



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CLUJ

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. DRAFT din

....

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **JUDEȚUL CLUJ**, cu sediul în municipiul Cluj-Napoca, str. Calea Dorobanților nr. 106, Județul Cluj, înregistrată la APM Cluj cu nr. 27131/03.11.2016, în baza:

- **Hotărârii Guvernului nr. 445/2009** privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, cu modificările și completările și ulterioare;
- **Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2007** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare, aprobată prin **Legea nr. 49/2011**,
- și a completărilor depuse ulterior la A.P.M. Cluj cu nr. 20098/09.01.2017 și nr. 22577/21.04.2017;
- înregistrat în SIM cu nr. 706/25.11.2016;

autoritatea competentă pentru protecția mediului APM Cluj decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței/ședințelor Comisiei de Analiză Tehnică din data de 22 noiembrie 2016 și a completărilor solicitate în cadrul ședinței CAT (Aviz de gospodărire a apelor nr. 80/12.04.2017 emis de Administrația Națională "Apele Române" -Administrația Bazinală de Apă Someș-Tisa) și a luării deciziei în cadrul ședinței Comisiei Interne de Analiză din data de 28.04.2017, că proiectul „**Modernizare și reabilitarea drumului județean DJ 161C, km 0+000 – km 13+000**” în comunele Iclod și Aluniș, satele Iclod și Aluniș, județul Cluj nu se supune evaluării impactului asupra mediului.

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare a impactului asupra mediului sunt următoarele:

- proiectul propus se încadrează în prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009, anexa nr. II, pct. 13. a): *orice modificare sau extindere, altele decât cele prevăzute la pct. 22 din anexa nr.1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr.1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului*, pentru care trebuie stabilit dacă este necesară evaluarea impactului asupra mediului;
- investiția propusă nu se cumulează cu alte proiecte, în sensul intensificării efectelor;
- proiectul nu prevede utilizarea de substanțe toxice sau periculoase și nu va avea ca urmare producerea de astfel de substanțe;
- sunt prevăzute măsuri pentru gestionarea corespunzătoare a deșeurilor generate în faza de execuție/exploatare/dezafectare;
- emisiile poluante, inclusiv zgomotul și alte surse de disconfort generate prin funcționarea utilajelor specifice în perioada lucrărilor de execuție, vor avea un impact local și temporar;



- sunt prevăzute măsuri pentru evitarea accidentelor care pot avea ca efect contaminarea solului în timpul execuției proiectului;
- pe parcursul derulării procedurii nu au fost formulate observații din partea publicului referitoare la realizarea proiectului.

Condițiile de realizare a proiectului:

a) respectarea proiectului propus, care prevede:

-lucrări de modernizare și reabilitarea drumului județean DJ 161C, km 0+000 – km 13+000, respectiv:

- **Terasamente**

Se vor executa lucrări de drum, săpături și umpluturi inclusiv reprofilarea santurilor pentru realizarea cotelor proiectate. S-au considerat lucrări de săpătură și umplutură în ampriza drumului pentru realizarea casetelor în scopul largirii fundațiilor și realizarea acostamentelor. S-au considerat lucrări de săpătură și umplutură și pentru celelalte lucrări din zona drumului respectiv lucrări de taluzare, aducere santuri la profil.

- **Sistem rutier**

Pentru realizarea obiectivului s-a proiectat un sistem verificat la îngheț deșgheț conf STAS1709/1,2,3-90 și la sarcini din trafic aplicând metoda Calderom. Astfel s-a proiectat:

Sistemul rutier tip S1 pentru zonele cu îmbracaminte rutieră, existentă, din betoane asfaltice:

Sistemul rutier tip S1 – sistem rutier existent, strat din piatră spartă (amestec optimal – agregate de balastieră concasate) variabil pentru preluarea denivelărilor și refacerea profilului transversal în grosime minimă de 10cm, strat de bază din anrobat bituminos AB PC 31 de 6 cm grosime, geocompozit antifisură pentru sectorul de drum cuprins între km 0+000 și km 10+300, respectiv strat de bază din anrobat bituminos AB2 de 6 cm grosime pentru sectorul de drum cuprins între km 10+300 și km 13+000 și strat de îmbracaminte beton asfaltic BA16 de 4cm.

