutiere orizontale.

Podețul se realizează în două etape pentru a putea face posibilă circulația alternativă pe o bandă a autovehiculelor, cu următoarele lucrări:

- În prima fază circulația se va desfășura alternativ pe o bandă, pe partea de podeț din amonte, iar în aval se vor realiza săpăturile din etapa 1.
- După săpăturile în etapa 1 se realizează fundația în etapa 1, se dispun primele 4 prefabricate, se realizează timpanul din aval, calea pe podeț și amenajările de albie în aval.
- Se realizează săpăturile în etapa 2, fundația în etapa 2 și fundațiile aripilor, se dispun ultimele 5 prefabricate de tip P2, se dispun prefabricatele de tip A0, se realizează racordările cu podețul, se amenajează albia și se realizează straturile căii.

Lungimea podețului este de cca. 6.00m, iar lățimea de 13.40m.

Calea deasupra prefabricatelor va fi alcătuită din hidroizolație, beton de pantă și două straturi asfaltice: strat de legătură BAD25 și strat de uzură BA16. În zona de racord cu terasamentele se va dispune un strat rutier ce are în componență umplutură din balast, substrat de fundație de balast, fundație strat balast stabilizat cu ciment, strat de bază AB 8, strat de legătură BAD25 și strat de uzură BA16.

Panta transversală și cea longitudinală a drumului, precum și sistemul rutier relativ etanș asigură scurgerea apelor de suprafață.

Obiect 6 - PODEȚ km 32+467

S-a proiectat un podeț alcătuit din elemente prefabricate de tip P2 așezate pe o fundație realizată din beton simplu turnat monolit în două etape. Peste elementele prefabricate se toarnă un beton de pantă și straturile căii.

Racordarea cu terasamentele se realizează în amonte cu ajutorul unei camere de c[der]e, iar în aval cu ajutorul unui timpan din beton armat turnat monolit.

În amonte de podeț, șanțul se amenajează primul acces întâlnit –în cazul șanțului, iar aval de pod albia reprofilează până la limita de proprietate.

Podul se află în aliniament este perpendicular pe axul drumului.

Se vor dispune parapete direcționale metalice cu nivel de protecție H1 pe o lungime de 6.00m, atât în amonte, cât și în aval.

Gabaritul în secțiune transversală, conform standardelor în vigoare, pentru un drum național de clasă tehnică III cuprinde o platformă de 9.00m, în care 7.00m parte carosabilă iar 2.00m acostamente (în care 1.00 benzi de încadrare). Datorită utilizării elementelor prefabricate în alcătuirea podețului, lățimea platformei (distanța între lisele parapetelor) rezultă de 9.10m. Având în vedere dificultatea cu care se realizează circulația în zonă se propune realizarea racordului de la lățimea platformei drumului existent, de cca. 7.00m, la lățimea platformei podețului proiectat pe lungimea de 60m, pe ambele maluri. Până la aducerea drumului național la gabaritul de clasă tehnică III, conform normelor în vigoare, se recomandă ca gabaritul pe podețul nou să se păstreze egal cu cel existent pe drum, prin aplicarea de marcaje rutiere orizontale.

Podețul se realizează în două etape pentru a putea face posibilă circulația alternativă pe o bandă a autovehiculelor, cu următoarele lucrări:

- În prima fază circulația se va desfășura alternativ pe o bandă, pe partea de podeț din amonte, iar în aval se vor realiza săpăturile din etapa 1.
- După săpăturile în etapa 1 se realizează fundația în etapa 1, se dispun primele 4 prefabricate, se realizează timpanul din aval, calea pe podeț și amenajările de albie în aval.

- Se realizează săpăturile în etapa 2, fundația în etapa 2 și fundațiile aripilor, se dispun ultimele 5 prefabricate de tip P2, se dispun prefabricatele de tip A0, se realizează racordările cu podețul, se amenajează albia și se realizează straturile căii.

Lungimea podețului este de cca. 6.00m, iar lățimea de 10.04m.

