

*Rezumat netehnic
pentru obiectivul*

" Pod pe DN 26A km 0+500 peste râul Prut, Oancea - Cahul, județul Galați"

Cuprins

1	Rezumat netehnic al informatiilor furnizate-----	2
1.1	Descrierea lucrarilor propuse -----	2
1.2	Impactul prognozat asupra mediului -----	3
1.2.1	Impactul asupra apelor	3
1.2.2	Impactul potential asupra aerului	3
1.2.3	Impactul asupra biodiversitatii	4
1.2.4	Impactul potential asupra solului.....	6
1.2.5	Impactul asupra asezarilor umane si alte obiective.....	6
1.3	Identificarea si descrierea zonei in care se resimte impactul -----	6
1.4	Masuri de reducere a impactului-----	6
1.4.1	Masuri de reducere a impactului asupra factorului de mediu apa	6
1.4.2	Masuri de reducere a impactului asupra factorului de mediu aer	7
1.4.3	Masuri de reducere a impactului asupra factorului de mediu sol.....	8
1.4.4	Masuri de reducere a impactului asupra biodiversitatii.....	9
1.4.5	Masuri de reducere a impactului asupra factorului social (asezari umane, sanatatea populatiei) 10	
1.5	Concluzie -----	10
1.6	ANPIC afectate de implementarea PP-ului-----	10
1.7	Enumerarea speciilor si habitatelor / obiectivelor de conservare / parametrilor afectate	11
1.8	Descrierea pe scurt a tipurilor de impact, inclusiv impactul cumulativ -----	11
1.9	Prezenta masurilor pentru prevenirea / evitarea / reducerea impactului pentru fiecare obiectiv de conservarea afectat (parametru si tinta) din fiecare ANPIC afectata -----	11

1 Rezumat netehnic al informațiilor furnizate

Scopul prezentului contract este realizarea lucrărilor privind " **Pod pe DN 26A km 0+500 peste râul Prut, Oancea - Cahul, județul Galați** ", incluzând RIM, Studiul de Evaluare Adecvata, iar în funcție de eventualele arii protejate (Situri Natura 2000), studii de specialitate cu obținerea avizelor din partea unor custozii/administratori de arii protejate.

Asupra podului de pe DN 26A, km 0+500, peste râul Prut, în anul 2022 s-a întocmit un raport de expertiză tehnică de către Expert Tehnic ing. Popovici Mihaela, care a evidențiat starea tehnică a podului la momentul respectiv.

Potrivit expertizei podul a obținut pentru indicele total de stare tehnică Ist, 29 de puncte, se încadrează conform "Instrucțiunile pentru stabilirea stării tehnice a unui pod" indicativ AND 522-2006" în clasa stării tehnice IV - STARE TEHNICĂ NESATISFĂCĂTOARE.

Întrucât podul prezintă degradări importante la elementele principale de rezistență cu depuneri mai mari decât 7 care periclitează siguranța circulației, conform articolului 17 din "Instrucțiunile privind stabilirea stării tehnice a unui pod", indicativ AND 522/2002, se vor lua măsuri imediate și anume introducerea restricțiilor de viteză de 10km/h și de tonaj de 10t.

1.1 Descrierea lucrărilor propuse

Având în vedere situația existentă de pe amplasament, pentru asigurarea siguranței în trafic atât a vehiculelor cât și a participanților la trafic, se impune ca o necesitate reală realizarea unui pod nou care să asigure cerințele și nevoile de siguranță, mobilitate și confort.

Se propune în acest sens următoarele lucrări: realizarea unui pod provizoriu (situat pe o variantă de circulație locală amplasată în amonte de podul existent.) pentru desfasurarea traficului auto pe perioada executiei lucrărilor.

Pe perioada realizării lucrărilor va fi necesară realizarea unei variante provizorii de circulație prin amenajarea unui pod amonte de cel existent pe o lungime de 790 m cu 2 benzi de circulație. La stabilirea locației variantei provizorii de circulație s-a urmărit afectarea minimă a rețelelor din zona podului. În aval de pod pe malul Republicii Moldova sunt stâlpi de curent și cămine de vizitare. S-a estimat că prin amplasarea variantei provizorii în amonte de pod, impactul asupra rețelelor existente este mai redus față de amplasarea acestuia în aval de pod.

Pentru efectuarea lucrărilor de reabilitare ale podului de pe DN26A, km 0+500 care face obiectul acestui raport, s-a propus demolarea podului existent și realizarea unui nou pod pe amplasamentul celui existent fără a se ocupa alte suprafețe de teren. Acest nou pod va satisface cerințele de trafic în zona punctului vamal Oancea dintre România și Republica Moldova.

