

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

pentru realizarea obiectivului de investiții:

**„CONSTRUIRE POD PE DJ154D, KM 0+155, DOMNEȘTI, JUDEȚUL
BISTRITA-NĂȘĂUD”**

BENEFICIAR : BENEFICIAR: U.A.T. JUDEȚUL BISTRITA-NĂȘĂUD

PROIECTANT:

SC BERG PLAN PROIECT SRL

Sediu social: Mun. Oradea, Str. Octavian Goga, nr.75, bl. D1, ap.14, jud. Bihor

Tel: 0748395040

E-mail: bergplanproiect@gmail.com

CUI: 45124564; J5/2775/27.10.2021

IBAN: RO88TREZ0765069XXX020779 – Trezoreria Mun. Oradea

IBAN BCR: RO10RNCB0764171234180001

NR. PROIECT : B01/BN-2023



MARTIE 2023

MEMORIU DE PREZENTARE

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

I. DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTITIE
„CONSTRUIRE POD PE DJ154D, km 0+155, DOMNEȘTI, JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂSĂUD”

II. TITULAR

a) Denumirea beneficiarului:

U.A.T. JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂSĂUD prin CONSILIUL JUDEȚEAN BISTRIȚA-NĂSĂUD

b) Adresa beneficiarului:

- Adresa: Mun. Bistrița, P-ța Petru Rareș, nr. 1-2, jud. Bistrița-Năsăud
- Cod poștal: 420080
- Tel. 0263/230741, fax 0263/214750
- C.I.F.: 4347550

c) Reprezentanți legali/împuțerniciți:

Strugari Anamaria - Consilier asistent – Serviciul administrare drumuri județene

Atașat prezentei documentații se regăsește CIF-ul Consiliului Județean Bistrița - Năsăud.

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT

a) Rezumat al proiectului

În vederea pregătirii lucrărilor de realizare a unui pod nou, UAT Județul Bistrița - Năsăud a inițiat acțiunea de realizare a proiectului „CONSTRUIRE POD PE DJ154D, km 0+155, DOMNEȘTI, JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂSĂUD”.

Lucrarile proiectate in cadrul documentatiei privind „CONSTRUIRE POD PE DJ154D, km 0+155, DOMNEȘTI, JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂSĂUD” sunt prevăzute a se executa în locul podului existent(acesta va fi demolat) și sunt in concordanta cu soluțiile propuse în cadrul Expertizei Tehnice specialitatea - pod întocmită de către Expert Tehnic ing. Predescu Mihai.

Datorită faptului că prin proiect complementar se va moderniza drumul județean DJ 154D din localitatea Domnești(intersecția cu DJ 154) până în localitatea Albești, podul existent de la km 0+155 nefiind inclus în acest proiect, Beneficiarul dorește ca prin proiectul „CONSTRUIRE POD PE DJ154D, km 0+155, DOMNEȘTI, JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂSĂUD” să se realizeze un pod nou conform cerințelor în vigoare.

Podul existent care face obiectul prezentei documentații tehnice se află situat în intravilanul loc. Domnești, comuna Mărișelu, jud. Bistrița, pe râul Șieu, la cca. 35m de intersecția drumurilor județene DJ 154 si DJ 154D.

Podul ce se va realiza va fi în varianta de pod rutier cu 2 deschideri, cu structuri casetate boltite din tabla ondulata, oțel S355. Structurile casetate se vor realiza între amenajările de maluri existente în amplasament. Podul va fi realizat în locul podului existent.

Soluția tehnică presupune:

- Amenajarea accesului în albie prin realizarea unor rampe din anrocamente și balast, precum și a platformei de lucru în albie. Acestea se vor realiza cu protejarea elevațiilor zidurilor existente în albie.
- Demolarea podului existent prin procedee mecanice și manuale (suprastructura și partea superioară a infrastructurilor), cu protejarea zidurilor existente în albie.
- Realizarea fundațiilor din beton armat.
- Montarea elementelor casetate din tabla de oțel care formează podul boltit cu macaraua în funcție de tehnologia de execuție a constructorului, inclusiv prinderea acestora în fundația de beton;
- Realizarea coronamentelor din beton armat;
- Realizarea umpluturilor din material corespunzător peste structura metalică respectând grosimile maxime de compactare;
- Amenajarea sferturilor de con din anrocamente cu beton în zona de racordare a zidurilor existente la coronamentele proiectate.
- Amenajarea protecție talveg cu piatra brută în zona podului și dezafectarea lucrărilor provizorii realizate în albie
- Realizarea rampelor de acces pe pod cu toate lucrările conexe;
- Realizarea cailor pe pod prin montarea bordurilor, realizarea trotuarului, precum și realizarea straturilor asfaltice pe pod.
- Realizarea lucrărilor de siguranță rutieră prin realizarea de parapete metalice pe pod;
- Lucrări de semnalizare rutieră;
- Lucrări pentru protecția mediului prin așternerea de pământ vegetal și plantare de arbuști/arbori.

b) Justificarea necesității proiectului***Necesitatea investiției***

Prin realizarea podului nou peste râul Șieu din localitatea Domnești se urmărește creșterea nivelului de siguranță și confort precum și creșterea nivelului de trai prin îmbunătățirea condițiilor de exploatare a infrastructurii rutiere.

Având în vedere cele prezentate mai sus se impune ca în cel mai scurt timp realizarea podului propus pe amplasamentul din localitatea Domnești astfel încât să se rezolve necesitățile identificate.

Prin realizarea investiției se vor sigura următoarele aspecte pozitive:

- Asigurarea legăturii între cele 2 maluri cu economie de combustibil și timp;
- Reducerea timpului de transport;
- Creșterea parametrilor calității vieții;
- Asigurarea accesului la proprietăți în condiții de siguranță și confort.
- Corelarea proiectelor la nivelul județului;

Beneficii economice:

- Fluidizarea traficului în zonă prin creșterea vitezei de transport și traversarea râului Șieu în condiții de siguranță și confort;
- Economisirea carburantului pentru circulația auto;
- Creșterea valorii proprietăților imobiliare (terenuri și clădiri) din zona podului;

- Crearea de noi locuri de muncă;
- Finalizarea investitiei realizate partial.

Beneficii de mediu:

- Îmbunătățirea calității mediului;
- Creșterea gradului de protejare și conservare a mediului;
- Reducerea noxelor actuale cauzate de circulația auto cu viteză foarte redusă;
- Crearea premiselor unei dezvoltări durabile prin protejarea resurselor naturale nepoluante pentru generațiile viitoare;
- Aspect plăcut.

Impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții:

- Creșterea volumului de noxe eliminate în atmosferă;
- Aspectul inestetic al zonei;
- Periclitarea siguranței participanților la trafic;
- Poluare produsă datorită trecerii prin cursul de apă;
- Scaderea vitezei de circulație;
- Sporirea nivelului zgomotului și a riscului de accidente;
- Pierderea finantării de la bugetul de Stat și implicit abandonarea lucrărilor realizate deja.
- Infrastructura rutieră necorespunzătoare reprezintă un punct slab în vederea dezvoltării socio-economice a localității, descurajând investițiile agenților economici, turismul, reducând totodată calitatea vieții.

Obiectivele preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

Prezenta documentație a fost elaborată la cererea UAT județul Bistrița-Năsăud, în conformitate cu strategia județului de îmbunătățire a viabilității infrastructurii rutiere din județ, în scopul mării confortului rutier, corespunzător cerințelor traficului actual și de perspectivă, prin execuția unor drumuri/poduri moderne care să asigure:

- Reducerea consumului de carburanți și lubrifianți al autovehiculelor;
- Diminuarea uzurii premature a componentelor autovehiculelor;
- Creșterea gradului de confort în transportul de călători și mărfuri;
- Scurtarea duratei călătoriilor în transportul de călători și mărfuri;
- Reducerea accidentelor de circulație;
- Siguranța circulației;
- Îmbunătățirea condițiilor de mediu prin diminuarea noxelor care afectează aerul, solul, apa;
- Asigurarea dezvoltării activităților comerciale.
- Creșterea nivelului de trai și confort a populației;
- O întreținere mai ușoară;
- Aspect plăcut;
- Reducerea riscului de producere a inundațiilor

Concluzie:

Lucrările propuse a se executa prin prezentul proiect, vor conduce la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță al traficului auto și vor influența benefic zona din punct de vedere ambiental.

Astfel, se așteaptă ca, pe termen mediu și lung, aceste investiții finanțate prin acest proiect, corelate cu alte investiții realizate/ce vor fi realizate din diverse surse de finanțare, vor conduce la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor din județul Bistrița - Năsăud, din punct de vedere social, educațional, posibilităților de petrecere a timpului liber, economic, al condițiilor de locuire și a calității mediului în care trăiesc. De asemenea, se va crea o protecție împotriva inundațiilor în zona analizată la un debit de Q1%.

c) Valoarea investiției

Conform evaluării realizate la faza D.A.L.I. rezulta ca valoarea de investiție este :

Indicatori financiari:

TOTAL GENERAL	3,542,729.98	666,933.86	4,209,663.84
Din care C + M (1.2+1.3+1.4+2+4.1+4.2+5.1.1)	2,959,252.91	562,258.05	3,521,510.96

d) Perioada de implementarea propusă

Conform datelor aprobate de către Beneficiar perioada în care se aproximează ca se vor executa lucrările este de 6 luni (perioada efectivă de execuție a lucrărilor).

e) Planse reprezentând limitele amplasamentului proiectului inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar.

În vederea îmbunătățirii condițiilor de circulație auto și pietonală în localitatea Domnești, com. Mărișelu, județul Bistrița - Năsăud, pe drumul județean DJ 154D, UAT Județul Bistrița - Năsăud a inițiat acțiunea de realizare a proiectului „CONSTRUIRE POD PE DJ154D, KM 0+155, DOMNEȘTI, JUDEȚUL BISTRITĂ-NĂSĂUD”

Podul existent care face obiectul prezentei documentații tehnice se află situat în intravilanul loc. Domnești, comuna Mărișelu, jud. Bistrița, pe râul Șieu, la cca. 35m de intersecția drumurilor județene DJ 154 și DJ 154D.

Drumul județean DJ 154D începe din drumul județean DJ 154 și se sfârșește la intersecția cu DN 15A. Această străbăte localitățile Domnești, Nețeni și Albeștii Bistriței, urmând să fie modernizat prin proiect complementar.

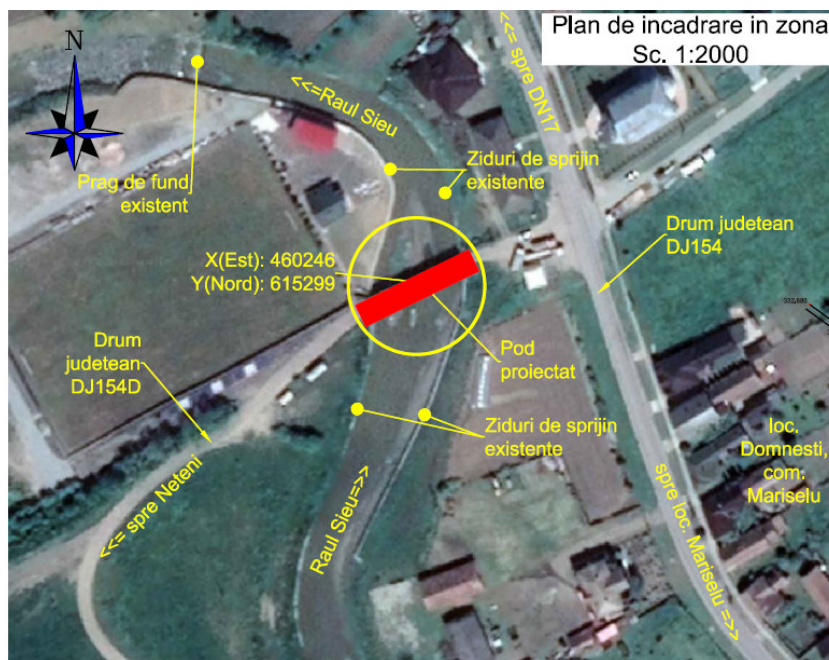
Localitatea Domnești face parte din comuna Mărișelu și este situată în partea de sud a județului Bistrița – Năsăud.

Accesul în loc. Domnești se realizează pe drumurile județene DJ154 și DJ154D.

Podul analizat prin prezenta documentația tehnică asigură traversarea râului Șieu și legătura între loc. Domnești și Nețeni.

Coordonate amplasament:

Coordonate amplasament:	X(EST)=	X = 460246
	Y(NORD)=	Y = 615299



În vecinătatea amplasamentului sunt construcții civile cu diverse funcțiuni care nu vor fi afectate de executarea lucrărilor pentru prezenta construcție.

În prezent, traversarea cursului de apă se realizează pe un pod aflat în stare avansată de degradare, ce nu prezintă siguranță în exploatare.

Planșele cu planul de situație (inclusiv în format electronic) se regăsesc anexate prezentei documentații.

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

In partea desenata se regasesc plansele cu caracteristicile tehnice ale proiectului.

- Situatia existenta

Podul existent are o lungime totală de cca. 37.00 m și o lățime a căii de cca. 3.75 m, fără trotuare, fiind de tipul pod rutier cu cale sus..

În prezent, traversarea cursului de apă se face pe un singur sens fiind o singură bandă de circulație, siguranța participanților la trafic fiind periclitată.

Calea pe pod

În prezent, calea pe pod sprijină pe structura de rezistență formată din fâșiile cu goluri aflate în conclucrare cu placa de suprabetonare/betonul de pantă, fiind formată din agregate naturale amestecate cu pământ.