Calea deasupra prefabricatelor va fi alcătuită din hidroizolație, beton de pantă și două straturi asfaltice: strat de legătură BAD25 și strat de uzură BA16. În zona de racord cu terasamentele se va dispune un strat rutier ce are în componență umplutură din balast, substrat de fundație de balast, fundație strat balast stabilizat cu ciment, strat de bază AB 8, strat de legătură BAD25 și strat de uzură BA16.

Panta transversală și cea longitudinală a drumului, precum și sistemul rutier relativ etanș asigură scurgerea apelor de suprafață.

Siguranța rutieră

Se vor aplica marcaje rutiere și parapete de siguranță în zona podețelor.

- **Materii prime**

Materialele de construcție utilizate sunt:

- agregate naturale - se livrează pe amplasament de către producător și se depozitează în depozite deschise, dimensionate în funcție de cantitatea necesară și de eșalonarea lucrărilor.
- beton asfaltic / mixtură asfaltică - se va prepara în stații omologate și se va livra în șantier preparat pentru așternere;
- emulsie cationică pentru amorsare straturi bituminoase; se va livra în amplasament în recipiente etanșe;
- vopsea pentru realizare marcaje rutiere; se va livra în amplasament în recipiente etanșe;
- beton de ciment - se va prepara în stații omologate și se va livra în șantier preparat.
- oțel, armătură - se vor depozita pentru perioade scurte în incinta Organizării de Șantier, de unde se vor pune în operă;
- carburanții (motorină, benzină); se livrează din afara șantierului cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar.

- Exploatarea podețelor nu presupune racord la rețele. În perioada execuției, racordul la rețele se va asigura în incinta Organizării de Șantier de către Antreprenor, cu acordul administratorilor de rețele.

- Nu se preconizează realizarea de noi drumuri sau schimbarea celor existente. Lucrările se efectuează în principal pe traseului drumului existent, pe domeniul public. Dacă vor apărea eventuale ocupări temporare de teren datorate lucrărilor de execuție, terenurile respective vor fi restituite proprietarilor în starea inițială.

Terenul este proprietate publică de interes național și este administrat de către Primăria Ceuașu de Câmpie.

- Nu sunt specificate alte proiecte existente sau planificate, decât cel de reabilitare a podului, cuprins în prezenta documentație, conform Certificatului de urbanism.

- Nu au fost solicitate alte autorizații.
- Nu se preconizează apariția unor activități suplimentare în urma implementării proiectului.

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare

Demolarea betoanelor se va face mecanizat, cu mijloace mecanice ușoare sau grele, funcție de situație.

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

V. Localizarea proiectului

Comuna Ceuașu de Câmpie din județul Mureș se situează pe cursul superior a pârâului Voiniceni, la 12 km distanță de Municipiul Târgu Mureș, zonă deluroasă - câmpie. Comuna Ceuașu de Câmpie este alcătuită din șase sate, după cum urmează: Ceuașu de Câmpie, Câmpești, Herghelia, Porumbeni, Voiniceni, Culpiu, Săbed, Bozed.

Obiectivele investigate se află în comuna Ceuașu de Câmpie, pe DN 15E.

- distanța față de granițe pentru proiectele menționate în Anexa nr. I la Convenția privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001 - **Nu este cazul**
- localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii 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**
- 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.

Nr.	Kilometraj	Coordonate	
		Est	Nord
1	7+461	464095.02	567404.43
2	12+969	461850.88	571796.67
3	14+475	460591.61	572472.03
4	14+933	460150.342	572568.718
5	19+282	457211.494	573012.556
6	32+467	448141.48	578893.51

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

Proiectul reprezintă **refacerea podețelor, care se va realiza pe amplasamentul podețelor existente**, aducând obiectivul la o stare de viabilitate care să asigure un transport sigur și o scădere

a noxelor emise de autovehicule, permițând acestora să circule mai fluent. Astfel, reabilitarea drumului poate contribui la un impact pozitiv asupra mediului pe termen lung.