Sistemul rutier tip S2 pentru pentru zone caseta sau extindere carosabil:

Sistemul rutier tip S2 –strat de fundație din balast 35cm grosime, strat de fundație din piatră spartă (amestec optimal – agregate de balastieră concasate) în grosime de 10 cm, strat de bază din anrobat bituminos ABPC 31 de 6 cm grosime geocompozit antifisură pentru sectorul de drum cuprins între km 0+000 și km 10+300, respectiv strat de bază din anrobat bituminos AB2 de 6 cm grosime pentru sectorul de drum cuprins între km 10+300 și km 13+000 și strat de îmbracaminte beton asfaltic BA16 de 4cm.

Sistemul rutier tip S3 este un sistem rutier propus pentru acostament reprezentând o aducere la nivel cu balast în grosime medie de 20cm.

Geocompozit antifisura

Deoarece toate sistemele proiectate sunt verificate conform breviare- Caiete de sarcini, pentru a elimina eventualele fisuri aparute din cauza eterogenității sistemelor existente în partea carosabilă și din evoluții diferite sub influența îngheț-deșghețului a sistemelor rutiere în profil transversal, s-a proiectat sipunerea unui strat de geocompozit antifisura pe întreaga parte carosabilă între cele două straturi de beton asfaltic.

Acostamente

Pentru încadrarea îmbracamintii s-au proiectat acostamente din balast. Aceste se vor realiza prin tăierea sau complectarea acestora pentru a fi aduse la cota. După îndepărtarea potmolului și realizarea profilului pe acostament se va realiza stratul din balast prevăzut în profilul transversal tip. În evaluarea volumelor s-a considerat un spor de lățime pentru acostamente, din considerente de realizare a taluzului spre sant.

- **ELEMENTE DE SCURGEREA APELOR**

Santuri de pamant

Pentru colectarea și descărcarea apelor pluviale s-a ales soluția santurilor de pamant care asigură prin pentile longitudinale scurgerea apelor. Acestea se vor realiza trapezoidale. Linia



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CLUJ

Strada Calea Dorobanților, nr. 99, Cluj-Napoca, cod 400609

E-mail: office@apmcj.anpm.ro; Telefon: 0264 410 722; 0264 410 720; Fax: 0264 410 716;

de fund a santului se va racorda la podetele de acces in proprietate existente.

Prelungire (extindere) podete tubulare

Acestea se vor realiza din cate un TUB DN 600mm L=3m si Dn =1000mm pozate pe un strat de beton de pozare C8/10. Largirea platformei drumului presupune si marirea gabaritului podetelor existente. Podetele existente si camerele de cadere se vor desfunda de noroi si potmol. Cotele si dimensiunile in plan se vor adapta la terenul existent pentru fiecare podet in parte.

Podete tubulare

Acestea se vor realiza din cate un TUB PEHD L=7-9m si Dn =1000mm pozate pe un strat de beton de pozare C8/10 Camerele de cadere si coronamentele se vor realiza din beton de ciment C12/15, corespunzator unei clase de expunere XC4+XF3. Pereul din aval se va realiza din bolovani de rau pe fundatie de beton. Cotele si dimensiunile in plan se vor adapta la terenul existent pentru fiecare podet in parte.

Podete dalate prefabricate tip P2

Pentru captarea apelor pluviale in zonele cu aspect de torent se propun podete dalate prefabricate din tronsoane tip P2 prefabricat. Acestea asigura dupa montaj o deschidere de D=2m si o inaltime libera de H=1,25-1,15m. Prefabricatele se monteaza pe un radier din beton monolit. Racordarea cu terasamentele se va face cu camere de cadere si-sau aripi in functie de configuratia terenului

Alegerea solutiei s-a facut din considerentul ca nefiind nevoie de turnarea elevatiilor monolit, se scurteaza timpul de realizare a acestora. Cotele si dimensiunile in plan se vor adapta la terenul existent pentru fiecare podet in parte.

