

BENEFICIAR: U.A.T. COMUNA 23 AUGUST
PROIECTANT: S.C. AMPHION S.R.L. CONSTANTA
INVESTITIA: MODERNIZARE SI REABILITARE DRUMURI LOCALITATEA MOSNENI
COMUNA 23 AUGUST, JUDETUL CONSTANTA
FAZA: STUDIU DE FEZABILITATE – revizie 2019

MODERNIZARE SI REABILITARE DRUMURI LOCALITATEA MOSNENI, COMUNA 23 AUGUST - JUDETUL CONSTANTA

MEMORIU DE PREZENTARE Pentru emiterea acordului de mediu

- I. Denumirea investitiei:**
**MODERNIZARE SI REABILITARE DRUMURI LOCALITATEA MOSNENI
COMUNA 23 AUGUST, JUDETUL CONSTANTA**
- II. Titular :**
UAT COMUNA 23 AUGUST, JUD. CONSTANTA
- adresa postala :
judetul Constanta , com. 23 August, Str. George Calinescu nr. 50, telefon / fax : 0241733018 ;
e-mail : primar@primaria23august.ro
- numele persoanelor de contact :
- reprezentant legal : Primar Mitrana Mugur Viorel
- responsabil pentru protectia mediului : Frasineanu Bogdan Constantin

**III. Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect
Rezumatul proiectului**

Obiectivul de investitii este amplasat in intravilanul localitatii Mosneni, judetul Constanta.

Gradul mare de nesiguranta a circulatiei si timpul mare de calatorie este un neajuns pentru fiecare dintre locuitorii comunei 23 August (indiferent de origine, patura sociala, varsta, sex, religie), implicati in diverse activitati .

Starea drumurilor, prin tot ceea ce inseamna acest lucru (carosabil, marcaje, semnalizare) este factorul cel mai important care afecteaza timpul de calatorie.

De asemenea inexistenta unor drumuri accesibile pe orice anotimp si in orice conditii meteorologice , face ca circulatia mijloacelor de transport, sa fie opturata in cea mai mare parte in perioada a anului.

Deasemenea delimitarea de la inceput a zonelor de siguranta laterale si a zonei drumului reprezinta un element important referitor la impactul ulterior asupra mediului si incadrarea in conceptul de dezvoltare durabila.

Lucrarile de reamenajare constau in realizarea unui sistem rutier dimensionat corespunzator categoriei functionale format din fundatie de piatra sparta ,macadam si imbracaminte asfaltica, avand in vedere rezolvarea scurgerii si evacuarii apelor pluviale, cu descarcarea lor in zone depresionare.

Amenajarea drumurilor ce fac obiectul prezentului proiect se va face fara a prejudicia in vreun fel salubritatea,ambientul,starea de sanatate si confort a populatiei. In acest scop se au in vedere urmatoarele:
-realizarea si intretinerea spatiilor verzi ,cu rol antipoluant impotriva noxelor , zgomotului cat si estetic.
-executarea de amenajari sigure pentru pietoni

Deasemenea se vor avea in vedere urmatoarele:

- protectia apelor de suprafata si subterane
- sistemul de scurgere al apelor va fi proiectat si intretinut astfel incat sa fie protejat drumul si terenurile adiacente.
- colectarea apelor de pe suprafata drumului in santuri laterale acestuia ,prevazute si amenajate conform legislatiei in vigoare.
- este interzisa deversarea apelor uzate menajere in santurile laterale drumului.

• Structura constructiva

Lucrarile de modernizare constau in realizarea unui sistem rutier dimensionat corespunzator categoriei functionale format din fundatie de piatra sparta, macadam si imbracaminte asfaltica si evacuarea apelor pluviale, cu descarcarea lor in zone depresionare.

Incadrarea carosabilului se va realiza cu borduri prefabricate din beton 20x25x50 cm montate pe fundatie din beton. Pentru rezolvarea scurgerii si evacuarii apelor meteorice de pe amplasamentul drumurilor este necesara realizarea unor pante longitudinale si transversale ce vor permite descarcarea acestora spre zonele de depresionare (in special in firele de vale regularizate).