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

a) protecția calității apelor:

Având în vedere faptul că apele rezultate de pe suprafața obiectivului nu sunt ape reziduale, nu sunt necesare stații sau instalații de epurare ale acestor ape.

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curățarea suprafețelor, udarea suprafețelor ș.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 “Apă de preparare pentru beton” și nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

Pentru apele uzate de la organizarea de șantier se vor amenaja toalete ecologice, care se vor vidanța la un interval stabilit în funcție de numărul de utilizatori.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având făcute reviziile tehnice și schimburile de lubrifianți. Schimbarea lubrifianților se va executa după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate, în afara perimetrului albiei, unde se vor efectua și schimburile de uleiuri hidraulice și de transmisie.

Emisiile de substanțe poluante (provenite de la traficul rutier specific șantierului, de la manipularea și punerea în operă a materialelor), care ar putea ajunge în mod accidental direct sau indirect în sol sau în albie nu sunt în cantități semnificative și nu modifică încadrarea în categorii de calitate a apei.

b) protecția aerului:

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

Obiectivul, în sine, la darea lui în folosință, nu va produce noxe care ar putea polua aerul. Noxele pot apărea de la autovehiculele care vor circula, dar prin reabilitarea drumului acestea vor circula mai fluent, cu viteză constantă, fără frânări dese, astfel încât noxele pot fi ameliorate. De asemenea, modernizarea parcului auto și evoluția tehnologică a autovehiculelor și măsurile din ce în ce mai eficiente pentru reducerea cantităților de emisii dăunătoare, vor avea efecte pozitive și pe termen lung. Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecția calității aerului.

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

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

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

Pe perioada realizării lucrărilor vor apărea emisii de oxizi de azot (NO_x), compuși organici volatili nonmetanici (COV_{nm}), metan (CH₄), oxizi de carbon (CO, CO₂), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), bioxid de sulf (SO₂), de la motoarele utilajelor folosite.

Se va evita pe cât posibil mersul în gol și staționarea cu motoarele în funcțiune.

Autobasculantele de transport mixturi asfaltice vor fi prevăzute cu prelate care vor limita emanațiile de vapori și mirosuri.

Nu reprezintă un potențial risc, deci nu sunt necesare dotări și măsuri speciale pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

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

Zgomote și vibrații vor apărea în perioada de execuție, datorită utilajelor utilizate, dar durata producerii acestora este limitată la perioada de lucru de zi.

În vederea reducerii vibrațiilor și nivelului de zgomot se vor lua măsuri cum ar fi:

- acoperirea cu carcase fonoizolante și fonoabsorbante a pieselor sau a ansamblurilor de piese ale mașinilor unelte și ale utilajelor care produc zgomot;
- carcasarea în întregime a mașinilor unelte și a utilajelor care radiază zgomot prin întreaga lor suprafață;
- prevederea orificiilor de trecere a organelor de acționare și a cablurilor de conexiune ale aparatelor de măsură și de control cu canale căptușite în interior cu materiale fonoabsorbante;
- prevederea de atenuatoare de zgomot speciale la mașini-unelte și la utilajele care produc zgomote de natură aerodinamică (ventilatoare, suflante, utilaje și mașini-unelte pneumatice, ejectoare, motoare cu ardere internă etc.).

d) protecția împotriva radiațiilor:

Nu este cazul.

e) protecția solului și a subsolului:

În perioada de execuție, sursele de poluare a solului pot fi cele provenite de la traficul de utilaje și vehicule grele desfășurat, prin pierderi de accidentale de ulei sau combustibil, de la manipularea unor substanțe potențial poluatoare (vopsele, carburanți, solvenți, bitum etc). Totuși, în cazul apariției unor astfel de accidente, se vor lua măsuri imediate de diminuare și neutralizare a impactului asupra solului.

Pentru realizarea sistemului rutier se vor folosi agregate naturale, iar produsele de tipul lianților și emulsiilor se vor folosi doar pentru realizarea straturilor bituminoase ale sistemului rutier. Deșeurile rămase nu se vor lăsa sau împrăștia pe terenul din jur, ci se vor depozita în recipiente și se vor duce la o groapă de gunoi autorizată. Constructorul va urmări realizarea unor cofraje etanșe astfel încât să se evite scurgeri intense de lapte de ciment.