Partea carosabilă pe pod are o lățime de cca. 3.75 m, încadrată în ambele părți de grinda parapetului cu lățimea de 40 cm.

Pe suprafața de rulare se pot observa zone cu depuneri de pământ și pietriș, precum și zone de beton degradat.

Parapetul de metal este într-o avansată stare de degradare, cu elemente lipsă, iar pe anumite porțiuni este rupt.

Podul nu este prevăzut cu guri de scurgere sau alte sisteme de colectare și evacuare apei de suprafață, în perioadele ploioase apele stagnând pe pod.

În anumite zone, se poate observa prezența vegetației pe suprafața de rulare.

Podul nu are trotuare deși se află amplasat în interiorul localității.

Calea pe pod are o pantă longitudinală care este orientată către malul drept.

Albia

În zona podului, râul Sieu curge aproximativ de la SE spre NV, podul fiind amplasat într-o zonă de curbură a cursului de apă, într-o zonă în care secțiunea de scurgere a albiei are o lățime mai mare decât în aval/amonte.

Albia este bogată în vegetație, formată din arbuști și vegetație mărunță, care conduce la reducerea vitezei de scurgere a râului (pe zona mediana).

Trebuie menționat faptul că în zona podului, au fost depozitate de-a lungul anilor deșeuri menajare și de construcții, iar deschiderile centrale ale podului sunt colmatate, scurgerea apelor fiind împiedicată la debite mici.

În anii trecuți au fost executate ziduri de sprijin din beton armat prin proiecte complementare cu rol de amenajare a cursului de apă. Aceste se regăsesc pe ambele maluri având înălțimea elevației de aproximativ 3.0 m și lățimea 0.50 m. Din informațiile localnicilor și a executantului lucrării, adâncimea de fundare este de aproximativ 2.00 m (de la rostul elevație fundație).

Nu sunt semne de eroziune accentuată a albiei în imediata apropiere a podului. De asemenea, în aval de pod, la capătul lucrărilor de amenajare a malurilor se poate observa prezența unui prag de fund.

Utilități

Pe amplasament, nu au fost identificate conducte de rețele edilitare existente în zona podului.

- Soluția proiectată

La baza alegerii soluțiilor proiectate, au stat următoarele criterii principale:

- respectarea temei de proiectare
- respectarea normelor tehnice în vigoare
- respectarea Expertizei Tehnice realizată de către Expert Tehnic dr. Ing. Predescu Mihai.

Podul ce se va realiza va fi în varianta de pod rutier cu 2 deschideri, cu structuri casetate boltite din tabla ondulată, oțel S355. Structurile casetate se vor realiza între amenajările de maluri existente în amplasament. Podul va fi realizat în locul podului existent.

Indicatori tehnici privind soluția tehnică:

- **Numar poduri refacute:** 1 bucata
- **Cursul de apă peste care se realizează podul:** Râul Sieu
- **Modul de realizare a podului:** Pod din tabla ondulată, Oțel S355;
- **Tipul fundațiilor:** Fundații directe prin intermediul unor blocuri de fundare;
- **Amenajare maluri și albie amonte/aval:** racordare din anrocamente cu beton, păstrare ziduri existente;
- **Amenajare rampe de acces pe poduri:** Se vor realiza prin proiect complementar, cel care prevede modernizarea drumului județean DJ154D;
- **Suprafața construită:** cca. 1200mp

- *Parte carosabila pod =7.80m*
- *Latime intre parapete = 9.00m*
- *Latime grinzi parapet: 2 x 0.50m*
- *Latime totala pod =10.00m*
- *Latime trotuar =1.20m*
- *Lungime pod =44.00m*
- *Lumina pod = 2x12.40m*
- *Lumina elemente metalice= 2 x 13.13m*
- *Oblicitate pod: 70° stanga*
- *Convoi de calcul: LM1.*
- *Profil parte carosabila pe pod și pe rampe: acoperiș cu panta de 2.5%.*
- *Elementele caracteristice pod:*

FISA TEHNICA POD DJ154D - VARIANTA 1			
Denumire pod:	POD PE DJ154D		
Amplasament	Loc. Domnesti, jud. BN, pe Drumul Judetean DJ154D		
Curs de apa traversat:	Raul Sieu		
Debit de calcul Q1%	216 mc/s		
Coordonate amplasament:	X(EST)=	X = 460242.8	
	Y(NORD)=	Y = 615299.4	
Oblicitate:			
	70 grade	Oblicitate la stanga	
Lungimea podului pe oblicitate:	44.00	m	
Lumina structura metalica	2 x 13.13	m	
Lumina pod (perpendiculara ax apa):	2 x 12.40	m	
Parte carosabila:	7.80	m	
Nr. grinzi parapet si latimea acestora:	2 x 0.50	m	2 grinda parapet metalic, l=0.50m
Latime trotuar	1x1.20	m	Pe partea stanga
Latime pod pe oblicitate	10.64	m	
Latimea totala pod	10.00	m	
Sistem de fundare			
	Fundatii directe din beton armat C25/30 incastrate in stratul de marna.		
Dimensiuni fundatii hxlxL:			
	culei: bloc 1- 1.50 x 2.20 x 12.00m, bloc 2- 0.80 x 0.85 x 11.50m pila: bloc 1- 1.50 x 2.50 x 15.40m, bloc 2 - 0.80 x 2.00 x 15.00m		

Suprastructura:	<p>Profil casetat din tabla ondulata, t=7mm (Grosimea tablei) H.i=3.57m, lumina=13.13m, lungime =10.64m</p> <p>Timpane/coronamente din beton armat C30/37, lungime = 44.00m.</p> <p>Armarea coronamentelor se va realiza prin intermediul barelor individuale din otel B500S cu stratul de acoperire de min. 5cm, iar in zona profilului casetat din tabla se va realiza un cordon/grinda armata suplimentar dupa forma profilului, care va fi incorporat in timpan.</p> <p>Sistem de prindere in fundatiile din beton cu buloane si armatura inglobata.</p>
Calea pe pod:	<p>4 cm strat de uzura din BA16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016;</p> <p>- 6 cm strat de legatură BAD22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108-1, AND 605-2016;</p> <p>- geocompozit antifisura, Rt.min=50kN/mp, conform SR EN 13249:2001</p> <p>- 20 cm strat de bază din agregate naturale stabilizate cu liant hidraulic (3-5%), conform STAS 10473/2;</p> <p>- 30 cm strat de fundație din balast conform SR EN 13242 si STAS 6400;</p> <p>- min. 20 cm umplutura din balast, conform SR EN 13242 si STAS 6400.</p>
Rampa mal stang	<p>Se va racorda la lucrarile realizate in baza altui proiect prin care se modernizeaza drumul judetean DJ154D.</p> <p>Se va amenaja trotuar cf. Plan de situatie.</p>
Rampa mal drept	<p>Se va racorda la lucrarile realizate in baza altui proiect prin care se modernizeaza drumul judetean DJ154D.</p> <p>Se va amenaja trotuar pana in intersectia cu DJ154 cf. Plan de situatie.</p>
Amenajare maluri in aval	<p>Zidurile de sprijin existente in albie se vor mentine. Se va realiza racordare intre zidurile existente si coronamentul proiectat din anrocamente cu beton.</p>
Amenajare maluri in amonte	<p>Zidurile de sprijin existente in albie se vor mentine. Se va realiza racordare intre zidurile existente si coronamentul proiectat din anrocamente cu beton.</p>
Amenajare fund albie	<p>Se va realiza protectie talveg din piatra bruta (>50kg/buc) in zona podului cf. Plan de situatie.</p> <p>Se va decolmata albia pe o lungime de min. 50.00m amonte si aval, distante masurate de la coronamentele din beton armat ale podului.</p>
Lucrari conexe:	<p>Se va amenaja trotuar pe pod l=1.20m, din care 0.18m bordura inalta de pod. Podul existent se va demola. Zidurile din beton existente se vor proteja in faza de executie.</p> <p>Se vor taluza si reprofila toate taluzele afectate de lucrari;</p>
Siguranta circulatie:	<p>Se vor monta parapete de siguranta tip H4b si parapete metalice pietonale cf. AND593. Pe pod se vor monta indicatoare si realiza marcaje conform normativelor in vigoare</p>
Rețele de utilitati in zona podului:	<p>In cazul in care se vor identifica rețele de utilitati prezente in zona podului, acestea vor fi protejate/relocate cf. conditiilor din avizele emise de detinatorii rețelilor.</p>
Scurgerea apelor in zona rampelor	<p>Se va realiza prin intermediul pantelor longitudinale si transversale, iar apele pluviale de pe pod vor fi evacuate prin intermediul gurilor de scurgere proiectate.</p>

Dimensionarea podului s-a realizat astfel incat sa fie asigurata scurgerea debitului de Q1%, conform breviarului de calcul.

Descrierea constructiva pentru realizarea podului:

Infrastructura

Este formata din 3 fundatii, fiecare fundatie este formata din 2 blocuri executate in trepte, modul de fundare fiind direct.

Blocurile de fundare sunt realizate din beton C25/30, utilizandu-se sprijiniri si epuismente pe durata executiei acestora.

Pentru protejarea prinderilor profilelor metalice de fundatii, in fata prinderii a fost prevazut un pinten din beton C25/30 armat, turnat dupa montarea elementelor metalice.

Blocurile de fundatie vor avea o adancime de 1,50m. Lățimea blocului de fundatie va fi de 2.20m pentru blocurile aflate la pe maluri, iar pentru cel positionat in mijlocul albiei, lățimea va fi de 2,50 m. De asemenea, acesta are prevazut un avantbec in partea de amonte si un arierbec in partea de aval, acestea avand rol de protejare a infrastructurii de presiunea apei precum si de corpurile transportate de catre aceasta.

Fundatiile vor avea dimensiuni diferite conform partilor desenate.

Pentru o mai buna conlucrare intre blocurile din beton C25/30, precum si asigurarea rezistentei necesare transmise de incarcările permanente si variabile, se va prevedea armarea acestora cu oțel B500S.

Dimensiunile privind realizarea infrastructurii pentru podul proiectat sunt prezentate in partile desenate ale proiectului.

Săpăturile în fața zidurilor de sprijin existente se vor realiza tronsonat, sprijinite corespunzător dacă e cazul, pentru a nu afecta stabilitatea acestora.

Suprastructura+calea pe pod

Suprastructura include, 2 deschideri cu lungimea fiecareia de 13,19 m, structura de rezistență fiind: profile din tablă ondulată, oțel S355. Aceste profile metalice sunt ancorate în blocurile de beton.

La fundatia amplasata in mijlocul albiei, zona dintre profile se va monolitiza cu beton C16/20 pana la o latime minima de 90 cm.

La capetele din aval si amonte ale podului a fost prevazut un coronament din beton C30/37 armat, cu latimea de 50 cm. Intre aceste coronamente se va realiza umplutura din balast peste profile precum si calea de rulare. Pe aceste coronamente se va monta si parapetul H4b precum si parapetul metalic.

Panta longitudinala a fost prevazuta inspre malul drept.

Calea pe pod va fi alcatuita 20 cm strat de forma/umplutura din balast, 30 cm strat de fundatie din balast, 20 cm strat de baza din aggregate naturale stabilizate cu linat hidrolic(3-5%), geocompozit antifisura $R_{tmin}=50kN/mp$, 6 cm BAD22,4, 4 cm MAS 16.

Peste profilele metalice si pe toata lungimea acestora, a fost prevazuta o geomembrana groasa de protectie impotriva infiltratiilor. De asemenea, se vor monta tuburi drenante, ce vor fi descarcate prin coronamentele din beton in partea din aval.

Podul nu este prevazut cu rost de dilatație.

Stratul minim de acoperire peste suprastructura metalică va fi de 95 cm, distanță măsurată la 50cm de marginea părții carosabile.

Calculul elementelor suprastructurii s-a realizat pentru convoiul de calcul LM1.

Dimensiunile privind realizarea suprastructurii pentru podul proiectat sunt prezentate în partile desenate ale proiectului. Dimensiunile sunt dimensiuni minime.

Rampe de acces

Racordarea podului la strazile/drumurile adiacente cursului de apă se va realiza prin intermediul rampelor de acces pe pod conform proiectului complementar de modernizare a drumului județean DJ154D. Racordarea între lucrările realizate prin prezentul proiect și lucrările realizate prin proiectul complementar se va realiza cu următorul sistem rutier:

1) STRUCTURA RUTIERA PARTE CAROSABILA

- 4 cm strat de uzura din MAS16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- 6 cm strat de legatură BAD22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108-1, AND 605-2016;
- geocompozit antifisura, Rt.min=50kN/mp, conform SR EN 13249:2001
- 20 cm strat de bază din agregate naturale stabilizate cu liant hidraulic (3-5%), conform STAS 10473/2;
- 30 cm strat de fundație din balast conform SR EN 13242 si STAS 6400;
- 20 cm strat de forma din balast, conform SR EN 13242 si STAS 6400.

De asemenea, pe rampele podului se vor realiza și trotuare pentru asigurarea continuității traficului pietonal din localitate cf. Plan de situație. Structura trotuarului pe rampe va fi:

2) STRUCTURA TROTUAR

- 4 cm strat de uzura din BA8 rul 50/70, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- geocompozit antifisura, Rt.min=50kN/mp, conform SR EN 13249:2001
- 12 cm strat de bază din agregate naturale stabilizate cu liant hidraulic (3-5%), conform STAS 10473/2;
- 15 cm strat de fundatie din balast, conform SR EN 13242 si STAS 6400.
 - Scurgerea apelor în zona drumului comunal de pe malul stâng se va realiza prin intermediul șanțului de beton existent., iar în zona drumului de pe malul drept prin rigola din beton existentă.