Carosabilul se va amenaja cu un sistem rutier dimensionat corespunzator categoriei functionale conform expertizei tehnice, astfel:

Sistem rutier tip A - *Strada Constantin Duca, Strada Stefan Catargiu, Strada Pavel Kiseleff (697.573mp) si Strada Radu Serban (1.120mp)*

- scarificarea macadamului si reprofilarea fara adaos de material
- 5 cm uzura BA16

Sistem rutier tip B - *Strada Petru Aron, strada Radu Ilias si strada Dimitrie Cantemir.*

- decaparea pietruirii existente pe 10 cm;
- adaos piatra sparta in grosime de 15 cm;
- macadam 10 cm;
- 5 cm uzura BA16.

Sistem rutier tip C - *Strada Gheorghe Stefan, Strada Gheorghe Duca, Strada Ieremia Movila, strada Radu Mihnea (448.150mp), Strada Neagoe Basarab, Strada Stefan Lacusta.*

- scarificarea si reprofilare cu adaos de piatra sparta in grosime de 15 cm;
- 5 cm uzura BA16.

Sistem rutier tip D - *Strada Veniamin Costache, Strada Stefan Lupu, Strada Mihai Sutu, Strada Lupu Costachi, Strada Mihai Sturdza, Strada Constantin Brancoveanu, Strada Constantin Ipsilanti, Strada Ieremia Movila, Strada Radu Mihnea, Strada Negru Voda, Strada Gheorghe Bibescu, Strada Vlad Tepes, Strada Stefan Cantacuzino, Strada Alexandru Moruzi, Strada Mircea Ciobanul, Strada Patrascu Cel Bun, Strada Maria Tereza, Strada Mihai Viteazu, Strada Radu Serban(2.398 mp), Strada Gavrilă Movila, Strada Corneliu Baba, Strada Barbu Stirbei, Strada Moise Voda, Strada P.Kiseleff (576.243mp), Strada Despod Voda .*

- geotexil cu rol anticontaminator;
- 20 cm piatra sparta;
- 10 cm macadam;
- 5 cm BA16.

Sistem rutier tip E - *Strada Pavel Kiseleff (1865.257 mp), Strada Tudor Vladimirescu, Strada Matei Ghica, Strada M.Racovita , Strada Petru Cercel .*

- scarificare si reprofilare;
- 10 cm macadam;
- 5 cm uzura BA16.

Scurgerea apelor va fi asigurata prin santuri de pamant reprofilete sau proiectate, santuri betonate sau rigole triunghiulare, iar in zonele de depresionare sau la intersectii se vor prevedea canale puviale din beton cu gratar metalic.

Lucrarile de amenajare constau intr-o scarificare pe tronsoanele la nivel de piatra, completarea stratului de fundatie, realizarea unui strat de macadam si a unui strat de imbracaminte asfaltica.

Strazile ce fac obiectul prezentului proiect se vor amenaja cu un profil transversal caracteristic conform Legii 82/1998 privind aprobarea O.G.43/1998 , HG577/1997 si Indicativ ST-022-1999 alcatuit din :

- carosabil cu o latime ce poate varia intre 4.00 - 6.00 m.

Pantele transversale pentru carosabil vor avea valoarea de 2.50% si vor fi orientate din axul drumului catre marginea exterioara (pante transversale tip acoperis).

Profilele longitudinale vor avea pante maxime admise de legislatia in vigoare -pante ce vor permite in mare masura scurgerea si evacuarea apelor meteorice, prin rigolele proiectate, spre zonele cu cote mai joase sau spre receptorii pluviali din zona studiata.

Traseul drumului in plan

Solutiile de reabilitare au fost stabilite pe baza evaluarii starii tehnice si a calculului de dimensionare.

Avand in vedere cele prezentate mai sus, sunt propuse urmatoarele lucrari pentru imbunătățirea elementelor geometrice și a căii de rulare.

Lucrarile de reabilitare constau in realizarea unui sistem rutier dimensionat corespunzator categoriei functionale format din fundatie de piatra sparta, macadam si imbracaminte asfaltica, avand in vedere si rezolvarea scurgerii si evacuării apelor pluviale, cu descarcarea lor in zone depresionare.

Profil longitudinal

In profil longitudinal, strazile prezinta elemente geometrice specifice atat zonelor de campie, cu profile longitudinale situate in palier si aliniament sau in panta <4%.