• LUCRARI AUXILIARE

Semnalizare rutiera

Se va reface bornarea drumului prin relocarea cu inlocuirea bornelor kilometrice.

Se vor realiza marcaje longitudinale si transversale la delimitarea sensurilor de circulatie dar si pentru a amenaja intersectiile.

• LUCRARI DE PODURI

Pe drumul judetean DJ 161C se vor reabilita podurile situate la km 5+244 si la km 8+654 in clasa E de incarcare. Lucrarile proiectate in acest proiect sunt lucrarile prevazute in expertiza tehnica si in Documentatia Avizare Lucrari de Interventie. Conform proiectului kilometrajul obiectivelor este:

podul de la km 5+250 se afla la km 5+244;

podul de la km 8+654 se afla la acelasi km.

Reabilitarea podului pe DJ 161C la km 05+250 (km 5+244)

Drumul judetean DJ 161C se desfasoara intre DN1C si localitatea Alunis.

Podul este amplasat in afara localitatii Alunis, la km 5+250, Dj161C traverseaza paraul Marului printr-un pod cu o singura deschidere.

- Podul este oblic dreapta la aprox. 75°, drumul este in aliniament.

- Podul are o latime totala de 8,80m, avand calea de 7,20 m si doua trotuare cu latimea de 0,60m.

- Suprastructura podului este alcatuita dintr-o dala de beton armat monolit, continua pe toata lungimea podului, avand grosime variabila, incepand de la 0,60m;

- Culeele sunt realizate din beton simplu;

- Nu au fost identificate instalatii in zona podului;

- Podul nu are ziduri de garda sau ziduri intoarse;

- Este prevazut cu parapeti pietonali din beton;

- Racordarea cu terasamentele se realizeaza prin intermediul taluzelor albiei.

Podul a fost dimensionat conform STAS 3221-52, si calculat la clasa I de incarcare;

Prin aplicarea "Instruciunilor pentru stabilirea starii tehnice a unui pod, Indicativ AND



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CLUJ

Strada Calea Dorobanților, nr. 99, Cluj-Napoca, cod 400609

E-mail: office@apmcj.anpm.ro; Telefon: 0264 410 722; 0264 410 720; Fax: 0264 410 716;

522/2002”, la podul de pe DJ 161C, km 5+250 s-au obtinut urmatoorii indici de calitate:

- indicele de calitate al starii tehnice, $C_i=11$;
- indicele de calitate al principalelor caracteristici functionale, $F_i=24$;
- indicele de stare tehnica, $I_{st}=35$;

Conform acestui ultim indice $I_{st}=35$ podul se incadreaza in clasa starii tehnice IV – STARE NESATISFACATOARE. Prin expertiza tehnica s-a stabilit modul de interventie asupra acestuia.

Podul se incadreaza conform STAS 4273/83 – in constructii hidrotehnice a caror avariere are o influenta redusa asupra altor obiective social – economice. Astfel clasa de importanta secundara tip IV corespunzatoare unei categorii tehnice 4 (constructii pentru drumuri judetene). Astfel debitul de calcul necesar este debitul cu o asigurare de 5%.

Podul de la km 5+250 s-a proiectat ca pod in clasa E de incarcare. Acesta este un pod cu suprastructura formata dintr-o dala de beton armat monolita continua pe toata lungimea lui. Acesta are o oblicitate dreapta la aprox. 75° , drumul este in aliniament. Deschiderea este de 8,78m, iar lungimea $L=13,65$ m. Podul are o latime totala de 8,80m, din care parte carosabila 7,20m si doua trotuare cu latimea de 0,60m.

Podul asigura un debit mai mare decat $Q_{cap}=5\%$

Reabilitarea acestuia consta din lucrari de baza privind racordarile cu terasamentele si lucrari de baza la suprastructura acestuia. Lucrarile la suprastructura se vor realiza pe jumatare din suprafata podului, prin mentinerea in circulatie pe pod pe jumatare de cale. Se vor impune restrictiile de circulatie pe baza unui proiect de semnalizare provizorie punct de lucru realizat de constructor.