Lucrările prevăzute a se realiza pentru reabilitarea podului de pe DN26A, km 0+500 au în vedere:

- lucrări la infrastructura ce au în vedere lucrări la culea C1 (pe malul românesc), culea C2 (malul de pe Republica Moldova), lucrări necesare la pilele P1, P2, P3, P4 și P5
- lucrări la suprastructura ce presupune lucrări de desfacere a căii pe pod, defacerea grinzelor existente, realizarea suprastructurii care va asigura un carosabil de 7,80m, 2 trotuare denivelate

- executarea caili pe pod ce presupune montarea gurilor de scurgere, se monteaza dispozitivele ede acoperire a rosturilor de dilataie, etc
- racordari cu terasamente, rampa de acces
- lucrari in albie ce presupun lucrari de indepartare a depunerilor aluvionare si a vegetatiei din albie, lucrari de protejare a fundatiei pilei P1 prin completarea cu palplanșe a protecției existente (palplanșe), respectând conturul proiectat al fundației, lucrari de protejare a pilei P2 împotriva afuierii prin executarea pe taluzul malului stâng a unei protecții din saltele de gabioane interconectate.

1.2 Impactul prognozat asupra mediului

1.2.1 Impactul asupra apelor

În toată perioada de realizare a lucrărilor nu se vor modifica regimul de curgere al corpului de apa (corpul de apa – raul Prut, cu debit de apa in perioadele cu intensitate ridicata de precipitatii).

Pentru realizarea lucrărilor au fost alese tehnici de construcție moderne, iar utilajele folosite vor fi verificate și reparate periodic. Materialele de construcție și deșeurile vor fi depozitate în spații special amenajate, propuse de antreprenorul care va executa lucrarile (de recomandat in organizarea de santier amenajata pe ampriza drumului).

Exploatarea podului de pe DN26 km 0+500 nu va avea impact direct asupra apelor/corpurilor de suprafață sau subterane.

1.2.2 Impactul potential asupra aerului

Activitățile desfășurate în frontul de lucru și pe drumul de acces in amplasamentul proiectului pot contribui la poluarea aerului. Concentrațiile poluanților atmosferici variaza de la o zi la alta și sunt influențate de specificul lucrărilor, condițiile meteorologice, consumul mediu de carburanți și de suprafața amplasamentului în care se desfășoară lucrările.

In general emisiile de poluanți atmosferici se manifestă în cadrul frontul de lucru și până la 10-15 m în lateralul drumului de exploatare folosit pentru accesul în amplasament (drumul national DN26A).

Emisiile de pulberi sedimentabile sunt temporare, în mod normal la finalul fiecărei zile de lucru, mediul revine la starea inițială, fără afectarea calității aerului.

Valorile zilnice se vor încadra în valorile maxime admisibile, impuse prin Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător.

Construcția podului de pe DN26A km 0+500 va avea impact nesemnificativ, temporar și reversibil asupra calității aerului, astfel încât nu vor exista efecte indirecte (secundare nici asupra celorlați factori de mediu).

De asemenea, nici în perioada de exploatare a podului nu va fi înregistrat impact semnificativ asupra calității aerului. Impactul va fi generat în special de arderea carburanților în motoare și de uzura pneurilor, dar nivelul emisiilor nu va fi mai mare decăt cel existent in acest moment (nivelul traficului nu va crește semnificativ).

1.2.3 Impactul asupra biodiversității

Realizarea și exploatarea podului de pe DN26A, km 0+500 care face obiectul acestui proiect nu va conduce la afectarea semnificativă a florei și faunei din zona analizată.

Podul actual este situat la este localizat în zona sitului *ROSCI0105 Lunca Joasa a Prutului*. În zona de intersecție a arealului cu situl Natura 2000 se regăsește habitatul 92A0 Zăvoaie cu *Salix alba* și *Populus alba*, 1 specie de amfibieni *Bombina bombina* și 5 specii de pești: *Aspius aspius*, *Cobitis taenia* Complex, *Gymnocephalus schraetzer*, *Zingel streber*, *Zingel zingel*.

Amplasamentul proiectului este antropizat (pe amplasament există traseul drumului național DN26A – punctul de trecere vamal Oancea (România) – Cahul (Republica Moldova)) și nu reprezintă loc de reproducere pentru exemplarele de faună observate, ci este folosit numai ocazional ca areal de hrănire.

Realizarea lucrărilor de construcție și exploatarea podului va avea impact nesemnificativ și reversibil asupra biodiversității.

