

Denumirea proiectului:

**MODERNIZARE STRĂZI ȘI ASFALTARE STRĂZI
ÎN COMUNA OSTROV, JUDEȚUL CONSTANTA**

**DOCUMENTAȚIE PENTRU OBȚINEREA ACORDULUI DE MEDIU
MEMORIU DE PREZENTARE**

Proiect nr.: 383 / 2017

Județ: Constanța

Comuna: Ostrov

Investitor: Comuna Ostrov

Proiectant: PROIECT EXPERT CONSULT DESIGN SRL

Șef proiect: ing. C. Dumitru



Verificat: ing. A. Mititelu



Aprobat: ing. C. Dumitru



Memoriu de prezentare

I. Denumirea proiectului: ” **Modernizare străzi și asfaltare străzi în comuna Ostrov, județul Constanța**”, comuna Ostrov, județul Constanța, cod proiect 383/2017.

II. Titular

- Numele companiei: Comuna comuna Ostrov, județul Constanta.
- Adresa poștală : Strada: 1 Mai Nr: 19, localitatea Ostrov, comuna Ostrov, județul Constanța, cod poștal 907220;
- Numărul de telefon/fax: 0241-857010; 0241/857151;
- Numele persoanelor de contact: primar *Dragomir Niculae*.

III. Descrierea proiectului

III.1. Descrierea situației existente

În prezent, strazile nu corespund condițiilor pe care trebuie să le îndeplinească din punctul de vedere al confortului și siguranței circulației, nu numai pentru vehicule, dar și pentru pietoni.

În prezent, strazile nu corespund condițiilor pe care trebuie să le îndeplinească din punctul de vedere al confortului și siguranței circulației, nu numai pentru vehicule, dar și pentru pietoni. Nu există structura rutieră, strazile fiind din pământ sau împietruite cu forțe locale. Strada Portului are îmbrăcămintea din bolovani de rău. Strazile Alunetului și Margaritarelor au pe anumite zone îmbrăcămintea din asfalt degradat. Prin proiect se propune refacerea acestor zone.

Degradările observate sunt de tipul: fagase, gropi, denivelări.

De asemenea, lipsa lucrărilor specifice de drumuri: santuri sau rigole pentru colectarea și scurgerea apelor pluviale, podete insuficiente care să asigure trecerea apelor pluviale la intersecția cu strazile laterale, face ca accesul către gospodăriile locuitorilor din sat să devină greoi deoarece apa stagnează pe partea carosabilă și degradează platforma strazilor.

Intrucat, tronsonul de drum propus pentru reabilitare are o structura alcătuită din piatră spartă cca 30 cm și un strat de 2 cm din tratament bituminos, acestea nu pot fi utilizate ca și fundație numai ca și strat de forma.

Structura rutieră este necorespunzătoare din punct de vedere al capacității portante, fapt ce necesită reabilitarea acestei porțiuni din drum, pentru a se îmbunătăți confortul și siguranța circulației pentru utilizatori.

Din punct de vedere geometric, acest drum are o platformă de lățime variabilă, iar dispozitivele de colectare și evacuare a apelor de suprafață sunt necorespunzătoare sau lipsesc.

Din punct de vedere al planeității structurii rutiere se constată frecvente degradări locale, cu numeroase denivelări și gropi care îngreunează circulația rutieră, iar în perioadele calduroase se formează praf care poluează aerul și vegetația din jur și creează disconfort locuitorilor din zonă.

Lipsa unei structuri rutiere adecvate și a unei rețele coerente și funcționale de scurgere a apelor reclamă cu necesitate modernizarea strazilelor locale care fac obiectul prezentului proiect, pentru asigurarea unor condiții moderne și civilizate de desfășurare a circulației rutiere, în siguranță și confort, în conformitate cu cerințele și standardele actuale în domeniu.

Utilități existente în zona strazilelor sunt cele legate de alimentare cu apă, alimentare cu energie electrică și telefonizare. Rețeaua electrică și de telefonizare traversează zona aerian, pe stâlpi amplasați paralel cu aliniamentul strazilelor de o parte sau de alta a acestora.

III.2. LUCRĂRI PROPUSE

În conformitate cu Codul de proiectare seismică P100-1/2013 amplasamentul se încadrează în zona seismică caracterizată de $a_g = 0,20g$ și $T_c = 0,7$ secunde pentru intervalul de recurență $IMR = 225$ ani.

Conform STAS 6054/77 în zona adâncimea de îngheț este de 90 cm.

