

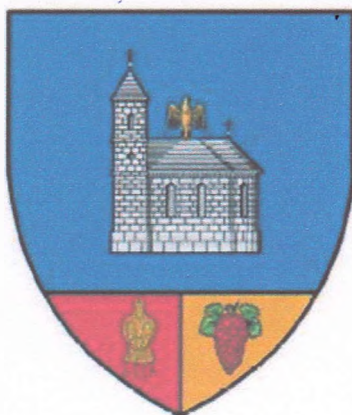
ANEXA 5E

Conform Legii nr. 292/2018

**MEMORIU DE PREZENTARE
NECESAR EMITERII ACORDULUI DE MEDIU**

DENUMIREA PROIECTULUI:

**" REFACEREA PODULUI CALAMITAT PESTE PÂRÂUL MUȘCEL,
AMPLASAT PE DC 91, LA KM. 2 + 085, ÎN ORAȘUL
PĂTÂRLAGELE, JUDEȚUL BUZĂU "**

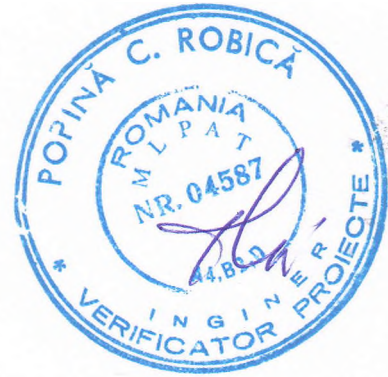


CONTRACT NR. 7871 din 24.09.2019

**BENEFICIAR: ORASUL PATARLAGELE
JUDEȚUL BUZAU**

PROIECTANT: MIDA EXPERT PROIECT S.R.L.

DECEMBRIE 2019



BORDEROU

CAPITOLUL A : PIESE SCRISE

1. DENUMIREA PROIECTULUI.....	4
2. TITULAR.....	4
3. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT	4
A) REZUMAT AL PROIECTULUI.....	4
B) JUSTIFICAREA NECESITATII PROIECTULUI	9
C) VALOAREA INVESTITIEI	10
D) PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUSA.....	10
E) PLANSE REPREZENTAND LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI.....	10
F) DESCRIERE A CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT.....	10
4. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE.....	11
5. DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI.....	12
6. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI IN LIMITA INFORMATIILOR DISPONIBILE.....	13
A) SURSE DE POLUANTI SI INSTALATII PENTRU RETINEREA, EVACUAREA SI DISPERSIA POLUANTILOR IN MEDIU.....	13
B) UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE, IN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, A APEI SI A BIODIVERSITATII	15
7. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE IN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT	16
8. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI -DOTARI SI MASURI PREVAZUTE	20
9. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE SI/SAU PLANURI / PROGRAME / STRATEGII / DOCUMENTE DE PLANIFICARE.....	20
A) JUSTIFICAREA INCADRARII PROIECTULUI, DUPA CAZ, IN PREVEDERILE ALTOR ACTE NORMATIVE NATIONALE CARE TRANSPUN LEGISLATIA UNIUNII EUROPENE.....	20
B) SE VA MENTIONA PLANUL/ PROGRAMUL/ STRATEGIA/DOCUMENTUL DE PROGRAMARE/PLANIFICARE DIN CARE FACE PARTE PROIECTUL, CU INDICAREA ACTULUI NORMATIV PRIN CARE A FOST APROBAT.	20
10. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER.....	20

11. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTITIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE SI/SAU LA INCETAREA ACTIVITATII, ÎN MASURA ÎN CARE ACESTE INFORMATII SUNT DISPONIBILE	21
12. ANEXE-PIESE DESENATE.....	21
13. CERTIFICATUL DE URBANISM ȘI DECIZIA ETAPEI DE EVALUARE ÎNȚIALĂ EMISĂ DE AUTORITATEA COMPETENTĂ DE PROTECȚIE A MEDIULUI, ANEXATE ÎN COPIE LA DOCUMENTAȚIE.....	21
14. PRECIZĂRI PRIVIND CORELAREA LUCRĂRILOR DIN PROIECT CU LUCRĂRILE DE GOSPODĂRIRE A APELOR ȘI MĂSURILE EXISTENTE SAU PREVĂZUTE ÎN DOCUMENTELE DE PLANIFICARE ALE AUTORITĂȚII DE GOSPODĂRIRE A APELOR ȘI ANALIZA POSIBILITĂȚILOR DE INTERACȚIUNE/ INFLUENȚĂ CU ALTE LUCRĂRI HIDROTEHNICE SAU HIDROEDILITARE EXISTENTE ORI PREVĂZUTE A SE REALIZA ÎN ZONĂ.....	22
15. SE VA PRECIZA INUNDABILITATEA AMPLASAMENTELOR OBIECTELOR PROIECTULUI, PE BAZĂ DE CALCULE HIDRAULICE CORESPUNZĂTOARE CLASEI DE IMPORTANȚĂ ȘI LEGISLAȚIEI SPECIFICE ÎN DOMENIUL RISCULUI LA INUNDAȚII. ÎN CAZUL ÎN CARE OBIECTELE AFERENTE PROIECTULUI SUNT SITUATE ÎN ZONĂ INUNDABILĂ SE VOR DESCRIE SUCCINT LUCRĂRILE ȘI MĂSURILE DE APĂRARE ÎMPOTRIVA INUNDAȚIILOR PROPUSE PRIN AVIZUL DE AMPLASAMENT.....	23

CAPITOLUL B : PIESE DESENATE

1. PLAN DE SITUATIE
2. PLAN DE INCADRARE IN ZONA
3. PLAN DE AMPLASAMENT



1. DENUMIREA PROIECTULUI

"REFACEREA PODULUI CALAMITAT PESTE PÂRÂUL MUȘCEL, AMPLASAT PE DC 91, LA KM. 2 + 085, ÎN ORAȘUL PĂTÂRLAGELE, JUDEȚUL BUZĂU"

2. TITULAR

NUMELE: ORASUL PĂTÂRLAGELE

ADRESA: Strada Nicolae Bălcescu, nr. 108, oraș Pătârlagele, județul Buzău

NUMAR TELEFON: 0238.550.001

FAX: 0238.550.966

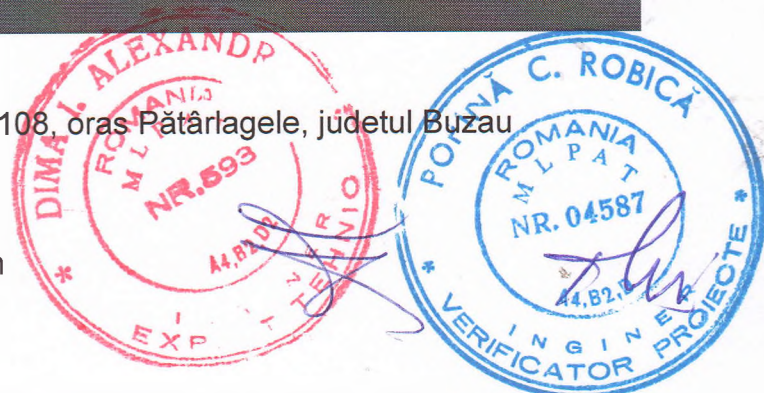
Email: primaria.patarlagele@yahoo.com

Website: www.primariapatarlagele.ro

NUME PERSOANA DE CONTACT:

Director/manager/administrator: **Gherghiceanu Ion**, Primar al Orasului Patarlagele

Responsabil pt protectia mediului: **Gherghiceanu Ion**, Primar al Orasului Patarlagele



3. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT

A) REZUMAT AL PROIECTULUI

DESCRIEREA SITUATIEI EXISTENTE

Primaria Patarlagele a solicitat in anul 2017 intocmirea unei Expertize tehnice pentru evaluarea starii tehnice a podului rutier existent, dupa ce s-au constatat, la acest pod, in urma unei viituri puternice, afuieri ale fundatiei culeei Muscel si ale fundatiei pilei centrale, care au dus la inclinarea grava a elevatiei si a fundatiei pilei centrale. Inclinarea (rotirea) pilei centrale a produs deplanari ale fasiilor cu goluri si degradari importante ale hidroizolatiei celor doua tabliere existente, aspect care a favorizat evolutia degradarilor fasiilor produse de infiltratii.