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

În perioada de operare, sursele de poluare sunt doar accidentale (pierderi de substanțe toxice, produse petroliere). Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecția solului.

Nu se vor amenaja gropi de împrumut și nu se vor depozita deșeuri pe zona albăiei podețului. Se va ține evidența cantitativă și calitativă a materialelor depozitate, se va monitoriza transportul și modul de depozitare a materialelor.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având

făcute reviziile tehnice și schimbările de lubrifianți. Schimbarea lubrifianților, schimbările de uleiuri hidraulice și de transmisie se vor realiza după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate, în afara perimetrului albiei podețului.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Căile de acces reprezintă un factor de fragmentare a habitatelor și de incidență asupra speciilor de faună, prin trafic, emisii de noxe, zgomot, vibrații etc. Dat fiind faptul că drumul există de mai multă vreme, este probabil ca speciile să fie limitat afectate, acestea fiind prezente la distanță de zona drumului.

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

Nu sunt necesare măsuri pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate, nefiind cazul.

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

Lucrările ce se vor executa, prin definiție și prin modul cum au fost proiectate servesc la protecția așezărilor umane situate în zonă.

Va exista un impact negativ, de o anumită durată, în perioada de execuție, prin mărirea traficului greu în zonă, prin zgomotul produs de funcționarea utilajelor pentru lucrări. Constructorul va efectua lucrările fără să interfereze în mod inutil sau neadecvat cu accesul, utilizarea și ocuparea drumurilor publice. Pe parcursul lucrărilor se va urmări ca accesul la imobilele din zonă să nu fie blocate, iar locuitorii să poată circula pe tot parcursul execuției lucrărilor.

Sectorul de drum aparține domeniului public. În zona unde se vor executa lucrările nu sunt monumente istorice și de arhitectură sau zone de interes public, de aceea nu este necesar a se lua măsuri deosebite de protecție a acestor factori.

h) Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament

Pe drum și în zona învecinată nu pot apărea deșeuri decât la executarea lucrărilor. În această situație, constructorul va avea în vedere ca pe tot parcursul executării lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curățenie. Această sarcină cade în seama executantului, deoarece la terminarea lucrărilor zona va fi predată la beneficiar curată. Constructorul are obligația să încheie contract cu o firmă specializată în gestionarea deșeurilor.

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

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

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

Deșeurile rezultate în urma executării lucrărilor de terasamente, pietrișul, pământul, elemente de beton degradate se încarcă și se transportă în locurile special amenajate, indicate de autoritatea contractantă, cu respectarea condițiilor de refacere a cadrului natural .

Tipurile de deșeuri care pot apare pe perioada lucrărilor de execuție sunt, în mod uzual:

- 17 01 01 beton - din demolare;
- 17 01 07 amestecuri de beton, cărămizi, țigle și materiale ceramice, altele decât cele specificate la 17 01 06;
- 17 03 02 asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01 (fără conținut de gudron de huilă);
- 17 04 05 fier și oțel;
- 17 05 04 pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03;
- 17 05 08 resturi de balast , altele decât cele specificate la 17 05 07;
- 17 09 04 amestecuri de deșeuri de la construcții și demolări
- 20 01 01 hârtie și carton;
- 20 03 01 deșeuri municipale amestecate.

Deșeurile din clasa 17 se vor depozita în containere metalice și din plastic, puse la dispoziție de către operatorii economici omologați amplasate în șantier. Operatorii economici omologați, vor prelua deșeurile din șantier, în vederea revalorificării / eliminării acestora.

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

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

Vopseaua pentru marcaje și emulsia bituminoasă vor fi aduse în recipiente etanși din care vor fi descărcate în utilajele de lucru specifice. Bidoanele goale vor fi restituite producătorilor sau distribuitorilor, după caz.

Deșeurile care vor apărea în timpul exploatării sunt cele pe care le aruncă populația și depind de gradul de educație.