Apărări de maluri și amenajări în albie:

În amonte și aval, la capetele podului, se vor executa apărări de maluri sub forma unor sferturi de con din anrocamente cu beton. Acestea au rolul de racordare a coronamentelor din beton armat la zidurile de sprijin existente, împiedicând astfel acumularea de aluviuni și obturarea secțiunii de scurgere.

Patul albiei va fi protejat împotriva afuierilor prin execuția unei saltele din piatră bruta având grosimea minimă de 40 cm și panta transversală cuprinsă între 2-4%.

• Lucrări provizorii necesare:

- Devierea cursului de apă către unul din maluri pe perioada lucrărilor de execuție a pilei în albie.
- Realizarea unei traversari provizorii peste cursul de apă în perioada de execuție care să permită circulația de pe un mal pe altul a muncitorilor/utilajelor usoare etc. – dacă este cazul.

Siguranța circulației

Pe durata lucrărilor de execuție, circulația se va desfășura pe o ruta ocolitoare, aceasta fiind marcată în părțile desenate.

Pentru acesta se va întocmi un plan de management a traficului și vor fi stabilite măsurile speciale de siguranță care vor fi aplicate pe timpul execuției lucrărilor. Fluentizarea traficului se va realiza prin dirijarea și orientarea șoferilor spre ruta alternativă.

De asemenea, în faza de execuție se vor prevedea următoarele tipuri de indicatoare:

- de avertizare a pericolului;
- de reglementare (de prioritate, de întarzicere și/sau restricție, de obligație);
- de orientare și informare;
- cu semne aditionale

Pentru a asigura o circulație rutieră în deplină siguranță la sfârșitul execuției lucrărilor, se va realiza sistemul de semnalizare prin realizarea marcajului longitudinal pe marginile rampelor și se vor monta indicatoare rutiere. Marcajele se vor executa conform SR 1848-7.

Se vor monta semne de circulație în toate zonele unde se impune montarea lor, conform SR 1848-1:2011, pe baza unui proiect de semnalizare rutieră avizat de Inspectoratul de Poliție al Județului Bistrița - Năsăud, Serviciul rutier.

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

Semnalizare orizontală și verticală

Se vor prevedea următoarele tipuri de semnalizare orizontală, astfel:

- a)-marcaje longitudinale, pentru delimitarea părții carosabile;

Marcajele longitudinale se vor realiza cu o grosime de 15 cm conform STAS 1848-7. Pentru realizarea lor se va utiliza o vopsea monocomponentă cu utilizare specială pentru marcajele rutiere.

Lucrări pentru protecția mediului:

Taluzele afectate de lucrări vor fi readuse la starea inițială prin acoperire cu un strat de pământ vegetal însemănat artificial.

Se vor planta arbori/arbusti, iar decontarea se va realiza în baza lucrărilor real executate.

Mutări și protejări instalații

Odată cu realizarea noului pod, nu vor fi afectați stâlpii de curent electric sau telefonie.

Vor fi luate în considerare toate celelalte rețele de utilități subterane, conform avizelor emise de deținătorii acestora.

- Profilul și capacitățile de producție

Nu este cazul.

- Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament

Nu este cazul.

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

Nu este cazul!

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

Nu este cazul!

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

Nu este cazul!

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

Taluzele afectate de lucrari vor fi readuse la starea initiala prin acoperire cu un strat de pamant vegetal insamantat artificial.

Se va evita taierea arborilor neafectati de lucrarile de realizare a podului si a lucrarilor conexe.

Datorită soluțiilor tehnice adoptate, este nevoie de tăierea unui număr cat mai redus de arbori. Arborii din zonele neafectate de lucrări vor fi păstrați.

In zonele afectate de lucrarile provizorii, s-au prevazut suprafete cu pamant vegetal insamantat cu iarba, precum și plantarea de arbuști și arbori cu rol decorativ și de stabilizare.

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

Nu este cazul!

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

- Resurse naturale folosite in realizarea constructiei:

- o Balast
- o Piatra sparta
- o Bitum
- o Ciment
- o Apa
- o Pamant vegetal
- o Aditivi si adaosuri

- Resurse naturale folosite in functionarea constructiei:

- o Nu este cazul.

- **Metode folosite in constructie**

Pentru realizarea obiectivului de investiții sunt necesare parcurgerea următoarelor etape:

- Amenajarea accesului în albie prin realizarea unor rampe din anrocamente și balast, precum și a platformei de lucru în albie. Acestea se vor realiza cu protejarea elevațiilor zidurilor existente în albie.
- Demolarea podului existent prin procedee mecanice si manuale (suprastructura si partea superioara a infrastructurilor), cu protejarea zidurilor existente în albie.
- Realizarea fundațiilor din beton armat.
- Montarea elementelor casetate din tabla de otel care formează podul boltit cu macaraua in funcție de tehnologia de execuție a constructorului, inclusiv prinderea acestora in fundația de beton;

- Realizarea coronamentelor din beton armat;
- Realizarea umpluturilor din material corespunzător peste structura metalica respectând grosimile maxime de compactare;
- Amenajarea sferurilor de con din anrocamente cu beton în zona de racordare a zidurilor existente la coronamentele proiectate.
- Amenajarea protecție talveg cu piatra bruta în zona podului și dezafectarea lucrărilor provizorii realizate în albie
- Realizarea rampelor de acces pe pod cu toate lucrarile conexe;
- Realizarea caii pe pod prin montarea bordurilor, realizarea trotuarului, precum si realizarea straturilor asfaltice pe pod.
- Realizarea lucrărilor de siguranța rutiera prin realizarea de parapete metalice pe pod;
- Lucrări de semnalizare rutieră;
- Lucrări pentru protecția mediului prin așternerea de pământ vegetal si plantare de arbuști/arbori.

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

Nu este cazul!

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

In momentul actual este in curs de avizare proiectul care privește modernizarea drumului județean DJ 154D din localitatea Domnești și până în localitatea Albești.

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

Nu este cazul, solutia propusa a se realiza are la baza studii topografice și geotehnice, iar amplasamentul podului propus se suprapune peste cel proiectului aprobat initial pentru realizarea traversarii cursului de apa.

Prin expertiza tehnica intocmita pentru prezenta investitie au fost propuse 2 solutii tehnice:

Scenariile 1 si 2

- **Varianta 1: execuția unui pod nou cu 2 deschideri, de tip boltit din plăci de oțel ondulat sau având structura de rezistență grinzi din beton armat/ beton precomprimat/otel.**
- **Varianta 2: execuția unui pod nou cu o singură deschidere având structura de rezistență din oțel sau grinzi din beton precomprimat/postcomprimat.**

Expertul tehnic propune aceste doua scenarii de interventie pentru a oferi posibilitatea ca Beneficiarul expertizei tehnice, funcție de prioritățile si resursele financiare disponibile si ținând cont de avantajele tehnice si financiare oferite de fiecare dintre acestea, sa adopte scenariul pe care-l considera ca se încadrează cel mai bine in Strategia de Dezvoltare a Județului Bistrița - Năsăud.

Alegerea solutiei tehnice propuse pentru prezenta investitie, si anume realizarea unui pod rutier cu 2 deschideri, cu structuri casetate boltite din tabla ondulata, a fost fundamentata pe baza criteriilor tehnico-economice mai avantajoase.

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

Nu este cazul.

- **Alte autorizatii cerute pentru proiect**

Conform certificatului de urbanism nu sunt necesare alte autorizatii.

IV. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE

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

Se vor realiza lucrări de demolare totală a podului existent, în vederea pregătirii amplasamentului pentru podul nou.

Acestea se vor realiza în faza de execuție de către Constructor. Lucrările de demolare se vor efectua cu atenție sub stricta supraveghere, astfel încât materialele rezultate din demolare să nu afecteze mediul înconjurător.

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

Taluzele afectate de lucrări vor fi readuse la starea inițială prin acoperire cu un strat de pământ vegetal însemănat artificial.

Se va evita tăierea arborilor neafecțati de lucrările de realizare a podului proiectat sau a lucrărilor conexe.

De asemenea, se vor planta arbori și arbuști cu rol decorativ și de stabilizare în zona în care se vor amenaja taluzele afectate de lucrări în spatele zidurilor existente.

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

Nu este cazul.

- **Metode folosite în demolare;**

În vederea demolării podului existent se vor folosi următoarele metode:

-Spargeri locale/totale a elementelor din beton sau beton armat – cu utilaje cu acțiune prin percucie.

-Taieri cu discul a elementelor metalice – cu unele manuale sau cu utilaje specializate.

Metoda de demolare va fi aleasă de Constructor astfel încât să aibă un impact asupra mediului cât mai redus, iar materialele rezultate în urma demolărilor să poată fi valorificate ulterior.

Lucrările de demolare se vor realiza având în vedere respectarea tuturor actelor normative aflate în vigoare.

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

Nu este cazul.

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

Deseurile rezultate în urma demolărilor vor fi transportate și depozitate în depozite special amenajate. Acestea vor fi valorificate ulterior prin reutilizarea lor sau prin reciclare. Blocurile de beton rezultate în urma demolărilor pot fi folosite în realizarea de umpluturi în conformitate cu normativele în vigoare.

V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI

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

Nu este cazul.

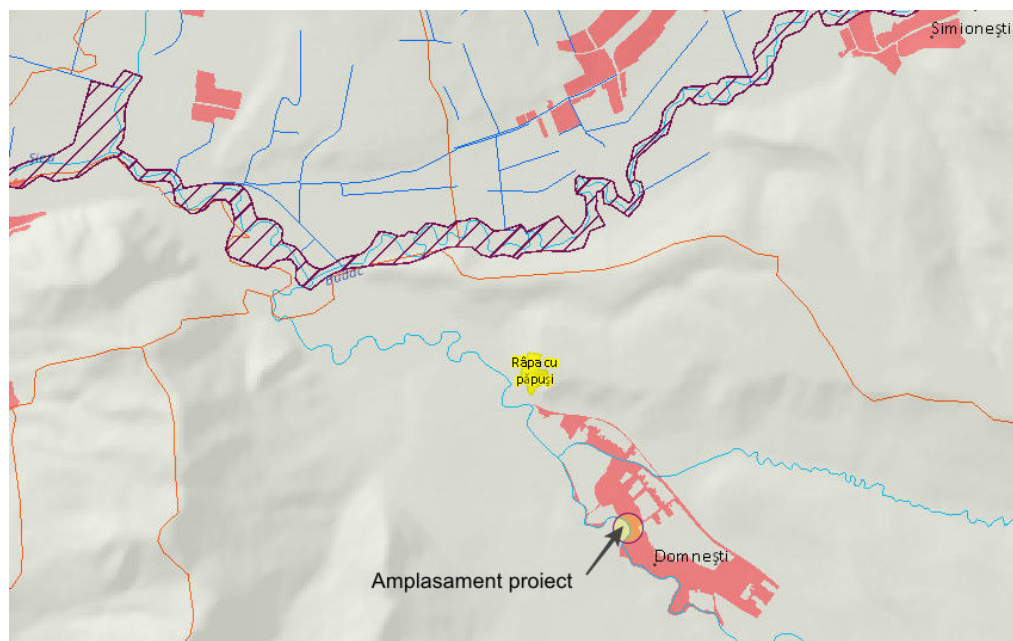
- **Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind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

Nu este cazul.

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

Distanța față de arii naturale protejate:

- Amplasamentul nu se află în interiorul vreunei arii naturale protejate, cea mai apropiată arie protejată fiind la o distanță de cca. 2 km de amplasamentul proiectului.



Fotografii din amplasament:

Foto nr.1 – Vedere dinspre aval(mal drept)



Foto nr.2 – vedere pod



Foto nr. 3 – Albia in amonte



Foto nr.4 – Albia în aval



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

Terenul va avea aceeași utilizare, infrastructură rutieră (drumuri publice).

- Politici de zonare si folosire a terenului

Nu exista politici de zonare, folosirea terenului este de drum public. Folosirea terenului va ramane neschimbata.

- Areale sensibile

Nu este cazul.

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

Coordonate amplasament pod nou proiectat:

Amplasamentul analizat prin prezentul proiect se regaseste in intravilanul localitatii Domnești.

<i>Coordonate amplasament:</i>	X(EST)=	X = 460246
	Y(NORD)=	Y = 615299

- Detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luata in considerare

Nu este cazul, solutia propusa a se realiza are la baza studii topografice și geotehnice, iar amplasamentul podului propus se suprapune peste cel proiectului aprobat initial pentru realizarea traversarii cursului de apa.

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

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

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

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

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

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

Nu sunt afectate construcțiile și așezările umane din vecinătate.

Drumurile de pe ambele maluri vor fi racordate la cota proiectată a podului astfel încât să se poată realiza traversarea cursului de apă în condiții de siguranță și confort.

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

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

a) Protecția calității apelor

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

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

- Surse de poluanți pentru ape

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

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

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

- Locul de evacuare sau emisar

In cadrul proiectului, apele de suprafata din zona rampelor vor fi colectate prin santurile si rigolele propuse prin proiectul complementar de amenajare a drumului judetean.

Apele pluviale de pe partea carosabila a podului vor fi colectate prin intermediul gurilor de scurgere si descarcate prin coronamentele din beton armat.

Amplasarea podului se va face astfel încât să se evite :

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

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

Deversarea apelor uzate menajere în santuri sau in cursul de apa este interzisă.