Primaria orasului Patarlagele, prin Comitetul Local pentru Situatii de Urgenta a intocmit Procesul Verbal nr 5913/04.07.2017 prin care a costatat ca podul de pe drumul comunal nr 91 din zona caminului cultural este afectat de calamitatile din luna iulie 2017 cand cantitatea de apa cazuta in urma precipitatiilor a fost cuprinsa intre 50.0-70.0 l/mp In data de 06.07.2017 U.A.T. Patarlagele impreuna cu COMITETUL JUDETEAN PENTRU SITUATII DE URGENTA BUZAU a incheiat Procesul Verbal nr. 6026 / 06.07.2017 prin care s-au stabilit primale masuri ce trebuiesc luate in vederea restabilirii circulatiei pe drumul comunal DC 91.

Primaria orasului Patarlagele, prin Comitetul Local pentru Situatii de Urgenta a intocmit Procesul Verbal nr. 5 din 10.06.2019 privind constatarea si evaluarea pagubelor produse la infrastructura locala afectata de caderile masive de precipitatii din perioada 31.05.2019 - 07.06.2019 prin care a costatat ca podul de pe DC 91 de la km. 2+085 este afectat de aceste calamitati.

Actualizarea dupa doi ani a Expertizei Tehnice initiale, Nr. 407/08.07.2017 a fost impusa in special de evolutia rapida in cei doi ani a afuierilor si eroziunilor produse de viituri la fundatia culeei de pe malul stang si la fundatia pilei centrale. Aceste noi degradari au modificat solutiile de reabilitare a podului recomandate in expertiza tehnica initiala. In acest scop, in Expertiza Tehnica actualizata s-au prezentat solutii tehnice noi de reabilitare, in concordanta cu starea tehnica actuala.

Descrierea podului existent

• *Suprastructura podului rutier existent*

Suprastructura podului existent este realizata cu doua tabliere oblice, simplu rezemate, ambele tabliere au aceeași deschidere de calcul, $L = 13.50$ m. Tablierele sunt alcatuite fiecare din cate 8 fasii prefabricate cu goluri de 14.00 m lungime. Grinzile de parapet din beton sunt turnate deasupra fasilor marginale, la fata exterioara a acestor fasii marginale si nu au lacrimar. In grinzile de parapet sunt incastrati stâlpii parapetului metalic realizat din teava. Lipsa consolei la trotuar si a lacrimarului au facut ca apele din precipitatii de pe suprafetele trotuarelor sa se prelinga pe spatetele si pe fetele laterale ale fasilor cu goluri de la marginile dalelor.

Pe partea din amonte este amplasata o conducta de canalizare care reazema pe console metalice fixate cu suruburi introduse in gauri practicate in peretele lateral al fasiei marginale din amonte (ceea ce afecteaza etansitatea fasilor cu goluri). In mod similar, pe partea aval sunt amplasate doua conducte de apa, asezate pe console metalice, fixate cu suruburi introduse in gauri practicate in peretele lateral al fasiei marginale din aval.

• *Calea pe pod*

Prezinta un covor asfaltic in stare relativ buna.

Podul are doua trotuare pietonale cu borduri din beton cu latimea de circa 1.0 m, care delimiteaza partea carosabila cu latimea de 6.20 m.

Covorul asfaltic a fost turnat fara refacerea hidroizolatiei pe pod, aspect pus in evidenta de prezenta unor zone cu infiltratii in special prin rosturile dintre fasii.

• *Infrastructura*

Infrastructura podului existent este alcatuită din 2 culei masive din beton si o pila centrala cu bancheta masiva, cu doua console, cu defecte de turnare. Elevatiile culeelor sunt neconforme, deoarece nu au ziduri intoarse si au banchetele mai scurte si nu asigura rezemarea completa a fasilor cu goluri marginale.

Pila centrala (afuiata si rotita) are elevatia lamelara cu avantbec si arrierbec semicircular si prezinta o bancheta cu console la ambele capete.

• *Racordarile cu terasamentul*

Racordarile cu terasamentul sunt amenajate cu aripi din zidarie de piatra bruta, legata, care suplinesc partial lipsa zidurilor intoarse la culei. Sferul de con de la malul stang, din amonte de pod este distrus de afuierea produse de viituri iar stalpul de electricitate amplasat pe zona acestui sfert de con are fundatia dezvelita si prezinta risc iminent de prabusire.

• *Albia*

In zona amplasamentului podului, in amonte si in aval, albia este conturata si este partial colmatata cu pamant si vegetatie, atat in amonte cat si in aval de pod. Apele curg pe sub pod numai prin deschiderea dinspre Muscel. In deschiderea dinspre Patarlagele a fost amenajat un drum local, amplasat deasupra malului si s-a executat o protectie a malurilor din zidarie de gabioane.

Deficientele si degradarile podului au condus la urmatoarele constatari si concluzii:

- Tablierul din fasii cu goluri prezinta fata de anul 2017 evolutii importante ale degradarilor betonului fasilor, produse de scurgerile apelor pe fetele laterale exterioare ale fasilor marginale din cauza lipsei lacrimarelor, de infiltratiile prin

rosturile longitudinale dintre fasii si prin rosturile de la capetele tablierelor de pe pile si culei.

- Fundatia culeei Muscel este decopertata pe toata latimea culeei si pe circa 0.8 m inaltime ca urmare a coborarii in timp a talvegului albiei. Betonul acestei fundatii este erodat, prezinta aspect de beton carbonatat, de clasa inferioara si a fost turnat in groapa excavata fara a se obtine o forma paralelipedica. In anul 2019, eroziunea fundatiei acestei culei a evoluat puternic.
- Fundatia pilei centrale era in anul 2017 decopertata si erodata puternic pe partea dinspre albie (spre deschiderea Muscel) ceea ce a produs rotirea si inclinarea actuala a pilei. In anul 2019 fundatia pilei a fost acoperita cu piatra si moloz.

DESCRIEREA SITUATIEI PROIECTATE

Descrierea lucrărilor de refacere a podului

Suprastructura podului nou va fi alcatuita dintr-un tablier simplu rezemat, cu deschiderea de calcul $L=23.30$ m, avand in sectiune 6 grinzi prefabricate joantive din beton armat precomprimat, cu corzi aderente, tip GP-93-24, cu lungimea $L_g = 24.0$ m. Grinzile sunt solidarizate cu o placa de suprabetonare de 18 cm grosime.

Rezemarea grinzilor prefabricate se face pe aparate de reazem din neopren amplasate sub fiecare grinda. Dimensiunile aparatelor fixe sunt: cele de tip fix 7F, respectiv cele mobile sunt de tip 8M. Se utilizeaza 6 aparate de reazem fixe si 6 aparate de reazem mobile.