In baza celor prevazute in expertiza tehnica s-au proiectat urmatoarele lucrari:

Lucrari suprastructura

Suprastructura:

- Desfacerea totala a caii si trotuarelor pana la nivelul betonului de rezistenta;
- Demontarea parapetilor, demolarea grinzilor parapetilor si, partial, a consolelor de trotuar;
- Indepartarea totala a tencuielilor de la suprastructura;
- Curatirea cu peria mecanica a tuturor betoanelor;
- Curatirea prin sablare, a betoanelor segregate si a armaturilor neacoperite, corodate si ruginite;
- Armaturile se vor curata pana la obtinerea luciului metalic;
- Armaturile corodate peste limitele admise de standarde se vor suplimenta sau se vor inlocui;
- In cazul constatarii unor fisuri in dala, acestea se vor injecta conform „Instruciunilor tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton si beton armat”, indicativ C149-87;
- La betoanele cu degradari pe suprafete mari se va aplica un torcret, iar cele cu suprafete reduse se vor aplica mortare speciale cu aderenza si rezistenta ridicata
- Betoanele cu degradari locale de profunzime se vor rebetona conform tehnologiilor din instructiunile C149-87;
- Consolidarea podului la clasa E de incarcare si largirea podului se vor face prin executia unei placi de suprabetonare peste structura existenta, care sa asigure o parte carosabila de 7,80m si doua trotuare de 1,00m, rezultand o latime totala a podului de 10,70m;

Podul are doua trotuare pietonale cu $l=1$ m, fiind situat in extravilanul localitatii. Trotuarul se va realiza din umplutura beton usor monolit. Umplutura va ingloba 3×2 tuburi P.V.C. $D_n=110$ mm pentru montajul eventualelor cabluri si utilitati. Pe trotuar se va turna un strat de Asfalt Turnat A.T. in grosime de 2 cm. Betoanele asfaltice vor respecta conditiile impuse de normativ AND546/1999.

Parapetul pietonal va fi conform piese desenate, metalic, zincat si vopsit culoare verde



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CLUJ

Strada Calea Dorobanților, nr. 99, Cluj-Napoca, cod 400609

E-mail: office@apmcj.anpm.ro; Telefon: 0264 410 722; 0264 410 720; Fax: 0264 410 716;

inchis. Circulația pietonală va fi protejată de traficul auto prin montarea unor borduri înalte din beton prefabricate pe un strat de mortar de ciment.

Apele pluviale se vor capta în lungul podului la borduri și vor descărca cu ajutorul caziurilor proiectate la culei. Zonele de îmbinare între cale și trotuar cu elemente din beton armat se vor etansa cu cordoane de celochit.

Cale și echipamente tablier:

- Montarea de bordurilor înalte între partea carosabilă și trotuar;
- Execuția trotuarului și montarea parapetului pietonal.
- Calea va avea următoarele straturi:
- Hidroizolație – 1cm;
- Protecție hidroizolație – 2cm;
- Beton asfaltic cilindrat tip BAP16 – 4+3cm.

Hidroizolația se va realiza din hidroizolație elastică tip elastomer și protecția va fi conform agrement tehnic dat de furnizor.

Lucrări infrastructură:

La infrastructură conform expertiză s-au proiectat următoarele lucrări:

- Îndepărtarea totală a tencuielilor de la infrastructură;
- Curățirea cu peria mecanică a tuturor betoanelor;
- Curățirea prin sablare, a betoanelor segregate și a armaturilor neacoperite, corodate și ruginite;

- În cazul în care, după îndepărtarea tencuielilor, se constată existența unor fisuri, acestea se vor injecta potrivit tehnologiilor din „Instrucțiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton și beton armat „Indicativ C149-87”;

- La betoanele cu degradări pe suprafețe mari se va aplica un torcret, iar cele cu suprafețe reduse se vor aplica mortare speciale cu aderență și rezistență ridicată

- Executarea unei camășiri a elevației și zidurilor întoarse, a rostului elevație fundație și a fundațiilor până la prima treaptă.

- Modificarea culeelor existente pentru montarea placilor de racordare;

Umpluturile pe rampe se vor reface din material granular până la cotele din proiect.

