

**MEMORIU DE PREZENTARE****1. Denumirea proiectului:****" CONSTRUIRE PODURI RUTIERE IN COMUNA VETCA "****II. Titular:**

a) Denumire titular: COMUNA VETCA

b) adresa titularului, telefon, fax, adresă de e-mail: localitatea Vetca, Nr.140 , tel/fax: 0265 344401 e-mail: [vetca@cjmures.ro](mailto:vetca@cjmures.ro)c) reprezentanții legali/împuțerniciți, cu date de identificare: Fekete Pal , primar, identificat prin CI seria MS nr. 965317 domiciliat în loc. VETCA Str. \_\_\_\_\_ Nr. 101, com. VETCA, jud. MURES

? director/manager/administrator;

? responsabil pentru protecția mediului.

**III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:****a) un rezumat al proiectului**

*Proiectul este parte integrantă a programului integrat de reabilitare a infrastructurii rutiere a Comunei VETCA 2021 – 2027, astfel:*

**" CONSTRUIRE PODURI RUTIERE IN COMUNA VETCA "**

*face parte din programul de modernizare a infrastructurii rutiere a Comunei VETCA , demarat de Primaria VETCA.*

**Amplasarea proiectului, inclusiv vecinătățile :**

COMUNA VETCA se situează în partea de est a județului Mureș și se învecinează din punct de vedere administrativ:

- la Nord- Vest cu comuna Chendu
- la Nord cu comuna Fintinele
- la Est cu judetul Harghita
- La Sud cu comunele Albesti
- la Vest cu comuna Nades

Are in componenta trei sate: satul Vetca (resedinta de comuna ) Jacodu si Salasuri

Principala cale de comunicatie terestra care strabate comuna este :

Drumul Judetean DJ134 este un drum ce leaga judetul Mures de Judetul Harghita si are urmatorul traseu :  
Fintinele (DN13A) – Bordosiu – Salasuri – Vetca – Jacodu - lim. jud HR.

din care se desprinde :

Drumul communal DC81 cu traseul intre Vetca (DJ134) – Jacu (Comuna Albesti)

**Podul Nr.1** se va construi pe DC81 la km 0+290 (Str. Jacu) peste paraul Vetca intre localitatile Jacodu si Jacu

**Podul Nr.2** se va construi pe Str. Bejacod km 0+340 peste paraul Bejacod in localitatea Jacodu

#### **SITUATIA EXISTENTA:**

##### **PODUL NR.1**

Amplasament. DC81 km 0+290 drum de calasa tehnica V

Obstacol Traversat : Paraul Vetca

DC81 se desprinde din DJ134 si traverseaza paraul Vetca la km 0+290 pe un pod cu lungimea totala de 8,4m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura podului este alcatuita dintr-un tablier metalic improvizat dintr-o platforma de vagon .

Tablierul rezema direct pe banchetele culeelor.

Infrastructura este alcătuită din două culee masive cu elevatiile realizate din elemente prefabricate din beton armat, fundate direct.

Partea carosabilă pe pod are lățime de 3,60 m fara trotuare pietonale. La marginea caii nu sunt montate parapete pentru siguranta circulatiei.

Calea pe pod nu este realizata .

Racordarea cu terasamentele este realizata cu elemente prefabricate din beton armat.

Calea pe rampe este realizata din pamant si are o latime de cca. 3,00 m.

Albia paraului Vetca nu este amenajata in zona podului.

Scurgerea apelor pluviale de pe pod se face gravitational.

In prezent circulatia se desfasoara pe o varianta provizorie de circulatie pe care s-au montat doua tuburi prefabricate din beton armat.

Din informatiile obtinute de la beneficiar, podul a fost construit în anii 1980 si se apreciaza ca a fost dimensionat pentru clasa II de încărcare (A10; S40).

Din punct de vedere seismic podul este amplasat, conform SREN 1998-1: 2004 N.A. 2008 în zona 1 de teren cu o perioadă de colt  $T_c = 0,7\text{sec}$ , iar conform P100-1 din 2013,  $a_g = 0,10g$ , în termeni de valori de vârf ale acceleratiei terenului pentru proiectare,  $a_g$  cu  $IMR = 225\text{ani}$  si 20% probabilitate de depasire in 50 ani.