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

Nu este cazul.

b) Protecția aerului

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

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

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

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

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

Impactul negativ asupra calitatii aerului este mai semnificativ in zona unde functioneaza statiile de asfalt (in baza de productie, nu pe amplasament).

În perioada de operare a lucrărilor proiectate nu vor apărea surse suplimentare de poluare a aerului față de situația existentă.

Sursa de poluare va fi aceeași ca și în prezent și anume traficul rutier care se desfășoară în zonă.

Măsuri de protecție:

Utilajele vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic în vederea creșterii performanțelor. O altă posibilitate de limitare a emisiilor de substanțe poluante provenite de la utilaje constă în folosirea de utilaje și camioane de generație recentă, prevăzute cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților în atmosferă.

Pentru limitarea disconfortului ce poate să apară mai ales pe timpul verii se vor alege trasee optime pentru vehiculele ce deservește șantierul, mai ales pentru cele care transportă materii prime și materiale de construcție ce pot elibera în atmosferă particule fine. Drumurile de acces la șantier, dacă va fi cazul, pot fi udate periodic.

Transportul materialelor de construcție se va face pe cât posibil acoperit.

Pentru perioada de funcționare nu sunt necesare măsuri de protecție, lucrările de amenajare vor contribui la creșterea fluentei traficului și implicit la reducerea nivelului emisiilor de substanțe poluante în aer.

- Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă

Nu este cazul.

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

- Surse de zgomot și de vibrații

Acest tip de poluare va avea caracter temporar, doar pe perioada execuției lucrărilor.

Lucrările de realizare a podului implică următoarele surse de zgomot și vibrații:

- Procesele tehnologice, pentru care este necesar să funcționeze unele grupuri de utilaje. Aceste utilaje în lucru reprezintă tot atâtea surse de zgomot;
- Circulația mijloacelor de transport în cadrul șantierului.
- Funcționarea instalațiilor, utilajelor, echipamentelor în cadrul bazei de producție (în baza de producție)

Nivelul sonor depinde în mare măsură de următorii factori:

- Fenomenele meteorologice și în particular, viteza și direcția vântului, gradientul de temperatură și de vânt;
- Absorbția undelor acustice de către sol, fenomen denumit "efect de sol";
- Absorbția în aer, dependentă de presiune, temperatură, umiditatea relativă, componenta spectrală a zgomotului;
- Topografia terenului și vegetația.

Se va acorda o atenție sporită manevrării utilajelor în apropierea zonelor locuite și a obiectivelor care își desfășoară activitatea în zona amplasamentului. Funcționarea acestora va fi verificată periodic.

Lucrările se vor realiza, pe cât posibil, în timpul zilei, respectând un program care să nu afecteze orele de odihnă ale populației rezidente.

Realizarea lucrărilor de realizare a podului va duce la creșterea fluentei circulației și implicit la reducerea nivelului de zgomot și vibrații. Astfel, îmbunătățirea suprafeței de rulare și circulația fluentă fără frânări și accelerații, va avea un impact pozitiv.

- Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și a vibrațiilor

Nu este cazul.

d) Protecția împotriva radiațiilor

Nu au existat informații despre posibile surse de radiații.

e) Protecția solului și subsolului

- Surse de poluanți pentru sol, subsol și ape freatice și de adâncime

Lucrările de construcție, exploatare și întreținere aferente infrastructurii rutiere, nu vor afecta calitatea solului deoarece, fiind vorba de continuarea lucrărilor de realizare a unui pod nou pe amplasament, nu se pot înregistra dezechilibre ale ecosistemelor sau modificări ale habitatelor.

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

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

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

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

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

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

- Lucrările și dotările pentru protecția solului și subsolului.

Nu este cazul.

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Lucrările proiectate în cadrul acestui proiect nu afectează ecosistemele terestre (flora, fauna) sau cele acvatice. Lucrările vor duce la o îmbunătățire locală a stării ecosistemului acvatic datorită faptului că se va realiza igienizarea albiei în zona propusă.

- 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

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

Existența santierului și desfășurarea lucrărilor pot fi surse de poluare pentru acest factor.

- Constructorul va elabora o documentație privind dirijarea traficului, stabilind reguli stricte pentru asigurarea fluentei circulației și evitarea coliziunii, folosind o sernnalizare luminoasă corespunzătoare;
- Traficul de santier va fi dirijat astfel încât să evite ambuteiaje de autovehicule în zonele de lucru;
- Lucrările de deviere a circulației vor avea un caracter temporar.

Prin lucrările proiectate va crește confortul așezărilor umane și va fi asigurat accesul la obiectivele de interes public.

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

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

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 exploatarei, inclusiv eliminarea

- Lista deșeurilor

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

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

Prin realizarea lucrărilor proiectate pot să apară următoarele tipuri de deșeuri:

- deșeuri de piatră și spărturi de piatră;
- beton, cărămizi, materiale ceramice;
- lemn;
- sticlă;
- materiale plastice;

- amestecuri metalice;
- pământ și materiale excavate;
- deșuri amestecate de materiale de construcție.

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

- Programul de prevenire și reducere a cantitatilor de deșuri generate și planul de gestionare a deșurilor.
 - se vor recicla deșeurile re folosibile iar o parte din deșeurile rezultate din lucrările de construcție pot fi re folosite prin integrarea lor în lucrările de umpluturi. Celelalte deșuri se vor depozita în spații special amenajate.
 - se vor respecta condițiile de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare.
 - întreținerea utilajelor și vehiculelor folosite în activitatea de construcție și întreținere se efectuează doar în locuri speciale în service autorizat sau în baza de întreținere a constructorului. Este interzis ca utilajele să fie reparate în zona amenajată pentru organizarea de șantier sau în amplasamentul lucrării.
 - deșeurile de tip menjer se vor colecta în pubele sanjabile ce vor fi evacuate prin contract cu firmele de salubritate.

i) Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase

Conform Catalogului European al Deșurilor CED - principalele deșuri rezultate din activitățile de construcție a ștrazilor, nu se încadrează în categoria deșurilor periculoase.

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

În cadrul proiectului pentru execuția lucrărilor propuse s-au prezentat materialele și resursele folosite, iar pentru utilizarea investiției nu se impune utilizarea unor resurse naturale, a solului, a terenurilor, a apei sau a biodiversității.

VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT

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

Impactul potențial din perioada de realizare a lucrărilor, precum și din cea de exploatare, caracteristicile acestuia, factorii asupra cărora acționează, precum și măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului sunt prezentate în continuare. Din analiza prezentată mai jos rezultă că impactul negativ se realizează în principal în perioada de implementare a proiectului și este local. Realizarea lucrărilor nu va conduce la o creștere mare a traficului rutier în zona proiectului cu influențe negative asupra caracteristicilor de mediu.

- Impactul asupra populației, sănătății umane

Impactul potențial asupra populației și sănătății umane, în special a locuitorilor din zona analizată se produce în timpul execuției lucrărilor și este prezentat în tabelul de mai jos.

Nr. crt.	Activitate	Impact potențial	Natura impactului	Extinderea impactului / durata	Măsuri de evitare/ diminuare
1	Execuție lucrări	Zgomot și vibrații produse de utilaje	Temporar, direct, pe perioada lucrărilor	Funcție de starea utilajelor, de specificul activității și de numărul utilajelor ce funcționează concomitent - local	- reducerea la minimum necesar a timpilor de funcționare a utilajelor; - evitarea pe cât posibil a suprasolicităților instalațiilor, monitorizarea parametrilor de funcționare a instalațiilor pentru depistarea și înlăturarea în timp util a unor eventuale defecțiuni, uzuri avansate etc; - respectarea normelor privind lubrifierea și întreținerea diverselor angrenaje
		Posibile accidente de circulație în zona lucrărilor	Direct	Local	- semnalizarea corespunzătoare a lucrărilor.
2	Trafic asociat șantierului	Producere zgomot și vibrații	Temporar, pe perioada lucrărilor, direct	Local	-populația va fi informată cu privire la proiect și cu privire la programul de lucru pentru realizarea obiectivului, a utilizării drumurilor publice pentru transportul materialelor necesare, precum și cu privire la factorii poluanți. -traficul greu prin zonele locuite aflate în apropiere se va efectua cu reducerea vitezei la minim 30 km/oră. - activitățile de santier se vor desfășura în perioada normală de lucru, în afara orelor de odihnă 20.00-7.00
		Murdărie drumuri publice	Temporar, pe perioada lucrărilor, direct	Local	- se vor prevedea puncte de curățire manuală sau mecanizată a pneurilor la ieșirea din zona șantierului.
		Poluare aer ca urmare a traficului	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	- întreținere corespunzătoare a vehiculelor (asigurare revizii tehnice periodice) -folosirea de utilaje și camioane de generație recentă, prevăzute cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților
		Poluare aer – transport material pulverulent	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	-transport acoperit al materialelor pulverulente

Pe perioada de operare a lucrărilor, și anume a podului realizat, impactul va fi unul pozitiv, pe termen lung prin îmbunătățirea condițiilor de trafic rutier, de scădere a riscului de accidente, prin reducerea poluării, precum și prin îmbunătățirea condițiilor de scurgere a apei în zona podului.

- Impactul asupra biodiversității

În zonă nu sunt arii protejate în imediata apropiere, cea mai apropiată arie protejată fiind la o distanță de cca. 2.00km de amplasamentul studiat. Deoarece zona traversată este antropizată, cu

construcții civile pe ambele maluri, precum și cu amenajări existente în albie (ziduri de sprijin pe maluri, prag de fund, pod existent etc) pentru protecția sa, nu se consideră necesară prevederea de măsuri suplimentare de diminuare a fragmentării habitatului.

Având în vedere ca traseul obiectivului descris nu traversează o zonă protejată, se poate considera ca lucrările de construire a podului nu va afecta în mod direct habitatele din zona ariilor protejate ale județului Bistrița.

Impactul potențial asupra faunei și florei din zona analizată se produce în timpul execuției lucrărilor și este prezentat în tabelul de mai jos.

Nr. crt.	Activitate	Impact potențial	Natura impactului	Extinderea impactului / durata	Măsuri de evitare/ diminuare
1	Execuție lucrări	Zgomot și vibrații produse de utilaje	Temporar, direct, pe perioada lucrărilor	Funcție de starea utilajelor, de specificul activității și de numărul utilajelor ce funcționează concomitent - local	- respectarea graficului de lucrări în sensul limitării traseelor și programul de lucru pentru a limita impactul asupra florei și faunei specifice amplasamentului;
2	Trafic asociat șantierului	Poluare aer ca urmare a traficului	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	- întreținere corespunzătoare a vehiculelor (asigurare revizii tehnice periodice) - folosirea de utilaje și camioane de generație recentă, prevăzute cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților evacuați în atmosferă
		Poluare aer – transport material pulverulent	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	-transport acoperit al materialelor pulverulente
3	Amplasamentul lucrărilor	Ocuparea temporară a terenului	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	- delimitarea strictă a organizării punctului de lucru; - colectarea selectivă, și eliminarea periodică a deșeurilor în scopul evitării atragerii animalelor și îmbolnăvirii sau accidentării acestora, - redare teren în starea inițială la terminarea lucrărilor;

Pe perioada de operare a lucrărilor, impactul asupra biodiversității nu va fi diferit față de impactul existent în prezent, ba poate fi chiar unul pozitiv prin reducerea poluării datorate îmbunătățirii condițiilor de trafic.

În albia râului Șieu nu se vor introduce elemente constructive noi care pot aduce modificări condițiilor actuale existente de scurgere în albie. În prezent, albia râului este antropizată, cu ziduri din beton existente pe ambele maluri, precum și cu un prag de fund existent în aval de podul proiectat.

De asemenea, soluția constructivă de realizare a protecției talvegului cu saltea de piatră brută nu reprezintă un element de fragmentare a speciilor de pești pentru care a fost desemnat situl Natura 2000 ROSCI0400 Șieu-Budac, respectiv *Barbus carpathicus* și *Sabanajewia balcanica*.

- Impactul asupra solului

Principalul impact asupra solului în perioada lucrărilor de construire a podului este reprezentat de sapată realizată pentru construirea podului și ocuparea temporară de terenuri pentru: Organizarea de șantier, platforme pentru depozitarea materiilor prime, locuri special amenajate pentru depozitarea deșeurilor etc.

Impactul potențial asupra solului din zona analizată se produce în timpul execuției lucrărilor și este prezentat în tabelul de mai jos.

Nr. crt.	Activitate	Impact potențial	Natura impactului	Extinderea impactului / durata	Măsuri de evitare/ diminuare
1	Organizare platformă de lucru	Ocuparea temporară a terenului pentru organizarea platformei de lucru	Temporar, direct, pe perioada lucrărilor	Local	- delimitarea strictă a organizării punctului de lucru; - redare teren în starea inițială la terminarea lucrărilor;
		Poluare chimică și biologică a solului și subsolului ca urmare a evacuărilor de ape uzate neepurate	Temporar, direct, pe perioada lucrărilor	Local	-utilizare de toalete ecologice
		Deversări accidentale ale unor substanțe/ compuși chimici direct pe sol	Temporar, direct, pe perioada lucrărilor	Local	- depozitarea și manipularea substanțelor/ compușilor se va face în condiții de siguranță;
2	Trafic asociat șantierului	Posibilitatea contaminării solului cu Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Mn	Temporar, direct, pe perioada lucrărilor	Local	-întreținere corespunzătoare a vehiculelor (asigurare revizii tehnice periodice); -folosirea de utilaje și camioane de generație recentă, prevăzute cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților evacuați în atmosferă;
3	Perioada de exploatare a podului/ drumului adiacent	Poluare aer, sol ca urmare a traficului	De o parte și de alta a amplasamentului, la max. 10m	Local	- utilizarea de autovehicule cât mai puțin poluatoare.