În conformitate cu legislația în vigoare investiția de față se încadrează la următoarele date tehnice:

- Clasa de importanță C, normală, conform HGR nr. 766/1997;
- Drum de categoria tehnică a IV-a, conform Ordin MT nr. 46/1998;

In conformitate cu ridicarile topografice si tema de proiectare, lungimea totala a strazilelor ce vor fi modernizate este de **9.213 m**.

Prin tema s-a cerut modernizarea si asfaltarea unor strazi din satele Ostrov si Almalău din comuna Ostrov, dupa cum urmeaza:

Nr. Crt.	Denumire strada	De unde incepe strada	Unde se termina strada
Satul Ostrov			
1	Cazarmii	Strada Lotrului	Strada 1 Mai
2	Portului	Strada 1 Mai	Margine sat
3	Alunetului	Strada Florilor	Margine sat
4	Mărgăritarelor	Strada Florilor	Margine carosabil DN3
5	Dorobanti	Strada 1Mai	Margine sat
6	Independentei	Strada Dobrogei	Strada 1 Mai
7	Pietii	Strada Muresului	Strada 1 Mai
8	Parului	Strada Florilor	Strada Libertatii
9	Nucului	Strada Margaritarelor	Strada Libertatii
10	Trandafirilor	Strada	Strada Libertatii
11	Panselelor	Margine carosabil DN3	Margine sat
12	Levanticai	Strada Teiului	Strada Panselelor
13	Viilor	Margine carosabil DN3	Strada se infunda
14	Marului	Strada	Strada Almalaului
15	Piersicilor	Strada	Strada Almalaului
16	Caisului	Strada Almalaului	Margine carosabil DN3
Satul Almalău			
17	Gutuiului	Margine sat	Strada Gutuiului
18	Pichetului	Margine sat	Strada Campului
19	Primaverii	Strada Iorga	Strada Primaverii
20	Costica Cirjan	Strada Iorga	Margine sat
21	Amzei	Strada Amzei	Strada George Cosbuc
22	George Cosbuc	Strada Iorga	Strada George Cosbuc

Suprafata totala de teren supusa activitatii de modernizare strazi este de: **43.182 mp** parte carosabila.

La intersectia strazilor analizate prin prezentul studiu cu alte strazi care nu se modernizeaza, acestea din urma au fost propuse spre amenajare pe o lungime de 15 m din marginea partii carosabile a strazii care se modernizeaza.

Suprafetele detaliate pe fiecare strada sunt urmatoarele:

Nr. Crt.	Denumire strada	Lungime (m)	Suprafata carosabil (mp)
1	Cazarmii	195	890
2	Portului	145	579
3	Alunetului	279	1.266
4	Margaritarelor	773	3.458
5	Dorobanti	150	648
6	Independentei	198	1.064

7	Pietii	127	633
8	Parului	222	861
9	Nucului	169	842
10	Trandafirilor	120	510
11	Panselelor	757	3.489
12	Levanticai	303	1.244
13	Viilor	293	1.242
14	Marului	381	1.981
15	Piersicilor	291	1.540
16	Caisului	412	2.089
Total sat Ostrov		4.815	22.336
17	Gutuiului	707	4.125
18	Pichetului	1.052	4.681
19	Primaverii	382	1.970
20	Costica Cirjan	678	2.783
21	Amzei	1.116	5.264
22	George Cosbuc	463	2.023
Total sat Almalau		4.398	20.846
TOTAL		9.213	43.182

Dincolo de rolul de satisfacere a necesităților de transport de oameni sau bunuri în bune condițiuni, strazilele comunale au și rol de sistematizare, iar o rețea modernizată sporește aspectul estetic al comunei. De asemenea se evidențiază și aspectele de mediu, o rețea modernă ducând la scăderea nivelului de zgomot și vibrații, înlăturarea apariției prafului și reducerea consumului de combustibili.

Lucrarile preconizate a se realiza au in vedere asigurarii accesului vehiculelor pe toata perioada anului.

III.2.1 Traseul în plan

In plan traseul strazilor este proiectat pentru viteza de 30 km/h si urmareste traseul actual al strazilor. Pe strazile pe care pantele depasesc valoarea de 9% viteza de proiectare este de 15 km/h.

Strazile care se intersecteaza cu DN3 se termina la marginea partii carosabile a drumului national sau la marginea zonei de racord care a fost modernizata odata cu drumul national. In marea lor majoritate aceste zone de racord sunt degradate si prin proiect se propune refacerea lor.

Amenajarea strazilor laterale se face de la marginea partii carosabile a strazii modernizate. Zona de racordare dintre strada care se modernizeaza si strazile laterale se amenajeaza identic cu strada modernizata.