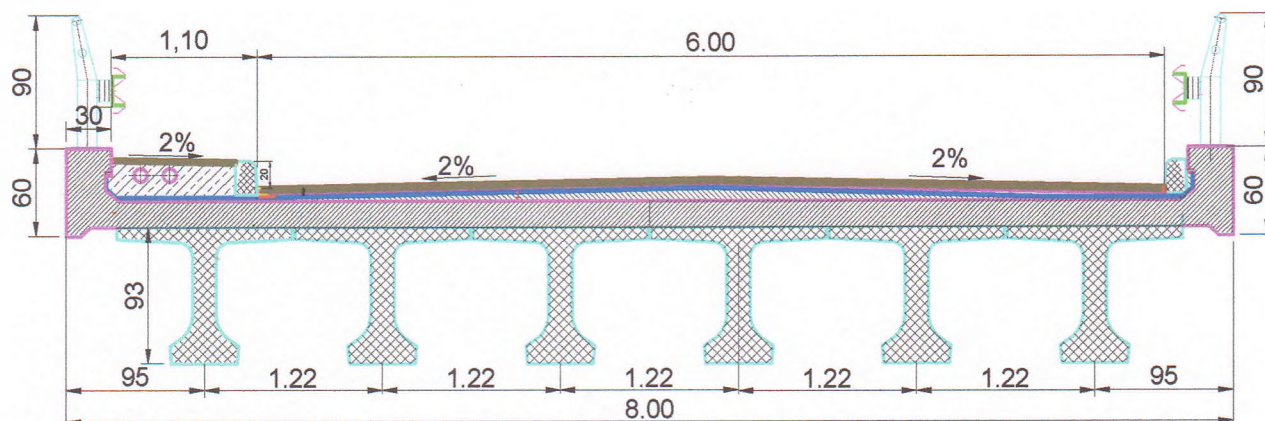


Fig. 1. Solutia tablierului cu 6 grinzi prefabricate joantive in sectiune, cu corzi aderente si monolitizare la nivelul placii, de tip GP-93-24, $L_g = 24.0$ m

Cofrarea sectiunii monolite se realizeaza la pozitie, in amplasament, prin sustinerea cofrajelor de catre talpile superioare ale grinzilor prefabricate iar pe zonele in consola ale placii sustinerea cofrajelor se realizeaza cu ajutorul unor profile metalice sau din lemn transversale, amplasate pe partile laterale ale grinzilor marginale. Betonul utilizat la executia placii de suprabetonare va fi de clasa C30/37.

Latimea placii de suprabetonare va fi de 8.00 m si va asigura amplasarea unei parti carosabile cu latimea $C=6.00$ m si a unui trotuar de 1.10 m latime (Fig. 1.).

Dupa intarirea betonului de monolitizare se decofreaza si se executa betonul de panta, se aplica hidroizolatia peste betonul de panta, se monteaza bordurile pe un strat de mortar si se executa umplutura cu beton la trotuar.

Dupa finalizarea acestor lucrari se monteaza parapetul de siguranta mixt si dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatare transversale, compatibile cu o deplasare maxima de 10 cm.

Pe pod se va aplica un strat de asfalt pentru poduri de 6 cm grosime si un strat de asfalt de 2 cm pe trotuar.

Scurgerea apelor de pe partea carosabila a podului se va realiza cu ajutorul pantelor transversale si longitudinale pe la capatul podului dinspre culeea C1 Muscel, de unde vor fi evacuate cu ajutorul unor cascari in albia paraului.

Grinzile de parapet au lacrimar care impiedica scurgerea apelor din precipitatii pe suprafetele laterale ale grinzilor marginale.

Infrastructura podului nou va fi alcatuita din doua culei inecate, de tip cadru, cu stalpii executati din 4 coloane forate cu diametrul $\varnothing = 1.08$ m si o rigla - bancheta din beton armat la partea superioara.

Coloanele si banchetele culeelor se executa din beton de clasa C25/30. Bancheta culeei asigura rezemarea grinzilor prefabricate ale tablierului.

Pe ambele parti ale banchetelor culeelor se executa opritori laterali antiseismici (praguri din beton armat) care vor impiedica lunecarea laterala a tablierului de pe culei in timpul unui cutremur.

In fata culeelor se vor executa protectii cu ziduri din gabioane cu alcatuire similara protectiei din zid de gabioane executata la malul drept.

Racordarile cu terasamentul

Culeele se vor racorda in spatele protectiilor de mal din ziduri din gabioane cu sferturi de con pereate.

Amenajarea albiei

In fata culeelor se vor executa protectii cu ziduri din gabioane cu alcatuire similara protectiei din zid de gabioane executata la malul drept, pana la circa 20 m in amonte si in aval de pod.

Astfel, in amonte, protectiile de mal cu gabioane se vor extinde pana la pragul de fund din gabioane (pe malul drept protectia din gabioane se va racorda la protectia din gabioane existenta iar la malul stang se va incastra in mal, imediat in spatele pragului de fund).

In aval protectiile cu gabioane se vor prelungi cu circa 20.0 m fata de axul podului urmand ca la capatul lor sa se execute un nou prag de fund din gabioane, similar celui executat deja in amonte.

Etapele tehnologice pentru reabilitarea podului:

- Semnalizarea corespunzatoare a lucrarii;
- Amenajarea organizarii de santier;
- Amenajarea unei variante de drum provizoriu in amonte de pod, de la capatul podului dinspre Patarlagele, din DC 91, la stanga, pe malul drept cu trecerea prin vad (pentru utilaje) si pe un podet provizoriu pe malul stang si revenirea pe un drum local amenajat pe malul stang pana la DC91, imediat in apropiere de capatul podului, dinspre Muscel.
- Demontarea si de mutarea conductelor existente, situate pe ambele parti ale podului existent, in amplasament alaturat, unde vor fi montate pe timpul lucrarilor pe o supratravesare provizorie sau pe palei provizorii.

- Mutarea stalpului de electricitate cu fundatia afuiata situat pe malul stang, imediat in amonte de capatul podului existent;
- Desfacerea straturilor de asfalt de pe pod, demontarea bordurilor si a parapetului pietonal, demolarea betonului de panta si a grinzilor de parapet.
- Demontarea ingrijita a fasiilor cu goluri cu ajutorul unei automacarale si transportul lor in depozitul primariei, in vederea refolosirii lor;
- Demolarea pilei din beton pana la nivelul fundului albiei;
- Demolarea culeei C1 Muscel si demolarea partiala a culeei C2 Patarlagele pentru inglobarea ei in rampa podului;
- Amenajarea platformelor tehnologice pentru instalatia de forat coloanè.
- Executia coloanelor celor doua culee: forarea, montarea carcaselor de armatura si betonarea lor cu beton de clasa C25/30;
- Spargerea capetelor coloanelor pe lungimea necesara pentru inlaturarea betonului contaminat.
- Cofrarea si armarea banchetelor culeelor, cu inglobarea mustatilor armaturilor longitudinale ale carcaselor de armatura de la partea superioara a coloanelor care se vor rasfira in interiorul carcaselor de armatura ale banchetelor;
- Turnarea betonului de clasa C25/30 pentru bancheta culeelor si pentru zonele demolate la capetele coloanelor pana la nivelul superior al banchetei;
- Montarea la pozitie a aparatelor de reazem cu neopren fixe de tip 7F (6 bucati) si mobile de tip 8M (6 bucati);
- Montarea cu ajutorul automacaralei a celor 6 grinzi prefabricate cu corzi aderente de tip T, GP-93-24 de 24.0 m lungime.
- Cofrarea, armarea si turnarea betonului de clasa C30/37 pentru placa de suprabetonare si pentru grinzile de parapet
- Cofrarea, completarea armaturilor si turnarea betonului de clasa C25/30 pentru executia zidurilor de garda, a opritorilor antiseismici si a zidurilor intoarse ale culeelor de de la nivelul banchetei pana la cota finala a acestora;
- Turnarea betonului de panta.
- Aplicarea hidroizolatiei pe betonul de panta;
- Montarea bordurilor si a parapetului de siguranta mixt;
- Executarea umpluturii din beton simplu pentru trotuar si asternerea unui strat de asfalt de 2 cm pe trotuar;
- Asternerea pe partea carosabila a 2 straturi de asfalt pentru poduri BAP 16 de 3 cm grosime;
- Montarea dispozitivelor de acoperire a rosturilor transversale de la capetele tablierului la culei (compatibile cu o deplasare maxima de 10 cm);
- Realizarea terasamentului pentru racordarea rampei cu noua culee C2 Patarlagele.
- Realizarea lucrarilor de reparatii si asfaltare pentru rampele podului;
- Dezafectarea podetului tubular provizoriu si dezafectarea partiala a drumului provizoriu;

