

UAT COMUNA COBADIN

Strada Primaverii, nr.2

Judetul Constanta

e-mail: achizitii publice@primariacobadin.ro

Telefon: 0241855129

MEMORIU DE PREZENTARE**INTOCMIT CONFORM LEGII NR. 292 DIN 3 DECEMBRIE 2018 PRIVIND EVALUAREA
IMPACTULUI ANUMITOR PROIECTE PUBLICE ȘI PRIVATE ASUPRA MEDIULUI****I. Denumirea proiectului:** " REABILITARE DRUM COMUNAL DC 26 CONACU".**II. Titular:** PRIMARIA COMUNEI COBADIN

- adresa sediu: Comuna Cobadin, Sat Cobadin, Strada Primaverii, nr.2.
- numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet: telefon 0241.855129, e-mail: achizitii publice@primariacobadin.ro, urbanism@primariacobadin.ro.
- numele persoanelor de contact: Mustafa Givan.
- director/manager/administrator: Primar CRISTIAN TELEHOI.

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) Un rezumat al proiectului:

Scopul prezentului proiect " REABILITARE DRUM COMUNAL DC 26 CONACU", propus a fi amplasat în județul Constanța, comuna Cobadin, satul Conacu, Dc26, strada Iasomiei, strada Brandusei, strada Nufarului si strada Merisor, este de a moderniza si reabilita drumul comunal si strazile amplasate pe teritoriul administrativ al comunei.

Drumul comunal DC26 si strazile mentionate, preconizate pentru modernizare si reabilitare se afla in extravilanul si intravilanul localitatii Conacu pe terenuri ce apartin domeniului public administrat de Primaria Comunei Cobadin.

Reabilitarea drumului comunal DC 26 si a celor 4 strazi din localitatea Conacu se face pe o suprafata construita totala de 43 857 mp, din care :

- carosabil : 28 473 mp
- acostamente : 7 487 mp
- rigole pamant : 6 532 mp
- drumuri laterale : 1356 mp

Descrierea lucrarilor de modernizare

Sistemul rutier pentru carosabilul strazilor, adoptat in urma dimensionarii este:

- Covor asfaltic EB 16 RUL 50/70 (Ba 16) - 4 cm
- Binder EB 20 LEG 50/70 (BAD 20) - 5 cm
- Strat de baza din piatra sparta amestec optimal existenta, scarificata si reprofilata cu adaosul de 10 cm de piatra sparta necesar realizarii cotei rosii proiectate.

Sistemul rutier pentru acostamente este:

- Fundatie piatra sparta amestec optimal - 10 cm
- Substrat nisip - 5 cm.
- Lungimea totala a drumului reabilitat = 5.226 km
- Latimea carosabil proiectata = 2 x 2.75 m si 2 x 2.50 m
- Latime acostamente - 2 x 0.75 m si 2 x 0.50 m
- Rigole betonate : 3326 m

UAT COMUNA COBADIN

Strada Primaverii, nr.2

Judetul Constanta

e-mail: achizitii publice@primariacobadin.ro

Telefon: 0241855129

MEMORIU DE PREZENTARE**INTOCMIT CONFORM LEGII NR. 292 DIN 3 DECEMBRIE 2018 PRIVIND EVALUAREA
IMPACTULUI ANUMITOR PROIECTE PUBLICE ȘI PRIVATE ASUPRA MEDIULUI****I. Denumirea proiectului:** " REABILITARE DRUM COMUNAL DC 26 CONACU".**II. Titular:** PRIMARIA COMUNEI COBADIN

- adresa sediu: Comuna Cobadin, Sat Cobadin, Strada Primaverii, nr.2.
- numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet: telefon 0241.855129, e-mail: achizitii publice@primariacobadin.ro, urbanism@primariacobadin.ro.
- numele persoanelor de contact: Mustafa Givan.
- director/manager/administrator: Primar CRISTIAN TELEHOI.

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) Un rezumat al proiectului:

Scopul prezentului proiect " REABILITARE DRUM COMUNAL DC 26 CONACU", propus a fi amplasat în județul Constanța, comuna Cobadin, satul Conacu, Dc26, strada Iasomieii, strada Brandusei, strada Nufarului și strada Merisor, este de a moderniza și reabilita drumul comunal și strazile amplasate pe teritoriul administrativ al comunei.

Drumul comunal DC26 și strazile menționate, preconizate pentru modernizare și reabilitare se afla în extravilanul și intravilanul localității Conacu pe terenuri ce aparțin domeniului public administrat de Primaria Comunei Cobadin.

Reabilitarea drumului comunal DC 26 și a celor 4 strazi din localitatea Conacu se face pe o suprafață construită totală de 43 857 mp, din care :

- carosabil : 28 473 mp
- acostamente : 7 487 mp
- rigole pamant : 6 532 mp
- drumuri laterale : 1356 mp

Descrierea lucrarilor de modernizare

Sistemul rutier pentru carosabilul strazilor, adoptat în urma dimensionării este:

- Covor asfaltic EB 16 RUL 50/70 (Ba 16) – 4 cm
- Binder EB 20 LEG 50/70 (BAD 20) - 5 cm
- Strat de baza din piatra sparta amestec optimal existenta, scarificata și reprofilata cu adaosul de 10 cm de piatra sparta necesar realizării cotei rosii proiectate.