- Pe perioada de operare a lucrărilor impactul va fi unul pozitiv, pe termen lung prin îmbunătățirea condițiilor de trafic rutier.

- Impactul asupra folosințelor și bunurilor materiale

Lucrările autorizate se execută pe amplasamentul existent al podului și în ampriza drumului județean, fără a fi necesare exproprieri și a ocupa/afecta alte terenuri care nu se afla în administrarea UAT Jud. Bistrița-Năsăud.

Folosința actuală a terenului pe care este amplasat podul este cale de comunicație -drum. Prin lucrările prevăzute în proiect nu se modifică destinația acestui teren.

- Impactul asupra calitatilor și regimului cantitativ al apei

În perioada de execuție sursele posibile de poluare a apelor o reprezintă execuția propriu-zisă a lucrărilor, traficul de șantier și activitățile desfășurate în cadrul organizării de șantier, după cum urmează:

Nr. crt.	Activitate	Impact potențial	Natura impactului	Extinderea impactului / durata	Măsuri de evitare/ diminuare
1	Organizare de șantier	Poluare chimică și biologică a apelor, solului și subsolului ca urmare a evacuărilor de ape uzate neepurate	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	-utilizare de toalete ecologice
2	Trafic asociat șantierului	Poluare apa ca urmare a transportului materialelor pulverulente	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	- transport acoperit al materialelor pulverulente; -descărcare materiale pulverulente la distanță față de cursul de apă
		Poluare apa ca urmare a traficului care detemina diverse emisii de substanțe poluante în atmosfera	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	- întreținere corespunzătoare a vehiculelor (asigurare revizii tehnice periodice)
3	Perioada de exploatare a podului/ drumului adiacent	Poluare chimică a apelor ca urmare a scurgerilor de hidrocarburi provenite de la autovehiculele ce tranzitează podul	Temporar sau în caz de accident	Local	- întreținere corespunzătoare a vehiculelor (asigurare revizii tehnice periodice) - semnalizarea corespunzătoare a lucrărilor pentru prevenirea accidentelor rutiere.

Pe perioada de operare a lucrărilor, impactul va fi unul pozitiv pe termen lung prin îmbunătățirea condițiilor de trafic rutier, ce va reduce riscul de accidente rutiere, precum și de scurgeri accidentale de hidrocarburi în albia râului.

În albia râului Șieu nu se vor introduce elemente constructive noi care pot aduce modificări condițiilor actuale existente de scurgere în albie. În prezent, albia râului este antropizată, cu ziduri din beton existente pe ambele maluri, precum și cu un prag de fund existent în aval de podul proiectat.

- Impactul asupra calitatii aerului si asupra climei

Impactul potențial asupra aerului din zona analizată se produce în timpul execuției lucrărilor și este prezentat în tabelul de mai jos.

Nr. crt.	Activitate	Impact potențial	Natura impactului	Extinderea impactului / durata	Măsuri de evitare/ diminuare
1	Mișcarea pământului, manevrarea materialelor pulverulente	Poluare cu particule în suspensie	Temporar	Locală, pe termen scurt	-reducerea înălțimii la descărcarea cupei buldozerului - evitarea execuției lucrărilor în perioadele de vânt foarte puternic; - udarea periodică a depozitelor de agregate reprezintă o măsură de reducere a emisiilor - transport acoperit al materialelor

					pulverulente;
2	Trafic asociat șantierului	Poluare aer ca urmare a transportului materialelor pulverulente	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	- transport acoperit al materialelor pulverulente;
		Poluare apa ca urmare a traficului care determina diverse emisii de substanțe poluante in atmosfera	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	- intretinere corespunzătoare a vehiculelor (asigurare revizii tehnice periodice)
		Poluare aer ca urmare a traficului	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	- intretinere corespunzătoare a vehiculelor (asigurare revizii tehnice periodice)

Pe perioada de operare a lucrărilor impactul va fi unul pozitiv, pe termen lung prin îmbunătățirea condițiilor de trafic rutier.

Dat fiind caracterul local al proiectului, putem afirma că acesta nu are un impact asupra calității climei din zonă.

- Impactul potential asupra peisajului si mediului vizual

Pe perioada de executie a lucrarilor de construire a podului se vor realiza lucrari de demolare a podului existent, astfel se va manifesta un impact negativ direct si temporar asupra peisajului si mediului vizual.

Extinderea impactului se va limita la zona din amplasamentul podului.

Pe perioada de operare a podului nou realizat, putem afirma că impactul asupra peisajului și mediului vizual este unul pozitiv prin realizarea unor lucrări noi, cu materiale calitative, ce vor asigura un aspect îngrijit zonei și vor descuraja cetățenii din zonă să mai depoziteze diferite deșeuri în zona analizată.

- Impactul potential asupra patrimoniului istoric si cultural

In amplasamentul podului nu sunt prezente monumente istorice.

Daca in timpul executarii lucrarilor se descopera vestigii arheologice se vor urma procedurile legale.

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

Proiectul este un proiect de mică anvergură, cu o extindere locală. Zonele afectate de lucrări, precum și de perioada de operare vor fi locale, în zona podului analizat.

Datorită caracterului antropizat al amplasamentului studiat, considerăm că prezentele lucrări de realizare a podului nu vor avea efecte negative suplimentare asupra eventualelor specii existente în zonă.

Extinderea impactului lucrărilor asupra diferitelor elemente analizate este unul local, fără afectarea spațiilor din vecinătate, precum a fost prezentat tabelar în rândurile de mai sus.

În amplasamentul proiectului nu au fost identificate specii și habitate de interes comunitar ce ar putea fi afectate de realizarea proiectului. Speciile de faună prezente în cadrul fronturilor de

lucru se vor deplasa în habitatele din vecinătatea amplasamentului, astfel încât impactul asupra acestora nu va fi semnificativ.

De asemenea, soluția constructivă de realizare a protecției talvegului cu saltea de piatră brută nu reprezintă un element de fragmentare a speciilor de pești pentru care a fost desemnat situl Natura 2000 ROSCI0400 Șieu-Budac, respectiv *Barbus carpathicus* și *Sabanajewia balcanica*

- Marimea, magnitudinea si complexitatea proiectului

Proiectul este un proiect de mică anvergură, cu o extindere locală. Zonele afectate de lucrări, precum și de perioada de operare vor fi locale, în zona podului analizat.

Impactul asupra factorilor de mediu va fi ne semnificativ și se va manifesta în special în perioada realizării lucrărilor de construcție.

Proiectul este un proiect de o complexitate tehnică redusă, nefiind necesare lucrări majore de terasamente, utilizarea unor utilaje speciale etc.

Trebuie amintit că modernizarea drumului județean ce traversează podul analizat se va realiza printr-un proiect complementar, ce nu prezintă obiectul prezentei documentații.

- Probabilitatea impactului

Probabilitatea impactului asupra elementelor analizate anterior este una redusă, manifestându-se în special în perioada realizării lucrărilor de construcție.

- Durata, frecvența si reversibilitatea impactului

Impactul este ne semnificativ, temporar și reversibil. Se manifestă în perioada execuției lucrărilor. La finalizarea lucrărilor de construcție, mediul va reveni la starea inițială, cu excepția spațiilor ocupate permanent de lucrări.

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

Proiectul nu va avea impact semnificativ asupra mediului. Măsurile propuse pentru reducerea impactului potențial al proiectului asupra fiecărui factor de mediu sunt prezentate în cadrul capitolului VI, precum și tabelar în cadrul prezentului capitol.

- Natura transfrontiera a impactului

Nu este cazul. Proiectul care face obiectul prezentei documentații nu are impact transfrontier.

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

Scopul proiectului este de utilitate publică. Pentru încadrarea în prevederile Uniunii Europene privind protecția mediului și ecosistemelor existente proiectul va respecta simultan legislația națională și europeană în domeniu.

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

Beneficiile ce vor rezulta în urma realizării investiției propuse:

Prin realizarea podului și a elementelor conexe vor apărea următoarele influențe favorabile asupra mediului:

- reducerea poluării;
- reducerea zgomotului;
- reducerea poluării cursului de apă.

din punct de vedere economic:

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

din punct de vedere social:

- deplasări mai rapide;
- noi posibilități de dezvoltare a zonei;

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

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

Măsuri de protecție a mediului propuse:

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

Zona de măsuri preventive și de protecție propuse

1. Calitatea aerului :

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

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

2. Eroziunea solului :

- se vor face pe cât posibil lucrări de înierbare a zonelor afectate pentru stoparea erodării terenului și se vor planta arbori și arbuști cu rol de stabilizare.

3. Contaminarea solului cu combustibil sau lubrefianți :

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

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

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

4. Zgomot :

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

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

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

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

Lucrări de reconstrucție ecologică

În acest domeniu se propune realizarea următoarelor:

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

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

Recomandări specifice:

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

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

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).

Nu este cazul.

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

Realizarea podului peste râul Șieu face parte din strategia de dezvoltare a infrastructurii rutiere a UAT Jud. Bistrița-Năsăud. Complementar acestui proiect, pe baza unui alt proiect tehnic,

se va realiza și modernizarea drumului județean DJ154D pe al cărui traseu se află și podul analizat.

X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE ȘANTIER

Organizarea de șantier va fi realizată de antreprenorul care va câștiga licitația de execuție.

rganizarea de santier se va realiza astfel:

- **Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier:**

Lucrarile pentru organizarea de santier cuprind:

- Curatarea si nivelarea terenului;
- Imprejmuirea incintei;
- Constructii sumare, provizorii (magazii, platforme, vestiare, WC-ecologic etc)

Organizarea de santier va cuprinde:

- un vagon – camp standardizat avand destinatia birou si magazie de materiale;
- un pichet PSI dotat cu stingatoare cu spuma si pulbere;
- containere, pentru deseuri reciclabile si pentru deseuri nereciclabile.
- grup sanitar ecologic;
- amenajarea unor incinte ingradite pentru depozitarea materialelor de constructii si amplasarea unor baraci necesare personalului muncitor;
- zona de parcare pentru autovehicule si utilaje.

Containerul birou va fi dotat cu mobilier si aparatura specifica si va fi conectat la utilitati functionale – energie electrica, comunicatii. Iluminatul si incalzirea vor asigura confortul si ergonomia locurilor de munca.

Pentru lucrători sunt prevazute spatii pentru echipare/dezechipare. Acestea sunt special amenajate în containerul vestiar, utilat si dotat corespunzator acestui scop – iluminat si incalzit.

Organizarea de santier se va ingradi perimetral cu imprejmuiri continue, periodic se va verifica continuitatea, starea tehnica si de securitate a imprejmuirilor santierului astfel incat sa fie preintampinat orice acces neautorizat in incinta.

Conform specificului si tehnologiilor de executie pentru lucrari de constructii – montaj, in incinta santierului, pe perioada realizarii proiectului se vor afla echipamente tehnice diverse:

- - utilaje pentru constructii pe senile si pneuri, destinate diverselor lucrari mecanizate – excavare, incarcare, impins, compactare.
- - utilaje pentru ridicare, transport si manipulat sarcini
- - utilaje si echipamente pentru transport si turnat beton
- - mijloace de transport auto
- - scule de mana si echipamente de mica mecanizare
- - scule, unelte si dispozitive diverse

Avand in vedere ca santierul este amplasat in apropierea zonelor lucuite, in cadrul lucrarilor de organizare de santier se va instrui personalul angajat privind limitarea nivelului de zgomot la discutii normale, exclus comportamentul deviant verbal si claxonarea, folosirea grupurilor sanitare.

Programul de lucru pe santier se va desfasura in intervalul orar 7:00 – 16:00 de luni pana vineri.

Lucrările de organizare de șantier necesare executării lucrărilor de construire a podului vor cuprinde: construcții și instalații ale antreprenorului care să permită satisfacerea obligațiilor și relațiilor cu beneficiarul, precum și cele privind controlul execuției.

- **Localizarea organizării de șantier:**

Organizarea de șantier se va realiza pe amplasamentul investitiei, într-o zonă de comun acord cu beneficiarul, fiind asigurate căile de acces, sursele de apă, energie electrică etc pentru necesitățile șantierului.

Amplasamentul organizării de șantier propusă: pe malul drept, adiacent drumului județean DJ154D, în amonte de pod.

Coordonate STEREO 70 – organizare de șantier propusă: **X=460272.90 Y=615301.26**

- **Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier:**

- Impactul asupra speciilor și habitatelor de interes comunitar rezultat din lucrările propuse în organizarea de șantier este de scurtă durată, de mică amploare și fără influența asupra factorilor de mediu datorită faptului că se utilizează amplasamentul existent al investitiei și se referă la:
 - Ocuparea terenului;
 - Imprejmuirea zonelor de lucru, montarea de indicatoare;
 - Amenajări sumare, provizorii;
 - Depozitarea provizorie a materialelor și a deșeurilor;
 - Activitatea zilnică din organizarea de șantier.
- Impactul activității utilajelor asupra apei este redus în situația respectării stricte a normelor de protecție a mediului.
- Impactul activității utilajelor asupra aerului este redus în situația respectării stricte a normelor de protecție a mediului.
- Impactul asupra mediului este și peisagistic pe perioada de execuție a lucrărilor.
- Constructorul are obligația ca prin activitatea ce o desfășoară în șantier să nu afecteze cadrul natural din zona respectivă și nici vecinii zonei de lucru.
- Personalul va fi instruit pentru respectarea curățeniei la locul de muncă și a normelor de igienă.