Albie, rampe de acces:

- Curățirea albiei de vegetație și gunoaie, profilarea albiei majore pe o lungime de 15m amonte și a albiei minore pe o lungime de 30m aval;

- Execuția unui prag de fund din gabioane în aval de pod la 15m. Cota pragului de fund va fi identică cu cota rostului elevație-fundație;

- Executarea unei aparari de maluri din gabioane în amonte pe o lungime de 10,0m și în aval până la pragul de fund. Pe zona apararilor de maluri inclusiv sub pod se vor prevedea saltele de gabioane pe fundul albiei. Apararile de maluri din gabioane vor fi încastrate în terasament. Gabioanele vor fi protejate cu beton;

- S-au proiectat caziuri și scări de acces;

- Umpluturi la rampe pentru realizarea trecerii de la profilul curent al drumului la profilul transversal al podului;

Se vor realiza următorii parametri tehnici:

- parte carosabilă 7,80m pentru Drumuri Județene

- două trotuare 2x1m;

- clasă de încărcare E;

- infrastructuri: Executarea unei camășiri a elevației și zidurilor întoarse, a rostului elevație fundație și a fundațiilor până la prima treaptă;

- se va realiza o placă de suprabetonare din beton C25/30, armându-se cu oțel beton PC52(OB37). Aceasta se va realiza în acoperis cu penti transversale de 2,5%.

- placă de suprabetonare cu elemente de cale trotuare și parapeti pietonali

- elemente de racord cu terasamentele.



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CLUJ

Strada Calea Dorobanților, nr. 99, Cluj-Napoca, cod 400609

E-mail: office@apmcj.anpm.ro; Telefon: 0264 410 722; 0264 410 720; Fax: 0264 410 716;

- lungime pod L=14m;
- lungime suprastructura L=10,4m;

Reabilitarea podului pe DJ 161C la km 08+654

Drumul judetean DJ 161C se desfasoara intre DN1C si localitatea Alunis.

Podul este amplasat in intravilanul localitatii Alunis, la km 8+564, Dj161C traverseaza paraul Marului printr-un pod cu o singura deschidere.

- Podul este drept si este situat in aliniament;
- Podul are o latime totala de 9,40m, avand calea de 7,80 m si doua trotuare cu latimea de 0,60m;
- Podul nu are borduri inalte sau parapeti de siguranta;
- Suprastructura podului este alcatuita din dala armata monolita;
- Culeele sunt realizate din beton simplu si sunt fundate direct.
- Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul sferturilor de con din pamant.

Prin aplicarea "Instruciunilor pentru stabilirea starii tehnice a unui pod, Indicativ AND 522/2002", la podul de pe DJ 161C, km 8+654 s-au obtinut urmatorii indici de calitate:

- indicele de calitate al starii tehnice, Ci=11;
- indicele de calitate al principalelor caracteristici functionale, Fi=28;
- indicele de stare tehnica, Ist=39;

Conform acestui ultim indice Ist=39 podul se incadreaza in clasa starii tehnice III – STARE NESATISFACATOARE. Conform recomandarilor din EXPERTIZA TEHNICA se impune reabilitarea podului.

Podul se incadreaza conform STAS 4273/83 – in constructii hidrotehnice a caror avariere are o influenta redusa asupra altor obiective social-economice. Astfel clasa de importanta secundara tip IV corespunzatoare unei categorii tehnice 4 (constructii pentru drumuri judetene). Astfel debitul de calcul necesar este debitul cu o asigurare de 5%. Debuseul podului nou a fost verificat sa corespunda "Normativului privind proiectarea hidraulica a podurilor si podetelor" PD 95-2002.

Reabilitarea acestuia consta din lucrari de baza privind racordarile cu terasamentele si lucrari de baza la suprastructura acestuia. Lucrarile la suprastructura se vor realiza pe jumatare din suprafata podului, prin mentinerea in circulatie pe pod pe jumatare de cale. Se vor impune restrictiile de circulatie pe baza unui proiect de semnalizare provizorie punct de lucru realizat de constructor.

