

“ Pod pe DN 15, km 64+356”

din proiectul:

**“ Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800,
km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356”**

Documentatie avize mediu

Beneficiar:

CNAIR prin Direcția Regională de Drumuri și Poduri Brașov

Brasov, B-dul Mihail Kogalniceanu nr.13, jud.Brașov

Telefon: 0268 547 688

Nr. Proiect : 555/2021

Februarie 2022

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 i

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

CUPRINS

1	DENUMIREA PROIECTULUI	1
2	TITULAR.....	1
3	DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT	1
3.1	Rezumat al proiectului.....	1
3.2	Justificarea necesitatii proiectului.....	3
3.3	Valoarea investitiei	4
3.4	Perioada de implementare propusa	4
3.5	Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);.....	4
3.6	Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele).	5
3.6.a	Caracteristicile proiectului:	5
3.6.b	Profilul și capacitățile de producție;	7
3.6.c	Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz);	7
3.6.d	Descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea;.....	8
3.6.e	Materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;	8
3.6.f	Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;.....	9
3.6.g	Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;	9
3.6.h	Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;	9
3.6.i	Metode folosite in construcție/demolare;	10
3.6.j	Planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară	10
3.6.k	Relația cu alte proiecte existente sau planificate;	11
3.6.l	Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare.....	11
3.6.m	Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor)	17
3.6.n	Alte autorizații cerute pentru proiect.....	17
4	DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE.....	17
5	DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI	18

Proiect:	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356"	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
AV	DOCUMENTATIE AVIZE	Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/NV/02 i

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

5.1.a Distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare; 18

5.1.b 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 18

5.1.c Hărți, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind: folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia; politici de zonare și de folosire a terenului; arealele sensibile 19

5.1.d Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului sunt prezentate sub forma de vector în format digital cu referința geografică Stereo 1970. 19

5.1.e Detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare..... 19

6 DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE 20

6.1 Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu ... 20

b) Protecția aerului 20

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor 20

d) Protecția împotriva radiațiilor 20

e) Protecția solului și a subsolului 20

6.2 Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității 21

7 DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT 22

8 PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI 27

9 LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU PLANURI/PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE 27

9.1 JUSTIFICAREA ÎNCADRĂRII PROIECTULUI, DUPĂ CAZ, ÎN PREVEDERILE ALTOR ACTE NORMATIVE NAȚIONALE CARE TRANSPUN LEGISLATIA 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 etc.) 27

9.2 Planul/ programul/ strategia/ documentul de programare/ planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat 29

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 i

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

10	LUCRĂRI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER.....	29
11	LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIEI, IN CAZ DE ACCIDENTE SI/SAU LA INCETAREA ACTIVITATII, IN MASURA IN CARE ACESTE INFORMATII SUNT DISPONIBILE.....	33
12	ANEXE - PIESE DESENATE.....	33
13	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.	34
14	PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE	34
15	CRITERIILE PREVĂZUTE ÎN ANEXA NR. 3 LA LEGEA NR. 292/2018 PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI ANUMITOR PROIECTE PUBLICE ȘI PRIVATE ASUPRA MEDIULUI SE IAU ÎN CONSIDERARE, DACĂ ESTE CAZUL, ÎN MOMENTUL COMPILĂRII INFORMAȚIILOR ÎN CONFORMITATE CU PUNCTELE III-XIV.....	35

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timoce Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 1

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

1 DENUMIREA PROIECTULUI

"Pod pe DN 15, km 64+356"

din proiectul:

"Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356"

2 TITULAR

Numele companiei: CNAIR prin Direcția Regională de Drumuri și Poduri Brasov

Adresa postala: Brasov, B-dul Mihail Kogalniceanu nr.13, bl. C2, sc. 1 , jud. Brasov

Tel/fax: 0268 547 688

Adresa paginii de internet:

Numele persoanei de contact:

Director/manager/administrator:

Responsabil pentru protectia mediului:

Proiectant:

S.C. NV CONSTRUCT S.R.L.

Municipiul Cluj-Napoca, strada Arges, nr. 26, ap.8, jud. Cluj

Tel./fax: 0264.460.054/ 0372.258.230

Email: office@nvconstruct.ro

Persoane de contact:

- Ing. Lucaci Timoce Elena: 0724.894.884

3 DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT

3.1 Rezumat al proiectului

Podul de pe DN15 km 64+356 care face obiectul prezentei documentații este amplasat în județul Mureș, în intravilanul localității Ungheni, în partea central-vestică a județului Mureș. Podul asigură continuitatea Drumului Național la km 64+356, peste Râul Niraj.

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 2

Asupra podului s-a efectuat în anul 2018 un raport de expertiză tehnică de către Expert Tehnic Dr. Ing. Cristian-Claudiu Comisu, care a evidențiat starea tehnică a podului la momentul respectiv.

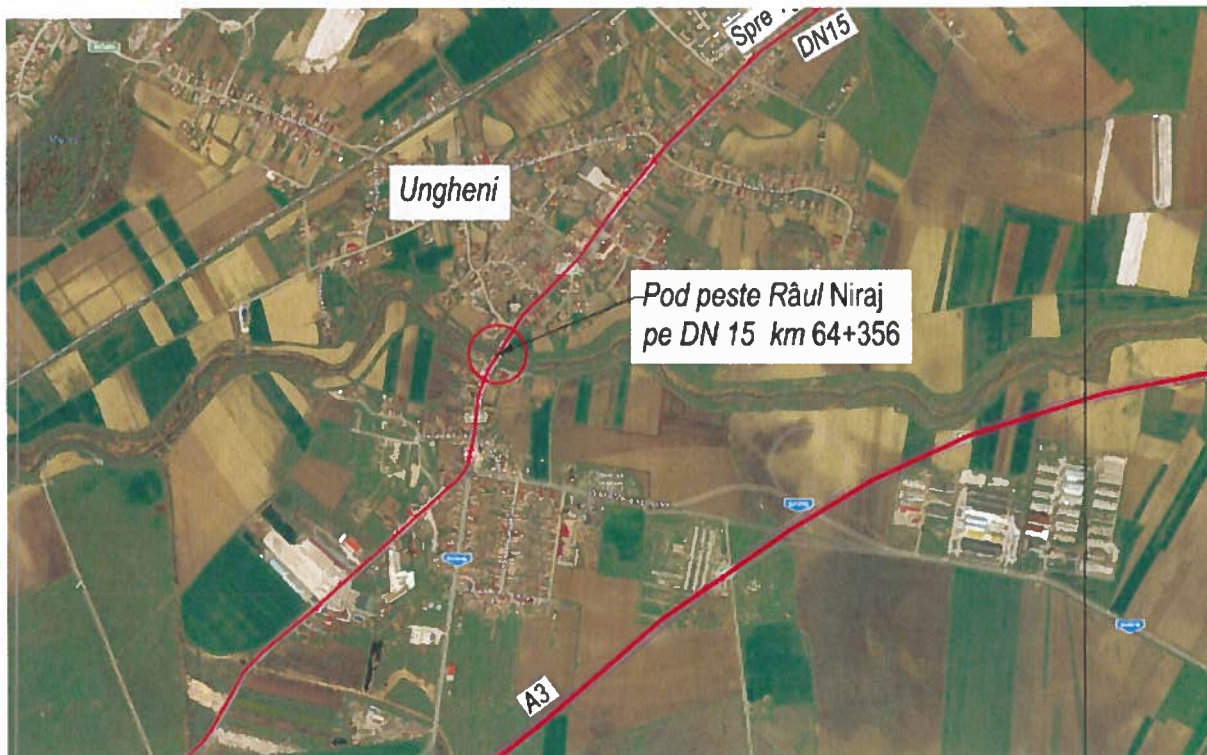


Figura 1: Amplasamentul podului pe DN15 km 64+356

Podul este în aliniament, normal pe cursul de apă și urmărește declivitatea longitudinală a drumului.

Lungimea totală a podului este de 40.71 m, cu 2 deschideri egale. Acesta are lățimea de 12.40 m, formată din partea carosabilă cu 2 benzi de circulație și 2 trotuare. Călea pe pod este delimitată de bordurile înalte cu secțiune L.

Podul are suprastructura compusă din 4 grinzi principale din beton turnat monolit, solidarizate cu 4 antretoaze de câmp monolite, și 3 antretoaze de reazem monolite (2 pe culei și 1 pe pilă). La nivelul tălpii superioare, grinzile sunt solidarizate prin intermediul unei placi din beton armat.

Infrastructura podului este alcătuită din 2 culei masive și 1 pilă. Culeele și pila reazemă pe terenul de fundație prin intermediul unor fundații directe, de suprafață, din beton simplu.

Racordările cu terasamentele sunt realizate prin intermediul sferțurilor de con pereate cu beton.

Podul este dotat cu scări și casiuri.

Conform expertizei, în 1996 podul a fost reabilitat în cadrul programului de "Reabilitare a drumurilor naționale. Etapa a II-a". Acesta a fost reabilitat prin demolarea consolelor trotuar ale podului

Observatii

Data

Intocmit

Rev

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.:	555/2021	Data:	02.2022
		Intocmit:	Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina:	555/07/AV/W/02 Pag. 3

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

existent pe două grinzi din beton armat, fiind adăugate cele 2 grinzi marginale în secțiunea podului, pentru lărgirea acestuia. Totodată, infrastructurile au fost lărgite și consolidate, astfel rezultând alcătuirea constructivă actuală a podului.

Albia cursului de apă prezintă în amplasamentul podului un traseu sinuos. Malurile sunt rupte, iar fundațiile culeei C1 și a pilei sunt afuiate. În zona podului, albia prezintă depuneri aluvionale și vegetație abundentă.

Podul prezintă o multitudine de defecte și degradări, în diverse stadii, la nivelul suprastructurii și căii pe pod, la nivelul infrastructurii și a rampelor de acces pe pod:

- Defecte de suprafață ale fețelor văzute a grinzilor principale și ale infrastructurilor
- Exfolierea betonului din grinda parapet, coroziunea armăturii
- Fisuri și crăpături orizontale ale betonului la nivelul banchetelor de rezemare
- Degradarea bordurilor și parapetului pietonal metallic
- Degradarea gravă a dispozitivelor de acoperire a rosturilor de dilatație
- Infiltrații pe banchete și zidurile de garda, în zona rosturilor de dilatație
- Degradarea îmbrăcăminții pe pod
- Lipsa parapetului de protecție a circulației rutiere pe pod
- Lipsa lucrărilor de apărări de maluri și de dirijare a apelor
- Fundații afuiate
- Modificări ale regimului hidraulic, coborârea talvegului și ruperea malurilor.

Podul se prezintă în acest stadiu de degradare datorită calității lucrărilor de întreținere a podului și a nivelului albiei cursului de apă, care se consideră nesatisfăcătoare.

Prin realizarea acestei documentații, se urmărește aducerea podului în parametri optimi necesari desfășurării traficului în condiții foarte bune și în siguranță.

3.2 Justificarea necesității proiectului

Proiectantul, prin conținutul prezentului proiect, face o descriere-prezentare tehnică a parametrilor și soluției tehnice și tehnologice ce caracterizează investiția. De asemenea prin intermediul acestei documentații, se realizează o prezentare, în detaliu, atât a situației actuale și a neajunsurilor ce decurg din aceasta, cât și a avantajelor și facilităților ce decurg ca urmare a realizării investiției.