Conform concluziilor studiului de evaluare adecvată, construcția și exploatarea podului de pe DN26A, km 0+500 nu va afecta populațiile speciilor întâlnite pe amplasamentul proiectului și a celor din vecinătatea amplasamentului, inclusiv a celor pentru a căror protecție a fost desemnat situl de importanță comunitară *ROSCI0105 Lunca Joasa a Prutului* deoarece:

- nu se vor scoate suprafețe de teren din circuitul actual și nu va avea impact semnificativ asupra biodiversității deoarece:
 - în amplasamentul podului de pe DN26, km 0+500 în teritoriul suprapus al *ROSCI0105 Lunca Joasa a Prutului* nu au fost identificate specii de floră;
 - nu vor fi ocupate suprafețe de teren suplimentare, se va păstra ampriza drumului existent pentru amenajarea podului care face obiectul acestui raport;
 - pentru amenajarea podului provizoriu se vor ocupa temporar suprafețe de teren atât pe malul românesc cât și pe malul din Republica Moldova, se vor executa lucrări de defrisare pe suprafețe mai mici de 1% din suprafața sitului
 - organizarea de șantier se va amenaja în zona punctului de trecere vamal Oancea, având în vedere că zonele sunt betonate și impermeabilizate, astfel nefiind necesare ocupări de suprafețe suplimentare de teren;
- nu vor fi afectate habitate de importanță comunitară deoarece:
 - nu există posibilitatea deteriorării semnificative sau o pierdere totală a unui habitat de interes comunitar;
 - nu vor fi ocupate suprafețe suplimentare de teren și nu se va schimba destinația terenului pentru reabilitarea podului care face obiectul acestui raport. Se vor ocupa suprafețe de teren temporare pe perioada executiei lucrărilor la podul provizoriu și pe perioada executiei lucrărilor, urmând că după finalizarea lucrărilor, podul provizoriu se va demola iar zona va fi curată și se vor începe lucrările de refaceere.
- realizarea proiectului nu va conduce la fragmentarea habitatelor deoarece:
 - în amplasamentul proiectului nu se vor ocupa suprafețe de teren suplimentare;
 - structurile realizate în cadrul proiectului nu vor împiedica deplasarea indivizilor prezenți la nivelul amplasamentului sau în vecinătatea acestuia;
- nu vor fi afectate zonele de reproducere, odihnă și adăpost, deoarece

*Rezumat netehnic
pentru obiectivul*

" Pod pe DN 26A km 0+500 peste râul Prut, Oancea - Cahul, județul Galați"

- amplasamentul lucrărilor nu reprezintă habitat de reproducere pentru speciile identificate sau pentru speciile pentru a căror protecție au fost desemnate ariile naturale protejate, ci este folosit numai ocazional ca habitat de hrănire;
 - vor fi folosite panouri fonoabsorbante mobile în zona fronturilor de lucru;
 - lucrările nu vor fi realizate în perioada de reproducere a faunei identificate în amplasamentul lucrărilor sau a celor pentru a căror protecție au fost desemnate ariile naturale protejate (perioada martie – iunie);
 - viteza de deplasare a vehiculelor de mare tonaj care transporta materialele de construcție va fi limitată la 10 km / h în zona ariei naturale protejate, astfel încât nivelul vibrațiilor și a zgomotului va fi nesemnificativ și nu va conduce la afectarea faunei din vecinătatea amplasamentului proiectului;
 - construcția și exploatarea podului de pe DN26 km 0+500 nu va duce la izolarea reproductivă a unei specii de interes comunitar sau a speciilor tipice care intră în compoziția unui habitat de interes comunitar
- realizarea proiectului nu va conduce la modificări semnificative în densitatea populațiilor (nr. indivizi / suprafață), deoarece:
- construcția și exploatarea podului nu va contribui la reducerea efectivului populațional al speciilor identificate în amplasamentul proiectului;
 - exemplarele observate în amplasamentul proiectului se vor deplasa în habitatele similare din vecinătate, astfel încât nu se va modifica decât densitatea relativă;
- efectele indirecte asupra populațiilor de faună din cadrul amplasamentului sau din vecinătatea acestuia sunt nesemnificative deoarece
- exemplarele de faună observate în amplasamentul proiectului se vor deplasa în habitatele similare din vecinătatea proiectului;
 - la finalizarea lucrărilor de construcție, nu va mai exista impact indirect asupra faunei identificate în amplasamentul proiectului;
 - proiectul nu implică utilizarea resurselor de care depinde diversitatea biologică: nu vor fi exploatate ape de suprafață, nu vor fi extrase argilă, nisip, pietriș din amplasamentul proiectului și nu vor fi efectuate defrisări.

Ținând cont de toate aspectele prezentate în cadrul studiului de evaluare adecvată, impactul negativ al realizării și exploatării podului de pe DN26A, km 0+500 care face obiectul acestui proiect este nesemnificativ, temporar și reversibil.

După adoptarea măsurilor de reducere a impactului propuse în cadrul studiului de evaluare adecvată (măsuri ce vor deveni obligatorii prin actul de reglementare), impactul asupra biodiversității al realizării podului de pe DN26A, km 0+500 va fi nesemnificativ, nu va conduce la afectarea stării de conservare a ariilor naturale protejate în cadrul cărora va fi realizat proiectul.