In baza celor prevazute in expertiza tehnica s-au proiectat urmatoarele lucrari:

Lucrari suprastructura

Suprastructura:

- Desfacerea totala a caii si trotuarelor pana la nivelul betonului de rezistenta;
- Demontarea parapetilor, demolarea grinzilor parapetilor si, partial, a consolelor de trotuar;
- Indepartarea totala a tencuielilor de la suprastructura;
- Curatirea cu peria mecanica a tuturor betoanelor;
- Curatirea prin sablare, a betoanelor segregate si a armaturilor neacoperite, corodate si ruginite;
- Armaturile se vor curata pana la obtinerea luciului metalic;
- Armaturile corodate peste limitele admise de standarde se vor suplimenta sau se vor inlocui;
- In cazul constatarii unor fisuri in dala, acestea se vor injecta conform „Instruciunilor tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton si beton armat”, indicativ C149-87;
- La betoanele cu degradari pe suprafete mari se va aplica un torcret, iar cele cu suprafete reduse se vor aplica mortare speciale cu aderența si rezistența ridicată
- Betoanele cu degradari locale de profunzime se vor rebetona conform tehnologiilor din



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CLUJ

Strada Calea Dorobanților, nr. 99, Cluj-Napoca, cod 400609

E-mail: office@apmcj.anpm.ro; Telefon: 0264 410 722; 0264 410 720; Fax: 0264 410 716;

instrucțiunile C149-87;

- Consolidarea podului la clasa E de încărcare și largirea podului se vor face prin executia unei placi de suprabetonare peste structura existente, care să asigure o parte carosabilă de 7,80 și două trotuare de 1,50m, rezultând o lățime totală a podului de 11,70m;

Podul are două trotuare pietonale cu $l=1,5m$, fiind situat în extravilanul localității. Trotuarul se va realiza din umplutura beton ușor monolit. Umplutura va îngloba 3x2 tuburi P.V.C. $D_n=110mm$ pentru montajul eventualelor cabluri și utilități. Pe trotuar se va turna un strat de Asfalt turnat A.T. în grosime de 2 cm. Betoanele asfaltice vor respecta condițiile impuse de normativ AND546/1999.

Parapetul pietonal va fi metalic, zincat și vopsit culoare verde închis. Circulația pietonală va fi protejată de traficul auto prin montarea unor borduri înalte din beton prefabricate pe un strat de mortar de ciment.

Apele pluviale se vor capta în lungul podului la bordura și vor descarca cu ajutorul a două căsiuri proiectate la culei. Zonele de îmbinare între cale și trotuar cu elemente din beton armat se vor etansa cu cordoane de celochit.

Cale și echipamente tablier:

- Montarea de bordurilor înalte între partea carosabilă și trotuar;
- Executia trotuarului și montarea parapetului pietonal.
- Calea va avea următoarele straturi:
- Hidroizolație – 1cm;
- Protecție hidroizolație – 2cm;
- Beton asfaltic cilindrat tip BAP16 – 4+3cm.

Hidroizolația se va realiza din hidroizolație elastică tip elastomer și protecția va fi conform agrement tehnic dat de furnizor.

Lucrări infrastructură:

La infrastructură, conform expertiză, s-au proiectat următoarele lucrări:

- Curățirea cu peria mecanică a tuturor betoanelor;
- În cazul în care, după îndepărtarea tencuielilor, se constată existența unor fisuri, acestea se vor injecta potrivit tehnologiilor din „Instrucțiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton și beton armat „Indicativ C149-87”;

- Elevațiile culeelor se vor camăsa cu un strat de beton de 15cm C25/30;
- Radierile se vor camăsa cu un strat de beton de 25cm C25/30
- Modificarea culeelor existente pentru montarea placilor de racordare;

Umpluturile pe rampe se vor reface din material granular până la cotele din proiect.

Albie, rampe de acces:

- Curățirea albiei de vegetație și gunoaie, profilarea albiei majore pe o lungime de 25m amonte și a albiei minore pe o lungime de 30m aval;

- Executia unui prag de fund din gabioane în aval de pod la 15m. Cota pragului de fund va fi identică cu cota rostului elevație-fundație;

- Executarea unei aparari de maluri din gabioane între aripile aval și pragul de fund. Gabioanele vor fi protejate cu beton 10cm;

- S-au proiectat căsiuri și scări de acces; Căsiurile din amonte se vor prelungi la cota santului și vor descarca pe aripile din beton. Pe acestea la cofrare se va crea o secțiune de scurgere.