Prin documentația tehnică ce urmează a fi realizată, se dorește aducerea podului în parametri optimi necesari desfășurării traficului în condiții foarte bune și în siguranță.

Realizarea respectivului obiectiv de investiții va avea următoarele beneficii:

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.:	555/2021	Data:	02.2022
		Intocmit:	Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina:	555/07/AV/W/02 Pag. 4

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

- Asigurarea îmbunătățirii conexiunii pe drumul național DN 15
- Sporirea nivelului de siguranță a circulației rutiere în zona podului
- Sporirea nivelului de confort în timpul călătoriei pe sectorul studiat
- Facilitatea legăturilor dintre localitățile din zonă
- Economisirea timpului de deplasare și a consumul de carburanți
- Reducerea costurilor de operare a autovehiculelor
- Se asigura posibilitatea de acces, în condiții optime, a mijloacelor de intervenție rapidă în caz de nevoie (pompieri, ambulanță, poliție, etc.)
- Se vor asigura condiții necesare pentru scurgerea normală a apelor pluviale, de pe pod și din zona drumului, și se vor evita acumulările spontane de debite de apă
- Ameliorarea calității mediului și diminuarea surselor de poluare, prin realizarea unei suprafețe ce reduce poluarea sonoră, poluarea aerului
- Asigurarea scurgerii debitelor de calcul sub pod și exploatarea în siguranță a acestuia.

3.3 Valoarea investitiei

Valoarea totala (INV), inclusiv TVA = **1,954,150.11** lei

Din care construcții – montaj (C+M) = **1,553,350.66** lei

3.4 Perioada de implementare propusa

Durata de realizare a investiției este de 18 luni, din care durata de execuție a lucrărilor s-a estimat a fi de 6 luni.

3.5 Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

Plansa nr.	Denumire plansa	Scara
555/ 21/04/AV/PI07/PI/001	Plan de încadrare	1:15 000
555/ 21/04/AV/DP07/DG/100	Dispozitie generala - Vedere in Plan	1:250
555/ 21/04/AV/DP07/DG/101	Dispozitie generala – Vedere in Plan	1:200
555/ 21/04/AV/DP07/DG/200	Dispozitie generala – Elevatie	1:150
555/ 21/04/AV/DP07/DG/201	Dispozitie generala – Sectiune B-B	1:150; 1:75
555/ 21/04/AV/DP07/DG/202	Dispozitie generala – Sectiune C-C	1:75

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 5

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

Anexate prezentei documentatii.

3.6 Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele).

3.6.a Caracteristicile proiectului:

Se propun realizarea unor lucrări de reparații capitale ale podului existent conform AND 554-2002, Anexa 2, indicativ 118.

Lucrările de reparații în vederea reabilitării podului cuprind lucrări de reparații ce se vor executa în scopul readucerii podului la o stare tehnică care să asigure condiții corespunzătoare de siguranță și confort pentru circulația rutieră și pietonală.

Partea carosabilă va fi delimitată de trotuare prin intermediul parapetului de siguranță tip H4b. Structura rutieră pe trotuare și pe partea carosabilă va fi aceeași.

Gabaritul transversal al podului se va păstra de 12.40 m, și va fi compus din:

- parte carosabilă de 8.50 m, formată din:
 - 2 benzi de 3,50 m
 - 2 benzi de încadrare de 0,75 m
- 2 trotuare de 1,95 m

Lucrari de reparații și construcție la nivelul suprastructurii și a căii pe pod.

1. Se deviază circulația rutieră pe jumătate din lățimea caili pe pod și se montează semnalizarea rutieră care indică execuția lucrărilor de reparații și consolidare, pe pod și pe rampele de acces.
2. Se demolează calea pe pod pe jumătate din lățimea acesteia, pe toată lungimea podului.
3. Se demolează parapetul rigid existent și parapetul pietonal metalic de pe pod, pe lățimea de lucru.
4. Se montează hidroizolația, trotuarul, parapetii și straturile căii, pe jumătatea în lucru a podului.
5. Se montează cordoane de impermeabilizare
6. Se montează noile dispozitive de acoperire a rosturilor, care sa garanteze o durată de exploatare normală minimă de 10 ani
7. Circulația se deviază pe jumătatea finisată a podului, efectuându-se lucrările de demolare și reparații pe cealaltă jumătate a podului.
8. Se repară grinzile, antretoazele și intradosul podului cu rășini și mortare speciale, și se protejează anticoroziv.

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/NW/02 Pag. 6

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

9. Conducta existentă prinsă pe pod se va reloca.
10. Se execută semnalizarea rutieră pe pod.

Lucrari de reparatii și consolidare la nivelul infrastructurilor

Lucrările de reparatii și consolidare se vor executa fără întreruperea circulației pe pod, dar cu introducerea unor restrictii de circulație:

- se restricționează viteza autovehiculelor care circulă pe pod, la 30 km/ora;
- se sporește distanța dintre vehicule, astfel încât pe fiecare deschidere să circule câte un singur vehicul.

Lucrările de reparatii și consolidare se vor executa în urmatoarea ordine tehnologică:

1. Se introduc restricțiile de circulație a vehiculelor pe pod.
2. Se curăță banchetele de rezemare și rigla pilei, se repară cu mortare și betoane speciale, și se protejează anticoroziv.
3. Aparatele de reazem se curăță și se ung.
4. Elevațiile infrastructurilor se vor curăța și proteja anticoroziv.
5. Fundațiile culei C1 și pilei se cămășuiesc cu minim 15 cm beton și se subzidesc.
6. Legătura dintre betonul existent și betonul nou turnat se asigură cu ancore metalice.
7. Întreaga suprafață vizibilă a infrastructurilor se va trata cu protecție anticorozivă.

Lucrari de construcție și reparatii la nivelul rampelor de acces.

Lucrările la nivelul rampelor de acces se vor executa simultan cu lucrările de la nivelul suprastructurii, a căii pe pod și a albiei.

Lucrările se execută în urmatoarea ordine tehnologică:

1. Se reface îmbrăcămintea rutieră pe ambele rampe de acces, pe o lungime de 25 m.
2. Se racordează drumul și trotuarele la noile caracteristici ale podului.
3. Se montează parapetul de siguranță tip H4 pe rampele de acces.
4. Se execută lucrări de reparatii curente și lărgire la nivelul acostamentelor și taluzelor din zona podului.
5. Sferturile de con, casiurile și scările existente se vor curăța și repara.
6. Se execută semnalizarea rutieră orizontală permanentă.

Lucrari de construcție și reparatii la nivelul albiei.

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 7

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

Lucrările la nivelul rampelor de acces se vor executa simultan cu lucrările de la nivelul suprastructurii, a căii pe pod și a albiei.

Lucrările se execută în următoarea ordine tehnologică:

1. Se va curăța, calibra și profila albia în amplasamentul podului, pe o lungime de 60 m amonte și 30 m aval.
2. În zona podului se va executa protecția albiei cu saltele de gabioane cu grosimea de 30 cm, închisă amonte și aval cu pinteni din gabioane și anrocamente.
3. În zona podului, taluzele se vor proteja cu saltele de gabioane.

Lucrările de reparații la nivelul căii pe pod se vor desfășura ca succesiune tehnologică cu lucrările de reparații la nivelul suprastructurii podului. Acestea se vor executa prin devierea alternativă a circulației rutiere pe câte jumătate din lățimea podului, fără a fi necesară întreruperea traficului.

Pentru aceasta, sunt necesare următoarele lucrări:

1. Montarea semnelor de circulație pentru atenționarea participanților la trafic asupra lucrărilor care se desfășoară, de limitare a vitezei de circulație și de limitare a tonajului pe podul existent.
2. Devierea circulației rutiere pe jumătate din lățimea căii pe pod.
3. Demolarea căii pe cealaltă jumătate a podului și execuția lucrărilor de reparații la nivelul căii și a suprastructurii, apoi mutarea traficului pe jumătatea finalizată.
4. Executarea lucrărilor de demolare și reparații pe jumătatea rămasă a podului.

3.6.b Profilul și capacitățile de producție;

Proiectul nu presupune realizarea unor procese de producție, ci realizarea unor lucrări de reparații curente a podului.

În perioada de exploatare, podul de pe DN15 la km 64+356, va fi destinat traficului rutier.

3.6.c Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz);

Lucrările de reparații și consolidare se vor executa pe jumătate din lățimea căii pe pod, sub circulație semaforizată, în următoarea ordine tehnologică:

La nivelul suprastructurii podului se vor efectua următoarele lucrări:

- Se deviază circulația rutiera pe jumătate din lățimea căii pe pod.

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 8

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

- Se demolează calea pe jumătate din lățimea zonei carosabile.
- Se demolează parapetul pietonal metalic.
- Se execută lucrări de reparații la nivelul grinzii parapetului pe toata lungimea suprastructurii.
- Se execută lucrări de reparații la nivelul grinzilor principale.
- Se execută lucrări de reparații la nivelul antretoazelor.
- Se execută lucrări de reparații la intradosul plăcii carosabile și a plăcii trotuarelor.
- Se aplică un sistem de protecție anticorozivă a suprafeței betonului pe întreaga față văzută a suprastructurii.

Se continuă cu lucrările de reparații la nivelul suprastructurii pe cealaltă jumătate din lățimea cailor pe pod.

3.6.d Descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea;

Nu este cazul.

3.6.e Materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;

Terenul studiat este situat în intravilanul orașului Ungheni, și se afla în proprietatea publică a Statului Român, fiind în administrarea Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A., conform Inventarului bunurilor din domeniul public al statului.

Lucrările se vor efectua în totalitate pe terenuri aflate în administrarea beneficiarului și nu sunt necesare achiziții de noi terenuri.

Lucrările se vor amplasa pe cât posibil astfel încât să nu fie afectate proprietăți private pentru a evita exproprierile.

Terenul utilizat pentru realizarea investiției va fi afectat temporar numai pe perioada execuției, urmând ca după realizarea investiției să fie redat în întregime în folosința domeniului public.

În cadrul proiectului se vor folosi materiale și echipamente caracteristice lucrărilor de construcții.

Pentru realizarea lucrărilor prevăzute în cadrul proiectului, în timpul execuției, antreprenorul se va ocupa de aprovizionarea materialelor ce urmează să fie puse în operă, direct de la sursă, care nu necesită prelucrare sau depozitare temporară, de tipul pământ de umplutură (dacă este cazul), balast, piatră spartă, piatră, grinzi prefabricate, borduri, parapete pietonale metalice, beton, parapete de siguranță, materiale pentru hidroizolație, asfalt. Aceste materiale vor fi aduse pe amplasament cu ajutorul mijloacelor de transport specifice.

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 9

Aceste materiale se aprovizionează treptat în timpul execuției lucrărilor.

3.6.f Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;

Sursele de apă, energie electrică, gaze, telefon și altele asemenea pentru lucrările definitive și provizorii necesare realizării obiectivului de investiții vor fi asigurate de antreprenorul lucrării în cadrul organizării de șantier aferente realizării lucrării.