Profilul transversal

În profil transversal strazile prezintă o parte carosabilă variabilă, încadrată între borduri.

b. Justificarea necesitatii proiectului

Strazile si drumurile ce fac obiectul prezentului proiect au o lungime de **10.640 Km** și facilitează accesul locuitorilor din localitatea Mosneni la principalele obiective economice și social culturale precum și legăturile rutiere cu DN39 (E87), DJ393 si DC5 si in continuare cu restul teritoriului.

Pentru a fi functionale aceste drumuri ce urmeaza a fi reabilitate trebuie sa raspunda criteriilor **de rezistenta si stabilitate la sarcini statice, dinamice si seismic.**

Pentru rezolvarea scurgerii si evacuării apelor meteorice de pe amplasamentul drumurilor este necesara realizarea unor pante longitudinale si transversale ce vor permite descarcarea acestora spre emisari (in special in firele de vale regularizate), lipsite de interes.

Reamenajarea strazilor se va face fara prejudicia in vreun fel salubritatea, ambientul, starea de sanatate si confort a populatiei. In acest scop se au in vedere urmatoarele:

- protectia apelor de suprafata si subterane
- sistemul de scurgere al apelor va fi proiectat si intretinut astfel incat sa fie protejat drumul si terenurile adiacente.
- colectarea apelor de pe suprafata drumului in santuri laterale acestuia ,prevazute si amenajate conform legislatiei in vigoare.
- este interzisa deversarea apelor uzate menajere in santurile laterale drumului.

Modernizarea strazilor ce fac obiectul prezentului proiect vor duce la creerea legaturii rutiere in conditii de siguranta a traficului.

Traseul acestor strazi se desfasoara pe terenuri stabile unde de-a lungul anilor nu s-au constatat fenomene de alunecari active, prabusiri, miscari. Mai mult nu au probleme de gelivitate in care drumurile sa sufere degradari datorita fenomenelor de inghet-dezghet.

Imbracamintea bituminoasa este alcatuita dintr-un singur strat - BA16 (EB16 rul 50/70) in grosime de 5.0 cm.

Inainte de asternerea mixturii, stratul suport trebuie bine curatat. In cazurile in care straturile suport au un profil transversal necorespunzator sau denivelari, se vor lua masuri de rectificarea acestora. Suprafata stratului suport trebuie sa fie uscata.

La executarea imbracamintilor bituminoase se va amorsa stratul suport cu bitum taiat -60% bitum , 40% white spirt. Amorsarea se face in fata finisorului la o distanta de 100m.

Stratul suport se va amorsa obligatoriu in urmatoarele conditii:

In functie de compactitatea stratului suport se foloseste 0.3-0.5 kg/mp material de amorsat.

Liantul trebuie sa fie compatibil cu cel utilizat la fabricarea mixturii bituminoase .

Punerea in opera a mixturii asfaltice va trebui sa fie efectuata cu un finisor capabil de a le repartiza fara sa produca segregarea lor, respectand profilele si grosimile fixate .

Asternerea mixturilor asfaltice se efectueaza numai mecanizat cu repartizatoare – finisoare prevazute cu sistem de nivelare automat si care asigura o precompactare .In cazul lucrarilor executate in spatii inguste (zona casetelor) asternerea mixturilor asfaltice se poate face manual .

Dupa asternere , acestea se vor cilindra cu ruloul compresor de 10-12t ,imediat pana ce temperatura nu coboara sub 120⁰ C.

Dupa executarea stratului de uzura se procedeaza la inchiderea porilor suprafetei prin raspandirea de 2-3 kg/mp nisip de 0-3 mm, bitumat cu 2-3% bitum, dupa care se cilindreaza.

Suprafata stratului suport pe care se asterne imbracamintea bituminoasa trebuie sa fie uscata.

Imbracamintile asfaltice se vor executa de preferinta in anotimpul calduros ,lucrul oprindu-se cand se inregistreaza temperaturi ale aerului sub 10⁰ C .

Pentru asigurarea fluentei traficului rutier si pietonier ,se vor amenaja intersectiile din trama stradala ,respectand categoria functionala a fiecarei strazi.