Sistemul rutier pentru acostamente este:

- Fundatie piatra sparta amestec optimal - 10 cm
- Substrat nisip - 5 cm.
- Lungimea totală a drumului reabilitat = 5.226 km
- Latimea carosabil proiectata = 2 x 2.75 m și 2 x 2.50 m
- Latime acostamente – 2 x 0.75 m și 2 x 0.50 m
- Rigole betonate : 3326 m

b) Justificarea necesității proiectului:

Dezvoltarea economică și socială durabilă a teritoriului UAT Cobadin este indispensabil legată de îmbunătățirea infrastructurii rurale care prezintă degradări ale structurii rutiere existente, care împiedică desfășurarea în condiții de siguranță a traficului rutier.

Din analiza situației existente și a celei de perspectivă, dezvoltarea social economică a comunei Cobadin, creșterea populației, creșterea gradului de urbanizare, îmbunătățirea condițiilor de confort, a dotărilor sociale și a folosințelor publice, pornind de la prevederile legislației în vigoare, în prezent localitatea Conacu nu este acoperită integral de infrastructură rutieră, astfel este oportună și necesară modernizarea și reabilitarea drumului comunal și a celor 4 strazi pentru acoperirea unui grad cât mai mare de deservire a populației din comuna Cobadin.

Drumurile care fac obiectul prezentului proiect fac parte din infrastructura localității Conacu, iar reabilitarea lor a fost propusă de Consiliul Local Cobadin.

Circulația ce deserveste localitatea Conacu este rutieră, trama stradală asigurând circulația atât pentru marfa, cât și pentru călători, oferind astfel servicii de normalizare a traficului rutier și pietonal, prin amenajarea strazilor în partea carosabilă.

Traseul drumului și a strazilor ce face obiectul prezentului proiect se înscrie pe traseul existent între limitele de proprietate și punctele fixe de pe traseu.

Rolul strazilor este de a asigura circulația autovehiculelor, respectiv a pietonilor în condiții de fluiditate și siguranță. Reabilitarea și modernizarea drumului și a strazilor va conduce la o creștere a valorilor de trafic care pot transforma o stradă dintr-o categorie inferioară în alta superioară, ceea ce va duce la necesitatea modificării unor elemente geometrice.

Se urmărește modernizarea și reabilitarea infrastructurii de transport în zonă, cu asigurarea scurgerii apelor pluviale.

Modernizarea de strazi în cadrul comunei figurează în prioritățile propuse prin Planul de Urbanism General și Planurile de Amenajarea Teritoriului.

Parametri de proiectare avuți în vedere conform STAS 10144/3-91 și Ordinul MT nr. 1295/2017 privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile rurale sunt:

Strazi de categoria IV :

- Viteza de proiectare = 25 km/h
- Raza minimă recomandabilă - 25 m
- Raza de racordare a strazilor laterale - 6 - 12 m
- Declivitatea maximă - 6 %
- Lungimea minimă a pasului de proiectare - 50 m
- Raza minimă de racordare în plan vertical:
 - racordare convexă - 500 m
 - racordare concavă - 200 m
- Latimea benzii - 2,0 - 2,75 m
- Panta transversală - 2,5 %

Intersecțiile se vor amenaja în conformitate cu prevederile SR 10144/4-95.

Conform și Ordinul MT nr. 1296/2017 pentru drumurile cu clasa tehnică V :

- Viteza de proiectare 60 km/h
- Latimea benzii de circulație : 2 x 2,75 m
- Raza minimă: 125 m
- Declivitatea maximă : 6,50%
- Raza minimă a racordărilor verticale convexe : 1600 m
- Raza minimă a racordărilor verticale concave : 1500 m
- Distanța minimă de vizibilitate : 70 m

Pentru a fi functional drumul ce urmeaza a fi reabilitat trebuie sa raspunda criteriilor de rezistenta si stabilitate la sarcini statice, dinamice si seismice.

c) Valoarea investitiei:

Valoarea estimata a lucrarilor de investitie este de: -

d) Perioada de implementare propusa: imediat dupa obtinerea autorizatiei de construire:

Durata de realizare a investitiei este estimata la 36 luni, conform graficului de realizare a investitiei, imediat dupa obtinerea autorizatiei de construire.

e) Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar (planuri de situatie si amplasamente): sunt anexate la documentatie.

f) Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie si altele).

Drumul comunal si strazile propuse spre reabilitare si modernizare se afla in intravilanul localitatii Conacu, fiind amplasate pe terenuri ce apartin domeniului public administrat de Primaria comunei Cobadin.

Modernizarea drumului se va face fara a prejudicia in vreun fel ambientul, salubritatea, starea de sanatate si confort a populatiei avandu-se in vedere:

- Realizarea si intretinerea spatiilor verzi, cu rol impotriva noxelor, zgomotului cat si estetic.
- Executarea de amenajari sigure pentru pietoni
- Protectia apelor de suprafata si subterane
- Sistemul de scurgere a apelor va fi proiectat si intretinut astfel incat sa protejeze drumul si terenurile adiacente

Caracteristici tehnice si parametri specifici obiectivului de investitie:

Drum comunal 26

a. Sector 1

Se amenajeaza de la DJ 391 km 61+700 pana la km 4+125, pe o lungime de 4125 m intre km 0+000 si km 4+125.