Apă necesară va fi procurată de antreprenor și va fi transportată cu autocisterne la locul de punere în opera.

Având în vedere caracterul lucrării, energia electrică necesară utilajelor și echipamentelor va fi asigurată de antreprenor prin generatoare de curent electric adecvate.

3.6.g Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;

Antreprenorul are obligația de a aduce terenul la starea inițială.

Surplusul de pământ rezultat, va fi transportat în basculante acoperite cu prelate și depozitate în locuri stabilite cu autoritățile din zonă sau reutilizat la lucrare.

Zona podului și împrejurimile se vor curăța de eventualele resturi de materiale căzute accidental.

Deșeurile generate în perioada de execuție vor fi colectate selectiv și predate operatorilor autorizați în vederea reciclării/valorificării sau eliminării finale, după caz.

După finalizarea lucrărilor, zonele ocupate temporar vor fi curățate, iar terenul readus la starea inițială.

După terminarea lucrărilor de construire, în caz de necesitate, se vor executa lucrări pentru refacerea zonei și redarea în circuitul natural, cum ar fi:

- Demontarea construcțiilor și structurilor specific organizării de șantier;
- Construcțiile și instalațiile existente vor fi demontate și evacuate, iar amplasamentul va fi amenajat în vederea redării folosinței;
- Retragerea de pe amplasament a utilajelor de construcție și transport;
- Colectarea și transportul de pe amplasament a deșeurilor rezultate din activitatea de construcție și cele conexe;
- Deșeurile rezultate vor fi ținute strict sub control printr-o depozitare corespunzătoare, precum și o asigurare corespunzătoare a stării tehnice a utilajelor folosite pentru depozitare.

3.6.h Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;

Accesul se face prin drumul național DN15.

Observații		
Data		
Intocmit		
Rev		

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 10

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

3.6.i Metode folosite in constructiile/demolare;

Se realizează de către antreprenorul lucrării pe baza datelor de trasare furnizate de proiectant.

Materializarea pe teren a lucrărilor se face prin șablonare. Picheții și șabloanele trebuie să materializeze: axa circulațiilor carosabile și înălțimea umpluturii sau adâncimea săpăturii;

Înainte de începerea lucrărilor de terasamente se execută următoarele lucrări pregătitoare:

- defrișări, dacă e cazul
- curățirea terenului de frunze, crengi, iarba și buruieni
- decaparea și depozitarea pamantului vegetal
- asanarea zonei drumului prin îndepărtarea apelor de suprafață sau subterane.

Pe durata executiei lucrarilor pana la receptia finala, constructorului ii revine ca obligatie protejarea materialelor si a lucrarilor realizate cu respectarea tehnologiei de executie si a prevederilor din caietele de sarcini, in scopul asigurarii parametrilor proiectati si a calitatii lucrarilor.

In acest sens constructorul va lua masuri deosebite privind:

- Depozitarea materialelor in spatii amenajate;
- Transportul si punerea in opera in timp optim;
- Respectarea masurilor impuse de furnizorul de materiale.

Pentru protejarea lucrarilor de terasamente din pamant, executantul va lua masuri de scurgere a apelor pluviale prin executarea de scurgeri in zonele de baltire.

Lucrarile de betonare / asfaltare vor fi executate in perioada optima, fiind necesare masuri speciale de protectie, dupa caz.

In caz de intrerupere a executiei lucrarilor din diverse motive se va urmari aducerea taluzurilor la prevederile din proiect si asigurarea scurgerii apelor din zona drumului.

Pentru betoanele si mortarele ce se vor executa manual in zona lucrarii, cimentul va fi depozitat in magazia de santier (pentru cimentul in saci) si in lazi asigurate la intemperii (ciment vrac).

De asemenea, antreprenorul general trebuie sa ia masuri de protectie a lucrarilor deja executate impotriva degradarii pe perioada de iarna sau pe timp ploios.

3.6.j Planul de executie, cuprinzând faza de constructie, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară

Graficul de realizare a investiției:

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 11

Observatii	
Data	
Intocmit	
Rev	

Nr. crt	Denumirea capitolelor si subcapitolelor	ANUL 1											
		L 1	L 2	L 3	L 4	L 5	L 6	L 7	L 8	L 9	L 10	L 11	L 12
	INV												
1	Organizarea procedurii de achizitie												
2	Studii de teren si proiectare si inginerie, cheltuieli pentru obtinerea de avize												
3	Consultanta												
4	Comisioane, taxe, cote legale, costuri finant.												
5	Organizarea de santier												
6	Executie lucrari si dotari												
7	Asistenta tehnica si dirigenie de santier												
8	Diverse si neprevazute												
9	Receptia lucrarii												

Nr. crt	Denumirea capitolelor si subcapitolelor	ANUL 2											
		L 13	L 14	L 15	L 16	L 17	L 18	L 19	L 20	L 21	L 22	L 23	L 24
	INV												
1	Organizarea procedurii de achizitie												
2	Studii de teren si proiectare si inginerie, cheltuieli pentru obtinerea de avize												
3	Consultanta												
4	Comisioane, taxe, cote legale, costuri finant.												
5	Organizarea de santier												
6	Executie lucrari si dotari												
7	Asistenta tehnica si dirigenie de santier												
8	Diverse si neprevazute												
9	Receptia lucrarii												

3.6.k Relatia cu alte proiecte existente sau planificate;

Pe drumul national DN15 s-au propus a se reabilita podurile de la urmatoarele pozitii kilometrice: km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356, beneficiarul investitiei este CNAIR S.A. prin D.R.D.P. Brasov.

3.6.l Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare

Conform "instructiunilor pentru stabilirea starii tehnice a unui pod" indicativ AND 522-2006 elaborate de Administratia Nationala a Drumurilor, pentru un indice total de stare tehnica **Ist= 50 puncte**, podul se incadreaza in **clasa tehnica III** si prezinta o **stare tehnica satisfacatoare**.

Pentru aducerea podului la parametri constructivi si functionali corespunzatori reglementarilor in vigoare, care sa asigure depline conditii de siguranta si confort pentru circulatia rutiera si pietonala pe pod, expertul tehnic dr. ing. Comisu Cristian-Claudiu recomanda in expertiza tehnica executia unor lucrari in scopul consolidarii podului, in cadrul urmatoarelor scenarii:

Scenariul I – Lucrari de intretinere periodica (AND 554-2002, Anexa 2, indicativ 112)

Scenariul II – Lucrari de reparatii curente (AND 554-2002, Anexa 2, indicativ 118)

A. Scenariu I

Lucrari de intretinere periodica la nivelul suprastructurii:

1. Se deviază circulația rutiera pe jumătate din lățimea caii pe pod.
2. Se execută lucrări de întreținere periodica la nivelul grinzii de parapet.

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 12

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

3. Se execută lucrări de întreținere periodică la nivelul suprastructurii pe grinzi din beton armat.
4. Se execută lucrări de întreținere periodică la nivelul antretoazelor.
5. Se execută lucrări de întreținere periodică la intradosul plăcii carosabile si a plăcii trotuarelor.
6. Se aplică un sistem de protecție anticoroziva a suprafeței betonului pe întreaga fata văzută a grinzilor principale, a antretoazelor si a plăcii.
7. Se continuă cu lucrările de întreținere periodică la nivelul suprastructurii pe cealaltă jumătate din lățimea cail pe pod.

Lucrări de întreținere periodică la nivelul căii pe pod:

1. Se execută lucrări de întreținere periodică pe jumătate din lățimea cail pe pod.
2. Se montează un parapet pietonal metalic nou, pe lungimea suprastructurii si a zidurilor întoarse de pe culei. Vopsirea parapetului metalic se va face cu o vopsea pe baza de zinc si poliuretan sau poliuretan monocomponente care sa fie garantata minim 10 ani.
3. Se înlocuiesc dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație, la ambele capete ale suprastructurii. Se vor monta dispozitive de acoperire a rosturilor care sa garanteze o durata de exploatare normala minima de 10 ani.
4. Se înlocuiește sapa hidrofuga pe jumătate din lățimea suprastructurii podului, pentru care se garantează o durata de exploatare normala de minim 10 ani. Sapa hidrofuga se va racorda la grinda parapetului si la dispozitivul de acoperire a rosturilor, si se va sigila cu cordoane de impermeabilizare.
5. Se montează borduri prefabricate noi pentru care se garantează o durata de exploatare normala de 10 ani. Bordurile se vor monta pe lungimea suprastructurii si a zidurilor întoarse de pe culei. Se executa umplutura trotuarelor.
6. Se montează in spatele bordurilor, un parapet de siguranță a circulației rutiere pe pod de tip foarte greu, cu un nivel de protecție H4b.
7. Se execută îmbrăcămintea cail pe zona carosabila din asfalt turnat dur (ATD 16), conform prevederilor AND 546/2013. Se montează cordoane de impermeabilizare a îmbrăcăminții pe zona carosabila.
8. Se execută îmbrăcămintea pe trotuarele pietonale. Se montează cordoane de impermeabilizare a îmbrăcăminții pe trotuare.
9. Se execută semnalizarea rutiera pe pod.
10. Se execută cu lucrările de întreținere periodică la nivelul cail pe cealaltă jumătate din lățimea podului.

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 13

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

Lucrări de întreținere periodică la nivelul infrastructurilor:

1. Se deviază alternativ albia cursului de apa astfel încât sa se poată executa lucrări de întreținere periodica la nivelul elevației fiecărei culei.
2. Se execută lucrări de întreținere periodica la nivelul elevațiilor si a banchetelor de rezemare - demolarea betonului de gradat, închideri de fisuri, aplicarea unor betoane speciale pentru repararea elevației, aplicarea unui sistem de protecție anticoroziva a suprafeței elevației si a banchetei de rezemare.
3. Se execută lucrări de întreținere periodica la nivelul zidului de garda pe fiecare culee.
4. Se execută lucrări de întreținere periodica la nivelul zidurilor întoarse pe fiecare culee.
5. Se aplică un sistem de protecție anticoroziva a suprafeței betonului pe întreaga fata văzută a elevației culeelor.

Lucrări de întreținere periodică la nivelul rampelor de acces:

1. Se deviază circulația rutiera pe jumătate din lățimea caii pe pod.
2. Se execută lucrări de întreținere periodica pe jumătate din lățimea caii pe pod si pe 25 m lungime pe ambele rampe de acces.
3. Se execută lărgirea terasamentelor din rampele de acces astfel încât sa se asigure accesul in siguranță al pietonilor de pe acostamente pe trotuarele podului.
4. Se execută lucrări de întreținere periodica la nivelul casiurilor de descărcare a apelor pluviale pe la capetele podului, pe ambele rampe de acces.
5. Se execută lucrări de întreținere periodica la nivelul scărilor de acces.
6. Se execută lucrări de întreținere periodica la nivelul elevației sferurilor de con si a pereului de protecție.
7. Se execută lucrări de întreținere periodica la nivelul acostamentelor, pe o lungimea de 25 m pe fiecare rampa de acces.
8. Se montează parapetilor de protecție a circulației pe o lungimea de 25 m pe fiecare rampa de acces.
9. Se îndepărtează conducta de gaz amplasata in amonte de pod.