### **Starea Tehnica:**

Elementele principale de rezistență ale suprastructurii sunt piesele metalice care alcatuiesc vagonul folosit pe post de tablier metalic. Tablierul metalic prezintă defecte precum: coroziunea metalului in puncte, de profunzime si intre piese; lipsa protectiei anticorozive, culoarea neuniforma, matuiri, pete de rugina, scurgeri de oxizi de fier pe suprafata elementului; infiltratii; elemente insuficiente de solidarizare; deformatii locale ale pieselor datorita coroziunii; deformatii mari (sageti) ale suprastructurii; cumulara la un element al structurii a mai multor degradari (coroziune, striviri etc.).

Infrastructura este alcătuită din două culee masive cu elevatiile realizate din elemente prefabricate din beton armat, fundate direct. Elevatiile culeelor prezinta defecte si degradari precum:

Defecte de suprafata ale fetei vazute (culoare neuniforma, pete negre, impuritati, imperfectiuni geometrice).

Eroziunea si uzura betonului;

Fisuri din contractie (neorientate, scurte, superficiale);

Infiltratii, eflorescente;

Beton degradat prin carbonatare;

Deplasari ale infrastructurii fata de pozitia initiala (tasari, rotiri, deplasari, lunecari etc.) produse in majoritatea cazurilor de afuieri;

Acumularea la un element al structurii a mai multor degradari (coroziune, crapaturi, striviri etc.)

Calea pe rampe este realizata din pamant si prezintă degradari precum:

gropi si denivelări;

praguri, valuriri, fagase;

se constata lipsa scarilor de acces si a casiurilor;

Calea pe pod nu este realizata, circulatia se desfasura direct pe tablierul metalic.

In prezent circulatia pe pod este inchisa, aceasta se desfasoara pe o varianta provizorie de circulatie pe care s-au montat doua tuburi prefabricate din beton armat

Tinand cont de starea avansata de degradare a podului, de modul de alcatuire a suprastructurii si a duratei de exploatare de 42 ani, elementele componente ale structurii si uzura acestora nu permit reabilitarea in vederea aducerii la o clasa de incarcare corespunzatoare Normelor in vigoare, fiind necesara executia unui pod nou.

## **PODUL NR.2**

Amplasament. Str. BEJACOD km 0+340 din satul Jacodu (drum de clasa tehnica V)

Obstacol Traversat : Paraul Bejacod

Strada BEJACOD se desprinde din DJ134 traverseaza paraul Bejacod, la km 0+340 pe un pod cu lungimea totala de 3,00 m.

Structura de rezistenta este alcatuita din 3 tuburi din beton armat cu diametrul interior de 0,80 m si lungimea de 5,00 m. Tuburile reazema direct pe pamant, iar la capete nu au prevazute timpane.

În secțiune transversală sunt amplasate 3 tuburi.

Partea carosabilă pe pod are lățime de 3,80 m fara trotuare pietonale. Calea pe pod este din pamant. La marginea caii nu sunt montate parapete de siguranta circulatiei.

Racordarea cu terasamentele este realizata cu taluzuri din pamant.

Calea pe rampe este realizata din pamant si are o latime de 3,00 m si doua acostamente de cate 0,50 m.

Albia paraului Bejacod nu este amenajata in zona podului.

Scurgerea apelor pluviale de pe pod se face gravitacional.

Din informatiile obtinute de la beneficiar, podul a fost construit în anii 1980 si se apreciaza ca a fost dimensionat pentru clasa II de încărcare (A10; S40).

Podul este amplasat pe un drum comunal de clasa tehnică V conform tabelului 1 din „Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor” aprobate cu ordinul nr. 1296/2017 de Ministerul Transporturilor.