Este prevazut ca un drum de categoria V si asigura accesul din/spre localitatea Conacu la DJ 391.

In plan s-a prevazut in aliniamente si o curbe cu raza minima de 55 m. Drumul comunal 26 Sector 1 se prevede cu un carosabil de 5.50 m si acostamente de 0.75 m pe fiecare parte. S-au prevazut rigole laterale pentru scurgerea apelor pluviale.

In profil transversal s-au prevazut pante de 2.50% la carosabil si 4.00% la acostamente.

Pe lungimea curbilor se prevad suprainaltari si supralargiri conform STAS 863-85.

S-a prevazut scarificarea pe 5 cm a carosabilului existent si reprofilarea lui cu evacuarea materialului, completarea cu un strat din piatra sparta amestec optimal de 10 cm, ca strat de baza, executarea unui strat de binder EB 20 LEG 50/70 (BAD 20) de 5 cm grosime peste care se va executa un strat de beton asfaltic EB 16 RUL 50/70 (Ba 16) de 4 cm grosime.

In zonele pe care largimea carosabilului este insuficienta s-au prevazut casete de largire cu latimea minima de 50 cm, care sa asigure o fundatie de piatra sparta de minim 30 cm pentru straturile prevazute pe drumul existent.

Acostamentele se realizeaza din 10 cm piatra sparta pe un strat de nisip de 5 cm.

S-a prevazut refacerea rigolelor cu adancimea de 50 cm. Pe zonele cu declivitate mai mare de 3% s-a prevazut pereerea acestora cu beton C30/37 de 10 cm pe un strat de nisip de 5 cm.

În zona intersecției cu DJ s-a prevăzut la km 0+012 o rigolă carosabilă care asigură evacuarea apelor pluviale de pe partea stângă spre partea dreaptă, evitându-se astfel dirijarea lor către DJ 391.

Drumurile laterale se amenajează cu aceeași structură rutieră pe o lungime de 15 m de la marginea carosabilului DC 26.

La intersecțiile cu DE 1 și DE 2 pe partea dreaptă a DC26 s-au prevăzut podete tubulare DN 600 mm, pentru continuizarea scurgerii apelor din santul de pe partea dreaptă a DC 26.

La podetul existent DN 800 mm de la km 1+875 se prevede realizarea timpanelor pe ambele părți ale drumului și amenajarea albiei prin pereere pe 10 m de o parte și cealaltă.

La podetul cu deschiderea de 4.00 m de la km 1+894 se prevede refacerea sferturilor de con pe ambele părți ale drumului, refacerea hidroizolației, refacerea parapetilor și amenajarea abiei pe 10 m de o parte și alta.

La intersecția cu DE 4 s-a prevăzut un podet tubular DN 600 mm pentru continuizarea scurgerii apelor din santul de pe partea dreaptă a DC 26.

La intersecția cu DE 5 s-a prevăzut un podet tubular DN 600 mm pentru continuizarea scurgerii apelor din santul de pe partea dreaptă a DC 26.

La km 2+800 s-a prevăzut realizarea unui podet tubular DN 600 nou pentru asigurarea scurgerii apelor din santul de pe partea stângă spre partea dreaptă a DC 26.

La intersecția cu DE 6 s-a prevăzut un podet tubular DN 600 mm pentru continuizarea scurgerii apelor din santul de pe partea stângă a DC 26.

La podetul existent DN 800 mm de la km 3+335 se prevede realizarea timpanelor pe ambele părți ale drumului și amenajarea albiei prin pereere pe 10 m de o parte și cealaltă.

La intersecția cu DE 7 s-a prevăzut un podet tubular DN 600 mm pentru continuizarea scurgerii apelor din santul de pe partea stângă a DC 26.

La intersecția cu DE 8 s-a prevăzut un podet tubular DN 600 mm pentru continuizarea scurgerii apelor din santul de pe partea stângă a DC 26.

La intersecția cu DE 10 s-a prevăzut un podet tubular DN 600 mm pentru continuizarea scurgerii apelor din santul existent de pe partea stângă a DC 26.

Sector 2 lac

Între km 4+125 și 4+275 drumul comunal 26 traversează lacul Conacu pe un dig din anrocamente. S-au prevăzut completările de anrocamente pentru largirea drumului în această zonă.

În plan s-a prevăzut în aliniamente și o curbă cu raza minimă de 55 m. Drumul comunal 26 Sector 2 lac se prevede cu un carosabil de 5.50 m și acostamente de 0.75 m pe fiecare parte.

Pentru realizarea platformei drumului se vor folosi anrocamente, apoi se va aplica un covor asfaltic.

La km 4+180 există un podet format din 4 tuburi PREMO DN 800 mm care asigură echilibrarea nivelului apei în cele două părți ale Lacului Conacu, față de capatul acestei rigole există o vale afluentă (descarcător din beton) de cca. 5 m lățime cu podet.