Strazile laterale se amenajeaza pe o lungime de 15 m de la marginea strazii modernizate si cu o latime de 4,00 m sau 3,50 m in functie de latimea strazii respective.

Strazile: Portului, Alunetului, Independentei, Pietii, Nucului, Viilor, Piersicilor si Caisului s-au amenajat doar cu franturi si aliniamente.

O parte din traseele strazilor au fost amenajate cu franturi, desi unghiul acestora este mai mic de 195g, deoarece strada a fost amenajata din gard in gard, neexistand spatiu suficient pentru o latime minima de 4,00 m si acostamente.

La amenajarea traseului in plan s-au respectat prevederile STAS 863.

III.2.2. Profilul longitudinal

Linia rosie proiectata pentru strazile supuse modernizarii va urmari niveleta existenta, tinand cont de cotele platformei existente si de cotele limitelor de proprietate.

Racordarile in profil longitudinal s-au facut cu raze de 300 m. Exceptie fac strazile Margaritarelor si Primaverii la care s-au utilizat si raze de 200 m. La strazile Caisului si Amzei s-au utilizat si raze de 100 m.

Strazile supuse modernizarii sunt de doua tipuri: de ses si de deal.

Strazile de ses au declivitati cuprinse intre 0,06% si 4,98% si sunt urmatoarele: Independentei, Pietii, Gutuiului si George Cosbuc.

Strazile de deal au declivitati cuprinse intre 0,13% si 24,46 si sunt urmatoarele: Cazarmii, Portului, Alunetului, Margaritarelor, Dorobanti, Independentei, Parului, Nucului, Trandafirilor, Panselor, Levanticii, Viilor, Marului, Piersicilor, Caisului, Pichetului, Primaverii, Costica Cirjan si Amzei.

III.2.3. Profilul transversal tip

In profil transversal strazile supuse modernizarii au fost amenajate corespunzator clasei tehnice V in care se incadreaza.

Au fost utilizate 15 tipuri de sectiuni transversale.

Acostamentele vor fi consolidate cu un strat de piatra sparta amestec optimal 0-40 de 10 cm grosime pe toata latimea lor.

Zidurile de sprijin au fost prevazut a se realiza cu fundatie din beton simplu C12/15. Fundatia se realizeaza cu talpa inclinata.

Elevatia zidului se va realiza din beton simplu C25/30. Sapatura pentru fundatia zidului se va realiza cu sprijiniri din dulapi metalici asezati orizontali.

Zidul se va realiza in tronsoane cu lungimea de 6,00 m. In rosturi se va introduce un strat de carton asfaltat sau folie de polietilena. Inaltimea maxima a zidului este de 2,00 m si inaltimea minima de 80 cm.

La partea superioara a elevatiilor zidurilor au fost prevazute a se monta balustrade metalice.

III.2.4. Structura rutiera

Strazile se incadreaza la clasa de trafic foarte redus, avand un trafic total de vehicule/zi sub 750 si un numar de vehicule ≥ 5 t / zi sub 40 (conform PD 177 / 76).

Categoria de importanta a strazilor este "C" (constructii de importanta normala, conform HGR nr. 766/1997).

Pe strazile supuse modernizarii, pe care se aplica un sistem rutier integral nou, si pe strazile laterale s-a proiectat un sistem rutier alcatuit din umatoarele straturi:

- 7 cm substrat de nisip;
- 20 cm fundatie din piatra sparta amestec optimal 0-63;
- 20 cm fundatie din piatra sparta cu impanare si inchidere cu savura 25 kg/mp;
- 6 cm binder de criblura BAD20;
- 4 cm beton asfaltic BAR16.

Pe zonele strazilor pe care exista o imbracaminte asfaltica degradata se va aplica un sistem rutier alcatuit din umatoarele straturi:

- Sistem rutier existent;
- 3 cm frezare asfalt existent;
- 5 cm beton asfaltic BAR16.

III.2.5. Scurgerea apelor

Scurgerea apelor se va realiza prin prevederea de rigole triunghiulare din pamant, rigole prefabricate din beton simplu si rigole carosabile din beton.

La intersectia a doua strazi sau la intersectia dintre o strada modernizata si o strada laterala care se amenajeaza s-au prevazut prin proiect rigole betonate carosabile.