Din punct de vedere seismic podul este amplasat, conform SREN 1998–1: 2004 N.A. 2008 în zona 1 de teren cu o perioadă de colt  $T_c = 0,7\text{sec}$ , iar conform P100-1 din 2013,  $a_g = 0,10g$ , în termeni de valori de vârf ale acceleratiei terenului pentru proiectare, ag cu  $IMR=225$ ani si 20% probabilitate de depasire in 50 ani.

### **Starea Tehnica:**

Elementele principale de rezistență ale suprastructurii sunt cele 3 tuburi prefabricate din beton armat. Tuburile prezintă defecte precum:

- defecte de suprafata ale fetei vazute (culoare neuniforma, pete negre, impuritati, pete de rugina, aspect prafuit, imperfectiuni geometrice);
- fisuri din contractie (neorientate, scurte, superficiale), faiantarea betonului;
- infiltratii puternice si eflorescente; beton degradat prin carbonatare;

Racordarea cu terasamentele este realizata cu taluzuri din pamant care in prezent sunt degradate, pierzandu-si forma initiala.

Albia este conturata si se constata prezenta vegetatiei atat in albie cat si pe maluri.

Calea pe rampe este realizata din pamant si are o latime de 3,00 m si doua acostamente de cate 0,50 m. Calea pe rampe prezinta degradari precum:

gropi si denivelări;  
praguri, valuriri, fagase;

Partea carosabilă pe pod are lățime de 3,80 m fara trotuare pietonale. Calea pe pod este din pamant. Calea pe pod prezinta degradari precum:

denivelari ale caii pe pod: valuriri, refulari, fagase; praguri, gropi;  
nu exista parapet de siguranta a circulatiei;

Partea carosabilă pe pod are lățime de 3,60 m fara trotuare pietonale.

Podul este amplasat pe un drum de clasa tehnica V, iar lățimea podului corespunde cu lățimea părții carosabile a drumului, fara spatiu de siguranta.

Se estimeaza ca la executie podul suporta incarcările clasei II de încărcare (A10;S40), dar ca urmare a vechimii in exploatare, a degradarilor suferite si a lipsei lucrarilor minime de intretinere acesta suporta in prezent incarcari cu autovehicule cu masa maxima de 10 t.

Elementele componente ale structurii si uzura acestora nu permit reabilitarea in vederea aducerii la o clasa de incarcare corespunzatoare Normelor in vigoare, fiind necesara executia unui pod nou.

Date fiind relativ desele situatii in care debuseul podetului nu poate asigura scurgerea apelor provenita din precipitatii, trecerea apei peste drum este destul de frecventa si se soldeaza de obicei cu intreruperea circulatiei. In aceste conditii refacerea podetului de la km0+220 de pe` Str. Patakfalva are o importanta majora

Suprafata ocupata de ampriza sectorului de drum studiat este de aprox. 750 mp.

## **TOPOGRAFIA**

Situata in partea sud-estica a judetului, pe valea paraului Vetca un afluent al raului Tarnava Mica j, zona este preponderent cu relief colinar fara denivelari majore Traseele prezinta declivitati variabile cuprinse intre 0,0 – 2%.

## **CLIMA SI FENOMENE NATURALE SPECIFICE ZONEI**

Zona studiată fiind situată în centrul podișului Transilvaniei se încadrează în sectorul de climă continental - moderată, definită de circulația maselor de aer din vest și nord vest Specifice sunt verile mai călduroase și iernile lungi și reci. În zona colinară și de podiș luna cea mai rece este ianuarie (cu medii de -3°C, -8 °C) iar cea mai caldă iulie (+18°C, +19 °C) cu ușoare creșteri pe văi. Numărul zilelor de vară este 60-85 cu un număr de 18 zile însumate cu temperaturi tropicale. Numărul mediu anual al zilelor cu îngheț este 127

Precipitațiile medii anuale în partea de vest a județului sunt de 580 mm, în partea centrală și de nord vest de 700-899 mm și 1400 mm pe crestele munților.

Grosimea medie a stratului de zăpadă ajunge la 80-120 cm la munte și 25-40 cm în zona colinară.