S-a prevăzut scarificarea pe 5 cm a carosabilului existent și reprofilarea lui cu adaos de piatră spartă amestec optimal de 10 cm, ca strat de bază, executarea unui strat de binder EB 20 LEG 50/70 (BAD 20) de 5 cm grosime peste care se va executa un strat de beton asfaltic EB 16 RUL 50/70 (Ba 16) de 4 cm grosime.

În zonele pe care lățimea carosabilului este insuficientă s-au prevăzut casete de largire cu lățimea minimă de 50 cm, care să asigure o fundație de piatră spartă de minim 30 cm pentru straturile prevăzute pe drumul existent.

Între km 4+125 și 4+275 unde drumul comunal 26 traversează lacul Conacu pe un dig din anrocamente se prevăd parapeti deformabili de tip semigreu conform STAS 1948/1-91.

Scurgerea apelor pluviale de pe platforma drumului se face prin pantele transversale spre rigolele proiectate sau în lacul Conacu.

- **Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice**, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare:

Investitia propusa nu modifica funcțiunile stabilite prin documentațiile de urbanism.

- **Detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare:**

La întocmirea proiectului tehnic și detaliilor de execuție au fost respectate prevederile tuturor Normativelor și prevederilor legislative în vigoare.

VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile:

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

a) Protecția calității apelor:

- sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul:

Apa necesară consumului personalului muncitor pe parcursul perioadei de realizare a lucrărilor de modernizare a infrastructurii rutiere va fi adusă la punctele de lucru în sticle tip PET.

Organizarea de santier va fi dotata cu WC ecologic.

Singura sursă de poluare a apelor freatice ar putea-o constitui scurgerile accidentale de carburanți de la utilajele vehiculele folosite.

Pentru a se evita aceste situații se vor folosi doar utilaje performante și fiabile, toate operațiile de întreținere a utilajelor și a parcului auto urmând a se realiza doar în locații special destinate acestui scop.

În condițiile organizării de șantier la parametri menționați, impactul lucrărilor asupra calității apelor este nesemnificativ.

- **Stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute:**

- Nu este cazul.

b) Protecția aerului:

- **Sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri:**

In perioada lucrărilor de construire, se vor utiliza utilaje și autovehicule având inspectia tehnica periodica in termen de valabilitate, și din aceasta cauza, principalele surse de poluare a aerului au emis noxe de la gazele de ardere in limitele admise de normele in vigoare.

În condițiile de funcționare normală și de respectare a instrucțiunilor de proiectare funcționarea obiectivului nu va afecta factorul de mediu aer.

Caracteristicile climei sunt influențate în general de circulația atmosferei, a maselor de aer, de poziția geografică și de particularitățile reliefului.

- **Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă: nu este cazul.**

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- **Sursele de zgomot și de vibrații:**

In perioada lucrărilor de construire, principalele surse de zgomot și vibrații sunt reprezentate de exploatarea utilajelor și de utilajele de transport care tranzitează zona amplasamentului. Zgomotele și vibrațiile se produc în situații normale de exploatare a utilajelor și instalațiilor folosite in procesul de

organizare de santier, au caracter temporar și nu au efecte negative asupra mediului. Avand in vedere ca utilajele folosite sunt actionate de motoare termice omologate, nivelul zgomotelor produse se incadreaza in limitele admisibile.

Poluanti in perioada de executie: Sursele de zgomot si vibratii se produc in perioada executiei de la utilajele de executie si de la traficul auto. Nivelul de zgomot la sursa este cca.85+95 dBA, in unele cazuri 110 dBA. Caracterul zgomotului este de joasa frecvenja si durata este cca. 8-10 ore/zi. Nivelul total de zgomot este prevazut in STAS de a nu depasi 70 dBA la limita perimetrului construit si sub 50dBA la eel mai apropiat receptor protejat. Distanta de amplasare fata de locuinte este mica, deoarece strazile modernizate sunt situate in intravilanul localitatii, insa nu implica disconfortul locuitorilor decat pe perioade limitate de timp, lucrarile generatoare de zgomot fiind organizate pe perioada zilei, organizate corespunzator pentru limita la maxim efectul de disconfort.

Poluanti in perioada de exploatare: in perioada exploatării, zgomotele sau vibratiile pot fi produse de către autovehiculele care circulă, aceste zgomote se vor incadra in limitele maxime admisibile ale SR 10009/2018.

- **Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:** Nu se impun amenajari si dotari speciale.

d) Protecția împotriva radiațiilor:

- **Sursele de radiații: nu este cazul**

- Amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor: nu este cazul

e) Protecția solului și a subsolului:

- **Sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freaticice și de adâncime:**

In timpul executiei investitiei:

Sursele potențiale de poluare pentru sol, subsol si ape freaticice, pot fi reprezentate de:

- o Scurgeri accidentale de carburanți, lubrifianți;
- o Gospodărirea incorectă a deșeurilor.

Din exploatarea sistemului rutier nu rezultă poluanti care să afecteze solul si subsolul zonei. In cazuri de accident trebuie să intervină administratorul drumului cu organele specializate pentru îndepărtarea unor substante poluante, toxice sau periculoase scurse pe platforma drumului.