In acest mod se va asigura o trama stradala completa prin densitatea si gradul de ocupare al terenului corelata in plan orizontal si pe verticala in conditii de eficienta estetica si economica.

c. Valoarea investitiei

Valoarea totala a investitiei (exclusiv TVA) : **6 729 573 lei**

din care:

- constructii – montaj (exclusiv TVA) : **5 774 749 lei**

d. Perioada de implementare propusa

Investitia este inclusa in programul PNDL si urmeaza sa se realizeze in anii 2019 – 2020.

e. Planse reprezentand limitele amplasamentului

Plansele sunt prezentate in piesele desenate anexate, iar amplasarea lucrarii in tabelul de coordonate atasat in sistem Stereo 70.

f. Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect

- Lungimea totala a strazilor = 10.638,67 ml
- Latimea proiectata = 4,0m-6,0m
- Lungime borduri = 21.292 ml
- Suprafata carosabil : 54.409,453 mp
- Canale pluviale cu gratar metalic=342,0m

IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare

Nu sunt necesare lucrari de demolare.

V. Descrierea amplasarii proiectului

Localizarea proiectului

Romania, Dobrogea, jud. Constanta, comuna 23 August, in intravilanul localitatii Mosneni.

Localitatea este penetrată si tranzitată de drumul communal DC5 si DJ 393 -, care prin traseul din teritoriu asigura legaturi functionale, fie direct cu alte localitati, fie către alte cai rutiere. Drumul communal DC5 si drumul judetean DJ393, preiau toate categoriile de transport - interne si externe - de marfa, transport in comun, turistic etc.

Circulația rutiera practicata in localitate, are caracter mixt, determinat de ocupația de baza - agricultura, si de relația spre zonele cu profil turistic.

Intreaga comuna beneficiază de transport in comun cu relațiile in teritoriu.

VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI

A. SURSE DE POLUANTI SI INSTALATII PENTRU RETINEREA, EVACUAREA SI DISPERSIA POLUANTILOR IN MEDIU

a. PROTECTIA CALITATII APELOR

Modernizarea drumurilor se va face fara a afecta panza freatica ,ca urmare a sapatarii realizate (pentru strazile aflate la stadiul de pamant) prin excavarea terenului pentru realizarea casetei (sapatatura de maxim 0.60 m din patul drumului pentru tronsoanele aflate la stadiul de pamant);

Pentru realizarea obiectivului nu se realizeaza constructii sau instalatii necesare alimentarii cu apa in scop piscicol sau potabil;obiectivul nu produce si nu evacueaza ape uzate de nici un fel.

In perioada realizarii obiectivului va fi dotat cu un W.C. tip uscat dotat cu bazin vidanjabil.

In vederea protejarii ecosistemului existent in zona tramei stradale ce face obiectul prezentului proiect, se vor proiecta santuri, canale, podete si rigole pentru a proteja drumul si terenurile adiacente. Toate aceste lucrari se vor dimensiona conform legislatiei in vigoare, in conformitate cu prevederile reglementarilor de mediu. Se respecta Legea apelor nr.107/1996, modificata si completata cu L.nr.310/2004 si L.nr.112/2006.

b. PROTECTIA AERULUI

Activitatea de modernizare si reabilitare a drumurilor prin utilizarea utilajelor si mijloacelor de transport produce gaze de esapament dar care se incadreaza in limitele admise si nu afecteaza semnificativ atmosfera zonei.

Principalele surse de poluare ale atmosferei sunt:

- emisiile gazelor de ardere de la motoarele cu ardere internă de antrenare a utilajelor terasiere și a mijloacelor de transport agregate; aceste emisii sunt instantanee cu o disipare rapidă în atmosfera zonei;
- pulberi fine de praf datorate activității de săpare, încărcare și transport piatră în mijloacele de transport; aceste emisii se produc instantaneu în timpul lucrului utilajelor terasiere;
- vapori de apă datorati evaporării apei din zona de lucru (la stropirea straturilor de piatră).

Dispersia acestor poluanți este mare și nu se pun probleme de afectare a aerului de pe amplasamentul drumurilor.