De asemenea, nu va conduce la afectarea efectivului numeric sau a stării de conservare a speciilor de faună identificate în amplasamentul lucrărilor și în vecinătatea acestora sau a celor a căror prezență este posibilă în zona analizată.

De asemenea, conform datelor furnizate în studiul de evaluare adecvată, nu va fi înregistrat impact semnificativ asupra obiectivelor de conservare.

Datorită măsurilor propuse potențialele riscuri aparute se vor diminua considerabil. În perioada de operare nu există riscuri de afectare a calitatii factorilor de mediu și/sau a biodiversității.

1.2.4 Impactul potential asupra solului

Impactul asupra solului se manifestă numai în cadrul frontului de lucru.

Suprafețele afectate temporar de lucrări au fost limitate la minimul necesar. Acestea vor fi delimitate în teren și respectate cu strictețe în perioada realizării lucrărilor. Este strict interzisă deplasarea sau staționarea utilajelor de construcție în afara drumurilor de exploatare existente, astfel încât să se evite tasarea suplimentară a solurilor existente în amplasamentul proiectului.

La executarea lucrărilor de construcție a podului vor fi folosite utilaje cu caracteristici corespunzătoare, iar acestea vor fi verificate și reparate periodic, astfel încât pericolul poluării cu produse petroliere să fie redus/eliminat.

Toate materialele de construcție și deșeurile vor fi depozitate în spații special amenajate, în cadrul organizării de șantier, astfel încât nu există pericolul contaminării solului.

În perioada de exploatare a podului nu va exista impact asupra solului.

1.2.5 Impactul asupra așezărilor umane și alte obiective

Podul de pe DN26A, km 0+500 va fi realizat în afara zonelor rezidențiale, astfel încât nu va avea impact direct asupra așezărilor umane (cea mai apropiată zonă de locuințe este situată la o distanță de 0,3 km).

În situația în care în perioada realizării lucrărilor, nivelul zgomotelor și vibrațiilor vor depăși nivelurile legale, vor fi luate măsurile necesare pentru diminuarea acestora (montarea de panouri fonoabsorbante suplimentare, utilizarea unor utilaje de construcție mai performante, sistarea lucrărilor în anumite perioade).

În toată perioada realizării lucrărilor se recomandă să nu execute lucrări în timpul nopții.

1.3 Identificarea și descrierea zonei în care se resimte impactul

Impactul cauzat de realizarea podului de pe DN26A, km 0+500 se manifestă numai în amplasamentul proiectului (în cadrul organizării de șantier/ frontului de lucru) și până la 100 m de limita acestuia în cazul aerului.

De asemenea, principalele drumuri (naționale / județene sau de exploatare) folosite pentru transportul materialelor de construcție, al materialelor excavate și a deșeurilor pot fi afectate de emisiile de poluanți atmosferici generate de traficul rutier.

Impactul realizării podului este temporar și reversibil (nu implică ocuparea de zone suplimentare de teren față de cele existente). Astfel, impactul rezidual nu este semnificativ.

1.4 Măsuri de reducere a impactului

Pentru a preveni, reduce și compensa efectele adverse asupra factorilor de mediu în perioada realizării lucrărilor de construcție și în perioada de exploatare a podului vor fi adoptate o serie de măsuri ce vor fi descrise în capitolele următoare.

1.4.1 Măsuri de reducere a impactului asupra factorului de mediu apă

În timpul execuției lucrărilor de construcție la podul de pe DN26A, km 0+500:

- lucrările vor fi efectuate în afara perioadelor ploioase, când are loc o creștere a turbidității apei ca urmare a antrenării de particule sedimentabile de către apele din precipitații;
- vor fi prevenite scurgerile accidentale de hidrocarburi, pastă de ciment sau alte substanțe folosite pentru realizarea lucrărilor;
- este strict interzisă evacuarea deșeurilor lichide (pastă de ciment provenită de la spălarea utilajelor) în amplasamentul lucrărilor sau în apropierea corpului de apa (raul necadastrat traversat de pod);
- este strict interzisă deversarea apei folosite pentru spălarea autobetonierelor;
- spălarea și repararea utilajelor se vor face numai în centre autorizate, departe de albia corpului de apa și în afara ariilor naturale protejate
- echipamentele hidraulice ce vor acționa în amplasament, în special în vecinătatea corpului de apa vor folosi lichide hidraulice netoxice și biodegradabile;
- în toată perioada realizării lucrărilor de construcție și la finalizarea acestora, albia corpului de apa va fi curățată de orice fel de materiale care ar împiedica curgerea normală a apelor;
- la finalizarea lucrărilor, constructorul va degaja amplasamentul de lucrări provizorii;
- materialele de construcție în vrac (în special cele pulverulente) vor fi depozitate în spații închise sau vor fi acoperite până vor fi utilizate pentru a evita antrenarea lor de către vânt sau ploi;
- deșeurile vor fi colectate și depozitate în spații special amenajate în cadrul organizării de șantier și vor fi evacuate prin intermediul unei firme specializate. Este strict interzisă depozitarea deșeurilor în spații neamenajate, în apropierea albiei corpului de apa;
- toate utilajele care acționează în cadrul fronturilor de lucru și autovehiculele folosite pentru transportul materialelor de construcție vor fi verificate periodic pentru a evita scurgerile de uleiuri sau carburanți sau emisiile de poluanți atmosferici.