- **Lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului:**

La nivelul solului, in zona adiacenta desfasurarii lucrarilor se va evita amplasarea containerelor de colectare a deseurilor pe zona verde. Depozitarea temporara a materialelor ce vor asigura frontul de lucru conform planificarii se va face in spatii amenajate, cu evitarea scaparilor accidentale de materiale. Zonele de spatiu verde susceptibile de a fi afectate de eventualele incidente/accidente ce implica pierderi de materiaie vor fi protejate prin acoperire cu folie de plastic pentru a nu permite contaminarea solului.

La realizarea lucrarilor de reabilitare si modernizare a drumului comunal si a celor 4 strazi se vor lua masuri prin care sa nu se afecteze calitatea solului in cazul unor scurgeri accidentale de produse petroliere de la masinile si utilajele din timpul executiei, aceste scurgeri fiind in cantitati mici, ele nu pot infecta solul.

Se vor realiza puncte special amenajate in vederea colectării și depozitării temporare a deseurilor și se va implementa sistemul de colectare selectiva a deseurilor. Serviciul de colectare a deseurilor va fi realizat printr-un operator de salubritate autorizat potrivit legii.

Depozitarea deseurilor se va face doar in locurile special amenajate.

Pe durata executiei lucrarilor

Pentru reducerea sau diminuarea impactului produs asupra solului, vor fi prevăzute următoarele măsuri:

- dimensiunile lucrărilor de reabilitare și modernizare a infrastructurii vor fi limitate la strictul necesar atingerii obiectivului;
- în cazul lucrărilor de descoperire, pătura superficială de sol va fi extrasă și depozitată separat (în halda de sol vegetal), urmând ca la refacerea ecologică obligatorie a amplasamentului (după terminarea lucrărilor obiectului) să fie folosită pentru resolificări;
- se vor efectua operațiunile de conservare a depozitului de sol vegetal unde este cazul (în scopul prevenirii fenomenelor de depreciere, impurificare, împrăștiere și alterare) constând din: compactarea și nivelarea materialului descoperit deșus, realizarea de pante de scurgeri și drenuri, înierbare.
- pentru diminuarea răspândirii prafului și pulberilor în atmosferă și depunerea acestora pe terenurile învecinate lucrărilor (afectând solul și vegetația), materialul încărcat în mijloacele de transport va fi udat cu un autostropitor, ori de câte ori se va considera necesar (în perioada de vară, zilnic).

În scopul evitării producerii unor poluări accidentale a solului datorită scurgerilor de carburanți sau uleiuri, în locațiile propuse ca și șantiere nu se vor realiza lucrări de întreținere a utilajelor și a parcului auto.

La finalizarea lucrărilor de execuție zonele amenajate ca și șantiere temporare de lucru vor fi supuse unor lucrări de aducere la starea inițială astfel încât terenul să aibă aceeași destinație ca și cea inițială.

Calitatea solului și a subsolului nu va fi afectată semnificativ de lucrările de realizare a investiției.

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

- Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect:

Reteaua Natura 2000 este o rețea europeană de zone naturale protejate care cuprinde un esanțion reprezentativ de specii salbatice și habitate naturale de interes comunitar, constituită nu doar pentru protejarea naturii, ci și pentru menținerea acestor bogății naturale pe termen lung, pentru a asigura resursele necesare dezvoltării socio-economice.

Amplasamentul proiectului, în conformitate cu coordonatele în sistem de proiecție STEREO 1970, este situat în afara ariilor naturale protejate și nu prezintă caracteristici pentru care ar putea fi considerat valoros din punct de vedere al relației cu siturile din vecinătate și nu determină fragmentări de habitate importante pentru avifaună.

Amplasamentul din zona proiectului nu prezintă caracteristici speciale din punct de vedere al compoziției florale, vegetația ierboasă este cea specifică zonei.

Terenul studiat se află în intravilanul localității Conacu și nu este situat în interiorul sau în vecinătatea unei arii naturale protejate, iar realizarea și funcționarea obiectivului nu sunt de natură să determine modificări asupra unor ecosisteme acvatice sau terestre.

- **Lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate:** nu este cazul.

g) Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

- Identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele:

Obiectivul propus nu va modifica funcțiunile prevăzute în documentațiile de urbanism. În jurul amplasamentului nu există obiective culturale sau religioase a căror activitate să fie afectată de funcționarea obiectivului realizat.

În condițiile de funcționare obișnuită se poate considera că activitatea nu va avea un impact negativ ci dimpotrivă, unul pozitiv.

În timpul execuției lucrărilor de reabilitare și modernizare a infrastructurii rutiere, impactul negativ asupra așezărilor umane este redus, fiind cauzat de zgomotul utilajelor de pe șantier (temporar) și a pulberilor sedimentabile.

- Lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public:

Proiectul propus nu va modifica funcțiunile prevăzute în Certificatul de urbanism. În jurul amplasamentului nu există obiective culturale sau religioase a căror activitate să fie stânjenită de funcționarea noului obiectiv.

În condițiile de funcționare obișnuită se poate considera că activitatea nu va avea un impact negativ ci dimpotrivă, unul pozitiv, dacă ținem cont de efectele asupra modului de viață al comunității, asupra aspectelor psihologice, fiziologice și de sănătate ale societății și chiar efectul pozitiv de favorizare a stabilizării economice regionale.