Accesele la proprietati pe partea dinspre rigola de pamant se va face prin intermediul unor podete tubulare cu diametrul de 300 mm, asezate pe un pat de beton. Peste tuburi se va pozitiona un strat de beton simplu de 10 cm grosime. La capetele tuburilor se vor realiza timpane din beton cu capetele rotunjite. Podetele se vor realiza cu lungimea de 4,00 m in dreptul portii auto si de 1,00 m in dreptul portii pietonale.

Pentru a se asigura continuitatea rigolei prefabricate din beton simplu, in dreptul proprietatilor, au fost prevazute rigole din beton simplu turnate monolit care se racordeaza cu zona inclinata a rigolelor prefabricate. Partea dinspre proprietati se realizeaza ca si cea din dreptul rigolelor prefabricate.

In dreptul portilor pietonale rigola betonata monolit va avea lungimea de 1,00 m.

In dreptul portilor auto rigola betonata monolit va avea lungimea de 4,00 m.

Pe strada Pichetului, la traversarea unei alpii, s-a prevazut realizarea unui podet casetat monolit.

Pe strazile 8 si 9, la traversarea unei alpii, s-a prevazut realizarea unor podete casetate monolit.

Podetul va avea deschiderea de 2,50 m si se va realiza din beton amat de clasa C25/30. Radierul va avea grosimea de 25 cm, iar peretii si planseul vor avea grosimea de 25 cm. Caseta se realizeaza cu lungimea de 7,00 m.

La capetele casetei se vor realiza borduri din beton in care s-a prevazut amplasarea unui parapet de siguranta a pietonilor pe partea dreapta si un parapet de siguranta combinat tip semigreu pe partea stanga.

Aval si amonte de podet se vor realiza aripi din beton amat de clasa C25/30 in solutia cuva cu pereti de 30 cm grosime si radier de 25 cm grosime. Cuvele vor fi pozitionate pe o fundatie din beton simplu de clasa C12/15 cu grosimea minima de 75 cm.

Atat in caseta cat si in cuva, pe radier va fi realizat un pereu din piatra bruta, rostuit cu mortar, cu grosimea de 20 cm.

In spatele culeilor si a arripilor s-a prevazut realizarea unui dren din piatra bruta cu latimea de 50 cm.

Amonte si aval de aripi se va realiza un pereu din piatra bruta, rostuit cu mortar, cu grosimea de 20 cm si positionat pe un pat de balast de 10 cm grosime.

La capetele acestui pereu a fost prevazuta realizarea unui pinten, atat pe talveg cat si pe taluze, cu adancimea de 1,20 cm si latimea de 50 cm. Pintenul se realizeaza din piatra bruta zidita.

III.2.6. Intersectiile cu drumul național

Strazile Mărgăritarelor, Panselelor, Viilor si Caisului se intersecteaza cu drumul national DN3.

Racordarea straturilor de asfalt aplicate pe strazile susmentionate cu asfaltul existent pe DN3 se va realiza fara denivelari sau praguri. Cotele din profilul in lung al strazilor respective au fost corelate cu cele de pe drumul national cu care se intersecteaza astfel incat sa nu permita stationarea apei pe platforma drumului national.

Eliminarea apelor pluviale si meteorice de pe platforma drumului national, la intersectia cu strazile respective, se face la santurile aflate de-a lungul drumului national si prin rigolele carosabile betonate prevazute pe strazile ce se modernizeaza. Apele de pe platforma strazilor se elimina prin rigolele de pamant si rigolele prefabricate din beton simplu prevazute de-a lungul strazilor proiectate.

Reglementarea circulatiei in intersectie s-a prevazut a se realiza prin montarea unor indicatoare rutiere „oprire” pe strazi inainte de intersectia cu drumul national asigurandu-se astfel prioritatea traficului aferent drumului de categorie superioara.

III.2.7. Marcaje si semnalizare

La intersectia strazilor cu drumul DN3 au fost prevazute a se monta indicatoare de circulatie „oprire”.

Pe strazile cu pante importante s-a prevazut montarea urmatoarelor indicatoare rutiere:

- „limitare de viteza”
- „urcare cu inclinare mare”
- „drum alunecos”
- „polei, gheata, zapada”.

La intersecția strazilor s-au montat de asemenea indicatoare de circulație „oprire” care asigură prioritatea traficului de pe strazile importante față de cele secundare. Aceleași indicatoare au fost prevăzute să se monteze și la intersecția strazilor laterale ce se modernizează la accesul lor în strada principală.

Pe strada Viilor a fost montat un indicator de circulație „drum fără ieșire” în capătul ramurii de stradă care se infundă.

Marcajele rutiere constau în linii discontinue în axul părții carosabile.