Teritoriul studiat este supus circulației maselor de aer dinspre vest și nord vest cu intensitate și frecvență mijlocie - viteza medie fiind de 3,1 m/s. În timpul iernii sunt

frecvente vânturile dinspre nord est care uneori ating viteze ce depășesc 50 m/s

Tipul Climatic stabilit pe baza indicelui de umiditate Thornthwaite (Im) – ( STAS 1709/1-90) este de Tip. II. cu  $Im = 0 \dots 20$ . Adâncimea de înghet este cuprinsă între 80 și 90 cm.

Condițiile hidrologice ale complexului rutier sunt defavorabile. Regimul hidrologic este 2b.

### **GEOLOGIA , SEISMICITATEA**

Condițiile hidrologice ale complexului rutier sunt defavorabile. Regimul hidrologic este 2b.

Descrierea geomorfologică și geologică a lucrării este prezentată în Studiul Geotehnic anexat.

Seismicitatea zonei s-a stabilit în conformitate cu Prevederile normativului P100-1 / 2006.

și se caracterizează prin : zona seismică de calcul „E”,  $K_s=0,12$  și perioada de colt  $T_c=0,7s$ .

#### **b) justificarea necesității proiectului;**

Proiectul este oportun în raport cu Strategia de dezvoltare a comunei VETCA pe perioada 2021 - 2027, precum și cu Strategia de dezvoltare generală a județului Mureș.

#### **Avantaje**

Prin realizarea lucrărilor propuse în prezenta documentație se vor obține următoarele avantaje:

- *reducerea cheltuielilor de exploatare a autovehiculelor;*
- mărirea siguranței și vitezei de circulație.
- va scădea gradul de poluare al aerului și al apei;
- se va reduce poluarea fonică;

#### **Influențe socio-economice**

- crearea de noi locuri de muncă pe perioada execuției lucrărilor;
- creșterea vitezei de rulare și reducerea duratei de transport pentru transportul de persoane și mărfuri;
- reducerea consumului de carburanți și economie la costul transporturilor;
- creșterea siguranței circulației și a confortului optic pentru conducătorii auto,
- atragerea investițiilor cu capital autohton și străin;
- dezvoltarea globală economică a zonei.

b) valoarea investiției: - 3.406.545 lei din care pt. protecția mediului: 0 RON

d) perioada de implementare propusă; 06.2023 - 06.2024

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

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

### **DESCRIEREA LUCRARILOR PROIECTATE**

Pentru ca circulația să se desfășoare în condiții de siguranță și confort, corespunzătoare unui drum de clasă tehnică V cu 1 fir de circulație conform normelor în vigoare se propun următoarele lucrări:

- demolarea podului existent;
- realizarea unor infrastructuri din beton și beton armat fundate indirect prin coloane forate
- realizarea unei suprastructuri alcătuită din grinzi prefabricate precomprimate solidarizate la partea superioară prin intermediul unei plăci de suprabetonare care să permită realizarea unei părți carosabile pentru 1 fir de circulație, 2 trotuare pietonale cu lățimea utilă de 1m conform normelor în vigoare, montarea de parapete directionale și 2 lise pentru montarea de parapete pietonale;
- montarea de parapete directionale la marginea părții carosabile, conform normelor în vigoare;
- montarea de parapete pietonale pe lisele de parapet;
- realizarea umpluturii și a cailor pe trotuare;
- asternerea peste placa de beton a unei hidroizolații din materiale performante;
- realizarea unui strat de protecție a hidroizolației conform normelor în vigoare;
- montarea de borduri la marginea părții carosabile;
- asternerea straturilor cailor pe pod conform normelor în vigoare;
- montarea de dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație, ce vor fi de tip etans cu caracteristicile de dilatație (suflu) a grinzilor;
- protecția anticorozivă a suprafețelor de beton ale suprastructurii și a infrastructurilor (fața văzută);

- montarea de placi de racordare pod-rampe;
- racordarea pe o lungime de minim 10,00m de la capatul podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod de la noile caracteristici ale podului (lățime, cotă roșie) la drumul existent;
- realizarea sistemului rutier pe rampe;
- montare parapete direcționale pe rampe, acolo unde este cazul, conform normelor in vigoare. Se vor asigura accesese la proprietati si la drumurile adiacente.
- executarea de scări, casiuri, santuri la baza taluzurilor pe zona de racordare pod-rampe unde este cazul;;
- lucrari de curatare si profilare a albiei sub pod, in amonte si in aval;
- realizarea de aparari de maluri in amonte si aval din gabioane;
- realizarea marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor rutiere necesare pe pod si rampe.