În timpul execuției lucrărilor vor fi emisii de gaze de ardere (gaze de esapament), care sunt evacuate în atmosferă, dar acestea se înscriu sub limitele din Ordinul MAPPM 462/1993 "Condiții tehnice privind protecția atmosferei" și STAS 12574 elaborat de Ministerul Sănătății. Pe toată perioada de modernizare, este recomandat ca factorii locali să urmărească:

- reducerea emisiei diverselor noxe de esapament sau uzurii mașinilor, ceea ce va avea un efect pozitiv;
- manipularea materialelor în cadrul proceselor tehnologice reprezintă o altă sursă posibilă de poluare a aerului în urma căreia pot rezulta pulberi în suspensie;
- la amenajarea și la compactarea structurii rutiere existente, a pietrei sparte, pot rezulta emisii de praf care să afecteze calitatea aerului, dar acestea sunt temporare;
- utilizarea de utilaje și tehnologii care să nu implice măsuri speciale pentru protecția fonică a surselor generatoare de zgomot și vibrații;
- respectarea reglementărilor privind protecția atmosferei, inclusiv adoptarea, după caz, de măsuri tehnologice pentru reținerea și neutralizarea poluanților atmosferici;

Se concluzionează că nu există surse de poluare majoră a aerului în zonele de depozitare a materialelor și în zonele de lucru.

c. PROTECȚIA ÎMPOTRIVA ZGOMOTULUI ȘI VIBRAȚIILOR

Principalele surse de zgomot și vibrații sunt: utilajele terasiere de săpat și mijloacele de transport (autobasculantele).

Toate sursele de zgomot se înscriu în limitele admisibile (90 dB) pentru zgomote de tip industrial, zgomotele fiind produse de utilaje specifice acestor activități.

Sursele de zgomot și de vibrații provin de la traficul rutier, prin realizarea tramei stradale în cauză, se va micșora poluarea sonoră a zonei.

d. PROTECȚIA ÎMPOTRIVA RADIATIILOR

La realizarea și exploatarea obiectivului nu concurează factori care să-ar putea constitui în potențiale sau active surse de radiații.

Nu este cazul

e. PROTECȚIA SOLULUI ȘI SUBSOLULUI

Din descrierea activității în obiectiv se pot identifica principalele zone cu risc de poluare ale solului:

-Zona de execuție a săpăturii

- sursele principale de poluare sunt scurgerile accidentale de combustibili și lubrefianți de la utilajele de săpat și de la mijloacele de transport; în cazul unor scurgeri locale se va asigura colectarea urgentă a materialului afectat după presărarea cu material absorbant-nisip sau rumegus; materialul colectat se va stoca temporar în recipiente metalice în vederea evacuării din obiectiv.

Nu se permite din această cauză accesul în perimetrul de exploatare a utilajelor și mijloacelor de transport care au defecțiuni ce produc scurgeri accidentale de carburanți și lubrefianți.

Nu se va permite depozitarea pe terenul obiectivului a deșeurilor de natură solidă de orice fel care vor fi colectate în pubele din PVC;

Se face precizarea că lucrările propuse nu vor afecta solul și subsolul stației;

În general, lucrările de modernizare aferente drumului, propuse prin prezentul proiect nu pot afecta calitatea solului deoarece, fiind vorba de modernizarea unui drum existent nu se pot înregistra dezechilibre ale ecosistemelor sau modificări ale habitatelor.

Pentru asigurarea acestei cerințe și pentru eliminarea surselor de poluare ale solului și subsolului pe parcursul execuției se vor respecta următoarele :

- amplasamentul organizărilor de șantier se va realiza în zone lipsite de sarcini și în spații minime ca amplasare ;
- toate organizările de șantier vor avea un caracter provizoriu și vor fi evacuate de constructor, astfel încât amplasamentele vor avea aspectul și calitățile inițiale ;

- cantitatile de pamant vegetal rezultate din miscarea de terasamente in interiorul lucrarilor vor fi tratate distinct in proiect si vor fi dirijate la discretia factorilor locali de decizie pentru a ameliora zonele deficitare ;
- se vor lua masuri de combatere a eroziunii solului si de stabilizare a acestuia incat fenomenele de eroziune sa fie excluse ;
- nu se vor folosi materiale cu risc de contaminare imediat sau in timp.

f. PROTECTIA ECOSISTEMELOR TERESTRE SI ACVATICE

Neexistand emisii poluatoare agresive in conditii normale de exploatare, nu se pot anticipa emisii de poluanti care sa dauneze vegetatiei, faunei si florei. Pe timpul executiei vegetatia nu va fi afectata.

In zona de amplasament a lucrarii nu exista monumente ale naturii sau arii protejate.