Metoda analitică de dimensionare se bazează pe stabilirea unei alcătuirii a structurii rutiere și pe verificarea stării de solicitare a acesteia, sub acțiunea traficului de calcul, astfel încât să fie îndeplinite concomitent următoarele criterii:

- a) deformația specifică de întindere admisibilă la baza straturilor bituminoase;
- b) tensiunea de întindere admisibilă la baza straturilor din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici sau puzzolanici, în cazul structurilor rutiere semirigide
- c) deformația specifică de compresiune admisibilă la nivelul patului drumului.

Dimensionarea structurii rutiere comportă următoarele etape :

1. stabilirea traficului de calcul ;
2. stabilirea capacității portante la nivelul patului drumului ;
3. alegerea unei alcătuirii a structurii rutiere ;
4. analiza structurii rutiere la solicitarea osiei standard ;
5. stabilirea comportării sub trafic a sistemului rutier
6. verificarea la acțiunea fenomenului de îngheț – dezgheț.

Stabilirea traficului de calcul

Dat fiind faptul că prin tema de proiectare nu s-a impus un trafic de calcul pentru verificarea structurii rutiere, considerând strazile de clasă tehnică V, verificarea structurii rutiere s-a făcut pentru un trafic de calcul: $N_c=0.10$ m.o.s.

Structura rutiera proiectată se verifică la fenomenul de îngheț-dezgheț.

Strazilele laterale se vor amenaja conform planului de situație cu aceeași structură rutieră cu cea a strazilelor modernizate.

Utilități existente în zona strazilor sunt cele legate de alimentare cu apă, alimentare cu energie electrică și telefonizare. Rețeaua electrică și de telefonizare

traversează zona aerian, pe stâlpi amplasați paralel cu aliniamentul strazilelor de o parte sau de alta a acestora.

Lucrările sunt amplasate în intravilanul localităților Ostrov și Almalau..

Categorie de folosință – drumuri.

Utilități – nu este cazul.

Căile de acces vor fi cele existente.

- justificarea necesității proiectului

În prezent, strazile nu corespund condițiilor pe care trebuie să le îndeplinească din punctul de vedere al confortului și siguranței circulației, nu numai pentru vehicule, dar și pentru pietoni.

De asemenea lipsa lucrărilor specifice de drumuri: santuri sau rigole pentru colectarea și scurgerea apelor pluviale, podete insuficiente care să asigure trecerea apelor pluviale la intersecția cu drumurile laterale, face ca accesul către gospodăriile locuitorilor din sat să devină greoi deoarece apa stagnează pe partea carosabilă și degradează platforma strazilor.

Impactul produs asupra mediului

Pe durata execuției lucrărilor, impactul asupra apelor de suprafață sau subterane, asupra aerului, vegetației, florei și faunei terestre, asupra solului și subsolului, asupra așezărilor umane, precum și riscul declanșării unor accidente sau avarii cu efecte majore asupra sănătății populației și mediului, se estimează că va exista, dar va fi relativ redus, iar în timp relativ scurt, după terminare, acestea se vor atenua până la anularea lor completă.

Impactul produs asupra mediului în timpul exploatării obiectivului

Se apreciază că impactul produs, după intrarea în exploatare a drumurilor, va fi deosebit de pozitiv, benefic în egală măsură tuturor factorilor de mediu și ecosistemelor, sănătății, siguranței și calității vieții populației locale.

Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului

După cum s-a mai menționat, numai pe perioada execuției lucrărilor aferente obiectivului se va putea înregistra un vârf de impact asupra mediului, respectiv asupra mediilor fundamentale de viață (apă, aer, sol). În timpul exploatării aceste riscuri sunt reduse foarte mult.

Impactul execuției lucrărilor se va putea diminua prin reducerea la minim a duratei de execuție, evitarea perioadelor inadecvate din punct de vedere meteo-climatic, precum și printr-o execuție îngrijită și o organizare atentă a acestora.

La exploatare, riscurile se pot reduce prin asigurarea unui program de urmărire a lucrărilor, prin executarea la timp a lucrărilor de întreținere, în conformitate cu regulamentul de exploatare ce se va redacta în faza finală a proiectului.

Se poate aprecia că proiectul va avea o influență benefică plurivalentă atât pentru locuitorii cât și pentru ecologia și protecția mediului din zonă.

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

1. Protecția calității apelor:

Ape de suprafață - nu există pericolul transportului unor emisii de poluanți în apele de suprafață din vecinătate.

Ape subterane – nu pot apărea scurgeri pe traseul conductelor de transport, acestea fiind corect executate și întreținute.