Există și un impact pozitiv reprezentat de crearea unor noi locuri de muncă, pe șantierul construcției, dar și la unele activități conexe ce se vor efectua în afara șantierului.

- Apreciem că investiția va avea un impact pozitiv asupra comunității locale, exprimându-se prin:
 - creșterea investițiilor în zona prin dezvoltarea infrastructurii rutiere;
 - virarea unui venit la taxele locale;
 - reducerea poluării zonei;
 - diminuarea ratei șomajului în zona prin crearea de noi locuri de muncă.

h) Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatării, inclusiv eliminarea:

- Lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeuri generate:

În urma activităților de construire pentru modernizarea infrastructurii rutiere existente, pot rezulta, în principal, următoarele tipuri de deșeuri:

Cod	Denumirea deșeurii	Sursa de generare	Modalități de eliminare/valorificare
17 05 04	Pământ și pietre	Salubritatea amplasamentului și realizarea fundațiilor	va fi transportat în locuri indicate de Primărie prin AC
17 01 07	Resturi de materiale de construcții și deșeuri din construcții	Construcții și construcții - montaj	Transportate la un depozit de deșeuri autorizat
15 02 02*	Material absorbant uzat	Intervenția în caz de scurgeri accidentale de carburant	funcție de poluare produse. Predat către societăți autorizate în vederea valorificării/eliminării
20 03 01	Deșeuri menajere	Organizarea de șantier	Transportate la un depozit de deșeuri autorizat
17 04 11	Resturi de cabluri	Lucrări de instalații	Predat către societăți autorizate în vederea valorificării

De asemenea, se vor lua măsuri ca aceste tipuri de deșeuri să nu fie depozitate în alte locuri decât cele special amenajate pentru depozitarea acestora, în incinta organizării de șantier.

Este important să se urmărească transferul cât mai rapid al deșeurilor din zona de generare către zonele de depozitare, evitându-se stocarea acestora un timp mai îndelungat în zona de producere și apariția unor depozite neorganizate și necontrolate de deșeuri.

În conformitate cu prevederile OUG 92/2021 privind regimul deșeurilor, titularul proiectului are obligația să realizeze evidența lunară a gestiunii deșeurilor, respectiv producerii, stocării provizorii, tratării și transportului, reciclării și depozitării definitive a deșeurilor.

În perioada funcționării obiectivului nu se vor genera deșeuri

- Programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate:

Realizarea lucrărilor de construire vor fi monitorizate de beneficiar pentru a verifica modul de respectare a parametrilor constructivi și funcționali și a reglementărilor legale aplicabile privind protecția mediului înconjurător.

Din punct de vedere cantitativ, deșeurile generate variază, în funcție de tipul lucrărilor, de ritmul de lucru, de numărul persoanelor desemnate pentru efectuarea lucrărilor.

Lucrările vor fi realizate după normele de calitate în construcții astfel încât cantitățile de deșeuri rezultate să fie limitate la minimum, aplicându-se următoarele principii:

* Colectare separată la sursă – se reduce semnificativ cantitatea de deșeu destinată depozitării finale. Deșeurile colectate separat sunt sortate, balotate și livrate spre valorificare;

* Recondiționare paleți – valorificarea deșeurilor de ambalaje din lemn prin recondiționarea paleților și reintroducerea lor în circuitul de ambalaje;

* Reutilizare – reducerea cantității de ambalaje utilizate și implicit a cantității de deșeuri generate;

* Reciclare – transformarea deșeurilor în materie primă secundară și reintroducerea acesteia în circuitul de producție. De asemenea, se vor lua măsuri ca aceste tipuri de deșeuri să nu fie depozitate în alte locuri decât cele special amenajate din incinta organizării de șantier. Este important să se urmărească transferul cât mai rapid al deșeurilor din zona de generare către zonele de depozitare, evitându-se stocarea acestora un timp mai îndelungat în zona de producere și apariția unor depozite neorganizate și necontrolate de deșeuri.

- Planul de gestionare a deșeurilor:

Deșeurile generate pe amplasament sunt în cea mai mare parte solida. Se vor colectata în mod selectiv, în recipiente speciale, și sunt evacuate periodic către colectori autorizați.

- deșeuri menajere - acestea sunt colectate în recipiente închise, tip europubele, și depozitate în spații special amenajate până la preluarea acestora de către serviciul de salubritate local;
- resturi de materiale de construcții - se vor colecta pe categorii astfel încât să poată fi preluate și transportate în vederea depozitării în depozitele care le acceptă la depozitare conform criteriilor prevăzute în Ordinul MMGA nr. 95/2005 sau în vederea unei eventuale valorificări;
- material absorbant uzat - va fi colectat, în măsura în care se generează, în recipiente prevăzute cu capac și va fi predat în vederea valorificării/eliminării;
- deșeuri de ambalaje – vor fi colectate pe categorii și predate către societăți autorizate în vederea valorificării/eliminării.

i) Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

- Substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse: nu este cazul

În zona investiției nu se vor comercializa substanțe toxice și periculoase.

- Modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației: nu este cazul

B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității.