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase

Substanțele periculoase sunt reprezentate în cazul de față de motorină și benzină, utilizate ca și carburant pentru utilaje.

Alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport se va asigura din afara șantierului, transportul carburanților efectuându-se cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar. În zonele punctelor de lucru nu vor fi depozitați carburanți.

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

Alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport se va asigura din afara șantierului, transportul carburanților efectuându-se cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar. În zonele punctelor de lucru nu vor fi depozitați carburanți.

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), zgomotului și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente.

Refacerea podului are efecte benefice asupra populației, prin sporirea siguranței și confortului în transport, cu un impact pozitiv asupra sănătății și confortului psihic al populației.

Impactul asupra celorlalte elemente este ne semnificativ, având în vedere că lucrările se desfășoară în zonă antropizată, pe zona drumului deja existent.

Toți factorii implicați pot fi afectați în mică măsură doar pe perioada execuției, care a fost stabilită pe durata a 4 luni, fără urmări ireversibile. Nici un fel de deșeuri nu vor fi depozitate sau deversate în albia podețelor.

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curățarea suprafețelor, udarea suprafețelor, ș.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 “Apă de preparare pentru beton” și nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

Pentru apele uzate de la organizarea de șantier se vor amenaja toalete ecologice, care se vor vidanța la un interval stabilit în funcție de numărul de utilizatori.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având făcute reviziile tehnice și schimbările de lubrifianți. Schimbarea lubrifianților se va executa după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate.

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

Nu reprezintă un potențial risc, deci nu sunt necesare dotări și măsuri speciale pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

Nu se vor amenaja gropi de împrumut și nu se vor depozita deșeuri pe zona albii podețelor. Se va ține evidența cantitativă și calitativă a materialelor depozitate, se va monitoriza transportul și modul de depozitare a materialelor.

Deșeuri vor apărea la executarea lucrărilor. În această situație, constructorul va avea în vedere ca pe tot parcursul executării lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curățenie, iar la terminarea lucrărilor zona va fi predată la beneficiar curată. Constructorul are obligația să încheie contract cu o firmă specializată în gestionarea deșeurilor. Deșeurile care vor apărea în timpul exploatarei sunt cele pe care le aruncă populația și depind de gradul de educație.

Deșeuri diverse (solide-balast, pietriș, metal, lemn etc.), vâscoase (bitum, grăsimi, uleiuri etc) pot apărea doar în cantități modeste și se vor neutraliza sau se vor depozita în locuri special amenajate.

Emisiile de substanțe poluante (provenite de la traficul rutier specific șantierului, de la manipularea și punerea în operă a materialelor), care ar putea ajunge în mod accidental direct sau indirect în sol sau în albia poețelor nu sunt în cantități semnificative și nu modifică încadrarea în categorii de calitate a apei.

În zonă nu sunt zone protejate, monumente istorice sau culturale.

- Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);
Impactul asupra zonei este temporar, pe termen scurt, doar pe durata execuției.
- extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate);
Lucrările de refacere a podului nu sunt de natură să conducă la procese de fragmentare a habitatelor și/sau de pierderi de populații animale. Ținându-se cont de potențialul adaptiv al ecosistemelor la acțiunea unor presiuni antropice preexistente, considerăm că perimetrul analizat corespunde, în prezent, unor ecosisteme antropizate și acestea nu vor fi afectate semnificativ.
- magnitudinea și complexitatea impactului;
Impactul este localizat și temporar.
- probabilitatea impactului;
Probabilitatea unui impact semnificativ asupra mediului este semnificativ redusă.
- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;
Lucrările de execuție au impact redus asupra mediului pe durata de execuție, care s-ar putea repeta peste cca. 50 ani.
- măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;
Beneficiarul lucrării va urmări ca în caietele de sarcini pentru realizarea proiectelor să fie cuprinse măsurile de protecție specifice șantierelor, iar pe timpul execuției să fie respectate întocmai prevederile proiectului.
- natura transfrontalieră a impactului.
Nu este cazul

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului.