Pe timpul executiei lucrarilor circulatia se va desfasura pe o varianta provizorie de circulatie cu pod provizoriu cu semnalizarea corespunzatoare a circulației inclusiv pe timpul noptii.

Suprafata ocupata de ampriza sectorului de drum studiat este de aprox. 900 mp.

- Clasa de incarcare = I (A13-S60)
- Lungime pod : = 15,5m
- Lungime pod (inclusiv rampe) = 44,21m
- Nr. Deschideri : = 1
- Deschidere pod : = 7,5m
- Lumina pod : = 7m
- Latime parte carosabila : = 5m
- Trotuare : = 2 x 1m
- Parapet de siguranta : = H4bW3
- Parapet pietonal : = de tip SR1948-2/1995 din teava dreptunghiulara
- Infrastructura : = culei din beton armat C25/30 fundate indirect pe 8 coloane  $\phi$ 1,08m
  
- Suprastructura = 11 grinzi precomprimate L=8m , H=42cm monolitizate  
= cu placa de suprabetonare C30/37 (h=14..21cm)
- Structura calea pe pod :
  - beton asfaltic BAP16 3+4cm
  - 2cm mortar asfaltic
  - hidroizolatie - 1cm



## PODUL NR.2

Pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort, corespunzatoare unui drum de clasa tehnica V cu 1 fir de circulatie conform normelor in vigoare se propun urmatoarele lucrari:

- demolarea podului existent;
- realizarea unor infrastructuri din beton si beton armat;
- realizarea unei suprastructuri alcatuita din grinzi prefabricate precomprimate solidarizate la partea superioara prin intermediul unei placi de suprabetonare care sa permita realizarea unei parti carosabile pentru 1 fir de circulatie, 2 trotuare pietonale cu latimea utila de 1m conform normelor in vigoare, montarea de parapete directionale si 2 lise pentru montarea de parapete pietonale;
- montarea de parapete directionale la marginea partii carosabile, conform normelor in vigoare;
- montarea de parapete pietonale pe lisele de parapet;
- realizarea umpluturii si a caii pe trotuare;
- asternerea peste placa de beton a unei hidroizolatii din materiale performante;
- realizarea unui strat de protectie a hidroizolatiei conform normelor in vigoare;
- montarea de borduri la marginea partii carosabile;
- asternerea straturilor caii pe pod conform normelor in vigoare;
- montarea de dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie, ce vor fi de tip etans cu caracteristicile de dilatatie (suflu) a grinzilor;
- protectia anticoroziva a suprafetelor de beton ale suprastructurii si a infrastructurilor (fata vazuta);
- montarea de placi de racordare pod-rampe;
- racordarea pe o lungime de minim 10,00m de la capatul podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod de la noile caracteristici ale podului (lăţime, cotă roşie) la drumul existent;
- realizarea sistemului rutier pe rampe;
- montare parapete direcţionale pe rampe, acolo unde este cazul, conform normelor in vigoare. Se vor asigura accesele la proprietati si la drumurile adiacente.
- executarea de scări, casiuri, santuri la baza taluzurilor pe zona de racordare pod-rampe unde este cazul;;
- lucrari de curatare si profilare a albiei sub pod, in amonte si in aval;
- realizarea de aparari de maluri in amonte si aval de pod pe o lunime de minim 10,00 m, pe ambele maluri;

- realizarea marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor rutiere necesare pe pod și rampe.

