**Memoriu de prezentare**

1. Denumirea proiectului: **CONSTRUIRE POD SERVICIU**
2. Titular:

- Fibula Zoltán

- adresa titularului:: strada Gării, nr.546, sat Dăneşti, comuna Dăneşti;

- telefon 0744592457;

III. Descrierea sumară a proiectului:

* În stadiul actual nu există pod, beneficiarul vrea să realizeze un pod de serviciu pentru a asigura accesul la proprietățile private.
* Tema de proiectare constă în construirea unui pod de serviciu peste râul Olt.
* În acest sens se vor executa următoarele lucrări:

- Sapătură mecanică pentru culeei;

- Executarea culeeilor;

- Montarea reazemelor;

- Montarea grizilor prefabricate;

- Executarea plăcii.

- Executare sistem rutier;

- Finisări ulterioare.

**Caracteristiciile tehnice ale podului proiectat:**

**Infrastructura podului:**

**-** Culeea podului: Culeeile podului sunt alcătuite din fundaţie şi elevaţie. Fundaţia podului este din beton clasa C16/20 şi are dimensiunile 3,00x3,10x7,00 m. Elevaţia podului este din beton clasa C20/25 având dimesiunile 2,30x2,35x7,00 m. Armătura se va exeuta conform detaliilor de armare.

- Aripile podului: Au fundaţie monobloc din beton clasa C16/20 având dimensiunile 1,50x1,50x4,00 m peste care se va turna beton C20/25 cu înălţimea între 2,22 crescând până la 3,22. Lăţimea este între 0,50 şi 1,00 m.

**Suprastructura podului:**

Grinda:

- Este alcătuită din 9 grinzi prefabricate metalica I60, cu placă metalică și parapet metalic.

**Calea pe pod:**

- Lăţimea: Lăţimea podului este 4,00 m, din care 4,00 m partea carosabilă fără trotuare.

- Parapetul se va executa din metal conform normativelor în vigoare.

**Lungimea podului:**

Lungimea podului va fi de 14,00 m. Grinzile se reazemă pe reazeme din neopren pe 0,50 m pe ambele părţi.

Deschiderea podului va fi 13,20.

**Intrarea pe pod:**

Se vor executa plăci de racordare, care se reazemă pe o grindă de rezemare pe o parte şi pe elevaţia culeii pe partea cealaltă.

Evacuarea apelor se va amenaja prin pante longitudinale şi printr-un casiu pe ambele părţi ale podului.

Proiectul este în concordanţă cu prevederile legislaţiei Uniunii Europene, respectiv Directiva nr.85/337/EC amendată prin Directiva 97/11/EC privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice sau private asupra mediului, precum şi cu Directiva cadru privind deşeurile nr.75/442/EC amendată cu directiva nr.91/156/EC, transpusă prin OUG nr.78/2000 aprobată şi modificată prin Legea nr.426/2002.

Se va respectaH.G. nr.856/ 2002 privind evidenţa gestiunii deşeurilor şi pentru aprobarea listei cuprinzând deşeurile, inclusiv deşeurile periculoase.

Au fost respectate prescripţiile standardelor în vigoare.

Alegerea categoriei de importanţă a construcţiei s-a făcut în conformitate cu prevederile art.2.2 – Secţiunea 2 „Obligaţii şi răspunderi ale proiectanţilor” din Legea nr.10 din 18 ianuarie 1995 denumită „Legea privind calitatea în construcţii”.

Conform „Regulamentului privind stabilirea categoriei de importanţă a construcţiilor” ce face obiectul anexei nr.2 la Hotărârea Guvernului României nr.261 din 8 iunie 1994 anexa nr. 2a lucrarea se încadrează în clasa de importanţă C.

- *justificarea necesităţii proiectului*:

Beneficiarul vrea să realizeze un pod de serviciu pentru a asigura circulația între proprietățile lui private.

- planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului

Este prezentat în piesele desenate.

- formele fizice ale proiectului : Este prezentat în piesele desenate.

- profilul și capacitățile de producție : Nu este cazul.

- descrierea instalației și fluxurilor tehnologice existente pe amplasament

Nu este cazul

- *descrierea proceselor de producţie ale proiectului propus*, în funcţie de specificul investiţiei, produse şi subproduse obţinute, mărimea, capacitatea:

Nu este cazul.

- *materiile prime, energia şi combustibilii utilizaţi, cu modul de asigurare a acestora:*

Piatră spartă, asfalt, motorină,beton.

- *racordarea la reţelele utilitare existente în zonă*: Nu este cazul.

- *descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuţia investiţiei;* Amplasamentul se schimbă conform planșelor.

- *căi noi de acces sau schimbări ale celor existente*: Nu este cazul.

- *resursele naturale folosite în construcţie şi funcţionare*;

Balast,Piatră spartă,apă.

- *metode folosite în construcţie*:

Îndepărtarea stratului de noroi de pe suprafaţa platformei drumului. Compactarea şi reprofilarea drumului existent cu adaos de material pietros până la un grad de compactare de 98 %.Pregătirea stratului suport pentru realizarea sistemului rutier. Executarea straturilor de asfalt.

