

PROIECT: NR 161/2021

TITLU PROIECT:
REABILITARE DC67, GHINDARESTI – DJ223

ADRESA: COMUNA GHINDARESTI, JUD. CONSTANTA

BENEFICIAR: UAT GHINDARESTI

FAZA: AVIZ– MEDIU

PROIECTANT:
S. C. ELVES WEB DESIGN S. R. L.

PROIECT: NR 161/2021
BENEFICIAR: UAT COMUNA GHINDARESTI
FAZA: DALI
DATA ELABORARII: MAI 2023

MEMORIU DE PREZENTARE

I - DENUMIREA PROIECTULUI:

REABILITARE DC67, GHINDARESTI – DJ223

II - TITULAR:

Numele companiei (titular): Comuna Ghindaresti, judetul Constanta

Numele companie (imputernicita pentru obtinerea acordului de mediu): Comuna Ghindaresti, judetul Constanta

III - DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT

a) Rezumatul proiectului

Drumul propus spre reabilitare este DC67 si se afla in inventarul bunurilor ce apartin domeniului public al UAT comuna Ghindaresti. Administratorul retelei de strazi este Primaria Comunei Ghindaresti.

Prezentul proiect prevede reabilitarea drumului comunal DC67.

Drumul comunal investigat se incadreaza in clasa tehnica V si apartine domeniului public al comunei. Drumul comunal asigura legatura locuitorilor satelor Tichilesti si Ghindaresti catre terenurile agricole adiacente sau catre principalele centre de interes economic, comercial si social ale judetului si judetele invecinate.

Lungimea de modernizat a drumului din inventarul comunei este de 6345,65m si suprafata totala de 38076,00mp.

Modernizarea se realizeaza pe stabilimentul actual al drumului.

Sistemul rutier

Pe tronsonul studiat va fi adoptat următorul sistem rutier:

- plombarea gropilor dupa decaparea lor pe un contur geometric bine definit (10% din suprafata totala);
- faiantarile se vor repara prin decaparea structurii rutiere pana la patul drumului, compactarea, asternerea unui strat de nisip anticontaminant de 5-7 cm grosime si refacerea fundatiei cu piatra sparta (0-31.5 mm). Inchiderea cu un strat asfaltic la nivel cu existentul. Se va inchide cu Ba16 (30% din suprafata totala);
- taierea acostamentelor pentru a reface panta de 4% si lucrari de decolmatare si reprofilare a santurilor dupa o sectiune trapezoidala cu fundul de sant executat mai jos cu minim 15 cm fata de nivelul patului drumului;
- Tratament dublu bituminos cu rol de sigilare a fisurilor, crapaturilor, preluarea denivelarilor imbunatatirea conditiilor de circulatie prin refacerea rugozitatii suprafetei carosabile.

Amplasarea constructiei se va face conform reglementarilor urbanistice din zona.

Drumul se încadrează în clasa tehnică V conform Ordonanței nr.43/97, cu modificările și completările ulterioare, clasa de importanță V pentru construcții hidrotehnice conform STAS 4273/83 și categoria de importanță „C” normală conform Hotărârii nr. 766/1997 cu modificările și completările ulterioare.

Au fost asigurate elementele geometrice conform prevederilor STAS 863/85.

Profilul transversal tip

Pentru drumul comunal s-a ales un profil transversal cu doua benzi 2 x 3,00 m, incadrate de acostamente din piatra sparta in grosime de 12 cm si latime de 0,50 m. Drumu va avea pante transversale de 2,5% spre santuri.

Scurgerea apelor si podetele

Apele pluviale se vor scurge la santurile din pamant proiectate si longitudinal pe strazi spre emisarii din zona.

Siguranta circulatiei

Semnalizare pe timpul executiei

Aceasta se va organiza in conformitate cu „Norme metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului”, functie de situatia concreta si se va supune avizarii Inspectoratului Judetean al Politiei Rutiere.

Semnalizarea definitiva (pe perioada de exploatare)

Se va realiza in etapa 2 de executie.

Accese la proprietati si drumuri laterale

Se va realiza in etapa 2 de executie.