- Montarea conductelor existente pe grinda de parapet a podului;
- Decolmatarea albiei podului, realizarea protețiilor malurilor și culeelor cu gabioane;
- Executia racordarilor culeelor cu terasamentul cu sferturi de con;
- Executia pragului de fund inecat din gabioane în aval de pod;
- Dezafectarea organizării de șantier;
- Lucrări pentru protecția mediului și aducerea terenului la starea inițială.

B) JUSTIFICAREA NECESITĂȚII PROIECTULUI

Podul rutier este amplasat peste paraul Muscel, în județul Buzău, orașul Patarlăgele, satul Crang, pe Dc 91 Patarlăgele - Muscel, la km. 2+085.

Podul asigură continuitatea traficului auto și pietonal pe drumul comunal DC 91 peste paraul Muscel în satul Crang și spre satul Muscel.

Primăria Patarlăgele a solicitat în anul 2017 întocmirea unei Expertize tehnice pentru evaluarea stării tehnice a podului rutier după ce s-au constatat, la acest pod, în urma unei viituri puternice, afuieri ale fundației culeei Muscel și ale fundației pilei centrale, care au dus la înclinarea gravă a elevației și a fundației pilei centrale. Înclinarea (rotirea) pilei centrale a produs deplanări ale fasciilor cu goluri și degradări importante ale hidroizolației celor două tablăre existente, aspect care a favorizat evoluția degradărilor fasciilor produse de infiltrații.

Primăria orașului Patarlăgele, prin Comitetul Local pentru Situații de Urgență a întocmit Procesul Verbal nr 5913/04.07.2017 prin care a constatat că podul de pe drumul comunal nr 91 din zona caminului cultural este afectat de calamitățile din luna iulie 2017 când cantitatea de apă căzută în urma precipitațiilor a fost cuprinsă între 50.0-70.0 l/mp. În data de 06.07.2017 U.A.T. Patarlăgele împreună cu COMITETUL JUDEȚEAN PENTRU SITUAȚII DE URGENȚA BUZĂU a încheiat Procesul Verbal nr. 6026 / 06.07.2017 prin care s-au stabilit primare măsuri ce trebuie luate în vederea restabilirii circulației pe drumul comunal DC 91.

Primăria orașului Patarlăgele, prin Comitetul Local pentru Situații de Urgență a întocmit Procesul Verbal nr. 5 din 10.06.2019 privind constatarea și evaluarea pagubelor produse la infrastructura locală afectată de caderile masive de precipitații din perioada 31.05.2019 - 07.06.2019 prin care a constatat că podul de pe DC 91 de la km. 2+085 este afectat de aceste calamități și a solicitat actualizarea după doi ani a Expertizei Tehnice inițiale, Nr. 407/08.07.2017, impusă în special de evoluția rapidă în cei doi ani a afuierilor și eroziunilor produse de viituri la fundația culeei de pe malul stâng și la fundația pilei centrale. Aceste noi degradări au modificat soluțiile de reabilitare a podului recomandate în expertiza tehnică inițială. În acest scop, în Expertiza Tehnică actualizată s-au prezentat soluții tehnice noi de reabilitare, în concordanță cu starea tehnică actuală.

Această lucrare va duce la creșterea și îmbunătățirea condițiilor de viață a locuitorilor care locuiesc în satele Crang și Muscel, și va asigura o dezvoltare reală a acestei zonei.

Prin realizarea lucrărilor de refacere a podului calamitat se poate asigura o dezvoltare a economiei orașului și a satelor aflate în administrarea orașului, dezvoltare care poate fi determinată de facilitarea accesului prin crearea unui mediu de afaceri propice pentru atragerea de investitori locali și străini, iar îmbunătățirea mijloacelor de acces va influența în mod semnificativ această dezvoltare economică

Din punct de vedere al necesitații investiției, refacerea podului rutier va avea efecte pozitive în special prin:

- Reducerea timpului de deplasare a locuitorilor către zonele de interes;
- Reducerea timpului de intervenție a pompierilor, poliției, salvării, etc., având ca efecte salvarea de vieți omenești și bunuri materiale.

C) VALOAREA INVESTIȚIEI

1. VALOARE TOTALA (inclusiv TVA)	1.483.775,74
din care C+M	1.182.733,55
2. VALOARE TOTALA (fara TVA)	1.248.615,95
din care C+M	993.893,74

D) PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUȘA

Durata estimată este de 9 luni, din care 5 luni construirea propriu-zisă.

E) PLANȘE REPREZENTAND LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI

Anexat - planul de situație.

F) DESCRIERE A CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT

Caracteristicile tehnice și parametrii specifici investiției:

- Deschiderea de calcul: $L=23.30$ m.
- Lungimea totală a podului rutier, (măsurată între extremitățile zidurilor de gardă ale culeelor): 2×2.06 m + 2×0.1 m + 25.16 m = 29.48 m
- Calea pe pod: partea carosabilă $C = 6.00$ m și un trotuar $T = 1.10$ m lățime
- Înălțimea de liberă trecere sub pod față de debitul cu asigurarea de $Q1\%$ este de 80 cm.
- Cota minimă a intradosului: 314.15 .
- Suprafața de teren ocupată de podul nou: 8.0 m x 29.48 m = 235.84 mp
- Suprastructura podului, realizată cu 6 grinzi prefabricate joantive, din beton armat precomprimat, tip "T", GP-93-24, și cu o placă de suprabetonare de 18 cm grosime corespunde cerințelor SR EN 1992.
- Infrastructura podului rutier este alcătuită din două culei înecate, de tip cadru, cu bancheta rezemată pe 4 coloane forate, tip Benotto, cu diametrul $D=1.08$ m.

-PROFILUL ȘI CAPACITĂȚILE DE PRODUCTIE

Pod rutier.

-DESCRIEREA INSTALAȚIEI ȘI A FLUXURILOR TEHNOLOGICE EXISTENTE PE AMPLASAMENT

Nu e cazul.

-DESCRIEREA PROCESELOR DE PRODUCTIE ALE PROIECTULUI PROPUȘ

Nu e cazul.

-MATERII PRIME, ENERGIA ȘI COMBUSTIBILI UTILIZATI

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

Constructorul are obligatia de a reface cadrul natural al amplasamentului dupa terminarea lucrarilor de executie.

-CAI NOI DE ACCES SAU SCHIMBAREA CAILOR DE ACCES EXISTENTE

Nu se vor realiza cai noi de acces permanente si nu se vor schimba caile de acces existente.

Pe perioada executarii lucrarilor de refacere a podului calamitat se va amenaja de drum provizoriu in amonte de pod, de la capatul podului dinspre Patarlagele, din DC 91, la stanga, pe malul drept cu trecerea prin vad (pentru utilaje) si pe un podet provizoriu pe malul stang si revenirea pe un drum local amenajat pe malul stang pana la DC91, imediat in apropiere de capatul podului, dinspre Muscel.