- *planul de execuţie*, cuprinzând faza de construcţie, punerea în funcţiune, exploatare, refacere şi folosire ulterioară : Este prezentat în piesele desenate.

- *relaţia cu alte proiecte existente sau planificate*: Nu este cazul.

- *detalii privind alternativele* care au fost luate în considerare: Nu este cazul.

- *alte activităţi 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, creşterea numărului de locuinţe, eliminarea apelor uzate şi a deşeurilor);

Nu sunt.

- *alte autorizaţii cerute pentru proiect*.

Nu este cazul.

**Localizarea proiectului:**

- *distanţa faţă de graniţe pentru proiectele care cad sub incidenţa Convenţiei privind evaluarea impactului asupra mediului* în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001 : Nu este cazul.

- *hărţi, fotografii ale amplasamentului* care pot oferi informaţii privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât şi artificiale şi alte informaţii privind: Este prezentat în piesele desenate.

- *folosinţele actuale şi planificate ale terenului* atât pe amplasament, cât şi pe zone adiacente acestuia: Podul este folosit pentru circulație.

- *politici de zonare şi de folosire a terenului*: Podul este folosit pentru circulație.

- *arealele sensibile*: Nu este cazul.

- *detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare* : Nu este cazul.

**Caracteristicile impactului potenţial, în măsura în care aceste informaţii sunt disponibile.**

Construirea podului rezultă o circulație mai rapidă și netedă .

**O scurtă descriere a impactului potenţial, cu luarea în considerare a următorilor factori:**

- *impactul asupra populaţiei, sănătăţii umane, faunei şi florei, solului, folosinţelor, bunurilor materiale, calităţii şi regimului cantitativ al apei, calităţii aerului, climei, zgomotelor şi vibraţiilor, peisajului şi mediului vizual, patrimoniului istoric şi cultural şi asupra interacţiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu şi lung, permanent şi temporar, pozitiv şi negativ);*

Va avea impact pozitiv pentru ca va micșora extinderea prafului.

- *extinderea impactului (zona geografică, numărul populaţiei/habitatelor/speciilor afectate):* Numai pe podul respectiv.

- *magnitudinea şi complexitatea impactului* : Nu este cazul.

- *probabilitatea impactului*: Sigur.

*- durata, frecvenţa şi reversibilitatea impactului*:

Durata este aproximativ 20-30 ani.

- *măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului*: Nu este cazul.

- *natura transfrontieră a impactului*: Nu este cazul.

Deșeurile produse în timpul lucrărilor sunt pietrişul şi surplusul de pământ dislocat din şanţuri.

Pietrişul, nisipul şi pământul dislocat şi nerefolosibil în cadrul lucrării, va fi încărcat şi transportat în containere închise la locurile indicate de autoritatea contractantă.

În cazul producerii unor deşeuri accidentale la maşinile şi utilajele folosite la execuţia lucrării, acestea se vor capta în rezervoare metalice şi se vor transporta la staţii speciale de reciclare.

Utilajele folosite pentru lucrările vor fii: excavatoarea, cilindrii, buldozere, autogredere și scarificatoare, fiecare fiind consumator de motorină obișnuită.

**IV.Surse de poluanţi şi instalaţii pentru reţinerea, evacuarea şi dispersia poluanţilor în mediu**

1.*Protecţia calităţii apelor:*

Prin executarea lucrărilor propuse nu se afectează starea ecosistemelor acvatice şi a folosinţelor de apă, neexistând emisii de poluanţi semnificative şi nu se vor utiliza cantităţi însemnate de apă.

Se respectă Legea apelor nr.107/1996, modificat şi completat cu L.nr.310/2004 şi L.nr.112/2006.

2.*Protecţia aerului*:

În timpul execuţiei lucrărilor vor fi emisii de gaze de ardere (gaze de eşapament), care sunt evacuaţi în atmosferă, dar acestea se înscriu mult sub limitele din Ordinul MAPPM 462/1993 “Condiţii tehnice privind protecţia atmosferei” şi STAS 12574 elaborat de Ministerul Sănătăţii.

3.*Protecţia împotriva zgomotului şi vibraţiilor*:

Sursele de zgomot şi de vibraţii provin de la traficul rutier, prin reabilitarea parcării în cauză, se va micşora poluarea sonoră a zonei.

Sursele de zgomot şi vibraţii în cursul execuţiei lucrărilor vor fi cele legate de circulaţia maşinilor şi de funcţionarea utilajelor de construcţie.

4.*Protecţia împotriva radiaţiilor*:

La realizarea şi exploatarea obiectivului nu concură factori care s-ar putea constitui în potenţiale sau active surse de radiaţii.

5.*Protecţia solului şi a subsolului:*

Din activitatea de exploatare a sistemului rutier nu rezultă poluanţi care să afecteze solul şi subsolul zonei. În cazuri de accident trebuie să intervină administratorul drumului cu organele specializate pentru îndepărtarea unor substanţe poluante, toxice sau periculoase scurse pe platforma drumului.