Drumul este amplasat in extravilanul satelor, in zone lipsite de o flora si fauna protejabila.

Activitatile care concura la realizarea obiectivelor propuse nu afecteaza ecosistemele terestre si acvatice.

g. PROTECTIA ASEZARILOR UMANE SI ALTOR OBIECTIVE DE INTERES PUBLIC

Prin activitatea de executie si exploatare, drumul modernizat nu afecteaza prin emisii de poluanti, efecte sinergice cu alte emisii, sau in alt fel asezarea umana sau obiectivele publice din zona. Executia lucrarilor va crea disconfort minor locuitorilor din zona.

Nu s-au identificat efecte care sa dauneze asupra starii de sanatate a populatiei din zona sau care sa creeze vreun risc semnificativ pentru siguranta locuitorilor. Modernizarea drumurilor nu numai ca nu va afecta constructiile si asezarile umane din vecinatate, ci va ajuta la reducerea poluarii cu praf si la eliminarea deteriorarii gradinilor si locuintelor ca urmare a inexistentei unei dirijari a apelor in lungul strazii.

Modernizarea si asfaltarea drumului contribuie la eliminarea prafului si noroiului cresterea nivelului vietuirii in conditii civilizate si prin eliminarea sau diminuarea vibratiilor si zgomotelor la protectia asezarilor umane.

h. GOSPODARIREA DESEURILOR GENERATE PE AMPLASAMENT

Pentru perioada de executie a obiectivului constructorul se va organiza pentru colectarea deseurilor produse ,in special deseuri menajere si materiale de constructie uzate.

Se apreciaza ca lunar se vor produce urmatoarele cantitati de deseuri:

- deseuri menajere si ambalaje ale produselor alimentare – cca.100kg/luna;
- ulei uzat –cca 50l/luna ;deseuri de natura feroasa diferite- cca.50kg./luna ;
- deseuri feroase –cca.50kg./luna.

Deseuri diverse (solide – balast, pietris, lemn, metal, etc.), vascoase (bitum, grasimi, uleiuri, etc.), in cantitati modeste, se vor neutraliza sau depozita in locuri special amenajate conform H.G. nr.856/ 2002. Deseurile rezultate in urma executarii lucrarilor de sapaturi, pregatirea suprafetei, sunt pietrisul, surplusul de pamant rezultat in urma sapaturilor la santuri, precum si mixtura asfaltica frezata. Pietrisul, nisipul, mixtura asfaltica frezata si pamantul dislocat si nerefolosibil in cadrul lucrarii, va fi incarcat si transportat in locurile de depozitare indicate de autoritatea contractanta, cu respectarea conditiilor de refacere a cadrului natural in zonele de depozitare, prevazute in acordul si/sau autorizatia de mediu. Eventualele elementele de beton degradate se vor inventaria si se vor transporta in depozite speciale existente in zona pentru materiale de constructii nerefolosibile sau se vor refolosi la unele lucrari de terasamente. In cazul producerii unor deseuri accidentale la masinile si utilajele folosite la executia lucrarii, acestea se vor capta in rezervoare metalice si se vor transporta la statii speciale de reciclare.

Guoaiiele menajere provenite de la organizarea de santier vor intra in circuitul de evacuare al exploatarii de gospodarie comunală.

Intretinerea utilajelor si vehiculelor folosite in activitatea de constructie si intretinere a strazilor se efectueaza doar in locuri special amenajate, pentru a evita contaminarea mediului.

Proiectul va contine prevederi speciale pentru inlaturarea deseurilor generate pe amplasament de activitatile de constructii-montaj ce concura la realizarea obiectivului : materiale rezultate din decapari si demolari.

i. GOSPODARIREA SUBSTANTELOR TOXICE SI PERICULOASE

In timpul executarii lucrarilor transportul si manipularea carburantilor, lubrifiantilor, a bitumului se va face cu respectarea normelor de protectie a muncii in vigoare. Solutia tehnica proiectata nu prevede utilizarea sau manipularea de substante toxice periculoase pe parcursul executiei sau intretinerii ulterioare a strazilor modernizate.

B. UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE, IN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, A APEI SI A BIODIVERSITATII

VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE IN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT

Administratorul drumului, impreuna cu executantul va monitoriza intrarile, consumurile si iesirile din procesul de executare al lucrarii, astfel incat sa poata fi evidentiata si identificate pierderile.