Pe timpul executiei lucrarilor circulatia se va desfasura pe o varianta provizorie de circulatie cu pod provizoriu cu semnalizarea corespunzatoare a circulatiei inclusiv pe timpul noptii.

Suprafata ocupata de ampriza sectorului de drum studiat este de aprox. 900 mp.

- Clasa de incarcare = I (A13-S60)
- Lungime pod : = 15,5m
- Lungime pod (inclusiv rampe) = 34,40m
- Nr. Deschideri : = 1
- Deschidere pod : = 7,5m
- Lumina pod : = 7m
- Latime parte carosabila : = 5m
- Trotuare : = 2x1m
- Parapet de siguranta : = H4bW3
- Parapet pietonal : = de tip SR1948-2/1995 din teava dreptunghiulara
- Infrastructura : = culei din beton armat C25/30
- Suprastructura monolitizate = 11 grinzi precomprimate L=8m , H=42cm  
= cu placa de suprabetonare C30/37 (h=14..21cm)
- Structura calea pe pod :
  - beton asfaltic BAP16 3+4cm
  - 2cm mortar asfaltic
  - hidroizolatie - 1cm

### **Procesul tehnologic de realizare va avea urmatoarele faze de executie:**

Pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort, corespunzatoare unui drum de

clasa tehnica V cu 1 fir de circulatie conform normelor in vigoare se propun urmatoarele lucrari:

- demolarea podetului existent;
- realizarea unor infrastructuri din beton si beton armat fundate indirect prin coloane forate
- realizarea unei suprastructuri alcatuita din grinzi prefabricate precomprimate solidarizate la partea superioara prin intermediul unei placi de suprabetonare care sa permita realizarea

unei parti carosabile pentru 1 fir de circulatie, 2 trotuare pietonale cu latimea utila de 1m conform normelor in vigoare, montarea de parapete directionale si 2 lise pentru montarea de parapete pietonale;

- montarea de parapete directionale la marginea partii carosabile, conform normelor in vigoare;
- montarea de parapete pietonale pe lisele de parapet;
- realizarea umpluturii si a caii pe trotuare;
- asternerea peste placa de beton a unei hidroizolatii din materiale performante;
- realizarea unui strat de protectie a hidroizolatiei conform normelor in vigoare;
- montarea de borduri la marginea partii carosabile;
- asternerea straturilor caii pe pod conform normelor in vigoare;
- montarea de dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie, ce vor fi de tip etans cu caracteristicile de dilatatie (suflu) a grinzilor;
- protectia anticoroziva a suprafetelor de beton ale suprastructurii si a infrastructurilor (fata vazuta);
- montarea de placi de racordare pod-rampe;
- racordarea pe o lungime de minim 10,00m de la capatul podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod de la noile caracteristici ale podului (lăţime, cotă roşie) la drumul existent;
- realizarea sistemului rutier pe rampe;
- montare parapete direcţionale pe rampe, acolo unde este cazul, conform normelor in vigoare.
- Se vor asigura accesele la proprietati si la drumurile adiacente.
- executarea de scări, casiuri, santuri la baza taluzurilor pe zona de racordare pod-rampe ;;
- lucrari de curatare si profilare a albiei sub pod, in amonte si in aval;
- realizarea de aparari de maluri ;
- realizarea marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor rutiere necesare pe pod si rampe.

Pe timpul executiei lucrarilor circulatia se va desfasura pe o varianta provizorie de circulatie cu pod provizoriu cu semnalizarea corespunzatoare a circulaţiei inclusiv pe timpul noptii.

Suprafata ocupata de pod. Inclusiv aparari de mal este de aprox. 900 mp.

## PROTEJAREA LUCRARILOR EXECUTATE SI A MATERIALELOR DIN SANTIER

In vedere a protejarii lucrarilor executate si a materialelor din santier se va lua masura pazei punctului de lucru si evitarea pastrarii pe timp de noapte pe amplasament a materialelor de constructii nepuse in opera.