Nu se vor utiliza resurse naturale

VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:

- Impactul asupra populației, sănătății umane:

- În condițiile de funcționare obișnuite se poate considera că activitatea nu are un impact negativ ci dimpotrivă, unul pozitiv, dacă ținem cont de efectele asupra modului de viață al comunității.
- În timpul execuției lucrărilor de construcții, impactul asupra așezărilor umane este în limite admisibile, fiind cauzat de zgomotul utilajelor de pe șantier (temporar) și a pulberilor sedimentabile.
- Există și un impact pozitiv reprezentat de crearea unor noi locuri de muncă, pe șantierul construcției obiectivului,
- Apreciem ca investiția va avea un impact pozitiv asupra comunității locale, exprimându-se prin:
 - creșterea investițiilor în zona prin dezvoltarea infrastructurii rutiere;
 - virarea unui venit la taxele locale;
 - reducerea poluării zonei;
 - diminuarea ratei șomajului în zona prin crearea de noi locuri de muncă;
- Noua investiție nu constituie o sursă de poluare sau disconfort pentru locuitorii comunei.

- Impactul asupra factorului de mediu apă:

Pentru prevenirea acestui tip de poluare accidentală au fost instituite o serie de măsuri de prevenire și control:

- Respectarea programului de revizii și reparații pentru utilaje și echipamente, pentru asigurarea stării tehnice bune a vehiculelor, utilajelor și echipamentelor;
- Operațiile de întreținere și alimentare a vehiculelor nu au fost efectuate pe amplasament, ci în locații cu dotări adecvate;
- Dotarea punctului de lucru cu materiale absorbante specifice pentru compuși petrolieri și utilizarea acestora în caz de nevoie.

- Impactul asupra factorului de mediu aer și clima:

a. În perioada lucrărilor de construire, principalele surse de poluare a aerului le reprezintă utilajele din sistemul operational participant (utilaje de construcții, autocamioane de transport, etc), echipate cu motoare termice omologate, care în urma arderii combustibilului lichid, evacuează gaze de ardere specifice, (gaze cu conținut de monoxid de carbon, oxizi de azot și sulf, particule în suspensie și compuși organici volatili) în limitele admise de normele în vigoare. Toate autoutilajele vor avea Inspectia Tehnica Periodica, în perioada de valabilitate.

b. În condițiile de funcționare normală și de respectare a instrucțiunilor de proiectare nu va afecta factorul de mediu aer.

- **Impactul asupra factorului de mediu sol si subsol:**

a. Vor fi amenajate spații speciale pentru colectarea și stocarea temporară a deșeurilor, deșeurile nu vor fi depozitate direct pe sol. Toate deșeurile vor fi eliminate controlat de pe amplasament în baza contractelor încheiate cu firme specializate.

b. Punctul de lucru va fi dotat cu material absorbant astfel încât în cazul apariției unor scurgeri de produse petroliere să se intervină pentru diminuarea efectelor poluării.

- **Impactul asupra factorului de mediu zgomot si vibrații**

o programarea activităților a fost astfel realizată încât să se evite creșterea nivelului de zgomot prin utilizarea simultană a mai multor utilaje;

o utilizarea de echipamente și utilaje corespunzătoare din punct de vedere tehnic, de generații recente, prevăzute cu sisteme performante de minimizare a poluanților emiși în atmosferă, inclusiv din punct de vedere al nivelului zgomotului produs.

o

- **Impactul asupra ecosistemelor terestre și acvatice**

Terenul studiat se află în intravilanul Comunei Cobadin, Sat Conacu, o zonă predominantă locuirii iar modernizarea infrastructurii rutiere nu sunt de natură să determine modificări asupra unor ecosisteme acvatice sau terestre.

- **Impactul asupra peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente.** – nu este cazul.

- **Natura impactului**

În timpul realizării proiectului nu au existat efecte semnificativ negative asupra factorilor de mediu.

Impactul direct se va manifesta asupra factorilor de mediu sol prin decopertarea solului vegetal și asupra factorului de mediu aer prin emisiile în aer generate de utilajele utilizate la realizarea lucrărilor. Acesta va fi temporar și pe termen scurt.

Impactul indirect se va manifesta asupra populației din zonă și va fi determinat de emisiile în aer, de impactul asupra solului, asupra zgomotului, asupra peisajului. Va fi un impact nesemnificativ și se va manifesta pe termen scurt.

Un impact indirect, pozitiv se manifestă asupra populației prin crearea de locuri de muncă.

Un impact temporar, atât direct cât și indirect, asupra factorilor de mediu și a locuitorilor din zonă se va manifesta pe perioada executării lucrărilor de construcții și va fi unul nesemnificativ în cazul în care se va aplica un management corespunzător care a avut în vedere măsuri de diminuare a impactului asupra factorilor de mediu.

- **Extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate):**

Impactul se va resimți la nivel local în zona amplasamentului, numai în perioada executării lucrărilor de modernizare a infrastructurii rutiere existente.

- **Magnitudinea și complexitatea impactului:**

Impactul se va resimți la nivel local în zona amplasamentului și va fi unul nesemnificativ asupra factorilor de mediu.