Administratorul drumului va stabili programe si responsabilitati in caz de accidente si avarii, de asemenea va asigura intretinerea cu personal bine pregatit.

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

In urma evaluarii potentialilor factori de risc pentru mediu mentionati mai sus, propunem urmarirea respectarii, pe durata realizarii si exploatarei lucrarii, a urmatoarelor masuri:

Nr. crt.	Zona de impact	Masuri preventive si de protectie propuse
1.	Calitatea aerului	<ul style="list-style-type: none">la compactarea terasamentelor se va folosi stropirea cu apa a straturilor de pamantautovehiculelor ce vor transporta nisipul sau praful de piatra l-i se va impune circulatia cu viteza redusabeneficiarul va avertiza constructorul in cazul in care acesta din urma va utiliza vehicule, echipamente sau masini ce emana fum, si va urmari indepartarea din santier a acestora
2.	Eroziunea solului	<ul style="list-style-type: none">groapa de imprumut pentru terasamente, va fi finisata dupa utilizare, si apoi se va completa suprafata cu solul vegetal decopertat de pe amplasamentlucrari de amenajare casiuri si camere de cadere (linistire)se vor face, pe cat posibil lucrari de inierbare a zonelor afectate, pentru stoparea erodarii solului
3.	Contaminarea solului cu combustibil sau lubrefianti	<ul style="list-style-type: none">vehiculele si utilajele vor fi astfel intretinute si folosite incat pierderile de ulei sau de combustibil sa nu contamineze soluldepozitarea pe santier a combustibilului se va face, pe cat posibil departe de zonele de protectie severe ale surselor de apa sau de fantani, la o distanta de minim 100 m.spalarea autovehiculelor si a utilajelor, in timpul procesului tehnologic, se va face numai intr-un loc special amenajat de executant, departe de sursele de apa sau de fantana
4.	Zgomot	<ul style="list-style-type: none">pe cat posibil, se va urmari ca activitatile zgomotoase sa se realizeze in zona institutiilor de invatamant, institutiilor publice si dispensarului uman, in afara orelor de functionare a acestorase va interzice desfasurarea activitatilor zgomotoase in zona locuintelor, intre orele 6 - 8 dimineata.

Lucrarile proiectate ce urmeaza a se realiza nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafata, vegetatiei, faunei sau din punct de vedere al zgomotului si mediului inconjurator. Prin executarea lucrarilor de intretinere vor aparea unele influente favorabile asupra factorilor de mediu, cat si din punct de vedere economic si social.

In ansamblu se poate aprecia ca din punct de vedere al mediului ambiant, lucrarile ce fac obiectul prezentului proiect nu introduc disfunctionalitati suplimentare fata de situatia actuala, ci dimpotriva, un efect pozitiv.

Astfel la proiectare se vor stabili solutii bazate pe materiale nepoluante, iar la executie vor fi recomandate si tehnologii ameliorate, de exemplu utilizarea mixturilor asfaltice realiate " la rece ". Proiectul va fi intocmit astfel incat sa se incadreze in normativele referitoare la sanatatea oamenilor (Ordin nr. 536 al Ministerului Sanatatii din 23.07.1997) a masurilor ergonomice si ecologice.

Proiectul nu contine obiective sau tehnologii care pot conduce la modificarea conditiilor de mediu.

Natura activitatilor ce se vor desfasura in zona nu necesita masuri speciale de monitorizare a emisiilor de poluanti, acestea fiind minore.

In exploatare se vor respecta normele de intretinere si curatare a amenajarilor hidrografice.

IX. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE SI/SAU PLANURI / PROGRAME /STRATEGII /DOCUMENTE DE PLANIFICARE

A. JUSTIFICAREA INCADRARII 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.)

Incadrarea în planurile de urbanism – Suprafata drumurilor ce fac obiectul prezentului proiect este cuprinsa in limitele suprafetei studiului de sistematizare la faza P.U.G. avand legaturi functionale cu drumurile principale existente in zona.

Nu este cazul.