Lucrări de întreținere periodică la nivelul albiei și malurilor:

1. Se execută lucrări de curățări de depuneri aluvionare si vegetație a albiei si a malurilor, pe doua lungimi de pod in amonte, si o lungime de pod in aval.

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 14

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

2. Se execută lucrări de calibrare a albiei, pe doua lungimi de pod in amonte, si o lungime de pod in aval.

B. Solutia II

Lucrări de reparații la nivelul suprastructurii:

1. Se deviază circulația rutiera pe jumătate din lățimea cail pe pod.
2. Se demolează calea pe jumătate din lățimea zonei carosabile.
3. Se demolează parapetul pietonal metalic.
4. Se execută lucrări de reparații la nivelul grinzii parapetului pe toata lungimea suprastructurii.
5. Se execută lucrări de reparații la nivelul grinzilor principale.
6. Se execută lucrări de reparații la nivelul antretoazelor.
7. Se execută lucrări de reparații la intradosul plăcii carosabile si a plăcii trotuarelor.
8. Se aplică un sistem de protecție anticoroziva a suprafeței betonului pe întreaga fata văzută a suprastructurii.

Se continuă cu lucrările de reparații la nivelul suprastructurii pe cealaltă jumătate din lățimea cail pe pod.

Lucrări de reparații la nivelul căii pe pod:

1. Se deviază circulația rutiera pe jumătate din lățimea cail pe pod.
2. Se demolează calea pe jumătate din lățimea cail pe pod
3. Se montează un parapet pietonal metalic nou, pe lungimea suprastructurii si a zidurilor întoarse de pe culei. Vopsirea parapetului metalic se va face cu o vopsea pe baza de zinc si poliuretan sau poliuretan monocomponente care sa fie garantata minim 10 ani.
4. Se montează dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație noi, la ambele capete ale suprastructurii. Se vor monta dispozitive de acoperire a rosturilor care sa garanteze o durata de exploatare normala minima de 10 ani.
5. Se execută șapa hidrofuga pe jumătate din lățimea suprastructurii podului, pentru care se garantează o durata de exploatare normala de minim 10 ani. Sapa hidrofuga se va racorda la grinda parapetului si la dispozitivul de acoperire a rosturilor, si se va sigila cu cordoane de impermeabilizare.
6. Se montează borduri prefabricate pentru care se garantează o durata de exploatare normala de 10 ani. Bordurile se vor monta pe lungimea suprastructurii si a zidurilor întoarse de pe culei. Se execută umplutura trotuarelor.
7. Se montează in spatele bordurilor, un parapet de siguranță a circulației rutiere pe pod de tip foarte greu, cu un nivel de protecție H4b.

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/IV/02 Pag. 15

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

8. Se execută îmbrăcămintea caili pe zona carosabila din asfalt turnat dur (ATD 16), conform prevederilor AND 546/2013. Se montează cordoane de impermeabilizare a îmbrăcăminții pe zona carosabila.

9. Se execută îmbrăcămintea pe trotuarele pietonale. Se montează cordoane de impermeabilizare a îmbrăcăminții pe trotuare.

10. Se execută semnalizarea rutiera pe pod.

Lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor:

1. Se deviază alternativ albia cursului de apa astfel încât sa se poată executa lucrări de reparații la nivelul fiecărei culei.

2. Se execută lucrări de reparații la nivelul blocului de fundații la ambele culei.

3. Se execută lucrări de reparații la nivelul elevațiilor si a banchetei de rezervare la ambele culei - demolarea betonului de gradat, închideri de fisuri, aplicarea unor betoane speciale pentru repararea elevației, aplicarea unui sistem de protecție anticoroziva a suprafeței elevației si a banchetei de rezervare.

4. Se execută lucrări de reparații la nivelul zidului de garda pe fiecare culee.

5. Se execută lucrări de reparații la nivelul zidurilor întoarse pe fiecare culee.

6. Se aplică un sistem de protecție anticoroziva a suprafeței betonului pe întreaga fata văzută a elevației culeelor.

Lucrări de reparații la nivelul rampelor de acces:

1. Se deviază circulația rutiera pe jumătate din lățimea caili pe pod.

2. Se demolează imbracamintea pe jumătate din lățimea caili pe pod si pe 25 m lungime pe ambele rampe de acces.

3. Se execută lărgirea terasamentelor din rampele de acces astfel încât sa se asigure accesul in siguranță al pietonilor de pe acostamente pe trotuarele podului.

4. Se execută lucrări de reparații la nivelul casiurilor de descărcare a apelor pluviale pe la capetele podului, pe ambele rampe de acces.

5. Se execută lucrări de reparații la nivelul scărilor de acces.

6. Se execută lucrări de reparații la nivelul elevației sferturilor de con si a pereului de protecție.

7. Se execută lucrări de reparații la nivelul acostamentelor, pe o lungimea de 25 m pe fiecare rampa de acces.

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.:	555/2021	Data:	02.2022
		Intocmit:	Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina:	555/07/AV/W/02 Pag. 16

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

8. Se montează parapetilor de protecție a circulației pe o lungimea de 25 m pe fiecare rampa de acces.

9. Se îndepărtează conducta de gaz amplasata in amonte de pod. Lucrările de reparații la nivelul rampelor de acces se vor executa cu devierea alternativa semaforizata a circulației rutiere pe cate jumătate din lățimea podului.

Lucrări de reparații la nivelul albiei și a malurilor:

1. Se execută lucrări de curățări de depuneri aluvionare și vegetație a albiei și a malurilor, pe două lungimi de pod în amonte și o lungime de pod în aval.

2. Se execută lucrări de calibrare a albiei, pe două lungimi de pod în amonte și o lungime de pod în aval.

2. Se execută lucrări de protecție a albiei și a malurilor, pe două lungimi de pod în amonte și o lungime de pod în aval.

Din punct de vedere tehnic ambele soluții/opțiuni sunt viabile.

Din punct de vedere al procesului de execuție și al durabilității în timp, în cadrul Soluției II tehnologia de prindere a parapetului de siguranță este mai dificilă. Totodată, zona de prindere a parapetului reprezintă o zonă sensibilă din punct de vedere al infiltrațiilor de apă, care pot duce la degradarea suprastructurii. Grinda parapetului va fi expusă la apele de pe partea carosabilă, existând astfel riscul degradării mai accentuate în timp a acesteia. Toate acestea duc la recomandarea Soluției I.

Din punct de vedere financiar, diferența de preț între cele 2 soluții este nesemnificativă.

Din cauza diferențele expuse la capitolul de mai sus se recomanda adoptarea **Soluția I**.

Prin soluția aleasă (**Soluția I**) :

- se oferă o soluție viabilă printr-o investiție la standarde europene în ceea ce privește calitatea lucrărilor ce vor fi executate
- se îmbunătățesc condițiile de circulație în zona podului, din punct de vedere al siguranței și al confortului în timpul deplasării
- se reduc noxelor poluante și a praful
- se asigură accesul rapid al echipajelor de intervenție (pompieri, ambulanță, etc) în caz de necesitate
- se alege cea mai viabilă soluție din punct de vedere al durabilității în timp.

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 17

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

Nu este cazul.

3.6.n Alte autorizații cerute pentru proiect.

Avizele, acordurile și autorizațiile solicitate pentru "Pod pe DN 15, km 63+302", vor fi conform certificatului de urbanism nr. 88/16.09.2021 emis de către Primăria Orașului Ungheni.

4 DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE

Lucrările de reparații și consolidare se vor executa pe jumătate din lățimea căii pe pod, sub circulație semaforizată, cu restricționarea vitezei de circulație pe pod la 30km/ora, în următoarea ordine tehnologică:

- Se demolează calea pe pod pe jumătate din lățimea acesteia, pe toată lungimea podului.
- Se demolează parapetul rigid existent și parapetul pietonal metalic de pe pod, pe lățimea de lucru.

Lucrările de reparații și consolidare se vor executa în următoarea ordine tehnologică:

- Se curăță banchetele de rezemare și rigla pilei, se repară cu mortare și betoane speciale, și se protejează anticoroziv.
- Aparatele de reazem se curăță și se ung.
- Elevațiile infrastructurilor se vor curăța și proteja anticoroziv.
- Fundațiile culei C1 și pilei se cămășuiesc cu minim 15 cm beton și se subzidesc.
- Legătura dintre betonul existent și betonul nou turnat se asigură cu ancore metalice.
- Întreaga suprafață vizibilă a infrastructurilor se va trata cu protecție anticorozivă

Demolările menționate mai sus se vor executa exclusiv cu mijloace mecanizate și ocazional, prin mijloace manuale.

În cadrul procesului de demolare nu se vor folosi materiale explozibile sau agenți chimici ce pot afecta mediul înconjurător.

Observații		
Data		
Intocmit		
Rev		

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 18

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

Beneficiarul lucrărilor propuse prin studiul de fezabilitate are posibilitatea de a recicla materialele rezultate, în vederea reciclării tot ca materiale de construcții.

Se va avea în vedere colectarea separată, pe categorii de deșeuri, a deșeurilor rezultate în urma demolărilor. Pentru a evita impactul negativ asupra mediului, trebuie acordată atenție deosebită stocării temporare a deșeurilor din construcții, astfel trebuie să fie prevăzute zone de stocare a deșeurilor în apropierea podului.

Se vor colecta selectiv deșeurile rezultate din demolare. Acestea vor fi depozitate în funcție de modul de reciclare/valorificare sau eliminare propus pentru fiecare categorie:

- Materiale metalice;
- Piatra/balast;
- Moloz.

Lucrările propuse vor avea un impact minim asupra mediului dacă se vor respecta cu strictețe măsurile de prevenire, reducere, limitare a aventualelor poluări accidentale respectându-se procedurile privind dezafectarea și redarea terenului la starea inițială.