- **Probabilitatea impactului:**

Un impact semnificativ asupra mediului se poate manifesta în condițiile apariției unor situații de poluare accidentală sau în cazul în care nu se iau măsurile necesare astfel încât să nu apară riscuri. În cazul investiției nu va avea un impact semnificativ asupra mediului.

- Durata, frecvența și reversibilitatea impactului:

Depinde de situația ce determină apariția impactului, de modul de intervenție și de rapiditatea cu care se intervine. În cazul de față investiția, atât în timpul construcției, cât și în timpul funcționării nu poate avea un impact negativ de durată mare, frecvent sau cu reversibilitate, ci mai degrabă un impact pozitiv prin creșterea calității infrastructurii rutiere.

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

În condiții de desfășurare normală a activității, impactul este nesemnificativ asupra factorilor de mediu și nu se impun măsuri de reducere a impactului asupra factorilor de mediu.

- Natura transfrontalieră a impactului: nu este cazul

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile.

Nu sunt prevăzute dotări și măsuri pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, supravegherea calității factorilor de mediu și monitorizarea activităților destinate protecției mediului deoarece proiectul nu generează emisii.

Implementarea proiectului nu va influența negativ calitatea factorilor de mediu din zonă și din această cauză nu se impun măsuri de monitorizare a acestora.

IX. LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU PLANURI/PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE:

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene:

Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării) - nu este cazul.

Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului - nu este cazul.

Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei - nu este cazul.

Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa - nu este cazul.

Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele). - nu este cazul.

B. Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.

Amplasamentul obiectivului de investiții supus modernizării infrastructurii rutiere este în satul Conacu, comuna Cobadin, județul Constanța.

Terenul pe care se va executa lucrarea este situat în intravilanul comunei și respecta cerințele minime din Regulamentul de Urbanism aprobat.

X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER:

- Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier:

Organizarea de șantier va fi dotată cu WC ecologice.

Organizarea de șantier va fi amenajată în zona amplasamentului lucrărilor aferente proiectului.

Execuția lucrărilor va fi realizată de către o firmă autorizată din localitate sau din afara, pe baza unui contract încheiat între beneficiar și societate.

În vederea organizării șantierului se vor executa lucrări provizorii, se va organiza incinta, se vor amplasa construcții provizorii, se vor asigura platforme pentru depozitarea materialelor.

Antreprenorul va folosi stații de asfalt și betoane existente și autorizate. Materialele vor fi transportate direct pe amplasamentul lucrărilor, cu mijloace specifice.

Materialele aprovizionate vor fi puse în opera manual sau cu ajutorul utilajelor (autogredere, repartizoare-finișoare de asfalt) direct din remorcile autocamioanelor de transport.

- Localizarea organizării de șantier:

Organizarea de șantier se va amenaja în zona amplasamentului punctului de lucru, va fi de mică dimensiune, va avea un caracter temporar și nu va avea impact asupra factorilor de mediu.

- Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier:

Factorul de mediu care poate fi afectat în cazul apariției unor scurgeri accidentale de produse petroliere, fie de la mijloacele de transport cu care sunt transportate diverse materiale, fie de la utilajele folosite este solul.

- Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier: pentru fiecare factor de mediu sunt descrise în capitolele 6 și 7.

La executarea lucrărilor, se vor respecta normele sanitare, PSI, de protecția muncii și de gospodărire a apelor în vigoare. Nu se vor realiza lucrări de întreținere și reparații ale utilajelor și mijloacelor de transport în cadrul obiectivului de investiții; alimentarea cu carburant se va realiza numai prin unități specializate autorizate.

- Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu

Nu sunt necesare echipamente pentru monitorizarea emisiilor de poluanți în mediu.

XI. 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:

- *Lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității.*

- *aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;*

Pentru evitarea oricărei situații de risc și accidente a fost necesar să se respecte toate prescripțiile tehnice, de exploatare și întreținere prevăzute în normativele tehnice de exploatare și întreținere a utilajelor folosite pe durata execuției.

În cazul apariției unor scurgeri accidentale de produse petroliere, de la mijloacele de transport sau de la utilajele folosite, factorul de mediu care poate fi afectat este solul; în acest caz se recomandă achiziționarea de material absorbant pentru intervenția promptă în caz de apariție a unor scurgeri de produse petroliere.

Deșeurile pot deveni o sursă de poluare a solului, astfel ca a fost necesară instituirea unui management corespunzător al acestora, respectiv amenajarea unor spații corespunzătoare pentru depozitarea controlată a deșeurilor produse pentru a evita riscul ca aceste deșeurii să ajungă pe terenurile învecinate sau să fie depozitate necontrolat. Este necesar ca deșeurile să fie predate periodic către societățile valorificatoare, pentru a se evita umplerea peste capacitate a puștelor.

- *Aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației: nu este cazul.*

- *Modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.*

XII. 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, memoriul va fi completat cu următoarele:

Amplasamentul nu se află în interiorul sau în vecinătatea unei arii naturale protejate de tip SIT NATURA 2000.

XIII. ANEXE - PIESE DESENATE

1. Planul de incadrare in zona;
2. Planul de situatie;
3. Certificat de Urbanism.

**BENEFICIAR,
COMUNA COBADIN**