B. PLANUL / PROGRAMUL / STRATEGIA / DOCUMENTUL DE PROGRAMARE / PLANIFICARE

Programul national de dezvoltare locala

X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER

Proiectul privind organizarea santierului pentru realizarea investitiei, întocmit în faza I-a (schema generala de organizare) în conformitate cu prevederile HCM 170/58 si instructiunile de aplicare cu privire la reglementarea modului de utilizare a fondurilor de organizare, HCM 1397/74 art.VII si instructiunile B.I. nr.1338e/74 privind justificarea fondurilor si organizarea în limitele cotelor procentuale.

Constructorul va elabora proiectul de organizare faza a II-a, la prezentarea ofertei.

Din analiza documentatiei rezulta ca lucrarile de constructii-montaj nu vor ridica probleme speciale de executie pentru constructor.

Lucrarile de amenajare a strazilor nu necesita lucrari speciale pentru organizarea de santier, care sa implice surse de poluanti.

XI. LUCRARI DE REFACERE/RESTAURARE A AMPLASAMENTULUI

în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile

În perioada în care se vor realiza lucrarile propuse si apoi dupa ce vor intra in functiune, nu se vor produce schimbări esențiale ale amplasamentului;viitorul obiectiv nu va avea loc un impact semnificativ asupra factorilor de mediu din zona; de aceea nu vor fi necesare lucrări de refacere a amplasamentului.

Pe timpul execuției lucrărilor , beneficiarul este obligat să respecte prevederile Legii nr. 10/95/ACT. 2015 privind calitatea în construcții, Lege publicată în Monitorul Oficial al României nr. 12/95.

Se vor respecta toate normele de protecție a muncii specificate în "Regulamentul de igienă și protecție a muncii pentru lucrările de construire" editat de INCERC – București și aprobate prin Ordinul nr.9/N/1993 emis de M.L.P.A.T.

În conformitate cu Legea 50/91 trecerea efectivă la executarea lucrărilor se va face numai după ce beneficiarul va obține Autorizația de Construire de la organele abilitate.

Specificul si natura lucrarilor nu necesita reconstructii ecologice.

Beneficii ce vor rezulta in urma realizarii investitiei propuse:

Prin modernizarea drumului vor aparea urmatoarele influente favorabile:

- asupra mediului:

- reducerea poluarii;
- reducerea zgomotului;

- din punct de vedere economic:

- reducerea consumului de carburant;
- reducerea uzurii autovehiculelor;
- reducerea timpilor de parcurs;
- facilitarea dezvoltarii zonei, prin infrastructura de transport modernizata;

- din punct de vedere social:

- deplasari mai rapide;
- cresterea accesibilitatii in zona.

Aceste elemente reprezinta efectele pozitive ce rezida din imbunatatirea conditiilor de trafic, ce apar in urma realizarii lucrarilor. In general se poate afirma ca realizarea acestui obiectiv constituie un real si important folos pentru intreaga comunitate si a activitatii economico-sociale din zona.

Nu exista situatii cu risc potential de afectare a mediului inconjurator.

Nu exista posibilitatea aparitiei de fenomen adverse.

In cazul aparitiei accidentelor datorate antreprenorului si la terminarea lucrarilor, toate amplasamentele ocupate se vor aduce la forma initiala.

XII. ANEXE – PIESE DESENATE

- Certificat de urbanism ;
- Plan de incadrare in zona ;
- Plan de situatie general ;
- Profiluri transversale tip+detalii ;

XIII. PENTRU PROIECTELE CARE INTRĂ SUB INCIDENȚA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENȚĂ A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI ȘI FAUNEI SĂLBATICE, APROBATĂ CU MODIFICĂRI ȘI COMPLETĂRI PRIN LEGEA NR. 49/2011, CU MODIFICĂRILE ȘI COMPLETĂRILE ULTERIOARE

- nu este cazul

XIV. PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMĂTOARELE INFORMAȚII, PRELUATE DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE

- nu este cazul

XV. CRITERIILE PREVĂZUTE ÎN ANEXA NR. 3 LA LEGEA NR. 292/2018 PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI ANUMITOR PROIECTE PUBLICE ȘI PRIVATE ASUPRA MEDIULUI SE IAU ÎN CONSIDERARE, DACĂ ESTE CAZUL, ÎN MOMENTUL COMPILĂRII INFORMAȚIILOR ÎN CONFORMITATE CU PUNCTELE III-IV

- nu este cazul

Intocmit,
ing. Elena Tambozi