2. Protecția aerului:

În vederea asigurării protecției calității aerului se vor lua următoarele măsuri:

- la compactarea terasamentelor se va folosi stropirea cu apa a straturilor de pământ;
- autovehiculelor ce vor transporta nisipul li se va impune circulația cu viteza redusă în comuna;
- beneficiarul va avertiza constructorul în cazul în care acesta din urmă va utiliza vehicule, echipamente sau mașini ce emana fum, și va urmări îndepărtarea din șantier a acestora.

Datorită acestor măsuri obiectivele nu vor evacua în atmosferă poluanți.

3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Nu vor exista surse de vibrații care să depășească nivelul de 60 dB.

Pe cât posibil, se va urmări ca activitățile zgomotoase să se realizeze în zona instituțiilor de învățământ, instituțiilor publice în afara orelor de funcționare a acestora.

Se va interzice desfășurarea activităților zgomotoase în zona locuințelor, între orele 6- 8 dimineața.

4. Protecția împotriva radiațiilor:

Pe parcursul execuției și în timpul exploatarei nu pot apărea surse de radiații.

5. Protecția solului și a subsolului:

Pentru a elimina sau a reduce eventualele efecte nefavorabile pe timpul execuției lucrărilor, se vor lua următoarele măsuri:

- stratul vegetal decopertat se va constitui într-un depozit special;
- stratul vegetal de pe traseele de acces ale utilajelor va fi decopertat și transportat în același depozit;
- ritmul execuției va fi alert;
- se vor evita procesele „umede” (punerea în opera a betoanelor și mortarelor);

6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Procesul tehnologic nu influențează ecosistemele terestre și acvatice.

7. Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

Nu sunt afectate obiective publice sau așezări umane.

Dimpotrivă, prin realizarea proiectului, va avea loc o ridicare a standardului de viață și a protecției populației.

8. Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament:

Deșeurile și materiale rezultate în urma activității de șantier vor fi colectate și evacuate de o firmă autorizată, pe baza unui contract.

Materialul rezultat în urma excavării va fi folosit ulterior ca material de umplutură.

Eventualele deșeuri rezultate din activitatea de întreținere sau reparație vor fi, de asemenea, colectate în pubele și acestea vor fi evacuate de o firmă autorizată, pe

baza unui contract.

Exploatarea lucrărilor nu este o sursă generatoare de deșeuri.

9. Gospodăria substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

Atât în timpul execuției cât și în exploatare nu se utilizează substanțe toxice sau periculoase.

V. Prevederi pentru monitorizarea mediului

- Nu este cazul.

VI. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară (IPPC, SEVESO, COV, LCP, Directiva Cadru Apă, Directiva Cadru Aer, Directiva Cadru a Deșeurilor etc.)

Nu este cazul.

VII. Lucrări necesare organizării de șantier

Organizarea de șantier nu comportă construcții și căi de acces speciale.

Sursele de apă și energie electrică necesară pentru organizarea de șantier sunt existente și vor fi puse la dispoziția executantului de către beneficiar.

Șantierul va organiza spații pentru depozitarea materialelor, organizate pe antreprize de lucru.

Pe toată durata șantierului, incinta acestuia, construcțiile de organizare cât și acelea care fac parte din contract, vor fi ținute permanent în stare de curățenie.

Antreprenorul este obligat să respecte toate reglementările în vigoare ale organelor sanitare, ale poliției și ale comunei, în scopul asigurării ordinii în desfășurarea lucrărilor.

De asemenea, la terminarea lucrărilor, Antreprenorul va evacua de pe șantier toate utilajele de construcții, surplusul de materiale, ambalajele, deșeurile și lucrările provizorii.

Contractantul are obligația ca, la execuția lucrărilor, în conformitate cu caietele de sarcini, să păstreze curățenia, să asigure accesul pietonal peste tranșee, să prevadă parapete de protecție și semnalizarea tranșeelelor deschise pe timp de noapte.

Șantierul de lucrări va fi dotat, prin grija antreprenorului, cu racorduri de apă potabilă, amenajându-se WC-uri temporare dotate cu fose septice, vidanjabile.

Toată tabăra va fi întreținută zilnic în stare de curățenie, în conformitate cu normele organelor sanitare.

Antreprenorul va organiza, furniza și întreține în locuri ușor accesibile, pe șantier, posturi sanitare de prim ajutor.