În timpul execuţiei, lucrările se vor desfăşura intravilan. Eventualele depozitări temporare de deşeuri pe sol vor fi urmate de igienizare corespunzătoare.

6.*Protecţia ecosistemelor terestre şi acvatice:*

Neexistând emisii poluatoare agresive în condiţii normale de exploatare, nu se pot anticipa emisii de poluanţi care să dăuneze vegetaţiei, faunei şi florei.

Pe timpul execuţiei vegetaţia existentă plopi agabaritice vor fi înlocuite cu specii de pomi ornamentale cu dimensiuni mici/mijlocii.

În zonă nu există monumente ale naturii sau arii protejate.

7.*Protecţia aşezărilor umane şi a altor obiective de interes public:*

Prin activitatea de execuţie şi exploatare, parcarea reabilitată nu afectează prin emisii de poluanţi, efecte sinergice cu alte emisii, sau în alt fel aşezarea umană sau obiectivele publice din zonă. Execuţia lucrărilor nu va crea disconfort minor locuitorilor din zonă

Nu s-au identificat efecte care să dăuneze asupra stării de sănătate a populaţiei din zonă sau care să creeze vreun risc semnificativ pentru siguranţa locuitorilor.

În general se poate afirma că realizarea acestui obiectiv constituie un real şi important folos pentru întreaga comunitate şi a activităţii economico-sociale din zonă.

8*.Gospodărirea deşeurilor generate pe amplasament*:

Deşeuri diverse (solide – balast, pietriş, lemn, metal, etc.), vâscoase (bitum, grăsimi, uleiuri, etc.), în cantităţi modeste, se vor neutraliza sau depozita în locuri special amenajate conform H.G. nr.856/ 2002.

Deşeurile rezultate în urma executării lucrărilor de săpături, pregătirea suprafeţei, sunt pietrişul şi surplusul de pământ dislocat din şanţuri.

Pietrişul, nisipul şi pământul dislocat şi nerefolosibil în cadrul lucrării, va fi încărcat şi transportat în locurile indicate de autoritatea contractantă.

În cazul producerii unor deşeuri accidentale la maşinile şi utilajele folosite la execuţia lucrării, acestea se vor capta în rezervoare metalice şi se vor transporta la staţii speciale de reciclare.

Gunoaiele menajere provenite de la organizarea de şantier vor intra în circuitul de evacuare al exploatării de gospodărie comunală.

9.*Gospodărirea substanţelor şi preparatelor chimice periculoase*:

În timpul executării lucrărilor transportul şi manipularea carburanţilor, lubrifianţilor, a bitumului se va face cu respectarea normelor de protecţie a muncii în vigoare.

**V.Prevederi pentru monitorizarea mediului:**

Transporturile şi circulaţia, asigurând o funcţie generalizată trebuie să ţină seama de evoluţia economică, socială şi structura demografică a populaţiei.

Prin aplicarea metodelor perfecţionate de întreţinere a drumurilor pietruite, se creează straturi rutiere capabile să reziste în condiţii mai bune acţiunilor combinate ale factorilor climaterici şi de trafic.

Acest lucru se realizează prin ranforsare structurii cu un sistem rutier impermeabil din asfalt, conform dimensionării anexate prezentei.

În acest context lucrările de reabilitare a drumului nu contribuie doar la mărirea sau asigurarea confortului populaţiei ci şi la unele economii reale (carburant, anvelope, reparaţii maşini, etc.), de asemenea are un efect benefic asupra vieţii economice a comunei, precum şi foarte mare efect pozitiv din punct de vedere al mediului.

Specificul şi natura lucrărilor nu necesită reconstrucţii ecologice.

Studiile topografice au fost efectuate de către o firmă specializată şi prezintă ca anexă parte integrantă a proiectului.

Ridicarea topografică s-a executat în sistemul de proiecţie Stereografic 70, cu o Staţie totală Sokkia 630RK.

Pentru legarea măsurătorilor la reţeaua geodezică naţională s-a folosit borna DIG 13.

Observaţiile de teren au fost prelucrate cu ajutorul programului TopoSys 5.0.

Întocmirea planului de situaţie s-a realizat cu ajutorul programului Mapsys 7.0.

**VI.Justificarea încadrării proiectului, după caz,în prevederile altor acte normative naţionale care transpun legislaţia comunitară(IPPC,SEVESO,COV,LCP,Directiva-cadru apă. Directiva-cadru aer, Directiva-cadru a deşeurilor etc.)**

Nu este cazul.

**VII. Lucrări necesare organizării de şantier**

Nu este cazul.

**VIII. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiţiei, în caz de accidente şi/sau la încetarea activităţii, în măsura în care aceste informaţii sunt disponibile:**

Refacerea amplasamentului la finalizarea investiţiei nu este indicat, fiindcă amplasamentul se va schimba conform proiectului tehnic.

**IX.Piese desenate**

**-** Plan de încadrare în zonă

- Plan de situaţie, dispoziție generală

- Profil transversal prin pârâu