## ORGANIZAREA DE SANTIER

Organizarea de santier se va amplasa pe un teren pus la dispozitie de beneficiarul lucrarii,

Acest teren va fi imprejmuit sau se va imprejmu de catre constructor. In incinta vor exista zone zona de parcare masini si utilaje si zona administrativa cu birouri si vestiare pentru muncitori.

Organizarea de santier va fi prevazuta obligatoriu cu WC ecologic . Paza se va asigura permanent.

### Materiale folosite:

**Agregate de balastiera:** - balastul folosit la lucrare se va extrage din balastiere autorizate localizate in functie de sursa de aprovizionare a executantului lucrarii,

**Agregate de cariera:** - piatra sparta folosita se va extrage din cariere autorizate localizate in functie de sursa de aprovizionare a executantului lucrarii,

**Beton turnat monolit:** - betoanele de diferite clase de rezistenta se vor prepara in statii centralizate autorizate din punct de vedere al protectiei mediului, aflate pe o raza de max. 20-30 km de la locul punerii in opera. Transportul se va asigura prin autobetoniere de capacitate mare.

**Beton asfaltic BAD22,4 si BA16** – betoanele asfaltice se vor prepara in statii autorizate din punct de vedere al protectiei mediului, aflate pe o raza de max. 50km de la locul punerii in opera. Transportul se va asigura prin autobasculante de capacitate mare acoperite cu prelata.

- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă; - Nu sunt necesare

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

Zonele sapate se vor reumple cu pamant si se vor nivela.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente

Lucrarile se vor desfasura sub circulatie fara a fi nevoie de rute ocolitoare.

- resursele naturale folosite în construcție și funcționare; Balast, Piatra Sparta, lemn pentru cofraje

- metode folosite în construcție/demolare – demolarea podetelor vechi se vor executa preponderent mecanizat

- relația cu alte proiecte existente sau planificate; - Se intenționează ca în viitor în cazul obținerii unor fonduri, să se continue lucrările până la asfaltarea tuturor strazilor din comuna

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare; - NU este cazul

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

#### IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

Elementele din beton se vor sparge cu ajutorul unui ciocan pneumatic atasat unui buldoexcavator.

#### V. Descrierea amplasării proiectului:

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

Nu este cazul

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

NU este cazul

- hărți, fotografii 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;

Nu este cazul

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

Pod Nr.1 peste paraul Vetca      X = 536603,621    Y=486338,771

Pod Nr.2 peste paraul Bejacod    X=536739,851    Y=487265,220

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

Nu este cazul

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

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

##### **a) protecția calității apelor:**

În urma lucrărilor de asfaltare nu vor rezulta ape uzate. Apele meteorice se vor scurge de pe carosabil în santuri, nefiind necesară colectarea apelor în instalații de epurare

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

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

##### **b) protecția aerului:**

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

Gazele care rezulta din procesul tehnologic sunt gazele de esapament al mijloacelor de transport și al utilajelor specifice pentru construcții;

Pe timpul lucrărilor se poate forma praf. Asfaltul cald pe timpul transportului poate emana un miros specific.

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

Asfaltul proaspăt se transporta în autobasculante de mare tonaj prevăzute cu prelate speciale care mențin căldura în interior și limitează răspandirea mirosului neplăcut.

##### **c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor**

- sursele de zgomot și de vibrații

Sursele de zgomot sunt autovehiculele de transport și utilajele specifice folosite în procesul tehnologic cum ar fi cilindrii compresori.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

Lucrările se vor executa doar pe timpul zilei. Vibrațiile produse de cilindrii compactori NU se poate evita, deoarece gradul de compactare necesar pentru realizarea sistemului rutier impune vibrarea maselor de agregate.

d) **protecția împotriva radiațiilor:** - Nu este cazul

e) **protecția solului și a subsolului:** - Nu este cazul

f) **protecția ecosistemelor terestre și acvatice:** - NU este cazul

g) **protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:** - Nu este cazul

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

În urma lucrărilor se va produce moloz rezultat din demolarea podetului existent.

Tuburile din beton ce se pot recupera vor fi predate beneficiarului lucrării în vederea refolosirii lor pe drumuri de importanță mai redusă.