5 DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI

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

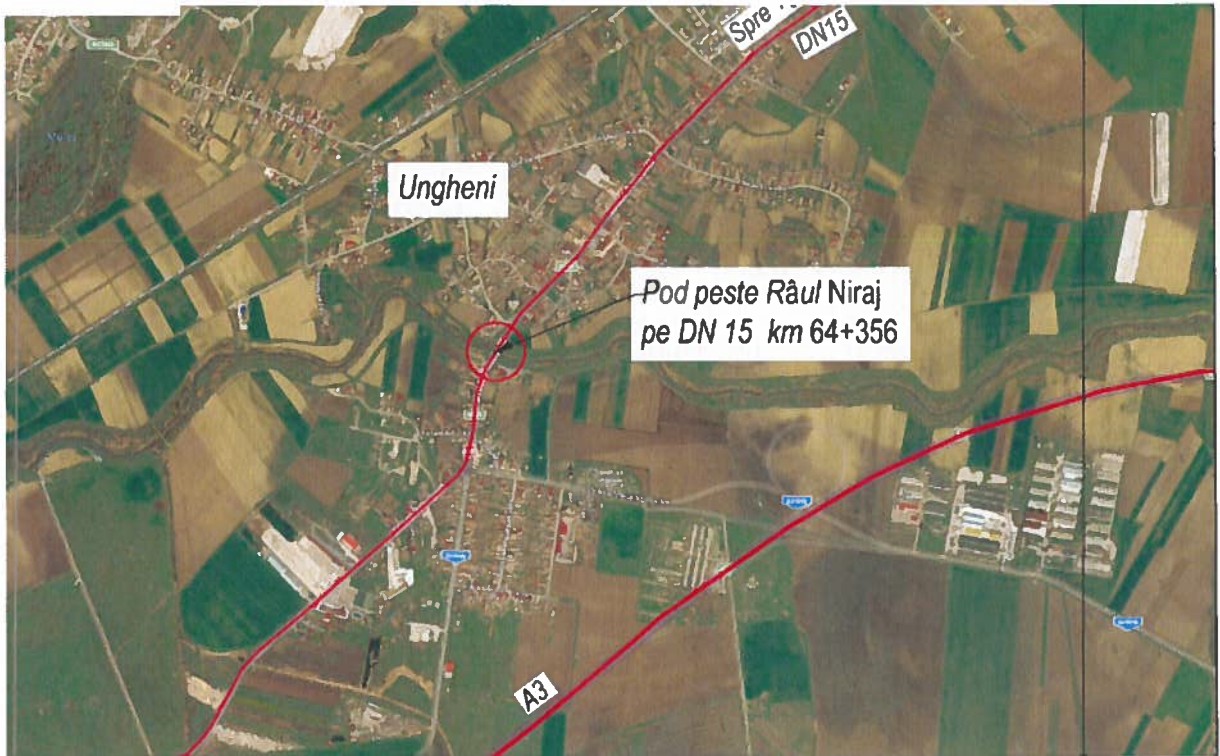
Proiectul nu este sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră (Legea 22/2001).

5.1.b 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

Din punct de vedere al patrimoniului cultural și istoric, amplasamentul lucrărilor nu se află în zona monumentelor istorice a Ministerului Culturii și Cultelor.

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/WI/02 Pag. 19

5.1.c Hărți, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind: folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia; politici de zonare și de folosire a terenului; arealele sensibile



5.1.d Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului sunt prezentate sub forma de vector in format digital cu referinta geografica Stereo 1970.

Coordonate Stereo '70		
" Pod pe DN 15 km 64+356"		
Nr. crt.	x	y
1	458204.04	553599.74
2	458220.61	553626.39

5.1.e Detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.

Lucrarile prevazute in cadrul lucrarii se vor realiza in cadrul amplasamentului existent.

Observatii	
Data	
Intocmit	
Rev	

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 20

Observatii	
Data	
Intocmit	
Rev	

6 DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE

6.1 Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu

a) Protectia calitatii apelor

Din punct de vedere al impactului asupra factorilor de mediu, investiția propusa urmărește obiectivul creșterea durabila care pune accent pe scăderea emisiilor de carbon și sprijinirea practicilor agricole prietenoase cu mediul. De asemenea, se va avea in vedere protejarea biodiversității prin refacerea zonelor afectate de lucrările de reparații.

b) Protectia aerului

Obiectivul, la darea lui in folosința nu va produce noxe care ar putea polua aerul.

Noxele ce pot polua aerul sunt produse in timpul lucrărilor de execuție, si anume cele rezultate la așternerea mixturilor asfaltice pe perioada execuției investiției.

Având in vedere cele de mai sus nu sunt necesare lucrări sau instalații pentru epurarea aerului, emanațiile încadrându-se in limitele maxime admise ale STAS 12574/87.

c) Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor

Obiectivul in sine nu poate produce zgomote sau vibrații care ar putea polua zona. Pe carosabil a fost prevăzută o îmbrăcăminte asfaltica ceea ce duce la o circulație cu un nivel de zgomot scăzut.

d) Protectia împotriva radiațiilor

Pe timpul executării lucrărilor constructorul nu va lucra cu substanțe radioactive sau cu aparate care ar putea produce radiații, de aceea nu sunt necesare lucrări sau masuri pentru protecția împotriva radiațiilor.

e) Protectia solului și a subsolului

Lucrările de terasamente se executa în săpătura sprijinita, închisă, pământul evacuat urmând a fi transportat si depozitat la o groapa de depozitare a pământului.

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 21

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

Având in vedere cele de mai sus nu sunt necesare lucrări sau instalații pentru protecția solului și subsolului pe zona studiată.

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Prin natura amplasamentului obiectivului nu sunt afectate ecosistemele terestre și acvatice.

In aceasta situație nu sunt necesare lucrări sau măsuri pentru protecția faunei și florei terestre, nici a biodiversității.

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

Lucrările ce se vor executa se află în intravilanul localității Ungheni, prin utilitatea ei și prin modul în care a fost proiectată, asigură o circulație mai fluidă și mai sigură în zonă.

În zona unde se vor executa lucrările nu sunt monumente istorice și de arhitectura sau zone de interes public de aceea nu este necesar a se lua măsuri de protecția acestor factori.

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

Pe pod și în zonele învecinate nu pot apărea deșuri decât la executarea lucrărilor. În această situație, constructorul va avea în vedere ca pe tot parcursul executării lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curățenie.

Eventualele deșuri ce ar putea rezulta vor fi depozitate în recipiente și duse la o rampă de gunoi autorizată. Această sarcină cade în seama executantului, deoarece la terminarea lucrărilor zona va fi predată beneficiarului curată.

Astfel stau lucrurile, nu sunt necesare prescripții speciale pentru depozitarea și gestionarea deșeurilor.

i) Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase

Având în vedere specificul lucrărilor ce se vor realiza, acestea nu se vor executa cu substanțe toxice și periculoase, de aceea nu este necesară gestionarea acestora

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

Pe durata execuției lucrărilor până la recepția finală, constructorului îi revine ca obligație protejarea materialelor și a lucrărilor realizate cu respectarea tehnologiei de execuție și a prevederilor din caietele de sarcini, în scopul asigurării parametrilor proiectați și a calitatii lucrărilor.

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.:	555/2021	Data:	02.2022
		Intocmit:	Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina:	555/07/AV/W/02 Pag. 22

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

In acest sens constructorul va lua masuri deosebite privind:

- Depozitarea materialelor in spatii amenajate;
- Transportul si punerea in opera in timp optim;
- Respectarea masurilor impuse de furnizorul de materiale.

Pentru protejarea lucrarilor de terasamente din pamant, executantul va lua masuri de scurgere a apelor pluviale prin executarea de scurgeri in zonele de baltire.

Lucrarile de betoanare / asfaltare vor fi executate in perioada optima, fiind necesare masuri speciale de protectie, dupa caz.

In caz de intrerupere a executiei lucrarilor din diverse motive se va urmari aducerea taluzurilor la prevederile din proiect si asigurarea scurgerii apelor din zona drumului.

Pentru betoanele si mortarele ce se vor executa manual in zona lucrarii, cimentul va fi depozitat in magazia de santier (pentru cimentul in saci) si in lazi asigurate la intemperii (ciment vrac).

De asemenea, antreprenorul general trebuie sa ia masuri de protectie a lucrarilor deja executate impotriva degradarii pe perioada de iarna sau pe timp ploios.

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

Dezvoltarea durabila a asezarilor umane obliga la o reconsiderare a mediului natural sub toate aspectele sale: economice, ecologice si estetice si accentueaza caracterul de globalitate a problematii mediului.

Aplicarea masurilor de reabilitare, protectie si conservare a mediului va determina mentinerea echilibrului ecosistemelor, eliminarea factorilor poluanti ce afecteaza sanatatea si creeaza disconfort si va permite valorificarea potentialului natural si a sitului construit.

În principiu, studiul privind evaluarea impactului asupra mediului tratează următoarele aspecte:

- soluții de integrare cât mai firească în planurile de dezvoltare locale, regionale și naționale, colaborând în acest sens cu Consiliul Județean, Primăriile locale, Agenția de Dezvoltare Regională, Inspectoratul de Protecția Mediului și Direcția Apelor;

- propunerea de soluții pentru ca impactul economic și cel social, inclusiv cel asupra stării de sănătate a factorului uman să fie pozitiv;

- definirea stării inițiale a mediului prin analize de teren, prelevări de probe și efectuarea cercetărilor de laborator privind aerul, solul, apa, ecosistemele (flora, fauna), terenurile agricole etc.;

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 23

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

- analiza legislației specifice privind declararea monumentelor naturii și siturilor arheologice, identificarea acestora pe teren; propuneri și soluții pentru prezervarea acestor zone;
- evaluarea impactului asupra factorilor de mediu, climei, utilizării agricole a terenurilor, precum și din punct de vedere al inconvenientelor pe perioada construcției, al stresului conducătorilor auto, al încadrării în peisaj;
- evaluarea impactelor cauzate de vibrații, zgomote în timpul nopții;
- măsuri pentru refacerea și conservarea ecosistemului local, precum și alte măsuri compensatorii;
- propuneri și soluții pentru prevenirea eroziunii solului și sedimentării, în scopul eliminării colmatării sistemelor de drenaj și asigurării stabilității solului sub efectul curenților generați de scurgerea apelor de suprafață;
- măsuri pentru prevenirea accidentelor care determină poluarea apelor, aerului, solului și subsolului, atât în timpul execuției, cât și al exploatarei;
- adoptarea de soluții pentru ca lucrările să se încadreze armonios în peisaj, reducând la minim sau chiar eliminând impactul vizual negativ, ținând seama de topografia locului, traficul, existența vegetației etc.;
- prevederea de soluții pentru evitarea poluării surselor de alimentare cu apă, a sistemelor de drenaj și de canalizare;
- stabilirea de măsuri pentru diminuarea poluării aerului pe durata activităților de construcție cât și ulterior, în exploatare, pe grupe de zone;
- prevederea de măsuri în cadrul organizărilor de șantier pentru ca efectele poluante să fie cât mai reduse iar în final, după dezafectare să fie refăcută situația inițială a cadrului natural;
- elaborarea de soluții pentru refacerea ecologică a zonelor afectate de deschiderea gropilor de împrumut, precum și a amplasamentului organozării de șantier;
- prevederea de puncte sanitare mobile și un sistem de comunicare adecvat prin care să fie asigurată o asistență sanitară eficientă pentru personalul constructorului;
- evaluarea riscurilor ecologice ce apar prin amenajările propuse;
- identificarea implicării rezidenților în realizarea proiectului;
- identificarea factorilor de mediu necesar a fi monitorizați privind evoluția calității acestora și elaborarea unui plan de monitoring care să fie pus în aplicare imediat după terminarea execuției lucrărilor.

Evaluarea impactului cuprinde:

- a) descrierea stării inițiale a mediului;

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 24

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

- b) datele necesare identificării și evaluării efectelor principale probabile ale obiectivului proiectat asupra mediului înconjurător;
- c) descrierea efectelor semnificative probabile, directe și indirecte ale proiectului asupra mediului, atât în faza de execuție și în cea de exploatarea a lucrărilor, pentru diferitele variante propuse;
- d) acolo unde sunt identificate efecte adverse semnificative, se vor descrie măsurile luate în considerare pentru evitarea, reducerea sau remedierea acestor efecte, incluzând costurile aferente acestor măsuri;
- e) propunerea variantei optime din punct de vedere al protecției mediului;
- f) planul de monitoring a calității factorilor de mediu posibil a fi afectați;

O atenție deosebită va fi acordată stabilirii condițiilor existente de mediu și limitelor zonei de analiză.