-RESURSE NATURALE FOLOSITE IN CONSTRUCTIE SI FUNCTIONARE

Pentru refacere podului se vor folosi materialele specifice domeniului si anume: betoane, mixturi asfaltice, lemn, otel beton.

-METODE FOLOSITE IN CONSTRUCTIE / DEMOLARE

Metodele folosite sunt cele specifice lucrarilor de reabilitare si consolidare a podurilor. Aceste lucrari sunt descrise mai sus la litera A) *Un rezumat al proiectului.*

-PLANUL DE EXECUTIE, CUPRINZAND FAZA DE CONSTRUCTIE, PUNEREA IN FUNCTIUNE, EXPLOATARE, REFACERE SI FOLOSIRE ULTERIOARA

Se ataseaza planul de situatie.

-RELATIA CU ALTE PROIECTE EXISTENTE SAU PLANIFICATE

Nu este cazul.

-DETALII PRIVIND ALTERNATIVELE CARE AU FOST LUATE IN CONSIDERARE

Nu este cazul.

-ALTE ACTIVITATI CARE POT APAREA CA URMARE A PROIECTULUI

Nu este cazul

-ALTE AUTORIZATII CERUTE DE PROIECT

Nu este cazul

4. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE

In urma analizei starii tehnice a podului existent, pe baza concluziilor Expertizei tehnice s-a impus adoptarea urmatoarelor lucrari de demolare:

- Desfacerea straturilor de asfalt de pe pod, demontarea bordurilor si a parapetului pietonal, demolarea betonului de panta si a grinzilor de parapet.
- Demontarea ingrijita a fasiilor cu goluri cu ajutorul unei automacarale si transportul lor in depozitul primariei, in vederea refolosirii lor;
- Demolarea pilei din beton pana la nivelul fundului albiei;
- Demolarea culeei C1 Muscel si demolarea partiala a culeei C2 Patarlagele pentru inglobarea ei in rampa podului;

Materialele rezultate din demolare sunt: grinzi prefabricate din beton (fasii cu goluri), beton, otel-beton si mixtura asfaltica.

Toate aceste materiale rezultate din demolare se pot recicla in proportie de 100%:

- grinzile prefabricate din beton se pot refolosi in alte amplasamente pentru realizarea unor puncti pietonale, etc.
- betonul se poate transporta la o instalatie de concasare. Betonul concasat se poate utiliza pentru stabilizarea drumurilor de acces, a platformelor si a fundatiilor.
- otel betonul se pot recicla la un centru de colectare al fierului vechi.
- mixtura asfaltica se poate recicla la cald cu un randament de 100%.

5. DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI

-DISTANȚA FAȚĂ DE GRANIȚE PENTRU PROIECTELE CARE CAD SUB INCIDENȚA CONVENȚIEI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI ÎN CONTEXT TRANSFRONTIERĂ, ADOPTATĂ LA ESPOO LA 25 FEBRUARIE 1991, RATIFICATĂ PRIN LEGEA NR. 22/2001

Nu este cazul

-LOCALIZAREA AMPLASAMENTULUI IN RAPORT CU PATRIMONIUL CULTURAL POTRIVIT LISTEI MONUMENTELOR ÎSTORICE ACTUALIZATA

Nu este cazul

-HARTI, FOTOGRAFII ALE AMPLASAMENTULUI CARE POT OFERI INFORMATII PRIVIND CARACTERISTICILE FIZICE ALE MEDIULUI, ATAT NATURALE, CAT SI ARTIFICIALE SI ALTE INFORMATII PRIVIND:

- **folosintele actuale si planificate ale terenului atat pe amplasament cat si pe zonele adiacente acestuia**

Terenul este utilizat in prezent pentru un pod rutier iar in viitor va avea aceeasi folosinta.

- **politici de zonare si de folosire a terenului - nu este cazul**
- **arealele sensibile - nu este cazul**

-COORDONATE GEOGRAFICE ALE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI CARE VOR FI PREZENTATE SUB FORMA DE VECTOR IN FORMAT DIGITAL CU REFERINT GEOGRAFICA, IN SISTEM DE PROIECTE NATIONALA STEREO 1970

Se ataseaza pe planul de situatie cu trasarea in coordonate STEREO 70.

-DETALII PRIVIND ORICE VARIANTA DE AMPLASAMENT CARE A FOST LUATA IN CONSIDERARE

Nu este cazul.

6. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI IN LIMITA INFORMATIILOR DISPONIBILE

A) SURSE DE POLUANTI SI INSTALATII PENTRU RETINEREA, EVACUAREA SI DISPERSIA POLUANTILOR IN MEDIU

a) Protectia calitatii apelor

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

În perioada de utilizare podul rutier nu generează surse de poluanți ce pot conduce la deteriorarea calității apelor de suprafață cât și subterane.

În perioada de execuție va trebui acordată o atenție deosebită momentului așternerii îmbrăcăminții bituminoase pe drumuri, pentru a se evita scurgerea unor produse petroliere în apele de suprafață.

Apele menajere provenite de la organizarea de șantier vor fi colectate în toalete ecologice asigurate de către antreprenorul lucrării. Aceste toalete vor fi vidanjate periodic sau ori de câte ori este necesar, de către firma care le va pune la dispoziție.

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

Nu este cazul.

b) Protectia aerului

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

În perioada de exploatare a podului rutier nu se produc efecte care afectează calitatea aerului.

În perioada de execuție aproape toate fazele de activitate se constituie în surse de emisie de particule în suspensie. Particulele generate de reabilitare sunt de origine naturală (praf mineral). Aceste surse de particule sunt însoțite de surse de emisie a poluanților specifici motoarelor cu ardere internă, reprezentate de motoarele utilajelor care execută operațiile respective.

O altă sursă de poluanți specifici motoarelor cu ardere internă este reprezentată de traficul auto de lucru (autovehiculele care transportă materiale și produse necesare modernizării). Utilajele, indiferent de tipul lor, funcționează cu motoare Diesel, gazele de eșapament evacuate în atmosferă conținând întregul complex de poluanți specific arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO_x), compuși organici volatili nonmetanici (COV_{nm}), metan(CH₄), oxizi de carbon (CO, CO₂), amoniac (NH₃), particule cu metale grele (Cd, CU, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO₂). Complexul de poluanți organici și anorganici emiși în atmosferă prin gazele de eșapament conține substanțe cu diferite grade de toxicitate. Se remarcă astfel prezența, pe lângă poluanții comuni (NO_x, SO₂, CO, particule), a unor substanțe cu potențial cancerigen evidențiat prin studii epidemiologice efectuate sub egida Organizației Mondiale a Sănătății și anume: cadmiul, nichelul, cromul și hidrocarburi aromatice policiclice (HAP). Se remarcă, de asemenea, prezența protoxidului de azot (N₂O) - substanță incriminată în epuizarea stratului de ozon stratosferic - și a metanului care, împreună cu CO, au efecte la scară globală asupra

mediului, fiind gaze cu efect de seră. Este evident faptul că emisiile de poluanți scad cu cât performanțele motorului sunt mai avansate, tendința în lume fiind fabricarea de motoare cu consumuri cât mai mici pe unitatea de putere și cu un control cât mai restrictiv al emisiilor.

Sursele de emisie a poluanților atmosferici specifice obiectivului studiat sunt surse la sol sau în apropierea solului (înălțimi efective de emisie de până la 4 m față de nivelul solului), și mobile. Se menționează că emisiile de poluanți atmosferici corespunzătoare activităților aferente lucrării sunt intermitente.

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă - nu este cazul.