În perioada de operare nu vor exista surse de poluare a corpului de apa ce intersectează drumul în zona amplasamentului.

1.4.2 Masuri de reducere a impactului asupra factorului de mediu aer

În timpul execuției lucrărilor de construcții la podul de pe DN26A, km 0+500:

- agregatele vor fi transportate numai cu ajutorul unor echipamente etanș pentru a preveni emisiile de materiale pulverulente și folosind traseul cel mai scurt astfel încât să fie diminuate emisiile de gaze de eșapament;
- depozitele de agregate vor fi acoperite pentru a împiedica antrenarea pulberilor sedimentabile de către vânt sau ploi;
- utilajele și autoutilitarele folosite pentru transportul materialelor de construcție vor fi verificate periodic și vor fi utilizate numai dacă se încadrează în standardele legale;
- frontul de lucru va fi stropit periodic pentru a limita emisiile de pulberi sedimentabile;
- este recomandată utilizarea utilajelor cu motoare Diesel deoarece emisiile de monoxid de carbon sunt mult mai mici decât în cazul motoarelor pe benzină

- procesele tehnologice care produc mult praf (decopertări / recopertări, excavații / umpluturi) vor fi limitate în perioadele cu vânt puternic sau suprafețele în care se lucrează vor fi umectate mai puternic;
- utilajele vor fi dotate cu amortizoare de zgomot, captatoare de zgomot, difuzoare și amortizoare pentru ventilatoare astfel încât să fie respectate limitele legale.

În perioada de operare a podului principala sursă de poluare a atmosferei este traficul rutier, reprezentat prin surse mobile de poluare, iar nivelul poluării va fi mai ridicat decât cel actual (traficul se estimează a nu fi mai crescut decât cel existent în acest moment).

În această perioadă nu este necesară folosirea unor instalații pentru colectarea / dispersia emisiilor de poluanți atmosferici sau adoptarea unor măsuri specifice de protecție a calității aerului. În perioada de exploatare a podului, drumul va fi întreținut corespunzător astfel încât să fie evitată apariția unor gropi care ar conduce la scăderea vitezei de circulație și implicit la creșterea concentrației poluanților atmosferici generați de traficul rutier.

1.4.3 Măsuri de reducere a impactului asupra factorului de mediu sol

În timpul execuției lucrărilor de construcții la podul de pe DN26A, km 0+500:

- spațiile propuse în proiect a fi afectate temporar de lucrări vor fi limitate la minimumul necesar, vor fi marcate în teren și va fi monitorizată respectarea cu strictețe a acestora
- vor fi utilizate echipamente și tehnologii de construcție moderne, astfel încât să fie limitate emisiile de substanțe poluante;
- utilajele de construcție și autoutilitarele folosite pentru transportul materialelor de construcție și a deșeurilor se vor deplasa numai ampriza drumului existent. Este strict interzisă deplasarea acestor utilaje în afara frontului de lucru și a amprizei drumului existent;
- materialele de construcție și deșeurile vor fi depozitate în spații special amenajate în cadrul organizării de șantier. Este strict interzisă depozitarea acestora direct pe sol sau în vecinătatea albiei corpului de apă;
- este strict interzisă alimentarea utilajelor cu carburant în cadrul frontului de lucru;
- materialele de construcție și deșeurile vor fi transportate în autoutilitare dotate cu mijloace de protecție împotriva împrăștiilor lor pe traseele de circulație, cu respectarea normelor legale în vigoare;
- verificarea și repararea utilajelor se va face numai în centre specializate, la distanță mare de albia corpului de apă și în afara ariei protejate
- este strict interzisă efectuarea pe șantier a unor reparații de utilaje sau mijloace de transport, pentru a evita scurgerile de carburanți și lubrifianți pe sol;
- la punctele de intrare / ieșire din șantier vor fi instalate zone de curățare a roților vehiculelor pentru a reduce cantitatea de sedimente transportate și a evita afectarea spațiilor din vecinătatea amplasamentului proiectului;
- în situația producerii unor poluări accidentale se va apela la serviciile unei firme specializate în depoluări, astfel încât să fie limitată suprafața afectată și să fie remediată poluarea.