Pentru evaluarea impactului s-a identificat starea factorilor de mediu din amplasament și din zona învecinată, înainte de realizarea proiectului pentru a exista termeni de comparație pentru situația care va rezulta în urma realizării proiectului. În acest scop se vor urmări următoarele aspecte ale stării inițiale a mediului:

1. Topografia, geologia și geomorfologia
2. Apele de suprafață și subterane
3. Meteorologia și microclimatul pe anotimpuri
4. Principalele sisteme ecologice
5. Flora și fauna caracteristică terestră și acvatică
6. Speciile amenințate
7. Istoricul evenimentelor ecologice și naturale; de exemplu înflorirea algelor, nori de praf, incendii, furtuni, inundații și secetă, eroziunea solului
8. Utilizarea prezentă și tendințele de utilizare a terenurilor, de exemplu agricultura, horticultura, silvicultura și exploatarea forestiere precum și activitățile recreative
9. Particularitățile estetice
10. Infrastructura, de exemplu comunicațiile și transportul
11. Obiective industriale, comerciale și rezidențiale
12. Evidența și caracteristicile poluării aerului, apelor, solului și a poluării fonice
13. Caracteristici sociale, arheologice, istorice, culturale și religioase ale zonei
14. Orice caracteristică legată de sănătatea publică în zona afectată
15. Orice pericole sau riscuri asociate cu zona în studiu
16. Orice programe sau instrumente aplicabile de conservare a mediului

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.:	555/2021	Data:	02.2022
		Intocmit:	Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina:	555/07/AV/W/02 Pag. 25

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

Prevederea impactului include analiza cauzelor majore ale modificărilor mediului existent și determinarea efectelor probabile. Principalele etape ale prevederii impactului (pozitiv sau negativ) vor fi următoarele:

- a) identificarea activităților ce se desfășoară în cadrul realizării proiectului și care pot genera impact;
- b) identificarea resurselor și a receptorilor care pot fi afectați de către aceste impacte;
- c) stabilirea înlănțuirii evenimentelor sau a legăturii dintre cauză și efect;
- d) prevederea naturii probabile, a extinderii și a dimensiunii oricăror modificări sau efecte care se

anticipează;

- e) evaluarea consecințelor oricărui impact identificat;
- f) stabilirea consecințelor potențiale (pozitive sau negative), care pot fi socotite ca semnificative;

Procesul de evaluare a impactului asupra mediului implică de obicei luarea în considerare a semnificației unui impact după un număr de criterii cum sunt:

- extinderea și dimensiunea
- efectul pe termen scurt sau termen lung
- reversibilitatea sau ireversibilitatea
- performanța în raport cu standardele de calitate a mediului
- sensibilitatea receptorului

O atenție deosebită va fi acordată evaluării impactelor pentru diferite grupuri ce pot fi afectate, precum copii, oameni la locul de muncă, spitale, pietoni, bicicliști, ca și asupra spațiilor comerciale, zonelor de agrement sau care prezintă interes din punct de vedere turistic, precum și a zonelor care prezintă interes din punct de vedere al conservării biodiversității.

Evaluarea impactului asupra mediului va cuprinde o serie de procedee specifice fiecărei componente menționate anterior și va fi realizată atât pentru faza de execuție cât și pentru cea de exploatare a drumului.

Pentru prevenirea și reducerea impactului negativ asupra mediului se vor lua măsuri atât în perioada de construcție cât și în perioada de exploatare. În acest caz pot fi identificate trei tipuri principale de poluanți:

- poluanți în aer;
- deșeuri și reziduuri;
- zgomote și vibrații.

Impactul asupra mediului poate fi împărțit în doua categorii :

1. efecte locale, pe termen scurt în perioada de construcție
2. efecte pe termen lung în perioada de exploatare.

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 26

Masuri de prevenire si protectie a mediului in perioada de constructie

Se poate sintetiza o lista a principalelor probleme potentiale induse de perioada de constructie:

Componente de mediu	Efecte potentiale
Atmosfera	Degradarea calitatii aerului Emisie de praf
Mediul hidrologic	Degradarea calitatii apei Degradarea sistemului hidrologic
Teren si subsol	Modificari ale morfologiei
Vegetatie, flora si fauna	Distrugerea vegetatiei ca urmare a emisiei de praf Indepartarea/periclitarea faunei Interferenta cu zone naturale protejate
Zgomot - vibratie	Zgomot cauzat de trafic si desfasurarea lucrarilor
Distributia terenului	Periclitarea activitatii agricole ca urmare a traficului si desfasurarii lucrarilor
Peisaj	Modificarea efectului vizual al peisajului

Nu este posibila o localizare exacta a santierelor si fazelor de functionare a acestora. Astfel masurile de atenuare sunt cele general valabile. Unele dintre ele sunt tipice pentru toate sectiunile:

- managementul traficului: planificarea locatiei / masuri de administrare care sa fie afisate;
- reducerea vitezei;
- aplicarea apei pe drumuri si pavaje de constructii pentru a preveni emisii de praf;
- zone cu activitati ce produc praf ar trebui izolate;
- re folosirea materialului ramas de la reabilitare pe cat posibil – acolo unde este cazul;
- reabilitarea variatelor ocolitoare dupa finalizarea lucrarilor;
- programarea activitatilor desfasurate langa cursurile de apa pentru perioada uscata;
- resturile din constructii, combustibili si alte lichide, trebuie deversate in mod corespunzator;
- depozitarea materialelor periculoase in zona santierului si folosirea lor trebuie sa fie corespunzatoare;
- protejarea evacuării împotriva apelor curgatoare;
- refacerea vegetatiei pe zonale afectate precum gropi de imprumut si zone de depozitare;
- refacerea vegetatiei imediat dupa finalizarea lucrarilor;

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 27

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

- refacerea terenului folosit cu spatii verzi sau intrebuintari agricole;
- prevenirea poluarii apei si solului.

8 PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

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

Se va institui un program de monitorizare calitate mediu atat in timpul derularii executiei proiectului cat si in timpul functionarii care va cuprinde monitorizarea :

- calitatii apelor uzate :

- ape uzate deversate la evacuarea conform NTPA001/2005

- calitatea aerului:

- emisii de CO,SO2, NOx la limite proprietate
- pulberi in suspensie
- zgomot
- la limite proprietate
- in instalatii.

9 LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU PLANURI/PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE

9.1 JUSTIFICAREA INCADRARII PROIECTULUI, DUPA CAZ, IN PREVEDERILE ALTOR ACTE NORMATIVE NATIONALE CARE TRANSPUN LEGISLATIA 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 etc.)

Activitatile specifice se desfasoara in conformitate cu legislatia de mediu in vigoare, in concordanta cu standardele UNIUNII EUROPENE prin prevederile Directivelor corespunzatoare :

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/NW/02 Pag. 28

Observatii	Data	Intocmit	Rev

- 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 Consiliului 85/337/CEE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului modificata prin DC 97/11/CE și Directiva 2003/35/CE

- Directiva 2000/60/CE care stabilește cadrul comunitar de acțiune în domeniul politicii apelor, amendata de Directiva 2008/32/CE

- Directiva Consiliului 91/271/CEE privind epurarea apelor uzate urbane – modificata de Directiva 98/15/CE

- Directiva 86/278/CEE privind protecția mediului și în special a solurilor când se utilizează namoluri de epurare în agricultură

- Directiva Consiliului 96/62/CEE privind evaluarea și managementul calitatii aerului înconjurător - amendata de Regulamentul (CE) nr 1882/2003 și modificata de Decizi2001/744/CEE

- Directiva Parlamentului European și Consiliului 2002/49/CE referitoare la evaluarea și managementul zgomotului în mediul înconjurător

- Directiva 2006/12/CE – privind deșeurile, care va fi abrogată la data de 12 dec. 2010 de către Directiva 2008/98/CE privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive

- Directiva 75/442/CEE – Directiva cadru a deșeurilor(amendata de DC 91/156/CEE)

- Directiva Consiliului 75/439/CEE privind eliminarea uleiurilor uzate

- Directiva Parlamentului European și Consiliului 94/62/CE privind ambalajele și deșeurile de ambalaje modificata de Regulamentul (CE) nr 1882/2003 și și Directiva Parlamentului European și a Consiliului 2004/12/CE

- Directiva 79/409/CEE a consiliului din 2 aprilie 1979 privind conservarea speciilor de pasari salbatice , modificata de Directivele 91/244/CEE; 94/24/CE; 97/49/CE,regulamentu (CE) nr 807/2003 și Directiva 92/43/CEE a Consiliului din 21 mai 1992 pentru conservarea habitatelor naturale și a speciilor de flora și și fauna salbatică ,modificata de Directiva 97/62/CE și Regulamentul (CE) nr 1882/2003.

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 29

9.2 Planul/ programul/ strategia/ documentul de programare/ planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat

Proiectul pentru obiectivul de investiții " Pod pe DN 15, km 64+356" din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356", va fi finanțat din bugetul de stat și venituri proprii.

10 LUCRĂRI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER

Organizarea santierului, pe fiecare nou amplasament, este impusa de actiunea particularitatilor procesului de productie in constructii. Cuprinde:

1. Selectarea si achizitionarea amplasamentului viitorului obiectiv
2. Proiectul de organizare a santierului

Proiectul de organizare de santier se realizeaza in doua faze:

- faza I - care se concretizeaza intr-o schema generala de organizare elaborata, de catre proiectant;
- faza a II-a - elaborata de catre antreprenorul general pe baza schemei generale de organizare si a proiectului de executie, care detaliaza solutiile prevazute in faza I.

La elaborarea proiectelor de organizare trebuie sa se tina seama de baza materiala a constructorului, iar obiectele de organizare de santier cu caracter definitiv sa fie realizate numai in cazuri temeinic justificate din punct de vedere economic si social.

Organizarea de santier aferenta proiectului va ocupa o suprafata mica de teren si nu se vor realiza cai de acces noi.

Organizarea de santier este interzisa a se realiza in interiorul ariilor naturale protejate si se va realiza exclusiv pe terenului stabilit prin proiect pentru amplasare organizare de santier.

Depozitarea materialelor/utilajelor/sculelor se va face numai in locuri special amenajate in incinta, pentru asigurarea protectiei factorilor de mediu.

Se vor folosi utilaje performante care nu produc pierderi de substante poluante in timpul functionarii si care nu genereaza zgomot peste limitele admise; se vor opri motoarele utilajelor si/sau autoutilitarelor pe durata pauzelor pentru diminuarea poluarii aerului si fonice; efectuare operatii de intretinere a utilajelor se va realiza doar in incinte special amenajate.

Pentru organizarea de santier sunt necesare urmatoarele informatii si date: situatia geologica, climatica si hidrologica, respectiv structurile geologice, nivelul apelor freatice si subterane, debitele disponibile ale cursurilor de apa, numarul zilelor cu regim de inghet; situatia resurselor materiale din zona (balast, nisip, piatra de cariera); situatia cailor de comunicatii (liniile ferate existente, posibilitatile de

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 30

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

racordare provizorie, rampe de descarcare, starea drumurilor de acces); retelele si utilitatile existente in zona; posibilitatile de recrutare a fortei de munca din zona etc.