VIII. 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

Șantierul, drumurile de acces și toate suprafețele al căror înveliș vegetal a fost afectat, vor fi renaturate adecvat și redată folosinței lor inițiale;

La finalizarea lucrărilor aferente investiției se recomandă:

- curățirea zonei aferente investiției, prin evacuarea din amplasament a deșeurilor menajere, precum și a deșeurilor specifice și transportul acestora la cel mai apropiat depozit de deșeuri autorizat;
- evacuarea din amplasamente a tuturor utilajelor utilizate la execuția investiției;
- refacerea sistemului rutier și a spațiilor verzi afectate de execuția prezentei investiții.

IX. Anexe - piese desenate

1. PI. Plan de încadrare în zona.
2. PA01 - Plan de amplasare sat Ostrov.
3. PA02 - Plan de amplasare sat Almalau.

X. Pentru proiectele pentru care în etapa de evaluare inițială autoritatea competentă pentru protecția mediului a decis necesitatea demarării procedurii de evaluare adecvată, memoriul va fi completat cu:

- a) *descrierea succintă a PP și amplasarea acestuia în raport cu aria naturală protejată de interes comunitar, cu precizarea coordonatelor geografice (STEREO 70) ale amplasamentului PP. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau ca un tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970*

Străzile propuse pentru modernizare prin prezentul studiu de fezabilitate au o lungime de **9,213 Km.**

Nr. Crt.	Denumire strada	Lungime (m)	Suprafata carosabil (mp)
1	Cazarmii	195	890
2	Portului	145	579
3	Alunetului	279	1.266
4	Margaritarelor	773	3.458
5	Dorobanti	150	648
6	Independentei	198	1.064
7	Pietii	127	633
8	Parului	222	861
9	Nucului	169	842
10	Trandafirilor	120	510
11	Panselelor	757	3.489
12	Levanticai	303	1.244
13	Viilor	293	1.242
14	Marului	381	1.981
15	Piersicilor	291	1.540
16	Caisului	412	2.089
Total sat Ostrov		4.815	22.336
17	Gutuiului	707	4.125
18	Pichetului	1.052	4.681
19	Primaverii	382	1.970
20	Costica Cirjan	678	2.783
21	Amzei	1.116	5.264
22	George Cosbuc	463	2.023
Total sat Almalau		4.398	20.846
TOTAL		9.213	43.182

Suprafata totala de teren supusa activitatii de modernizare strazi este de: **43.182 mp** parte carosabila.

Tabel coordonate stereo 1970

NR. CRT	X (long)	Y (Lat)	AMPLASAMENT	TIP GEOMETRIE
SAT OSTROV				
1	292508.205	689071.766	Cazarmii	punct inceput
2	292699.716	689109.098		punct sfarsit
3	292642.588	689504.319	Portului	punct inceput
4	292783.517	689537.737		punct sfarsit
5	292436.654	689538.979	Alunetului	punct inceput
6	292708.094	689643.541		punct sfarsit

7	292431.369	689541.793	Margaritarelor	punct inceput
8	291992.977	690123.589		punct sfarsit
9	292587.040	689660.052	Dorobanti	punct inceput
10	292724.975	689717.120		punct sfarsit
11	292606.841	689751.949	Independentei	punct inceput
12	292522.866	689854.135		punct sfarsit
13	292562.595	689909.675	Pietii	punct inceput
14	292501.467	690000.124		punct sfarsit
15	292251.295	689631.642	Parului	punct inceput
16	292430.283	689763.809		punct sfarsit
17	292239.478	689831.984	Nucului	punct inceput
18	292392.449	689904.073		punct sfarsit
19	292286.055	690014.370	Trandafirilor	punct inceput
20	292381.997	690077.740		punct sfarsit
21	291977.524	690470.644	Panselelor	punct inceput
22	292564.078	690143.614		punct sfarsit
23	292229.315	690055.698	Levanticai	punct inceput
24	292160.629	690325.587		punct sfarsit
25	292317.936	689362.633	Viilor	punct inceput
26	292390.107	689148.969		punct sfarsit
27	292246.140	689114.740	Marului	punct inceput
28	292201.789	689491.445		punct sfarsit
29	292192.568	689102.835	Piersicilor	punct inceput
30	292144.985	689389.894		punct sfarsit
31	292145.324	689403.342	Caisului	punct inceput
32	292015.666	689681.275		punct sfarsit
SAT ALMALAU				
33	289330.458	686272.827	Gutuiului	punct inceput
34	289698.727	686847.688		punct sfarsit
35	288887.287	686608.330	Pichetului	punct inceput
36	289606.944	687269.114		punct sfarsit
37	289743.715	687427.444	Primaverii	punct inceput
38	289915.743	687214.197		punct sfarsit
39	290056.108	687790.099	Costica Carjan	punct inceput
40	290403.871	687262.711		punct sfarsit
41	290108.273	688432.016	Amzei	punct inceput
42	289632.948	687555.481		punct sfarsit
43	290104.523	687997.270	George Cosbuc	punct inceput
44	290101.861	688456.632		punct sfarsit

b) numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar

In amplasamentele propuse pentru modernizare străzi nu sunt specii de floră sau faună protejate.