- Umpluturi la rampe pentru realizarea trecerii de la profilul curent al drumului la profilul transversal al podului;

- Racordarea podului și a profilul drumului la drumurile de acces din zona podului.

Se vor realiza următorii parametri tehnici:

- parte carosabilă 7,80m pentru Drumuri Județene
- două trotuare 2x1,5m;
- Clasa de încărcare E;



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CLUJ

Strada Calea Dorobanților, nr. 99, Cluj-Napoca, cod 400609

E-mail: office@apmcj.anpm.ro; Telefon: 0264 410 722; 0264 410 720; Fax: 0264 410 716;

- Infrastructuri: Executarea unei camasuri a elevatiei si zidurilor intoarse, a rostului elevatie fundatie si a fundatiilor pana la prima treapta;
 - se va realiza o placa de suprabetonare din beton C25/30, armindu-se cu otel beton PC52(OB37). Aceasta se va realiza in acoperis cu penti transversale de 2,5%.
 - placa de suprabetonare cu elemente de cale trotuare si parapeti pietonali
 - elemente de racord cu terasamentele.
 - lungime pod L=14,00m;
 - lungime suprastructura L=10,60m
- organizarea de șantier va ocupa o suprafață mică de teren și se vor restrânge la minimum suprafețele ocupate temporar în timpul perioadei de execuție, fără realizarea de căi de acces noi;
 - organizarea activităților și operațiilor producătoare de zgomot în perioada zilei, cu evitarea cumulării emisiilor de zgomot;
 - asigurarea transportului și manipulării materialelor astfel încât să fie evitate pierderile din utilajele de transport;
 - folosirea unor utilaje și mijloace de transport silențioase; folosirea rutelor de transport aprobate; respectarea normelor de transport (to/osie conform normelor de utilizare a drumurilor);
 - stropirea căilor de acces în șantier, neamenajate, în perioadele secetoase, în vederea reducerii antrenării de particule în suspensie;
 - instalarea de semne rutiere, stabilirea și impunerea unor viteze limită pentru circulația vehiculelor în perioada de construcție;
 - gestionarea corespunzătoare a solului din săpături, a deșeurilor de materiale de construcție și deșeurilor menajere;
 - se interzic orice depozitări pe termen lung de materiale pe frontul de lucru;
 - pe perioada de realizare a lucrărilor se vor lua măsuri pentru evitarea accidentării populației învecinate, prin:
 - marcarea corespunzătoare a lucrărilor periculoase;
 - protejarea/supravegherea utilajelor menținute în zona lucrărilor;
 - la încheierea șantierului se vor evacua de pe amplasament toate utilajele/instalațiile/echipamentele iar terenul alocat organizării de șantier va fi remediat și redat funcțiunilor anterioare;
 - se interzice circulația autovehiculelor în afara drumurilor de acces amenajate;
 - se interzice afectarea sub orice formă a vecinătăților amplasamentului analizat, atât în timpul perioadei de amenajare/construcție cât și în timpul funcționării obiectivului;
 - titularul proiectului are obligația de a respecta avizele/actele emise de alte autorități;
 - titularul proiectului are obligația de a notifica în scris Agenția pentru Protecția Mediului Cluj despre orice modificare sau extindere a proiectului survenită după emierea deciziei de încadrare, înainte de producerea modificării;

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 445/2009 și ale Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

**DIRECTOR EXECUTIV,
dr. ing. Grigore CRĂCIUN**

**ȘEF SERVICIU A.A.A.,
ing. Anca CÎMPEAN**



ÎNTOCMIT: Nicolae DURA

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CLUJ

Strada Calea Dorobanților, nr. 99, Cluj-Napoca, cod 400609

E-mail: office@apmcj.anpm.ro; Telefon: 0264 410 722; 0264 410 720; Fax: 0264 410 716;