- **Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier:**

Principalele surse de poluanți în organizarea de șantier provenite din activitățile de construcții sunt grupate după cum urmează:

- Poluanți direcți reprezentați în special de pierderile de produse petroliere care apar în timpul funcționării defectuase a utilajelor, evacuarea apelor menajere necontrolată, depozitarea deșeurilor menajere necontrolat,

- Poluanți prin intermediul mediilor de dispersie, în special prin sedimentarea poluanților din aer, proveniți din circulația mijloacelor de transport, funcționarea utilajelor de construcții, etc.

- Poluanți accidentali, rezultați în urma unor deversări accidentale la nivelul zonelor de lucru.

Toate emisiile rezultate de la utilajele implicate în lucrările de execuție precum și cele rezultate pe perioada funcționării vor respecta regulamentele și legislația de protecția mediului în România.

Proiectul nu este caracterizat de producerea de zgomote sau vibrații de mare intensitate. Nivelul de zgomot pe perioada lucrărilor se încadrează în cel admisibil nefiind necesară protecție specială.

În ce privește carburanții și lubrifianții ce vor fi folosiți de constructor, activitatea acestuia se va desfășura conform reglementărilor în vigoare, efectele și riscurile potențiale fiind cele uzuale pentru lucrări de construcții.

Materialele utilizate pentru construcții sunt inerte și nu generează un impact negativ asupra biodiversității. Amplasamentul va fi împrejmuț pentru a evita accesul accidental / neautorizat.

Colectarea și depozitarea deșeurilor se va asigura conform normelor de igienă în vigoare astfel încât să se îndeplinească condițiile impuse de protecția mediului.

- **Dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu:**
 - In cadrul proiectului prin grija Beneficiarului si a proiectantilor se vor dispune urmatoarele masurii pe care constructorul trebuie sa le respecte:
 - Limitarea la maximum a deplasarilor cu vehicule grele, zgomotele utilajelor si emisiile in aer;
 - Deșeurile rezultate si depozitate in organizarea de santier se va realiza pe platforme special amenajate si transportate in cel mai scurt timp posibil la un depozit special din zona.
 - Organizarea de santier se va amenaja astfel incat sa faciliteze intretinerea utilajelor iar pentru reparatii se vor folosi firme specializate si se va urmări sa se realizeze in service-uri autorizate.
 - In zona amplasamentului nu se vor depozita carburanti sau substante periculoase;
 - Nu se vor spala utilajele in zona amplasamentului;
 - Depozitarea pamantului rezultat din sapatari se va face pe o suprafata cat mai mica iar pamantul in exces se va transporta in depozite special amenajate;
 - Organizarea de santier va fi protejata cu plase de protectie;
 - In organizarea de santier se vor amplasa un numar suficient de grupuri sanitare ecologice. Serviciile privind curatarea si igienizarea grupurilor sanitare, precum si ritmicitatea acestor servicii, vor fi asigurate pe baza de contract de catre o firma specializata.
 - Apa utilizata in scop igienico-sanitar provenita de la organizarea de santier, va fi transportata cu cisterna din surse autorizate si se va stoca in rezervoare metalice sau din material plastic.

XI. LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, IN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA INCETAREA ACTIVITAȚII, IN MASURA IN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE:

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

După finalizarea lucrărilor de execuție, se vor lua măsuri de redarea în folosință a terenului pe care a fost amenajat punctul de lucru. În cazul în care se constată o degradare a acestora vor fi aplicate măsuri de reconstrucție ecologică.

La finalul lucrărilor de construire a podului, vehiculele și utilajele folosite vor fi îndepărtate de pe amplasament.

Platforma organizării de șantier va fi dezafectată permițând revenirea la folosința anterioară.

Deseurile generate vor fi eliminate de pe amplasament și transportate de o firmă autorizată către un depozit conform.

La finalul lucrărilor, se va așterne un strat de pământ vegetal însămânțat artificial și se vor planta arbori/arbuști în zonele afectate de lucrări.

- **aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale**

În cazul unor scurgeri de motorină sau uleiuri, vor fi luate imediat măsuri de colectare și prevenire sau înlăturare a poluării solului, pentru a preveni infiltrarea în adâncime spre apă subterană.

- **aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației** – nu este cazul;
- **modalități de refacere a stării inițiale în vederea utilizării ulterioare a terenului** – nu este cazul.

XII. ANEXE

Parti desenate: Plan de încadrare, plan de situație.

- ### **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:**

Prin **Decizia etapei de evaluare inițială Nr. 316/03.05.2023** s-a decis că proiectul intră sub incidența art. 28 din OUG 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare.

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 proiectate în cadrul documentației privind „CONSTRUIRE POD PE DJ154D, km 0+155, DOMNEȘTI, JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂȘĂUD” sunt prevăzute a se executa în locul podului existent (acesta va fi demolat) și sunt în concordanță cu soluțiile propuse în cadrul Expertizei Tehnice specialitatea - pod întocmită de către Expert Tehnic ing. Predescu Mihai.

Datorită faptului că prin proiect complementar se va moderniza drumul județean DJ 154D din localitatea Domnești (intersecția cu DJ 154) până în localitatea Albești, podul existent de la km 0+155 nefiind inclus în acest proiect, Beneficiarul dorește ca prin proiectul

„CONSTRUIRE POD PE DJ154D, km 0+155, DOMNEȘTI, JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂȘĂUD” să se realizeze un pod nou conform cerințelor în vigoare.

Podul existent care face obiectul prezentei documentații tehnice se află situat în intravilanul loc. Domnești, comuna Mărișelu, jud. Bistrița, pe râul Șieu, la cca. 35m de intersecția drumurilor județene DJ 154 și DJ 154D.

Amplasamentul analizat pentru prezenta investiție se afla la o distanță de cca. 2.00km de aria protejată ROSCI0400 Sieu-Budac.

Amplasamentul analizat prin prezentul proiect se regăsește în intravilanul localității Domnești.

Coordonate amplasament:	X(EST)=	X = 460246
	Y(NORD)=	Y = 615299

Podul ce se va realiza va fi în varianta de pod rutier cu 2 deschideri, cu structuri casetate boltite din tabla ondulată, oțel S355. Structurile casetate se vor realiza între amenajările de maluri existente în amplasament. Podul va fi realizat în locul podului existent.

Soluția tehnică presupune:

- Amenajarea accesului în albie prin realizarea unor rampe din anrocamente și balast, precum și a platformei de lucru în albie. Acestea se vor realiza cu protejarea elevațiilor zidurilor existente în albie.
- Demolarea podului existent prin procedee mecanice și manuale (suprastructura și partea superioară a infrastructurilor), cu protejarea zidurilor existente în albie.
- Realizarea fundațiilor din beton armat.
- Montarea elementelor casetate din tabla de oțel care formează podul boltit cu macaraua în funcție de tehnologia de execuție a constructorului, inclusiv prinderea acestora în fundația de beton;
- Realizarea coronamentelor din beton armat;
- Realizarea umpluturilor din material corespunzător peste structura metalică respectând grosimile maxime de compactare;
- Amenajarea sferturilor de con din anrocamente cu beton în zona de racordare a zidurilor existente la coronamentele proiectate.
- Amenajarea protecției talveg cu piatra brută în zona podului și dezafectarea lucrărilor provizorii realizate în albie
- Realizarea rampelor de acces pe pod cu toate lucrările conexe;
- Realizarea caii pe pod prin montarea bordurilor, realizarea trotuarului, precum și realizarea straturilor asfaltice pe pod.
- Realizarea lucrărilor de siguranță rutieră prin realizarea de parapete metalice pe pod;
- Lucrări de semnalizare rutieră;
- Lucrări pentru protecția mediului prin așternerea de pământ vegetal și plantare de arbuști/arbori.

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

Amplasamentul analizat pentru prezenta investiție se afla la o distanță de cca. 2.00km de aria protejată ROSCI0400 Sieu-Budac.

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

Amplasamentul proiectului nu se afla in interiorul vreunei arii protejate, cea mai apropiata arie protejata fiind *ROSCI0400 Sieu-Budac* la o distanta de cca. 2.00km.

Prin realizarea proiectului nu se va interveni asupra regimului de scurgere al apelor pe cursul raului, conectivitatea longitudinala a corpurilor de apa nefiind afectata.

Descrierea sumară a ariei protejate din apropierea proiectului (*ROSCI0400 Sieu-Budac*):

• Sit: **ROSCI0400 Sieu-Budac**

- Numele Sitului: **Șieu-Budac**
- Cod sit: **ROSCI0400**
- Tip: **B**
- LOCALIZAREA SITULUI (centrul sitului):

Longitude:	24.308467
Latitude:	47.097781

- Suprafata: 857.50 ha
- Regiune biogeografică: Continental (100%)

Specii intalnite in sit conform art.4 din Directiva 2009/147/CE si enumerate in anexa II la directiva 92/43/CEE

Species					Population in the site						Site assessment			
G	Code	Scientific Name	S	NP	T	Size		Unit	Cat.	D.qual.	A B C D	A B C		
						Min	Max				Pop.	Con.	Iso.	Glo.
F	1130	<i>Aspius aspius</i>			P				P		C	B	C	C
F	5264	<i>Barbus carpathicus</i>			P				P	DD	C	C	C	C
A	1193	<i>Bombina variegata</i>			P				P		C	B	C	B
M	1355	<i>Lutra lutra</i>			P				P		C	B	C	B
F	5339	<i>Rhodeus amarus</i>			P				P	DD	C	B	C	C
F	6143	<i>Romanogobio kesslerii</i>			P				P	DD	C	B	C	B
F	6145	<i>Romanogobio uranoscopus</i>			P				P	DD	C	B	C	B
F	5329	<i>Romanogobio vladykovi</i>			P				P	DD	C	B	C	B

Species					Population in the site						Site assessment			
G	Code	Scientific Name	S	NP	T	Size		Unit	Cat.	D.qual.	A B C D		A B C	
						Min	Max				Pop.	Con.	Iso.	Glo.
F	5197	Sabanajewia balcanica			P				P	DD	C	B	C	C

Alte specii importante de flora si fauna ce se regasesc in SIT: - nu este cazul

Caracteristici ale sitului:

Zonă umedă din regiunea biogeografică continentală reprezentând habitat specific pentru specia de interes conservativ *Lutra lutra*, alături de amfibianul *Bombina variegata* și șapte specii de pești de asemenea de interes conservativ.

Importanta sitului

Sit important pentru protecția ihtiofaunei. În cele două râuri trăiesc în total 7 specii de pești de interes comunitar și alte 10 specii, care nu sunt de interes comunitar (doar una singură este invazivă - *Carassius gibelio*). Cele două râuri au fost puțin afectate de impacturile antropice. Este printre puținele situri din Transilvania care a fost desemnat pentru a proteja cele trei specii *Gobio* de interes comunitar cât și specia *Aspius aspius*. Foarte important pentru protejarea populației speciei *Gobio uranoscopus* din bazinul Someșului;

Vulnerabilitate

Construirea micilor baraje pentru protejarea podurilor împotriva inundațiilor, fără amplasarea scârilor pentru pești, sau amplasarea unor scări nepotrivite. Poluarea cu îngrășăminte chimice, ape menajere sau industriale. Depozitarea deșeurilor menajere pe marginea râului. Braconajul.

Datele prezentate anterior fac referinta la situl ROSCI0400 Sieu-Budac. Reamintim faptul că proiectul se află la o distanță de cca. 2.00 km de această arie protejată.

*Trebuie amintit că la data vizitelor tehnice în teren, nu au fost observate în zona amplasamentului exemplare din cele 2 specii analizate (*Sabanajewia balcanica* (dunărița) și *Barbus carpathicus*), sau din nicio altă specie protejată amintită. Totuși, prezența spontană a unor exemplare din speciile amintite în zona amplasamentului nu poate fi exclusă.*

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;

Amplasamentul proiectului nu se afla in interiorul vreunei arii protejate, cea mai apropiata arie protejata fiind *ROSCI0400 Sieu-Budac* la o distanta de cca. 2.00km.

Amplasamentul proiectului se afla la o distanta de cca. 2.00km amonte de confluenta raurilor Budac si Sieu.

Lucrarile propuse prin prezentul proiect au un impact nesemnificativ asupra ariei protejate amintite, luand in considerare distanta fata de acesta, specificul proiectului, precum si caracterul punctiform al proiectului.

Realizarea proiectului nu are legătură directă cu managementul ariei protejate amintite, dat fiind caracterul punctiform si local al investitiei, precum si amplasamentul. De asemenea, acesta nu fragmentează habitate prioritare ale speciilor protejate.

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

Realizarea si exploatarea podului peste Râul Șieu în intravilanul loc. Domnești nu va avea vreun impact semnificativ asupra florei și faunei în zona analizată.

Proiectul va fi realizat la cca. 2.00km de aria protejată *ROSCI0400 Sieu-Budac*, podul proiectat fiind amplasat la cca. 2.00km amonte de confluența râurilor Budac și Șieu.

În amplasamentul discutat, cât și în imediata apropiere nu au fost identificate specii protejate din cadrul sitului Natura 2000 in cadrul vizitelor in teren. S-a constatat că pe amplasamentul proiectului nu sunt prezente habitate rare sau intens utilizate de către speciile de interes conservativ pentru care a fost declarat situl. Atât în perioada de construcție, cât și în cea de funcționare a obiectivului se poate afirma că habitatele și speciile pentru care situl Natura 2000 a fost desemnat nu vor fi afectate.