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

- sursele de zgomot și de vibrații:

Prin natura activității desfășurate, în perioada de exploatare nu se produc vibrații sau zgomote considerabile, majoritatea fiind pe parcursul execuției lucrărilor.

În perioada de execuție vor apărea surse de zgomot reprezentate de utilajele în funcțiune și de traficul auto de lucru. Se estimează că nivelurile de zgomot pot atinge 70-90 dB(A).

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Consolidarea podului și realizarea unei suprafețe de rulare corespunzătoare produc, prin excelență, o reducere a zgomotului și a vibrațiilor;

d) Protecția împotriva radiațiilor

- sursele de radiații - nu este cazul;

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor - nu este cazul;

e) Protecția solului și a subsolului

- sursele de poluanți pentru sol, subsol și ape freatice - nu este cazul;

- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului - nu este cazul;

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

- 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;

Prin natura activității desfășurate, nu se produc efecte negative asupra ecosistemelor terestre sau acvatice.

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

- identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional etc; - 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 si gestionarea deseurilor generate pe amplasament in timpul realizarii proiectului / in timpul exploatarei, inclusiv eliminarea:

-lista deseurilor (clasificate si codificate in conformitate cu prevederile legislatiei europene si nationale privind deseurile)

Deseurile rezultate din activitatea santierului sunt incadrate la capitolul 17/HGR 856/2002, respectiv – Deseuri din constructii si demolari.

Deșeurile rezultate din activitatea de șantier vor fi colectate corespunzător în pubele, iar acestea vor fi evacuate la cea mai apropiată groapă de gunoi.

Pentru a asigura managementul deșeurilor în conformitate cu legislația națională, antreprenorul general al lucrărilor va încheia contracte cu operatorii de salubritate locali în vederea depozitării deșeurilor.

Principalul tip de deșeuri va fi reprezentat prin deșeuri de construcție inerte (beton, traverse de cale ferata din beton, grinzi metalice otel-beton), pentru care se propune refolosirea, concasarea sau reciclarea.

Referitor la deșeurile menajere, acestea vor fi constituite din hârtie, pungi, folii de polietilenă, ambalaje PET, materii organice (resturi alimentare) rezultate de la personalul de execuție.

-programul de prevenire si reducere a cantitatilor de deseuri generate

Activitatea desfasurata trebuie sa tina cont de o ierarhie a optiunilor de gestionare a deseurilor, dupa cum urmeaza:

- prevenire / reducere
- reutilizare
- reciclare
- valorificare energetica
- depozitare/eliminare

-planul de gestionare a deseurilor

Deșeurile rezultate din activitatea de șantier vor fi colectate corespunzător în pubele, iar acestea vor fi evacuate la cea mai apropiată groapă de gunoi.

Pentru a asigura managementul deșeurilor în conformitate cu legislația națională, antreprenorul general al lucrărilor va încheia contracte cu operatorii de salubritate locali în vederea depozitării deșeurilor.

i) gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase

-substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse

Nu este cazul

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

Nu este cazul

B) UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE, IN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, A APEI SI A BIODIVERSITATII

Nu este cazul

7. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE IN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT

Obiectivele evaluării impactului asupra mediului constau în identificarea, anticiparea, estimarea și diminuarea posibilelor efecte fizice, biologice și socio-economice ale proiectelor propuse sau ale programelor de dezvoltare.

Principalul scop este de a preveni deteriorarea mediului înconjurător din cauza activităților umane și de a identifica oportunități pentru îmbunătățirea situației de mediu și/sau pentru îmbunătățirea proiectului. Evaluarea impactului le furnizează factorilor de decizie o imagine asupra impacturilor de mediu asociate cu un proiect propus sau cu o acțiune propusă înainte de a lua decizia de implementare a aceluși proiect sau a acelei acțiuni.

Pot fi identificate 2 (două) tipuri de impact:

- ❖ În timpul perioadei de execuție, când se produc efecte pe termen scurt și la nivel local;
- ❖ În timpul perioadei de operare, când se produc efecte pe termen lung.

- impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității, conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului calitativ al apei, calității aerului, climei, zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente; natura impactului (impact direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ)

Proiectantul va avea în vedere soluționarea problemelor legate de implementarea proiectului, având în atenție implementarea prevederilor legislației naționale și a directivelor europene în domeniu. Acest impact asupra mediului și asupra factorului uman este însă de scurtă durată adică pe perioada de execuție a lucrărilor. La finalizarea acestora, cadrul natural și zonele sistematizate vor fi refăcute.

Lucrările proiectate nu se situează pe arii protejate sau ecosisteme sensibile. În acest context, nu se va produce apariția unui impact negativ asupra mediului.

Impactul potențial asupra mediului este redus și acceptabil în perioada de execuție a lucrărilor datorită anumitor factori cum ar fi: zgomot, vibrații, poluare atmosferică, scurgeri accidentale de combustibili cauzate de mijloacele de transport și execuție a lucrării.

La acestea se pot adăuga factorii de stres cauzăți de sistarea temporară a accesului auto și pietonal, disconfort în zonele rezidențiale.

Proiectul va include toate lucrările de construcții și amenajările necesare pentru protecția factorilor de mediu pe amplasamentul și în apropierea lucrărilor proiectate.

La alegerea soluțiilor finale se va ține cont și de următoarele măsuri:

- ❖ ocuparea unei suprafețe minime de teren;
- ❖ evaluarea tuturor factorilor de impact negativ asupra mediului înconjurător și adoptarea soluțiilor fezabile din punct de vedere tehnic și economic pentru diminuarea impactului negativ.

Măsurile pentru diminuarea/eliminarea impactului produs asupra mediului constau în:

- ❖ măsuri propuse pentru perioada de execuție: respectarea tehnologiei de execuție conform proiectului și graficului de realizare a lucrărilor;

- ❖ masuri pentru evacuarea in conformitate a deșeurilor existente si a deșeurilor tehnologice ramase de la execuția lucrărilor, dezafectarea incintelor de șantier, refacerea dotărilor edilitare si a peisajului in zona, monitorizarea factorilor de mediu, aer, apa, sol, zgomote si vibrații etc.;

După finalizarea lucrărilor de construcție, eventualele zone ocupate temporar de proiect vor fi curatate si nivelate, iar terenul readus la starea inițiala. Ultima transa de plata a lucrărilor se va face doar după ce constructorul a făcut dovada redării in forma inițiala a suprafețelor de teren ocupate temporar.

In perioada de exploatare se propun următoarele masuri minime, fara a exclude adoptarea unor soluții suplimentare:

- ❖ monitorizarea nivelurilor de poluanți specifici traficului (noxe si zgomot);

Protecția la zgomot este stipulata ca cerința esențiala in Directiva Consiliului Europei nr. 89/106/CEE și Documentele Interpretative aprobate la 30 noiembrie 1993 si se refera la zgomotul perceput de utilizatori sau persoanele aflate în apropiere. Nivelul de zgomot trebuie menținut la un nivel care să nu afecteze sănătatea acestora și să le permită să se odihnească și să lucreze în condiții satisfăcătoare.

Perioada de construcție va fi caracterizata, ca orice lucrare de amenajare/ construcție de un nivel superior nivelului obișnuit (fara investiție). Echipamentul care dezvolta cea mai mare putere acustica si vibrații este:

- pichamer: putere acustica cca 105 dB(A), vibrații 10- 15 m / s²

La aceste se adaugă zgomotele generate de autovehiculele ce transporta materialele de construcție, funcționarea echipamentelor/mașinilor, manevrarea materialelor si materiilor prime, semnale acustice ale vehiculelor.