Emisiile de poluanți în mediu au fost detaliate la pct. VI.

Nu reprezintă un potențial risc, deci nu sunt necesare dotări și măsuri speciale pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

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).

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

Exploatarea obiectivului de investiție nu presupune necesar de utilități.

Conform legislației, organizarea de șantier ca amplasament, soluții, dotări, constituie atribuția și răspunderea Antreprenorului General. Organizarea de șantier va fi analizată și fixată de către constructorul care va câștiga licitația de execuție. Astfel, antreprenorul este cel care va asigura utilitățile necesare pe durata execuției lucrărilor.

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

Obiectivul de investiție este reprezentat de 7 podețe pe DN 15E, pe raza comunelor Ceuașu de Câmpie, respectiv, Sânpetru de Câmpie, județul Mureș. Nu apar căi noi de acces și nu vor fi modificate cele existente.

După finalizarea etapei de execuție și dezafectarea organizării de șantier, constructorul va preda beneficiarului zona curată. Suprafețele de teren contaminate accidental în timpul execuției pot fi excavate și pământul va fi depus în gropile de împrumut, într-o diluție care să permită derularea proceselor de decontaminare prin atenuare naturală. În ceea ce privește gropile de împrumut, acestea vor fi împrejmuite, având asigurată scurgerea apelor.

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

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.

Restabilirea calității inițiale a factorilor de mediu se asigură prin măsurile de refacere a zonelor afectate din timpul execuției - curățare, refacere cadru natural prin taluzare cu pământ vegetal și înierbare.

XII. ANEXE

- Certificat de urbanism
- Piese desenate:

1. Plan de încadrare obiect 1 – podeț km 7+461
2. Plan de situație existent obiect 1 – podeț km 7+461
3. Plan de situație propus obiect 1 – podeț km 7+461
4. Plan de încadrare obiect 2 – podeț km 12+969
5. Plan de situație existent obiect 2 – podeț km 12+969
6. Plan de situație propus obiect 2 – podeț km 12+969
7. Plan de încadrare obiect 3 – podeț km 14+475

8. Plan de situatie existent obiect 3 – podeț km 14+475
9. Plan de situatie propus obiect 3 – podeț km 14+475
10. Plan de incadrare obiect 4 – podeț km 14+933
11. Plan de situatie existent obiect 4 – podeț km 14+933
12. Plan de situatie propus obiect 4 – podeț km 14+933
13. Plan de incadrare obiect 5 – podeț km 19+282
14. Plan de situatie existent obiect 5 – podeț km 19+282
15. Plan de situatie propus obiect 5 – podeț km 19+282
16. Plan de incadrare obiect 6 – podeț km 32+467
17. Plan de situatie existent obiect 6 – podeț km 32+467
18. Plan de situatie propus obiect 6 – podeț km 32+467

XIII. Conform Deciziei etapei de evaluare inițială nr. **10697/23.09.2021**, obiectul de investiție **nu intră** sub incidența art. 28 din OUG 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.

Având în vedere că podul nou se realizează pe amplasamentul podului vechi, zona nu va fi afectată semnificativ, lucrările desfășurându-se pe o suprafață restrânsă, în zona podului.

Lucrările proiectate presupun activități de natură nu perturbă mediul în zonă pe termen mediu sau lung.

Pe perioada lucrărilor se va avea în vedere luarea tuturor măsurilor pentru protejarea mediului, a florei și faunei, a apelor, în zona de intervenție.

După finalizarea lucrărilor, antreprenorul va preda zona curată, astfel încât, din punct de vedere al mediului în zonă, să nu existe diferențe semnificative față de momentul premergător demarării activităților.

XIV. Localizare proiect zona ape

- bazin hidrografic: Mureș
- Cursul de apă: afluent de dreapta al Văii Voiniceni, cod cadastral: IV_1.62
- Corpul de apă: afluent de dreapta al Văii Voiniceni, cod: RORW3.1.44.3_B2

Întocmit
ing. Florin ANGHEL

Titular:

CNAIR prin DRDP BRASOV