Cu ocazia elaborarii proiectului de organizare a santierului trebuie analizate, in vederea solutionarii ulterioare, urmatoarele aspecte: posibilitatea industrializarii producerii obiectelor de organizare de santier; posibilitatea reducerii duratei de instalare pe santier a obiectelor de organizare; posibilitatea maririi numarului de refolosiri, a gradului de recuperabilitate si functionalitate; posibilitatea reducerii consumurilor de materiale si forta de munca; posibilitatea maririi simplitatii si a usurintei in instalare si dezafectare; posibilitatea reducerii costurilor etc.

3. Fondul de organizare de santier

Documentatia tehnico-economica pentru lucrarile de organizare de santier se aproba de catre organul de conducere al organizatiei de constructii-montaj.

4. Deschiderea si amenajarea santierului

Dupa incheierea contractului de antrepriza si admiterea la finantare a lucrarilor de constructii-montaj contractate, antreprenorul general trece la deschiderea si amenajarea santierului, pentru care emite ordinul de incepere a lucrarilor.

5. Organizarea si dimensionarea spatiilor de servire a personalului santierului

In cadrul spatiilor de servire a personalului santierului se includ urmatoarele grupe de constructii: constructii de cazare si constructii anexe.

La nevoie, se poate apela la obiecte de cazare cu caracter demontabil sau mobil, necesare pana la realizarea constructiei definitive pentru acoperirea unor varfuri, sau se poate apela la rezolvarea cazarii pe plan local.

6. Organizarea si dimensionarea cailor de comunicatie

Asigurarea unor cai de acces corespunzatoare ca latime, lungime si sistem rutier are o mare importanta, deoarece la santiere si in interiorul acestora se transporta cantitati mari de materiale si elemente de constructii, unele cu tonaj foarte mare. In functie de marimea si amplasarea santierului, caile de comunicatie ale acestuia sunt formate dupa caz din: drumuri interioare si exterioare), la care se adauga instalatiile telefonice.

Asigurarea santierului, de la deschiderea lui si inainte de inceperea lucrarilor de baza, cu caile de comunicatie necesare, este o conditie esentiala pentru buna desfasurare a lucrarilor, atat pentru aprovizionarea cu materiale si utilaje, cat si pentru transmiterea mesajelor.

7. Organizarea si dimensionarea retelelor de alimentare cu apa, energie electrica, caldura si aer comprimat

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 31

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

Santierele moderne, cu mecanizare complexa, sunt mari consumatoare de apa si energie, iar lucrarile pentru realizarea instalatiilor necesare si a retelelor de distributie ocupa un volum important din totalul constructiilor provizorii de organizare.

Inca din faza de proiectare a retelelor de alimentare cu utilitati, trebuie sa se respecte urmatoarele cerinte:

- folosirea retelelor provizorii numai in cazuri bine justificate, atunci cand conditiile tehnice sau economice impiedica realizarea cu prioritate a celor definitive;
- folosirea retelelor provizorii de alimentare cu utilitati, numai pentru racordarea obiectelor de organizare de santier;
- traseele retelelor de alimentare provizorie cu utilitati sa fie cat mai scurte ;
- traseele retelelor provizorii sa fie astfel alese, incat sa nu traverseze amplasamentele lucrarilor de baza, deoarece in acest caz vor fi necesare cheltuieli suplimentare pentru demontari si remontari (totale sau partiale), care vor mari cheltuielile de organizare de santier si vor prelungi durata de executie;
- amplasarea retelelor provizorii de alimentare cu utilitati sa se faca cu cheltuieli minime.

8. Determinarea consumului de utilitati

Determinarea consumului de apa

Cantitatile de apa pentru procesul de productie se determina pe baza unor consumuri medii stabilite pentru principalele lucrari de pe santier .

Determinarea consumului de energie electrica

Unitatile de constructii-montaj au devenit mari consumatoare de energie electrica, datorita mecanizarii lucrarilor.

In constructii, energia electrica are diverse utilizari (pentru actionarea masinilor si a utilajelor de constructii, a aparatelor de sudura, nituire, iluminatul sectiilor auxiliare productive, a magaziiilor, a cladirilor administrative si sociale, iar pe timp de iarna, cu restrictii, pentru dezghetarea terenurilor, protectia betonului proaspat, incalzirea materialelor de constructii etc.)

Pentru reducerea consumurilor de energie electrica se pot lua urmatoarele masuri: stabilirea unor puncte de iluminare strict necesare, folosirea de masini si utilaje ale caror motoare electrice sa aiba un randament ridicat, folosirea intreruptoarelor de mers in gol, care sa opreasca functionarea motorului electric sau a transformatorului de sudura la intreruperea lucrului; etc.

Determinarea consumului de caldura

Consumul de caldura pentru scopuri tehnologice se determina de fiecare data prin calcule speciale, luandu-se ca baza volumul de lucrari proiectat si termenele de executie, regimurile termice adoptate si alte conditii care determina cantitatea de caldura si intensitatea consumarii ei.

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 32

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

9. Organizarea teritoriului santierului

Realizarea productiei la calitatea si termenele stabilite, cresterea productivitatii muncii si reducerea costului obiectelor de constructii sunt conditionate si de modul de amplasare a depozitelor, cailor de comunicatie provizorii, surselor de alimentare si retelelor de distribuire a apei, energiei electrice, precum si a obiectelor de constructii provizorii de servire a personalului de pe santier etc.

Aceasta amplasare se realizeaza pe baza planului de organizare a teritoriului santierului, in care se stabileste situarea pe teren a elementelor si obiectelor de organizare de santier.

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

- ape uzate

In faza de constructie apele menajere se colecteaza in sistem local prin intermediul unei instalatii tip tanc septic etans.

Vidanjarea se va realiza la cerere de catre operatorul local. Indicatorii de calitate ai apelor uzate evacuate se vor incadra in normativul NTPA 002/2005.

- emisii

Din activitatea desfasurata pentru realizarea proiectului vor fi emisii de:

- gaze esapate de la masinile de transport materiale de constructie
- pulberi in suspensie de la operatiile de excavare, manipulare materiale de constructie care nu influenteaza in mod semnificativ calitatea mediului.
- zgomot si vibratii

Din activitatea desfasurata pentru realizarea proiectului principalele sursele de zgomot si vibratii vor fi :

- masinile de transport materiale de constructie
- manipulare materiale de constructie

Care vor fi de mica intensitate si nu influenteaza in mod semnificativ calitatea mediului.

- deseuri
- deseuri de materiale de constructie - se vor depozita in locuri autorizate , in conformitate cu emitentul autorizatiei de constructie
- deseuri menajere se vor depozita in containere specializate

Se va realiza monitorizarea factorilor de calitate aer (emisii, pulberi in suspensie), apa , zgomot in perioada de realizare a obiectivului.

Dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timoce Elena	Pagina: 555/07/AV/WI/02 Pag. 33

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

- Se va institui un sistem de colectare selectiva a deseurilor precum si un sistem de evidenta si control al tuturor deseurilor generate, valorificate si eliminate (codificat conform nomenclurii europene transpuse in legislatia romaneasca prin H.G nr.162 /2002),
- Se va initia si organiza monitoringul in faza de constructie la :
 - emisiile provenite de la masini de transport,pulberi in suspensie de la manipulare materiale
 - calitatea apelor de suprafata (unde este cazul)
 - zgomotul in incinte si la limite proprietate
 - Conformarea pe linie de Situatii de Urgenta si Sanatate si Securitate in Munca.
 - Urmarirea in permanenta a respectarii legislatiei referitoare la protectia mediului.

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

Nu s-a constatat existenta (prezenta) substantelor periculoase, azbest, PCB, etc.

La realizarea proiectului se vor lua următoarele masuri de prevenirea riscurilor producerii unor accidente:

- prevederea unor echipamente, utilaje și instalații omologate, de fiabilitate mărită, utilizate în mod curent și cu probabilitate de defectare mică ;
- măsuri de pază și securitate a lucrarilor ;
- instruirea personalului de operare și mentenanță - instrucțiuni privind securitatea muncii la nivelul postului de lucru ;
- norme de tehnica securității în cazul producerii accidentelor tehnice;
- respectarea prevederilor normativului C 300-1994, Normativul de prevenire și stingere a incendiilor pe durata execuției lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora;
- execuția lucrărilor se va face cu respectarea riguroasă a proiectului;
- se va interzice accesul persoanelor neautorizate în incinta.

Pe amplasament nu vor ramane deseuri, ele fiind gestionate potrivit autorizatiei de mediu.

12 ANEXE - PIESE DESENATE

Plansa nr.

Denumire plansa

Scara

--	--	--

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 34

Observatii	
Data	
Intocmit	
Rev	

555/' 21/04/AV/PI07/PI/001	Plan de încadrare	1:15 000
555/' 21/04/AV/PD07/DG/100	Dispozitie generala - Vedere in Plan	1:250
555/' 21/04/AV/PD07/DG/101	Dispozitie generala – Vedere in Plan	1:200
555/' 21/04/AV/PD07/DG/200	Dispozitie generala – Elevatie	1:150
555/' 21/04/AV/PD07/DG/201	Dispozitie generala – Sectiune B-B	1:150; 1:75
555/' 21/04/AV/PD07/DG/202	Dispozitie generala – Sectiune C-C	1:75

13 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.

In conformitate cu Decizia etapei de evaluare inițială SB nr. 12022 din 27.10.2021, proiectul propus **nu intră** sub incidența 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.

14 PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE

Localizarea proiectului:

- Bazin hidrografic: Mureș
- Curs de apa: râul Niraj
- Corp de apa: Lunca si terasele Mureșului

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 35

15 CRITERIILE PREVĂZUTE ÎN ANEXA NR. 3 LA LEGEA NR. 292/2018 PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI ANUMITOR PROIECTE PUBLICE ȘI PRIVATE ASUPRA MEDIULUI SE IAU ÎN CONSIDERARE, DACĂ ESTE CAZUL, ÎN MOMENTUL COMPILĂRII INFORMAȚIILOR ÎN CONFORMITATE CU PUNCTELE III-XIV

1. Caracteristicile proiectelor

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

a) Dimensiunea și concepția întregului proiect;

Podul de pe DN15 km 63+356 care face obiectul prezentei documentații este amplasat în județul Mureș, în intravilanul localității Ungheni, în partea central-vestică a județului Mureș.

Podul asigură continuitatea Drumului Național la km 63+356, peste Râul Niraj.

Se propun realizarea unor lucrări de reparații în vederea reabilitării podului, astfel lucrări de reparații ce se vor executa în scopul readucerii podului la o stare tehnică care să asigure condiții corespunzătoare de siguranță și confort pentru circulația rutieră.

Gabaritul transversal al podului se va păstra de 12.40 m, și va fi compus din:

- parte carosabilă de 8.50 m, formată din:
 - 2 benzi de 3,50 m
 - 2 benzi de încadrare de 0,75 m
- 2 trotuare de 1,95 m

Soluția propusă de reparații presupune următoarele lucrări:

Lucrari de reparații și construcție la nivelul suprastructurii și a căii pe pod.

11. Se deviază circulația rutieră pe jumătate din lățimea cail pe pod și se montează semnalizarea rutieră care indică execuția lucrărilor de reparații și consolidare, pe pod și pe rampele de acces.