În albia râului Șieu nu se vor introduce elemente constructive noi care pot aduce modificări condițiilor actuale existente de scurgere în albie. În prezent, albia râului este antropizată, cu ziduri din beton existente pe ambele maluri, precum și cu un prag de fund existent în aval de podul proiectat, asupra căruia nu se va interveni prin prezentul proiect.

În amplasamentul proiectului nu au fost identificate specii și habitate de interes comunitar ce ar putea fi afectate de realizarea proiectului. Eventualele exemplare din speciile de faună prezente în cadrul fronturilor de lucru, inclusiv *Sabanajewia balcanica (dunărița)* și *Barbus carpathicus*, se vor deplasa în habitatele din vecinătatea amplasamentului pe perioada executarii lucrărilor, astfel încât impactul asupra acestora nu va fi semnificativ.

În vederea realizării prezentului proiect, se vor realiza platforme de lucru provizorii în albie din materiale granulare locale, se vor îndepărta deșeurile acumulate în albie în zona podului, se va demola podul existent prin îndepărtarea suprastructurii și infrastructurilor existente, și se vor realiza elementele podului proiectat.

Lucrările se vor realiza fără obturarea cursului de apă, prin devierea provizorie a apei spre malul stâng în cazul lucrărilor de pe partea dreaptă și viceversa. Devierea provizorie a apei se va realiza prin crearea unor batardouri din materiale granulare locale, albia cursului de apă rămânând aceeași cuprinsă între zidurile de beton existente. Astfel, putem afirma că lucrările nu afectează continuitatea longitudinală existentă în prezent a scurgerii apei și a habitatelor eventualelor specii de pești existente.

Odată cu finalizarea lucrărilor în albie, se va realiza o protecție a talvegului din anrocamente în zona podului, iar condițiile de scurgere vor reveni la starea inițială. Pe perioada de operare a

lucrărilor, impactul asupra biodiversității nu va fi diferit față de impactul existent în prezent, ba poate fi chiar unul pozitiv prin reducerea poluării prin îmbunătățirii condițiilor de trafic, precum și prin lucrările ce vor duce la igienizarea albiei și îndepărtarea deșeurilor acumulate în zona podului de-a lungul timpului.

Implementarea proiectului nu va conduce la pierderi de suprafețe utilizabile ca și habitat de adăpost de către speciile amintite, și anume *Sabanajewia balcanica (dunărița)* și *Barbus carpathicus*.

Amplasamentul lucrărilor nu reprezintă loc de reproducere pentru eventualele exemplare de faună amintite, ci este folosit numai ca areal de hrănire sau de pasaj. Zonele de reproducere din cadrul ariei protejate din apropiere nu vor fi afectate în niciun fel de realizarea lucrărilor. Asadar, impactul asupra biodiversității nu va fi unul semnificativ.

Realizarea lucrărilor de construcție și exploatarea podului peste Sieu va avea impact reversibil asupra biodiversității, cu excepția suprafețelor ocupate permanent de noile infrastructuri.

Poluarea fonica va produce o dispersie usoara a animalelor din vecinatatea podului, pe o raza de 100-200m fata de sursa lucrarilor.

Speciile care vor resimti in principal acest deranj rezultat de lucrarile prezentate sunt speciile de pasari prezente in zona.

Avand in vedere ca in zona podului existent precum si in vecinatatea acestuia suprafata verde este redusa, prezenta speciilor de pasari este redusa si se presupune ca acestea doar tranziteaza amplasamentul. Prezenta mamiferelor pe amplasamentul analizat este putin probabila, iar intersectarea acestora cu activitatile care se desfasoara pentru realizarea podului este improbabila, acestea fiind sensibila la zgomot.

Avand in vedere cele prezentate se poate concluziona ca impactul potențial al proiectului asupra speciilor protejate amintite este unul redus, care se manifesta in perioada de executie. Acesta se poate considera unul redus deoarece suprafețele de teren pe care se vor efectua lucrarile sunt relativ mici ca suprafețe ocupate definitiv și se regăsesc pe amplasamentul existent al podului raportat la suprafata sitului. Mentionam ca amenajarea existenta a albiei in amonte si aval de pod va ramane aceeași, neintervenindu-se asupra pragului de fund sau zidurilor de beton existente.

Prin realizarea lucrărilor de refacere a podului existent situat in afara ariei naturale protejate nu vor fi afectate efectivele sau suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar. Lucrările se vor realiza pe amplasamentul existent al podului.

Masuri propuse pentru reducerea impactului negativ asupra speciilor si habitatelor:

Principalele măsuri ce se vor asigura pe perioada de realizare a lucrărilor aferente proiectului în vederea evitării/diminuării unor posibile efecte negative:

Biodiversitate

- Constientizarea personalului implicat în realizarea lucrării cu privire la protecția mediului, la evitarea agresării speciilor și cu privire la posibile penalități, în cazul nerespectării acelor cerințe;
- Personalul nu se va îndepărta de zona frontului de lucru;
- Nu este permisă realizarea lucrărilor pe timpul nopții;

- Lucrarile nu se vor realiza cu întreruperi totale ale curgerii naturale a cursului de apa pentru a asigura protecția faunei acvatice;
- Este interzisă plantarea sau semănarea ulterioara – în scop de regenerare – a unor specii care nu sunt elementele florei locale;
- Orice formă de recoltare, capturare, ucidere, distrugere sau vătămare a exemplarelor aflate în mediul lor natural, în oricare dintre stadiile ciclului lor biologic este interzisă;
- Deteriorarea și/sau distrugerea locurilor de reproducere ori de odihnă a animalelor sălbatice, este interzisă;
- Activitatea de execuție a lucrărilor se va desfășura numai în incinta amplasamentului aprobat, neafectând zonele limitrofe;
- Se vor alege cele mai noi și performante utilaje care nu prezintă scurgeri de ulei/combustibil și la care emisia de noxe și consumul de carburant sunt mai scăzute;
- Pentru prevenirea poluării apelor, se vor stabili locuri special amenajate (betonate) pentru efectuarea lucrărilor de întreținere a utilajelor situate la distanțe de minim 50 m față de cursurile de apă, în afara ariilor naturale protejate;
- Deșeurile vor fi evacuate prin grija firmelor de specialitate; depozitarea temporară se va realiza la nivelul organizării de șantier, în spații special amenajate aflate la distanțe mai mari de 50 m de albia râurilor și pâraielor;
- Protecția solului, subsolului și a ecosistemelor terestre, prin măsuri adecvate de gospodărire, conservare, organizare și amenajare a terenului, după cum urmează:
 - amenajarea platformelor/spațiilor de depozitare a deșeurilor rezultate (deșuri menajere, deșuri metalice, tuburi de PVC, etc), astfel încât să fie evitat contactul cu componenta edafică;
 - evitarea degradării zonelor învecinate amplasamentului și a vegetației existente din perimetrul adiacent zonelor de lucru prin staționarea utilajelor, efectuarea de reparații, depozitarea de materiale etc;
 - evitarea contactului produselor petroliere (motorină, uleiuri minerale) cu solul, subsolul, prin verificarea periodică a stării de funcționare a utilajelor și echipamentelor utilizate, iar în cazul producerii unor astfel de scurgeri, luarea unor măsuri de îndepărtare a poluării (așternere rumeguș pentru împiedicarea infiltrării în sol, excavarea solului contaminat și eliminare prin firme specializate și autorizate) Utilajele folosite vor respecta Normele Europene în vigoare iar reparatia acestora se va realiza in ateliere speciale in afara santierului;
 - se va realiza reconstrucția ecologică în zonele unde terenul a fost afectat prin lucrările de excavare, depozitare materiale, staționare utilaje, organizarea de șantier, în scopul redării în circuit la categoria de folosință deținută inițial;
 - depozitarea provizorie a pământului excavat se va face pe suprafețe cât mai reduce;
- antreprenorul va delimita zona de lucru pentru a preveni/minimiza distrugerea suprafeței vegetale (exemplu: excavațiile vor fi executate cât mai aproape de dimensiunile și forma exactă a obiectivelor pentru care va fi necesară excavarea, fiind astfel afectat un volum minim de sol/subsol, respectiv vegetație)
- organizarea generală de șantier va fi localizată pe suprafața destinată, conform datelor furnizate de investitor, fără a ocupa suprafețe suplimentare.

- se interzice depozitarea de materialelor de construcție și a deșeurilor în afara perimetrului organizărilor de șantier.
- toate suprafețele a căror înveliș vegetal a fost afectat, după dezafectarea investiției vor fi renaturate adecvat și redat folosinței lor inițiale
- se interzice circulația autovehiculelor în afara drumurilor trasate pentru funcționarea șantierului (drumuri de acces, drumuri tehnologice), în scopul minimizării impactului de orice natură
- programarea lucrărilor de intervenție în albia cursului de apă astfel încât durata de timp să fie redusă la minim
- protecțiile antierozionale se vor realiza pe cât posibil cu soluții prietenoase cu mediul din materiale locale și vegetative
- realizarea lucrărilor astfel încât să se păstreze caracteristicile naturale ale morfologiei albiei râurilor și a tendinței naturale de mobilitate a acesteia
- reducerea /eliminarea riscurilor de poluare a apei în perioada execuției lucrărilor
- refacerea zonei afectate de lucrări, prin readucerea terenului la starea inițială, refacerea protecțiilor vegetale se va face prin așternerea unui strat de sol fertil la suprafață și plantarea de specii locale.
- Nu este permisă prezența câinilor nelegați și nevaccinați în zonele de implementare ale proiectului; excepția o constituie câinii din organizările de șantier împrejmuite care pot fi lăsați liber cu condiția să poarte jujeu din lemn de esență tare și realizat conform legislației în vigoare
- Igienizarea amplasamentului lucrărilor proiectului propus înainte și după realizarea lucrărilor;
- Respectarea planurilor de management și a regulamentelor siturilor cu care se suprapun proiectul.

Apa

- Respectarea proiectului;
- reducerea la minimum a lucrărilor executate în albia minoră;
- verificarea periodică a stării de funcționare a utilajelor în vederea evitării eventualelor disfuncționalități;
- gestionarea corespunzătoare a materiilor prime, respectarea arealelor de depozitare, în funcție de starea fizică a materialelor folosite și de potențialul impact asupra mediului;
- amenajarea platformelor/spațiilor de depozitare a deșeurilor rezultate (deșeuri menajere, deșeuri deșeuri de pământ, etc.), astfel încât să fie evitat contactul cu componenta hidrică;
- lucrările de excavare nu se vor executa în condiții meteorologice extreme (ploaie, vânt puternic);
- nu se vor depozita materiale de construcție și/sau deșeuri în albia cursurilor de apă;
- platformele temporare de lucru realizate în albie în scopul execuției fundațiilor podului și a demolării celui existent vor fi constituite din materiale granulare locale, iar la sfârșitul perioadei de lucru, acestea vor fi dezafectate, iar albia va fi readusă la starea inițială. Platformele de lucru se vor realiza fără obturarea cursului de apă.

Lista prezentată anterior nu este una exhaustivă. Aceasta va fi completată cu măsurile de reducere a impactului asupra factorilor de mediu.

f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare.

Nu este cazul.

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:

- **Denumire proiect:**

" **CONSTRUIRE POD PE DJ154D, km 0+155, DOMNEȘTI, JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂSĂUD "**

- **Bazinul hidrografic:**

- In zona loc. Domnești, rețeaua hidrografică aparține bazinului hidrografic Someș. Lucrarile proiectate se regăsesc în zona Raului Șieu

- **Cursul de apa:**

Râul Șieu.

- **Denumirea si codul cadastral:**

Râul Șieu – cod cadastral – II-1.24;

- **Corpul de apa:**

Nu este cazul

- **Amplasament:**

În vederea îmbunătățirii condițiilor de circulație auto și pietonală în localitatea Domnești, com. Mărișelu, județul Bistrița - Năsăud, pe drumul județean DJ 154D, UAT Județul Bistrița - Năsăud a inițiat acțiunea de realizare a proiectului „CONSTRUIRE POD PE DJ154D, KM 0+155, DOMNEȘTI, JUDEȚUL BISTRIȚA-NĂSĂUD”

Podul existent care face obiectul prezentei documentații tehnice se află situat în intravilanul loc. Domnești, comuna Mărișelu, jud. Bistrița, pe râul Șieu, la cca. 35m de intersecția drumurilor județene DJ 154 și DJ 154D.

Drumul județean DJ 154D începe din drumul județean DJ 154 și se sfârșește la intersecția cu DN 15A. Acesta străbate localitățile Domnești, Nețeni și Albeștii Bistriței, urmând să fie modernizat prin proiect complementar.

Localitatea Domnești face parte din comuna Mărișelu și este situată în partea de sud a județului Bistrița – Năsăud.

Accesul în loc. Domnești se realizează pe drumurile județene DJ154 și DJ154D.

Podul analizat prin prezenta documentația tehnică asigură traversarea râului Șieu și legătura între loc. Domnești și Nețeni.

Coordonate amplasament:

Coordonate amplasament:	X(EST)=	X = 460246
	Y(NORD)=	Y = 615299

În vecinătatea amplasamentului sunt construcții civile cu diverse funcțiuni care nu vor fi afectate de executarea lucrărilor pentru prezenta construcție.

În prezent, traversarea cursului de apă se realizează pe un pod aflat în stare avansată de degradare, ce nu prezintă siguranță în exploatare.

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.