În perioada de exploatare a podului, impactul este nesemnificativ, astfel încât nu este necesară adoptarea unor măsuri speciale de reducere a impactului.

1.4.4 Masuri de reducere a impactului asupra biodiversității

✓ Perioada construcției

- zonele propuse în proiect a fi afectate temporar de lucrări vor fi strict delimitate în teren, astfel încât să nu fie afectate suprafețe suplimentare din vecinătatea amplasamentului;
- betonul și asfaltul necesare pentru realizarea lucrărilor nu vor fi preparate în amplasamentul proiectului, ci vor fi procurate de la centre autorizate pentru a reduce emisiile de poluanți atmosferici și nivelul zgomotului
- lucrările de construcție nu vor fi realizate în albia minoră a corpului de apă;
- lucrările nu vor fi realizate în perioada martie – iunie (perioada de reproducere a speciilor identificate în amplasamentul proiectului și în vecinătatea acestuia);
- vor fi folosite panouri fonoabsorbante mobile în zona fronturilor de lucru
- este interzisă afectarea de către lucrări a altor suprafețe față de cele prevăzute strict în proiect;
- deșeurile vor fi colectate și depozitate selectiv în spații special amenajate în cadrul organizării de șantier;
- autoutilitarele care transportă materiale de construcție și utilajele care execută lucrările se vor deplasa numai pe drumul existent. Este strict interzisă staționarea sau folosirea pentru deplasare a zonelor cu vegetație spontană din amplasamentul proiectului și din vecinătatea acestuia
- lucrările vor fi realizate etapizat, astfel încât să nu fie afectată simultan întreaga suprafață a amplasamentului și să fie redusă perioada de refacere a spațiilor afectate temporar de lucrările de construcție a podului;
- este strict interzisă depozitarea materialelor de construcție și a deșeurilor în afara perimetrului organizării de șantier;
- materialele de construcție (în special cele în vrac) vor fi stocate în cadrul unor depozite compartimentate și acoperite astfel încât să fie evitată antrenarea lor de vânt sau de precipitații;
- drumul din amplasamentul proiectului vor fi stropite periodic pentru a diminua emisiile de praf
- vor fi prevenite scurgerile accidentale de hidrocarburi, pastă de ciment sau alte substanțe folosite pentru realizarea lucrărilor;
- este interzisă evacuarea deșeurilor lichide (pastă de ciment provenită de la spălarea utilajelor) în amplasamentul proiectului sau în vecinătatea acestuia;
- spălarea și repararea utilajelor se vor face numai în centre autorizate, departe de albia corpului de apă și în afara ariilor naturale protejate de interes comunitar.

✓ Perioada de operare

- monitorizarea periodică a amplasamentului conform planului de monitorizare propus în cadrul acestui raport privind impactul asupra mediului.

1.4.5 Masuri de reducere a impactului asupra factorului social (asezari umane, sanatatea populatiei)

Amplasamentul proiectului este situat in apropierea localitatii Oancea (Romnai) si Cahul (Republica Moldova), cea mai apropiata zone de locuinte este situata la 0,3 km. Avand in vedere acest aspect, perioada de executie a lucrarilor nu va afecta populatia comunei Arefu. De asemenea in perioada de executie a lucrarilor, materialele vor fi transportate pe drumurile existente care vor tranzita zonele rezidentiale. In aceasta situatie se recomanda reducerea vitezei la 30 km /h in cadrul localitatilor iar vehiculele sa fie dotate cu prelate care sa impiedice imprastierea materialului pulverulent.

Pe perioada executiei lucrarilor, se va amenaja un pod provizoriu amonte de cel existent, care se va demola / demonta dupa finalizarea lucrarilor. Astfel, pentru a reduce impactul asupra participantilor la trafic, se recomanda folosirea de panouri mobile fonoabsorbante, astfel incat impactul sa fie cat mai redus.

1.5 Concluzie

Impactul negativ al podului de pe DN26A, km 0+500 se va resimți strict în amplasamentul proiectului și numai în perioada realizării lucrărilor de construcție. Impactul negativ este temporar și reversibil. La finalizarea lucrărilor de construcție impactul rezidual nu se va resimti (nivelul emisiilor rezultate din traficul auto nu va fi mai mare decat existent in momentul de fata, nu va exista o intrerupere a mobilitatii speciilor din zona, nu vor fi afecatte zonele de hranire si/sai odihna ale acestora).

Concluziile studiului de evaluare adecvata

Podul de pe DN 26A km 0+500, care face obiectul prezentei documentații este raza județului Galați, in apropierea comunei Oancea pe DN 26A (România) și pe raza raionului Cahul în apropierea orașului Cahul din Republica Moldova, traversează râul Prut și face legătura între localitățile Oancea (România) și Cahul (Republica Moldova).