Natura si numărul surselor de poluare fonica va fi diferita in diverse faze ale lucrării si se pot cumula pe perioade variabile de timp, locația lucrărilor si distanta pana la zonele locuite fiind de natura sa reducă semnificativ nivelul de zgomot la receptori.

Masuri de evitare, reducere si ameliorare a impactului zgomotului si vibrațiilor in perioada de construcție:

- amplasarea de bariere acustice mobile sau captusirea fonoabsorbanta a carcasei motorului in vederea atenuării zgomotului produs de utilajele motorizate sau portabile, in cazul in care aceasta măsura se impune;
- planificarea livrărilor de materiale si a lucrărilor care presupun un nivel crescut de zgomot si vibrații cu respectarea orelor de odihna (22 – 8) si (13- 14), așa cum sunt stipulate in Legea 61/1991;
- administrarea parcului de vehicule si a activitatilor astfel incat sa se evite cumularea nivelului de zgomot produs de vehicule si echipamente;
- achiziționare si utilizarea de utilaje cu specificații tehnice compatibile cu standardele europene, care sa detina declarație de conformitate EC conform **HG 1756/2006** privind limitarea nivelului emisiilor de zgomot în mediu produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor.

Concluzie: Având in vedere caracterul temporar al lucrărilor, poziția amplasamentului si masurile propuse, se apreciază ca impactul lucrărilor din punct de vedere al nivelului de zgomot si vibrații va fi variabil in timp, local, cu magnitudine maxima in perioada de demonta / demolare a structurilor existente si transport deșeuri de construcții, provocând un disconfort acustic pe termen scurt, dar ramanand in limitele legale.

In perioada de exploatare nu exista reale surse de zgomot, in afara de zgomotul de trafic, redus având in vedere ca nu este vorba de o zona intens circulata si nu exista receptori sensibili. Nu sunt necesare masuri speciale de atenuare a nivelului de zgomot.

Concluzie: In perioada de execuție, se estimează ca nivelul de zgomot va respecta valorile limita stabilite de standardele in domeniu. Impactul va fi unul mediu ca intensitate, temporar si local, putând incidental sa vorbim de un impact cumulat al nivelului de zgomot. In perioada operaționala nivelului de zgomot se va reduce fata de situația actuala.

Ca urmare a implementării proiectului, locuitorii vor avea acces la facilitati noi si condiții optime de odihna, un mediu plăcut de petrecere a timpului liber si de mișcare. Persoanele cu dizabilitati vor avea posibilitatea sa beneficieze de aceste spatii, toate investițiile fiind adaptate pentru utilizarea lor de persoane cu nevoi speciale. Astfel, se asteapta un impact pozitiv, pe termen lung asupra populației după finalizarea lucrărilor.

In perioada de construcție se va înregistra un impact temporar negativ asupra condițiilor de viata datorita:

- nivelului de zgomot si praf;
- nivelului de gaze de eșapament;
- ocupărilor temporare de teren cu materiale de construcții;
- perturbări ale traficului in zona;
- circulația mașinilor de transport materiale cu tonaj mare.

Distanta fata de zonele locuite, faptul ca zona nu este o zona intens circulata fac ca impactul asupra populației sa fie unul redus. Numărul autovehiculelor mari care circula in zona va creste in perioada de construcție a podului, dar asta nu implica blocaje sau probleme reale pentru locuitorii din zonele învecinate. In ceea ce privește folosința terenului, acesta este in proprietate publica, nefiind necesare exproprieri.

Masuri de evitare, reducere si ameliorare a impactului asupra populației, folosințelor si bunurilor materiale in perioada de construcție:

- respectarea masurilor prezentate la subpunctele anterioare;
- restrângerea activitatii pe suprafețe minime de teren, fara afectarea proprietatilor învecinate;
- îngrădirea zonei de construcție si informarea cetatenilor cu privire la investiția proiectata.

Pe de alta parte, proiectul va avea un impact pozitiv prin crearea de noi locuri de munca.

Datorita celor prezentate mai sus impactul asupra populației se estimează a fi unul nesemnificativ, temporar, de o extindere redusa, care nu afectează populația in mod direct (nici locuitorii celor mai apropiate imobile).

In perioada de exploatare impactul asupra populației, folosințelor si bunurilor materiale va fi unul pozitiv, din următoarele considerente:

- impact pozitiv asupra sănătății populației și calității vieții
- asigurarea accesului și facilităților pentru persoanele cu dizabilități;
- acoperirea nevoilor prezente cât și a celor de dezvoltarea în perspectivă a localității;

Concluzie: Durata impactului asupra populației este data de durata proiectului, cu magnitudine maxima pe perioada execuției lucrărilor mecanizate. Acesta va fi unul

de o extindere si complexitate redusa, cu caracter temporar in perioada de construcție si unul pozitiv, de lunga durata după finalizarea proiectului. Bunurile materiale si folosințele terenurilor din zona nu sunt afectate.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 451 din 8 iulie 2002 pentru ratificarea Convenției europene a peisajului, adoptată la Florența la 20 octombrie 2000, peisajul desemnează o parte de teritoriu perceput ca atare de către populație, al cărui caracter este rezultatul acțiunii și interacțiunii factorilor naturali și/sau umani.

Protecția peisajului cuprinde acțiunile de conservare si menținere a aspectelor semnificative sau caracteristice ale unui peisaj, justificate prin valoarea sa patrimonială derivată din configurația naturală și/sau de intervenția umana .

In perioada de construcție se estimează o scădere a valorii peisagistice, impactul fiind unul negativ, temporar, cu o magnitudine maxima in momentul in care se executa lucrările de fundații.

Pentru reducerea si ameliorarea impactului asupra peisajului in aceasta faza se propune ocuparea unor suprafețe minime pentru necesarul lucrărilor. După finalizarea lucrărilor se vor efectua lucrări de aducere in starea inițiala a zonelor afectate de organizarea de șantier, de depozitele de materiale si de folosirea utilajelor si mijloacelor de transport.

In perioada de exploatare valoarea peisagistica va creste. Investiția va avea un impact pozitiv, pe termen lung asupra mediului vizual.

Concluzie: Valoarea peisagistica a zonei va fi afectata temporar de lucrări in perioada de execuție, impactul este unul major asupra peisajului, dar cu caracter temporar, irepetabil si local. In perioada de exploatare impactul este unul evident pozitiv, pe termen lung.

- extinderea impactului

Nu e cazul

- magnitudinea si complexitatea impactului;

Prin dimensiunea redusa a lucrărilor propuse prin proiect si faptul ca acesta nu se situează in arii protejate sau ecosisteme sensibile, se considera ca lucrările sunt de magnitudine si complexitate redusa.

- probabilitatea impactului;

Impactul asupra mediului si asupra factorului uman este de scurta durata, pe perioada de execuție a lucrărilor.

- durata, frecventa si reversibilitatea impactului

Reversibilitatea lucrărilor se va face conform planului de reparații si intretinere.

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

Pe perioada execuției lucrărilor este necesar a se desfasura o activitate de monitorizare a factorilor de mediu in scopul urmăririi eficienței masurilor aplicate, cat si pentru a stabili masuri corective in cazul neincadrării in normele specifice.

In acest sens se propun următoarele masuri necesare a fi aplicate de antreprenor cu sprijinul Agenției de Protecție a Mediului:

- ❖ Stabilirea unui program de măsurători pentru determinarea nivelului de zgomot pe durata execuției lucrărilor;
- ❖ Gestionarea controlată a deșeurilor rezultate atât pe amplasamentul bazelor de producție, organizărilor de șantier, cât și în zona fronturilor de lucru;
- ❖ Stabilirea unui program de intervenție în cazul în care indicatorii de calitate specifici factorilor de mediu aer, apă, sol nu se încadrează în limitele impuse de legislația în vigoare;
- ❖ Monitorizarea factorilor de mediu pe durata execuției lucrărilor, precum și aplicarea măsurilor de protecție propuse au drept scop asigurarea funcționării șantierului în condițiile exercitării unui impact minim asupra habitatului natural.