Proiectul propus își propune modernizarea străzilor din localitățile Ostrov și Almalău în conformitate cu exigențele de performanță moderne și, în același timp, cu costuri de exploatare reduse.

c) prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;

In amplasamentele propuse nu sunt specii de floră sau faună care să fie afectate de lucrări.

Lucrările nu vor afecta speciile și habitatele din ariile protejate învecinate.

d) se va preciza dacă proiectului propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;

Proiectul nu are legătură directă cu managementul conservării ariilor naturale protejate.

Proiectul propus își propune modernizarea străzilor din comuna Ostrov în conformitate cu exigențele de performanță moderne și, în același timp, cu costuri de exploatare reduse.

e) va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;

In amplasamentele propuse pentru modernizare străzi nu sunt specii de floră sau faună care să fie afectate de lucrări.

Având în vedere termenul scurt alocat lucrărilor **impactul real asupra vegetației se anticipează ca fiind redus**, mare parte din flora locală afectată urmează să se reface după retragerea factorilor perturbatori.

In general, în **perioada de execuție** este posibilă apariția unor efecte negative asupra speciilor din imediata apropiere. Aceste efecte se pot concretiza în tendința de

retragere a faunei in zone limitrofe, motivul fiind zgomotul generat de lucrarile de constructie. Un alt efect potential negativ al lucrarilor de executie este de diminuare calitativa temporara a habitatelor din perimetrul organizarii de santier si a punctelor de lucru. In general, daca constructorul respecta masurile minime de reducere a acestor impacte (pastrarea stratului vegetal decopertat si refacerea prin copertare a suprafetelor afectate cu acelasi material), degradarea calitativa a habitatelor este **minima si total reversibila.**

Deși impactul potential asupra florei si faunei este minim sau chiar inexistent, totusi au fost prevazute masuri pentru diminuarea impactului in perioada de constructie si in cea de operare, masuri ce vor fi impuse antreprenorului de lucrari. Se are in vedere inscrierea in documentatiile de licitatie a urmatoarelor cerinte:

- antreprenorul va delimita zona de lucru pentru a preveni/minimiza distrugerea suprafetelor vegetale;
- stratul de sol vegetal va fi indepartat cu grija si depozitat in gramezi separate si va fi reinstalat dupa reumplerea sapaturii, pentru a face posibila refacerea vegetatiei;
- santierul, drumurile de acces si cele tehnologice, si toate suprafetele al caror invelis vegetal a fost afectat, vor fi renaturate adecvat si redade folosintei lor initiale;
- dupa interventiile antropice care pot perturba mediul natural, vor fi intreprinse actiuni de restaurare ecologica prin tehnici de inginerie de mediu (restaurari, rehabilitari), inclusiv restaurarea stratului de sol vegetal.
- in cadrul Planului de prevenire si combatere a poluarii accidentale (obligatie a executantului), se vor stabili masuri de protectie impotriva poluarii, o atentie speciala trebuie acordata poluarii cu substante solide sedimentabile.
- drumurile de santier vor fi permanent intretinute prin nivelare si stropire cu apa pentru a se reduce praful.
- se va evita amplasarea directa pe sol a materialelor de constructie. Suprafetele destinate pentru depozitarea de materiale de constructie, de recipienti goliti si depozitare temporara de deseuri vor fi impermeabilizate in prealabil, cu folie de polietilena ori se vor utiliza platforme betonate existente sau containere mari pentru deseuri din constructii si demolari.

Lucrările nu vor afecta speciile și habitatele din ariile protejate învecinate.

Se apreciază că impactul produs, după finalizarea lucrărilor va fi pozitiv, benefic în egală măsură tuturor factorilor de mediu și ecosistemelor, sănătății, siguranței și calității vieții populației locale.

La exploatare, riscurile se pot reduce prin asigurarea unui program de urmărire a obiectivelor, prin executarea la timp a lucrărilor de întreținere și reparații.

f) *alte informații prevăzute în ghidul metodologic privind evaluarea adecvată.*

Nu este cazul.

Întocmit,
ing. Florin Vlaicu