Podul actual este situat la este localizat in zona sitului *ROSCI0105 Lunca Joasa a Prutului*. Acest pod urmeaza a fi desfiintat si va fi realizat un pod pe acelasi amplasament care sa indeplineasca conditiile tehnice necesare pentru asigurarea conditiilor de trafic in zona precum si siguranta participantilor la trafic.

Lucrarile la acest pod nu vor ocupa alte suprafete de teren, lucrarile se vor executa pe ampriza actuala a drumului.

Pe perioada executiei lucrarilor de reabilitare a podului nou, circulatia se va desfasura pe o varianta provizorie de pod amenajata amonte de cel existent.

Organizarea de santier se recomanda a se amenaja in zona punctului de trece vamala, pe zonele betonate de acolo pentru a evita ocuparea altor suprafete suplimentare de teren in zona.

1.6 ANPIC afectate de implementarea PP-ului

Amplasamentul proiectului se suprapune in totalitate cu situl *ROSCI0105 Lunca Joasa a Prutului*, inasa, asa cum s-a specificat si anterior lucrarile nu vor ocupa suprafete de teren suplimentare fata de cele deja ocupate de podul si drumul actual, cu exceptia podului provizoriu care va ocupa o suprafata de 1915 mp pe malul romanesc si o suprafata de 4300 mp pe malul moldovenesc.

1.7 Enumerarea speciilor si habitatelor / obiectivelor de conservare / parametrilor afectate

Situl ROSCI0105 Lunca joasa a Prutului nu detine un plan de management, astfel ca prin analiza datelor din teren, a hartilor de pe situl Natura 2000, literatura de specialitate s-a constatat ca in zona amplasamentului habitatul identificat este 92A0. Pe langa acesta in zona se mai pot regasi speciile *Bombina bombina*, *Aspius aspius*, *Cobitis taenia* Complex, *Gymnocephalus schraetzer*, *Zingel streber*, *Zingel zingel*.

1.8 Descrierea pe scurt a tipurilor de impact, inclusiv impactul cumulativ

Avand in vedere specificul lucrarilor care fac obiectul acestei documentatii, principalele activitati care pot genera efecte negative asupra factorilor de mediu si inclusiv asupra ANPIC lucrarile de demolare, lucrarile de incarcare / descarcare material cu continut ridicat de pulberi in suspensie, lucrarile in albie, lucrarile la infrastructura si suprastructura drumului / podului.

Toate acestea conduc la:

- generarea de pulberi in suspensie in concentratii ridicate
- generarea de nivele ridicate de zgomot
- generarea de deseuri
- scurgeri de compusi cu continut de produse petroliere de la utilajele cu care se lucreaza in zona
- scurgeri de material in zona corpului de apa, in special in perioadele in care sunt precipitatii abundente si in zona apa este prezenta
- depozitarea de materii in specii in zona albiei care poate conduce la un impact potential al corpului de apa (in perioadele in care este prezent – ploi abundente).

1.9 Prezenta masurilor pentru prevenirea / evitarea / reducerea impactului pentru fiecare obiectiv de conservare afectat (parametru si tinta) din fiecare ANPIC afectata

Pentru a preveni, evita si/sau reduce impactul potential al lucrarilor asupra factorilor de mediu dar si asupra ANPIC s-au propus o serie de masuri dupa cum urmeaza:

- în cazul lucrărilor organizarea de șantier se va realiza în incinta amplasamentului proiectului și va ocupa temporar suprafață de teren strict necesară din incinta amplasamentului, astfel încât impactul asupra mediului natural să fie minim;
- interzicerea capturării, izgonirii și distrugerii speciilor faunistice de către personalul care execută lucrările;
- inspectarea periodică (și în special înainte de începerea execuției lucrărilor) în vederea depistării exemplarelor faunistice de interes comunitar care s-ar putea afla sau tranzita ocazional zona;
- se va evita și minimiza îndepărtarea stratului de sol fertil, iar acolo unde nu este posibil, acesta se va readuce la condițiile inițiale la finalul execuției lucrărilor prin utilizarea solului fertil provenit din zona;

*Rezumat netehnic
pentru obiectivul*

" Pod pe DN 26A km 0+500 peste râul Prut, Oancea - Cahul, județul Galați"