Pentru Râul Șieu, și afluenții săi avem următoarele:

- Starea chimică a corpului de apă conform Planului de Management Actualizat al Spațiului Hidrografic Someș-Tisa este – stare chimică bună.
- Starea ecologică/potențialul ecologic al corpului de apă de suprafață conform Planului de Management Actualizat al Spațiului Hidrografic Someș-Tisa este B: Stare BUNA/POTENTIAL BUN

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

Obiectivele de mediu prevăzute în Directiva Cadru Apă reprezintă unul dintre elementele cheie ale acestei reglementări europene, având ca scop protecția pe termen lung, utilizarea și gospodărirea durabilă a apelor.

Directiva Cadru Apă stabilește în Art. 4 (în special pct. 1) obiectivele de mediu, incluzând în esență următoarele elemente:

- pentru corpurile de apă de suprafață: atingerea stării ecologice bune și a stării chimice bune, pentru corpurile de apă naturale, respectiv a potențialului ecologic bun și a stării chimice bune pentru corpurile de apă puternic modificate și artificiale;
- pentru corpurile de apă subterane: atingerea stării chimice bune și a stării cantitative bune;
- reducerea progresivă a poluării cu substanțe prioritare și încetarea sau eliminarea treptată a emisiilor, evacuărilor și pierderilor de substanțe prioritare periculoase în apele de suprafață, prin implementarea măsurilor necesare;
- „prevenirea sau limitarea” evacuării de poluanți în apele subterane prin implementarea de măsuri;
- inversarea tendințelor de creștere semnificativă și durabilă a concentrațiilor de poluanți în apele subterane;
- nedeteriorarea stării apelor de suprafață și subterane, (art. 4.1.(a) (i), art. 4.1.(b) (i) ale DCA);
- pentru zonele protejate: atingerea obiectivelor prevăzute de legislația specifică.

Pentru corpurile de apă de suprafață:

Pentru corpurile de apă de suprafață din Bazinul Hidrografic Someș-Tisa prin Planul de management bazinal au fost stabilite obiectivele de mediu aferente, în funcție și de categoria corpului de apă de suprafață, respectiv: corpurile de apă naturale (râuri), corpurile de apă puternic modificate (râuri, lacuri de acumulare), și corpurile de apă artificiale. Pentru zonele protejate care includ corpurile de apă de suprafață, obiectivele sunt cele prevăzute de legislația specifică.

În Planul de Management al Bazinului Hidrografic Someș-Tisa sunt prezentate obiectivele de mediu la nivel de corp de apă de suprafață, excepțiile aplicabile corpurilor de apă, precum și informații privind cauzele/ situațiile de aplicare a excepțiilor.

XV. Criteriile prevăzute în Anexa nr. 3 la Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului

Conform Lege nr. 292/2018 – Anexa 3, avem următoarele:

CRITERII de selecție pentru stabilirea necesității efectuării evaluării impactului asupra mediului

1. Caracteristicile proiectelor

Caracteristicile proiectelor trebuie examinate, în special, în ceea ce privește:

a) dimensiunea și concepția întregului proiect;

Dimensiunea proiectului este una redusă, proiectul referindu-se la realizarea unui pod peste Râul Șieu în loc. Domnești, în locul podului existent, pe drumul județean DJ154D.

Toate lucrările se vor realiza în zona podului, în albia râului sau pe malurile acestuia.

Realizarea unui pod nou în locul celui existent este necesară datorită stării avansate de degradare a celui existent și datorită faptului că nu prezintă siguranță în exploatare.

Lucrarile propuse prin prezentul proiect au un impact nesemnificativ asupra mediului și asupra ariei protejate ROSCI0400 Șieu-Budac, luând în considerare distanța față de acesta, specificul proiectului, precum și caracterul punctiform al proiectului.

b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate;

În prezent se derulează lucrările de modernizare a drumului județean DJ154D, drum ce traversează și podul cuprins în prezenta investiție. În proiectul de modernizare a drumului județean nu a fost cuprinsă și realizarea noului pod, aceasta desfășurându-se prin prezenta investiție.

De asemenea, în albia cursului de apă au fost realizate de dată relativ recentă ziduri de sprijin de beton pe ambele maluri cu rol de protecție împotriva inundațiilor, precum și un prag de fund în zona aval, zonă ce nu intră în aria noastră de intervenție.

Prin cele amintite, este necesară realizarea prezentei investiții pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație în zonă și a creșterii siguranței traficului rutier și pietonal, dar și pentru îmbunătățirea condițiilor de scurgere în albie și scăderii riscului de inundații în zonă.

c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității;

- Resurse naturale folosite în realizarea construcției:

- Balast
- Piatra sparta
- Bitum
- Apa
- Pamant vegetal
- Ciment*

- Resurse naturale folosite în funcționarea construcției:

- Nu este cazul.

În cadrul proiectului pentru executia lucrarilor propuse s-au prezentat materialele si resursele folosite, iar pentru utilizarea investitiei nu se impune utilizarea unor resurse naturale, a solului, a terenurilor, a apei sau a biodiversitatii.

La sfârșitul lucrărilor, terenurile afectate de realizarea acestora vor fi aduse la starea inițială.

Toate resursele naturale utilizate în realizarea investiției vor proveni din surse de exploatare autorizate. Nu se vor utiliza materiale a căror sursă de proveniență nu este una autorizată.

d) cantitatea și tipurile de deșuri generate/gestionate;

- Lista deșeurilor

Principalele produse generate de activitatea de construcție și întreținere a podurilor și elementelor conexe, ce pot fi clasate ca deșuri, sunt materiale rezultate din decapări și din săpături, precum și cele din demolări ale podului existent.

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

Prin realizarea lucrărilor proiectate pot să apară următoarele tipuri de deșuri:

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

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

- Programul de prevenire și reducere a cantitatilor de deșuri generate și planul de gestionare a deșurilor.
 - se vor recicla deșeurile re folosibile iar o parte din deșeurile rezultate din lucrările de construcție pot fi re folosite prin integrarea lor în lucrările de umpluturi. Celelalte deșuri se vor depozita în spații special amenajate.
 - se vor respecta condițiile de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare.
 - întreținerea utilajelor și vehiculelor folosite în activitatea de construcție și întreținere se efectuează doar în locuri speciale în service autorizat sau în baza de întreținere a constructorului. Este interzis ca utilajele să fie reparate în zona amenajată pentru organizarea de șantier sau în amplasamentul lucrării.
 - deșeurile de tip menjer se vor colecta în pubele sanjabile ce vor fi evacuate prin contract cu firmele de salubritate

Prin demolarea podului existent se estimează că se vor produce cca. 250 mc deșuri din beton armat și beton simplu, și cca. 1500 kg deșuri din elemente metalice (parapeți, armături etc.). Totuși, odată cu începerea lucrărilor, cantitățile prezentate pot suferi modificări. Acestea vor fi evacuate de pe amplasament conform celor prezentate anterior.

e) poluarea și alte efecte negative;

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

Pentru faza de execuție pot să apară surse de poluare de scurtă durată sau alte efecte negative ce au fost prezentate în cadrul capitolelor VI și VII, unde se regăsesc, de asemenea, și măsurile ce vor fi luate pentru diminuarea sau eliminarea acestor eventuale surse de poluare.

f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice;

Lucrările de demolare a podului existent și de execuție a celui proiectat nu prezintă grad mare de dificultate, iar riscul de accidente majore este unul limitat.

Riscul cel mai însemnat pentru prezenta investiție este ca în faza de execuție să se producă precipitații însemnate cantitativ, iar undele de viitură produse să afecteze lucrările aflate în execuție. Pentru aceasta, lucrările în alb se vor efectua cu preponderență pe timpul verii când acest risc este unul scăzut.

În cazul nerealizării investiției, riscul major este colapsul podului existent, fapt ce ar putea duce la punerea în pericol a vieților omenești, precum și la creșterea riscului de inundații în zonă.

g) riscurile pentru sănătatea umană - de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice.

Prezenta investiție prezintă riscuri mici pentru sănătatea umană. Vor fi prevăzute măsuri de reducere a acestor riscuri, după cum au fost prezentate și în capitolele anterioare.

Riscul cel mai mare pentru sănătatea umană este colapsul podului existent sau producerea unor accidente din cauza stării precare a acestuia, ce poate duce inclusiv la pierderi de vieți omenești.

2. Amplasarea proiectelor

Sensibilitatea ecologică a zonelor geografice susceptibile de a fi afectate de proiecte trebuie luată în considerare, în special în ceea ce privește:

a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor;

Prezenta investiție se referă la realizarea unui pod nou în locul celui existent pe drumul județean DJ154D. Lucrările se vor realiza în zona lucrărilor existente și a drumului existent, astfel încât destinația terenurilor afectate nu va fi schimbată.

Terenurile afectate parțial de execuția lucrărilor vor fi readuse la starea inițială de dinaintea lucrărilor.

b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia;

Prin caracterul local și punctiform al proiectului, precum și prin specificul acestuia (realizarea unui pod nou în locul celui existent), nu vor fi afectate cele enumerate mai sus.

c) capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

1. zone umede, zone riverane, guri ale râurilor;

Nu este cazul.

2. zone costiere și mediul marin;

Nu este cazul.

3. zonele montane și forestiere;

Nu este cazul.

4. arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional;

Prin caracterul local și punctiform al proiectului, precum și prin specificul acestuia (realizarea unui pod nou în locul celui existent) nu se vor crea surse de poluare cu caracter ireversibil ce să aducă pagube mediului înconjurător.

Prin măsurile prezentate în capitolele anterioare, se vor diminua orice factori de risc ar putea să apară în faza de execuție sau de exploatare, iar amplasamentul proiectului va prezenta anumite aspecte îmbunătățite comparativ cu situația existentă.

Amplasamentul proiectului se află la o distanță de cca. 2.00-2.50 km de aria naturală protejată ROSCI0400 Șieu-Budac. Lucrările propuse nu vor duce la fragmentarea teritoriului speciilor de pești protejate ce se pot găsi în cursul de apă traversat.

5. zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică;

Prin caracterul local și punctiform al proiectului, precum și prin specificul acestuia (realizarea unui pod nou în locul celui existent) nu se vor crea surse de poluare cu caracter ireversibil ce să aducă pagube mediului înconjurător.

Prin măsurile prezentate în capitolele anterioare, se vor diminua orice factori de risc ar putea să apară în faza de execuție sau de exploatare, iar amplasamentul proiectului va prezenta anumite aspecte îmbunătățite comparativ cu situația existentă.

Amplasamentul proiectului se află la o distanță de cca. 2.00-2.50 km de aria naturală protejată ROSCI0400 Șieu-Budac. Lucrările propuse nu vor duce la fragmentarea teritoriului speciilor de pești protejate ce se pot găsi în cursul de apă traversat.

6. zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri;

Nu este cazul.

7. zonele cu o densitate mare a populației;

Nu este cazul. Lucrările se desfășoară în mediu rural, în loc. Domnești, jud. Bistrița-Năsăud.

8. peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic.

Nu este cazul.

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

Efectele semnificative pe care le pot avea proiectele asupra mediului trebuie analizate în raport cu criteriile stabilite la pct. 1 și 2, având în vedere impactul proiectului asupra factorilor prevăzuți la art. 7 alin. (2) din prezenta lege, și ținând seama de:

a) importanța și extinderea spațială a impactului - de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată;

Investiția va avea un caracter local, fiind alcăuită dintr-un singur obiect, și anume podul nou ce se propune a fi realizat în locul celui existent ce nu prezintă siguranță în exploatare.

În prezent, au fost demarate lucrările de modernizare a drumului județean DJ154D, drum ce traversează podul existent analizat.

În cazul nerealizării prezentei investiții, podul existent poate ajunge la colaps, punând în pericol viețile omenești, și blocând accesul spre localitatea Nețeni pe drumul DJ154D ce va fi modernizat.

Prin realizarea proiectului, mediul nu va fi afectat în mod semnificativ, anumite aspecte referitoare la mediu suferind îmbunătățiri după realizarea lucrărilor (îndepărtarea deșeurilor din albie, refacerea terenurilor afectate de lucrări sau de depozitarea deșeurilor în zona podului etc.)

b) natura impactului;

Investiția are un caracter local și punctiform, de aceea impactul preconizat asupra mediului este unul redus. În faza de execuție pot să apară anumite aspecte ce ar putea aduce prejudicii reversibile mediului, acestea împreună cu măsurile ce vor fi luate fiind prezentate în capitolele anterioare.

c) natura transfrontalieră a impactului;

Nu este cazul.

d) intensitatea și complexitatea impactului;

Impactul asupra mediului va fi unul la scară redusă, cu caracter reversibil.

d) probabilitatea impactului;

În faza de execuție, impactul va fi redus prin adoptarea măsurilor prezentate anterior. În faza de exploatare, se preconizează că investiția nu va avea un impact negativ asupra mediului, altul decât în prezent.

f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului;

În faza de execuție, pot să apară aspecte cu impact local asupra mediului, acestea fiind de scurtă durată. În acest caz se vor adopta măsurile prezentate în capitolele anterioare pentru reducerea și eliminarea efectelor produse. Impactul va fi unul cu caracter reversibil.

g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate;

În prezent, a fost demarată investiția de modernizare a drumului județean DJ154D, drum ce traversează podul cuprins în prezenta investiție. Se dorește corelarea lucrărilor de execuție la pod cu cele de execuție în zona drumului pe amplasamentul analizat.

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.

Pentru reducerea impactului asupra mediului în faza de execuție și exploatare au fost prezentate o serie de măsuri în capitolele anterioare. Eventualul impact asupra mediului va avea un caracter reversibil, de scurtă durată.

Întocmit,

Ing. Gîrdan Bogdan

SC BERG PLAN PROIECT SRL