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/071AV/VW/02 Pag. 36

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

12. Se demolează calea pe pod pe jumătate din lățimea acesteia, pe toată lungimea podului.
13. Se demolează parapetul rigid existent și parapetul pietonal metalic de pe pod, pe lățimea de lucru.
14. Se montează hidroizolația, trotuarul, parapetii și straturile căii, pe jumătatea în lucru a podului.
15. Se montează cordoane de impermeabilizare
16. Se montează noile dispozitive de acoperire a rosturilor, care să garanteze o durată de exploatare normală minimă de 10 ani
17. Circulația se deviază pe jumătatea finisată a podului, efectuându-se lucrările de demolare și reparații pe cealaltă jumătate a podului.
18. Se repară grinzile, antretoazele și intradosul podului cu rășini și mortare speciale, și se protejează anticoroziv.
19. Conducta existentă prinsă pe pod se va reloca.
20. Se execută semnalizarea rutieră pe pod.

Lucrari de reparații și consolidare la nivelul infrastructurilor

Lucrările de reparații și consolidare se vor executa fără întreruperea circulației pe pod, dar cu introducerea unor restricții de circulație:

- se restricționează viteza autovehiculelor care circulă pe pod, la 30 km/ora;
- se sporește distanța dintre vehicule, astfel încât pe fiecare deschidere să circule câte un singur vehicul.

Lucrările de reparații și consolidare se vor executa în următoarea ordine tehnologică:

8. Se introduc restricțiile de circulație a vehiculelor pe pod.
9. Se curăță banchetele de rezemare și rigla pilei, se repară cu mortare și betoane speciale, și se protejează anticoroziv.
10. Aparatele de reazem se curăță și se ung.
11. Elevațiile infrastructurilor se vor curăța și proteja anticoroziv.
12. Fundațiile culei C1 și pilei se cămășuiesc cu minim 15 cm beton și se subzidesc.
13. Legătura dintre betonul existent și betonul nou turnat se asigură cu ancore metalice.
14. Întreaga suprafață vizibilă a infrastructurilor se va trata cu protecție anticorozivă.

Lucrari de construcție și reparații la nivelul rampelor de acces.

Lucrările la nivelul rampelor de acces se vor executa simultan cu lucrările de la nivelul suprastructurii, a căii pe pod și a albiei.

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 37

Lucrările se execută în următoarea ordine tehnologică:

7. Se reface îmbrăcămintea rutieră pe ambele rampe de acces, pe o lungime de 25 m.
8. Se racordează drumul și trotuarele la noile caracteristici ale podului.
9. Se montează parapetul de siguranță tip H4 pe rampele de acces.
10. Se execută lucrări de reparații curente și lărgire la nivelul acostamentelor și taluzelor din zona podului.
11. Sferturile de con, casiurile și scările existente se vor curăța și repara.
12. Se execută semnalizarea rutieră orizontală permanentă.

Lucrari de construcție și reparații la nivelul albiei.

Lucrările la nivelul rampelor de acces se vor execută simultan cu lucrările de la nivelul suprastructurii, a căii pe pod și a albiei.

Lucrările se execută în următoarea ordine tehnologică:

4. Se va curăța, calibra și profila albia în amplasamentul podului, pe o lungime de 60 m amonte și 30 m aval.
5. În zona podului se va executa protecția albiei cu saltele de gabioane cu grosimea de 30 cm, închisă amonte și aval cu pineni din gabioane și anrocamente.
 - În zona podului, taluzele se vor proteja cu saltele de gabioane

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

În prezent nu au fost identificate în zona proiecte aflate în implementare.

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

Resursele naturale utilizate în lucrările de reabilitare a podului sunt agregatele minerale (balast, nisip), piatră spartă.

Produsele de balastieră vor fi asigurate din stațiile de sortare din zonă.

Pământul este folosit la umpluturi.

d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;

-pământ și pietre din realizarea șanțurilor nu pot fi cuantificate - vor fi evacuate și utilizate la completarea cu material a zonelor din carosabil cu gropi sau la întreținerea drumurilor din zona;

-ambalaj PET (de la apa potabilă) –nu pot fi cuantificate cantitativ, flacoanele se vor colecta în big-bag și se vor valorifica la agent economic;

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 38

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

-nisip și pământ contaminat cu produse petroliere (poate rezulta numai în cazul pierderilor accidentale, nu se poate estima cantitativ) se va depozita în container metalic și vor fi evacuate de agent economic specializat;

-deșeu metalic feros (piese uzate) - cantitatea este variabilă în funcție de piesele defecte, se va gestiona de către agentul economic care va efectua reparațiile sau va fi valorificat de către constructor;

-deșeu metalic neferos (piese uzate)– cantitatea este variabilă în funcție de piesele defecte, se va gestiona de către agentul economic care va efectua reparațiile sau va fi valorificat de către constructor;

-deșeul menajer cca 2 m3/luna se va colecta în puț și va fi eliminat de firma de salubritate.

Deseurile vor fi evidențiate și gestionate de firma constructoare. În contractul de execuție se va stipula obligația executantului de a gestiona deseurile (colectare, depozitare și eliminare de pe amplasament).

e) poluarea și alte efecte negative;

Nu este cazul.

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

Lucrările aferente proiectului nu implică utilizarea unor substanțe sau tehnologii care să prezinte risc de accidente majore și/sau dezastre.

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

Lucrările aferente proiectului nu implică utilizarea unor substanțe sau tehnologii care să prezinte risc de contaminare și poluare a apei și aerului.

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;

Suprafața ocupată după realizarea investiției este în interiorul limitei proiectului, investiția păstrând amplasamentul existent fără a fi ocupate terenuri altele decât cele ale beneficiarului.

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

Nu este cazul.

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

Proiect: AV	* Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 39

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

- zone umede, zone riverane, guri ale râurilor;
- zone costiere și mediul marin;
- zonele montane și forestiere;
- arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional;
- 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;
- 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;
- zonele cu o densitate mare a populației;
- 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;

Avand in vedere ca proiectul propus se realizeaza pe amplasamentul existent, astfel că impactul prognozat va fi dat de intensificarea traficului in zona.

Pe perioada de execuție a lucrărilor nivelul de zgomot generat poate crea disconfort locuitorilor acestei zone.

Astfel impactul este doar temporar si doar pe perioada de executie.

b) natura transfrontalieră a impactului;

Nu este cazul.

c) intensitatea și complexitatea impactului;

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timocea Elena	Pagina: 555/07/AV/NW/02 Pag. 40

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

Impactul este redus și se manifestă asupra populației din zona de implementare a proiectului și a factorului de mediu aer, sol, zgomot.

d) probabilitatea impactului;

Prin măsurile adoptate, prin tehnologia de execuție și prin dotările prevăzute de investiție probabilitatea apariției unui impact negativ semnificativ este puțin probabilă -impact cu probabilitate redusă.

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

Debutul impactului va fi odata cu inceperea lucrarilor si se va finaliza la terminarea lucrarilor de executie.

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

În cazul în care perioada de execuție a lucrărilor menționate mai sus (cap. 15, pct. 1b) se va suprapune cu perioada de execuție a prezentului proiect este posibilă apariția unui impact cumulativ din cauza pulberilor, emisiilor de CO₂ și zgomot.

Impact cumulativ datorat zgomotului și vibrațiilor în perioada de implementare și funcționare a proiectului nu se produce, nivelul zgomotului din mai multe surse nu se cumulează; este recepționat zgomotul cu nivelul cel mai ridicat. Utilajele care lucrează la realizarea acestui tip de proiecte sunt similare, nivelul zgomotului generat este apropiat.

Impact cumulativ datorat pulberilor și gazelor de ardere de la utilaje și mijloacele de transport-efectele emisiilor se pot regăsi în impactul cumulativ, dar nu în mod continuu și nu cu o frecvență de 100 %. Asta deoarece emisiile sunt din surse difuze, supuse unei dinamici controlate de condițiile meteorologice, în cea mai mare măsură;

g) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.

Pentru a reduce impactului pe termen scurt (pe perioada de execuție) se propun următoarele:

- etapizarea lucrărilor: pe perioada de amenajare și construcție, se recomandă ca lucrările să se efectueze etapizat, astfel încât să evite efectuarea a două sau mai multe lucrări cu caracter diferit în același timp, pentru prevenirea cumulării mai multor surse generatoare de zgomot;

- gestionarea materialelor / utilajelor: pe amplasament se vor desemna și amenaja locuri dedicate pentru depozitarea materialelor și a utilajelor, dotate cu materiale absorbante în cazul unor scurgeri accidentale de combustibil, ulei;

Proiect: AV	" Pod pe DN 15, km 64+356 din proiectul: "Lot 4: Poduri DN 15 km 29+175, km 30+730, km 36+800, km 53+580, km 63+010, km 63+302, km 64+356" DOCUMENTATIE AVIZE	Nr. Pr.: 555/2021	Data: 02.2022
		Intocmit: Ing. Lucaci Timoce Elena	Pagina: 555/07/AV/W/02 Pag. 41

Observatii		
Data		
Intocmit		
Rev		

- calitatea materialelor: se recomandă ca materialele utilizate în procesul de construcție să poata fi reciclate sau refolosite, astfel, la momentul demolării acolo unde este cazul sau dacă este cazul, cantitatea de deșeuri care nu pot fi reintroduse în circuit fie prin reciclare sau refolosire, să fie minimă. De asemenea, pentru acele materiale care nu pot fi reciclate sau refolosite odată cu expirarea duratei de viață, se recomandă achiziționarea de produse superior calitativ, care au o durată de viață superioară, contribuind de asemenea la generarea minimă de deșeuri nereciclabile;

- lucrările trebuie să fie de o calitate minimă impusă astfel încât să garanteze prevenirea unor reparații sau intervenții neplanificate care pot genera un efect negativ prin generarea de deșeuri, zgomot al lucrărilor etc.;

- pentru impactul indirect pe termen scurt, se recomandă ca toate transporturile necesare pe perioada de amenajare și construcție să fie gestionate cât mai eficient astfel încât să se reducă la minim numărul lor, acest aspect fiind de asemenea parte integrantă din planul HSEQ elaborat. În acest sens, se recomandă ca materialele, echipamentele și utilajele necesare să fie astfel combinate încât să se asigure transportul lor cu un minim de curse pentru a minimiza impactul asupra zonelor tranzitate .

Deoarece impactul pe termen mediu și lung este dat de același tip de activități, în speța tranzitul auto de pe podul reabilitat, măsurile de reducere vizează ambele categorii de impacturi. Astfel, se recomandă, în masura posibilităților, o limitare a răspândirii zgomotului din activitățile de construcție.

De asemenea prin îmbunătățirea flueței circulației, prin adoptarea vitezelor optime, asigurarea condițiilor de vizibilitate și semnalizărilor corespunzătoare se asigură reducerea consumul specific de carburant, ceea ce determină o reducere corespunzătoare a gradului de poluare. În plus îmbunătățirea condițiilor de trafic conduce implicit și la o scădere considerabilă a riscului poluărilor accidentale.

Întocmit,
Ing. Lucaci Timoce Elena