- desfășurarea activităților din cadrul perimetrului pe suprafețele specificate în proiect (strict necesare) fără a ocupa spații suplimentare de teren (accesul controlat la zonele sensibile în timpul construcției / demolării);
- folosirea de panouri mobile fonoabsorbante pe perioada execuției lucrărilor (în special în zona lucrărilor în alb și la suprastructura și infrastructura drumului)
- colectarea materialelor rezultate din lucrările de demolare, curățire și gestionarea deșeurilor conform cerințelor legale;
- folosirea de prelate sau alte sisteme de colectare a materialelor care ar putea ajunge în corpul de apă în perioada execuției lucrărilor de demolare ale podului existent dar și pe timpul lucrărilor de buciardare în zona pilelor;
- evitarea apariției scurgerilor accidentale de combustibili de la utilaje;
- managementul corespunzător al deșeurilor cu eliminarea periodică a acestora fără a folosi depozite intermediare, controlul deversării de sedimente în apă prin utilizarea celor mai bune practici de management pentru combaterea eroziunii și sedimentelor. Se recomandă depozitarea deșeurilor temporară pe amplasamentul organizării de șantier pe o perioadă de maxim 24 h;
- colaborarea/sprijinirea administrației sitului în care vor avea loc lucrările, în vederea menținerii stării favorabile de conservare a ariei și speciilor de importanță comunitară;
- lucrările de drisare se vor efectua în prezența și sub atenta îndrumare a administratorului ariei;
- în perioada de după finalizarea lucrărilor de demolare a podului provizoriu ai de curățare a zonei, măsurile de refacere a amplasamentului se vor realiza în prezența și sub îndrumarea administratorului ariei;
- respectarea căilor de acces stabilite;
- execuția lucrărilor de reparații a utilajelor utilizate, a schimburilor de ulei, sau a altor operații necesare funcționării corespunzătoare a utilajelor și mijloacelor de transport folosite în perioada execuției lucrărilor, în locuri special amenajate în acest sens;
- întocmirea unui plan de prevenire a poluării accidentale și desemnarea unei persoane responsabile cu protecția factorilor de mediu
- esalonarea lucrărilor astfel încât nivelul de zgomot generat și al emisiilor de pulberi în suspensie să fie cât mai mic și evitarea execuției lucrărilor care ar putea genera un nivel ridicat de pulberi în suspensie în perioadele cu intensitate ridicată a vântului.

Cuantificarea financiară a măsurilor propuse se prezintă astfel:

Nr crt	Măsura propusă	Cuantificare financiară (lei)
1.	În cazul lucrărilor organizarea de șantier se va realiza în incinta amplasamentului proiectului și va ocupa temporar suprafață de teren strict necesară din incinta amplasamentului, astfel încât impactul asupra mediului natural să fie minim;	-
2.	interzicerea capturării, izgonirii și distrugerii speciilor faunistice de către personalul care execută lucrările;	-
3.	Inspectarea periodică (și în special înainte de începerea execuției lucrărilor) în vederea depistării exemplarelor faunistice de interes comunitar care s-ar putea afla sau tranzita ocazional zona	150.000

*Rezumat netehnic
pentru obiectivul
" Pod pe DN 26A km 0+500 peste râul Prut, Oancea - Cahul, județul Galați"*

Nr crt	Masura propusa	Cuantificare financiara (lei)
4.	se va evita și minimiza îndepărtarea stratului de sol fertil, iar acolo unde nu este posibil, acesta se va readuce la condițiile inițiale la finalul execuției lucrărilor prin utilizarea solului fertil provenit din zona;	-
5.	desfășurarea activităților din cadrul perimetrului pe suprafețele specificate în proiect (strict necesare) fără a ocupa spații suplimentare de teren;	-
6.	interzicerea amplasării bazelor de producție, organizărilor de șantier pe teritoriul ariilor protejate sau în apropierea acestora, cu excepția zonei amprizei drumului (unde se recomanda pentru a nu ocupa alte suprafețe de teren);	-
7.	colectarea materialelor rezultate din lucrările de demolare, curățire și gestionarea deșeurilor conform cerințelor legale;	-
8.	evitarea apariției scurgerilor accidentale de combustibili de la utilaje;	-
9.	managementul corespunzător al deșeurilor cu eliminarea periodică a acestora fără a folosi depozite intermediare, controlul deversării de sedimente în apă prin utilizarea celor mai bune practici de management pentru combaterea eroziunii și sedimentelor. Se recomanda depozitarea deșeurilor temporara pe amplasamentul organizării de șantier pe o perioada de maxim 24 h;	-
10.	colaborarea/sprijinirea administrației sitului în care vor avea loc lucrările, în vederea menținerii stării favorabile de conservare a ariei și speciilor de importanță comunitară;	-
11.	respectarea căilor de acces stabilite;	-
12.	execuția lucrărilor de reparații a utilajelor utilizate, a schimburilor de ulei, sau a altor operații necesare funcționării corespunzătoare a utilajelor și mijloacelor de transport folosite în perioada execuției lucrărilor, în locuri special amenajate în acest sens;	-
13.	întocmirea unui plan de prevenire a poluării accidentale și desemnarea unei persoane responsabile cu protecția factorilor de mediu	-

Intocmit,

Raluca Oana MIHALCEA