Molozul se va depozita pe un amplasament indicat în acest sens de către beneficiar.

**i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:**

În timpul lucrărilor nu se vor folosi substanțe și preparate chimice periculoase.

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

**VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:**

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

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

Lucrările se vor desfășura pe o suprafață de 900mp și nu vor afecta habitatul speciilor din zonă.

- magnitudinea și complexitatea impactului asupra populației, sănătății umane și biodiversității este secundar și pe termen scurt prin provocare de praf și vibrații pe timpul lucrărilor, dar aduce beneficii majore după finalizarea lucrărilor prin reducerea prafului din aer, reducerea poluării fonice și reducerea vibrațiilor ce se propagă din cauza traficului auto.

- natura transfrontalieră a impactului. Nu este cazul

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

Lucrările fiind lucrări uzuale de drumuri și poduri nu necesită prevederi de monitorizare speciale.

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

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

Nu este cazul

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

Proiectul este parte integrantă a programului integrat de reabilitare a infrastructurii rutiere a Comunei VETCA pe perioada 2021 – 2027.

Proiectul face parte din Programul National de Investitii : Anghel Saligny

## **X. Lucrări necesare organizării de șantier:**

Platforma pe care se va realiza organizarea de șantier este situată în loc. Jacodu pe o platformă dreptunghiulară de 500 mp.

Platforma va fi folosită pentru amplasarea a 2 containere, unul pentru birouri și altul pentru WC ecologic.

Iluminarea platformei se va asigura prin racordarea la rețeau de curent electric existentă în zonă.

Împrejmuirea se va face printr-un gard din plasa de sarma zincată de 1,8m înălțime fixat de stalpi din beton armat.

Organizarea de șantier va fi pazită 24 din 24 de ore pe întreaga durată a lucrării.

Deseurile menajere se vor aduna în 2 pubele universale, care vor fi ridicate contra cost de către firma de salubritate ce asigură colectarea săptămânală a deșeurilor menajere în loc. Jacodu.

Toaleta ecologică va fi înlocuită ori de câte ori este necesar de către firma de la care va fi închiriată.

Pe platformă organizării de șantier nu se vor executa lucrări de reparații la utilaje.

Pentru reparații, utilajele vor fi transportate în atelierele proprii ale firmei de execuție sau la un serviciu specializat.





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

La finalizare lucrurilor, containerele se vor demonta de către firmele de la care au fost închiriate și se vor transporta la locul lor de depozitare.

Pe mai departe executantul va demonta împrejurimea și va recupera materialul din platforma balastată.

Platforma se va readuce la starea sa inițială..

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

- a) Descriere succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată

Conform Deciziei Etapei de Evaluare Inițială Nr. 1397/13.02.2023 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.

- b) Numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar

- c) Prezenta si efectivele / suprafetele acoperite de specii si habitate de interes comunitar in zona proiectului

Proiectul se va realiza in intravilan pe amplasamentul unor podete existente pe un drumuri pietruite existent, posibilitatea afectarii habitatelor unor specii de interes comunitar fiind nesemnificative.

- d) Proiectul nu are legatura directa cu managementul conservarii ariei natural protejate.de interes comunitar.

- e) Impactul potential estimat asupra speciilor si habitatelor din aria naturala protejata de interes comunitar est nesemnificativ.

XIV. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate:

Localizarea proiectului: comuna VETCA, intravilanul localitatii JACODU

PODUL NR.1 se va reliza pe cursul de apă: paraul VETCA – cod cadastral 4.1.96.52.11.0.0

PODUL NR.2 se va reliza pe cursul de apă: paraul BEJACOD – necadastrat

Corp de apa de adancime : Nu este specificat in A.G.A din Nr.101 /13.03.2023

. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă.

Nu se specifica in Avizul in vigoare.

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

Nu este cazul

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

NU este cazul

Semnatura si stampila titularului

Intocmit,

COMUNA VETCA

Ing. Bardosi Sandor

FEKETE PAL  
Primar Comuna Vetca