- natura transfrontaliera a impactului

Nu este cazul.

8. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI - DOTARI SI MASURI PREVAZUTE

Nu este cazul.

9. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE SI/SAU PLANURI / PROGRAME / STRATEGII / DOCUMENTE DE PLANIFICARE

A) JUSTIFICAREA INCADRARII PROIECTULUI, DUPA CAZ, IN PREVEDERILE ALTOR ACTE NORMATIVE NATIONALE CARE TRANSPUN LEGISLATIA UNIUNII EUROPENE

Nu este cazul.

B) SE VA MENTIONA PLANUL/ PROGRAMUL/ STRATEGIA/DOCUMENTUL DE PROGRAMARE/PLANIFICARE DIN CARE FACE PARTE PROIECTUL, CU INDICAREA ACTULUI NORMATIV PRIN CARE A FOST APROBAT.

Nu este cazul.

10. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER

- descrierea lucrarilor necesare organizarii de santier

Pentru lucrarile de consolidare si reabilitare a podului rutier sunt necesare urmatoarele amenajari:

- magazie – pentru depozitare materiale de constructii: 3.00m x 3.00m x 2.5m;
- baraca santier- asigura spatiu de odihna si servire a mesei pentru personalul muncitor - 3.00m x 4.00 m x 2.50m;
- toaleta ecologica 1 buc,
- platforma gunoi (container deseuri) - 1 buc;
- baraca paznic 1.50x1.50m;
- punct de apa.

- localizarea organizarii de santier

Organizarea de santier se va amplasa in amplasamentul studiat.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrarilor organizarii de santier

Antreprenorul este obligat ca la terminarea lucrarilor sa aduca terenul utilizat la starea initiala.

Dupa finalizarea lucrarilor de constructie, eventualele zone ocupate temporar de organizarea de santier vor fi curatate si nivelate, iar terenul readus la starea initiala. Ultima transa de plata a lucrarilor se va face doar dupa ce constructorul a facut dovada redarii in forma initiala a suprafetelor de teren ocupate temporar.

- surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu in timpul organizarii de santier

Nu este cazul.

- dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu

Nu este cazul

11. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTITIEI, IN CAZ DE ACCIDENTE SI/SAU LA INCETAREA ACTIVITATII, IN MASURA IN CARE ACESTE INFORMATII SUNT DISPONIBILE

- lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii

Nu este cazul.

- aspecte referitoare la prevenirea si modul de raspuns pentru cazuri de poluari accidentale;

Nu este cazul.

- aspecte referitoare la inchiderea / dezafectarea / demolarea instalatiei

Nu este cazul.

- modalitati de refacere a starii initiale/reabilitare in vederea utilizarii ulterioare a terenului

Nu este cazul.

12. ANEXE-PIESE DESENATE

1. Planul de incadrare in zona si planul de situatie

Se ataseaza prezentei documentatii.

2. Schemele-flux pentru procesul tehnologic si fazele activitatii, cu instalatiile de poluare

Nu este cazul.

3. SCHEMA FLUX A GESTIONARII DESEURILOR

Nu este cazul.

4. ALTE PIESE DESENATE, STABILITE DE AUTORITATEA PUBLICA PENTRU PROTECTIA MEDIULUI

Nu este cazul.

13. PENTRU PROIECTELE CARE INTRA SUB INCIDENTA PREVEDERILOR ART 28 DIN ORDONANȚA DE URGENTĂ A GUVERNULUI NR 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE A FLOREI ȘI FAUNEI SALBATICE

Nu este cazul.

14. PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURA CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMĂTOARELE INFORMAȚII

1. Localizarea proiectului:

- **bazinul hidrografic, cursul de apă, denumire**

Podul rutier este amplasat peste paraul Muscel, în județul Buzău, orașul Patarlagele, satul Crang, pe Dc 91 Patarlagele - Muscel, la km. 2+085.

Parâul Muscel este un parâu care curge în județul Buzău, România.

Parâul Muscel este un afluent al **raului Buzău** și se varsă în acesta în zona orașului Patarlagele.

Direcția Apelor Buzău-Ialomita, cu sediul în municipiul Buzău, este o unitate teritorială a Administrației Române "Apele Române", având în administrare bazinele hidrografice Ialomita, **Buzău**, Calmatui, Mostiștea și fluviul Dunărea, cu o suprafață de 23874 km², reprezentând 9.4 % din teritoriul țării.

Planul de management se elaborează pentru spațiul hidrografic format din bazinele hidrografice Ialomita (suprafață de 10350 kmp), Buzău (suprafață de 5264 kmp), Calmatui (suprafață de 1668 kmp) și Mostiștea (suprafață de 1758 kmp).

Spațiul hidrografic Buzău-Ialomita este situat în partea de sud-est a țării, învecinându-se cu: în partea de nord-vest cu bazinul hidrografic Olt și nord cu bazinul hidrografic Olt, în vest și sud-vest cu bazinul hidrografic Argeș, în sud cu fluviul Dunărea (care formează granița între România și Bulgaria pe 75 km), iar în est cu spațiul hidrografic Dobrogea-Litoral.

Din punct de vedere administrativ, spațiul hidrografic Buzău-Ialomita cuprinde teritoriul din județele: Calărași, Dambovită, Prahova, Ilfov, Ialomita, Brașov, Covasna, **Buzău** și Braila.

Bazinul hidrografic Buzău are o suprafață de recepție de 5264 kmp și o lungime de 302 km, reprezentând 2.2 % din teritoriul țării. Altitudinea variază între 1250 m în zona de munte și 8 m în zona de confluență. Panta medie a bazinului este de 4 ‰. O caracteristică a bazinului hidrografic este faptul că cei mai mulți afluenți îi primesc din partea stângă. Bazinul are 102 afluenți codificați, raul Buzău fiind transcarpatic, având izvoarele pe rama nordică a Carpaților de Curbură. Densitatea hidrografică a bazinului Buzău este de 0.31 km/kmp.

În bazinul hidrografic Buzău precipitațiile sunt mai abundente în partea sa superioară (zona montană), comparativ cu partea de mijloc și inferioară a bazinului.

Debitul mediu multianual al raului Buzău variază de la 1 mc/s în secțiunea Intorsura Buzăului la 25 mc/s în secțiunea Banita, păstrând aceeași valoare până la confluența cu raul Siret. Aportul cel mai important este dat de Basca Unita, iar ceilalți afluenți (Basca Chiojdului, Balaneasa, Slanic Niscov, Calnau, **Muscel**) au un aport neînsemnat, sub 1 m³ /s – medie multianuală.

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.

Caracteristicile hidrochimice ale parăului Muscel sunt influențate de caracteristicile litologice ale substratului și respectiv de cantitatea de deversări care se realizează în acesta.

15. CRITERIILE PREVAZUTE ÎN ANEXA 3 LA LEGEA PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI ANUMITOR PROIECTE PUBLICE ȘI PRIVATE ASUPRA MEDIULUI SE IAU ÎN CONSIDERARE DOAR ÎN CAZUL ÎN MOMENTUL COMPLETĂRII INFORMAȚIILOR ÎN CONFORMITATE CU PUNCTE 3-14.

Nu este cazul.

Semnatura și stampila titular

Primar, Gherghiceanu Ion



Intocmit,

Dr.ing. Dima Cristian