Intersectia cu drumul judetean DJ223 nu se va amenaja, deoarece limita de cadastru nu include si aceasta intersectie.

b) Justificarea necesitatii proiectului

Acest drum nu corespunde exigentelor necesare unei circulatii civilizate din cauza starii actuale a suprafetei de rulare.

c) Valoarea investitiei

Costul estimativ al investitiei este de 4.749.808,32 RON cu TVA inclus, respectiv 3.999.442,79 RON fara TVA din care 4.343.546,89 cu TVA inclus, respectiv 3.650.039,40 RON fara TVA reprezentand constructii + montaj

d) Perioada de implementare propusa

Durata estimata a investitiei este de 12 de luni din care alocata lucrarilor este de 9 luni.

e) Planse

In anexa la prezenta documentatie sunt atasate urmatoarele planuri: plan de incadrare si planuri de situatie.

Antreprenorul va respecta amplasamentul și proiectul, NU va afecta alte proprietăți (terenuri) decât cele menționate în prezenta documentație.

f) Elementele specifice caracteristice proiectului propus

Pentru drumul comunal s-a ales un profil transversal cu doua benzi 2 x 3,00 m, incadrate de acostamente din piatra sparta in grosime de 12 cm si latime de 0,50 m. Drumu va avea pante transversale de 2,5% spre santuri.

Lungimea de reabilitat din inventarul comunei este de 6345,65m.

Pe tronsonul studiat va fi adoptat următorul sistem rutier:

- plombarea gropilor dupa decaparea lor pe un contur geometric bine definit (10% din suprafata totala);
- faiantarile se vor repara prin decaparea structurii rutiere pana la patul drumului, compactarea, asternerea unui strat de nisip anticontaminant de 5-7 cm grosime si refacerea fundatiei cu piatra sparta (0-31.5 mm). Inchiderea cu un strat asfaltic la nivel cu existentul. Se va inchide cu Ba16 (30% din suprafata totala);
- taierea acostamentelor pentru a refaca panta de 4% si lucrari de decolmatare si reprofilare a santurilor dupa o sectiune trapezoidala cu fundul de sant executat mai jos cu minim 15 cm fata de nivelul patului drumului;
- Tratament dublu bituminos cu rol de sigilare a fisurilor, crapaturilor, preluarea denivelarilor imbunatatirea conditiilor de circulatie prin refacerea rugozitatii suprafetei carosabile.

Lucrarile de modernizare a drumului constau in decaparea pana la cotele impuse de proiect, evacuarea materialului rezultat din amplasament, refacerea sistemului rutier conform proiect si marcarea cu vopsea reflectorizanta a partii carosabile.

Inainte de desfacerea carosabilului se va lua legatura cu administratorii retelelor de utilitati (apa, canal, gaze, electrica, telefonie, etc.) pentru identificarea traseelor. Lucrarile se vor efectua in prezenta reprezentantilor acestora.

- Materiile prime

- beton asfaltic BA 16
- piatra sparta
- nisip

- Racordarea la retelele utilitare existente in zona

Lucrarile prevazute in proiect nu impun racordarea la utilitatile existente in zona.

In perioada de executie a lucrarilor, apa necesara (udarea suprafetelor pentru compactarea straturilor de balast, balast stabilizat) se va asigura, daca este cazul, cu ajutorul cisternelor auto.

- Relatia cu alte proiecte existente sau planificate

Lucrarile prevazute in prezentul proiect nu face parte din alte proiecte existente sau planificate

- Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare

Singurele alternativele posibile luate in considerare pentru prezenta lucrare constau in:

- realizarea unui alt sistem rutier pentru calea de rulare.
- trasee de trafic pentru transportul materialelor si a deseurilor rezultate.

- Resurse naturale folosite in constructie si functionare

In perioada de constructie, singurele resurse naturale folosite sunt:

- agregatele naturale (nisip, piatra sparta);

- combustibil tip benzina si/sau motorina pentru alimentarea mijloacelor de transport.
In perioada de exploatare nu sunt necesare resurse naturale.

- Metode folosite in constructie

Metoda de constructie este simpla si consta in:

- decaparea pana la cota proiectata;
- strangerea, incarcarea si evacuarea materialului rezultat din amplasament;
- realizarea sistemului rutier a partii carosabile conform proiect, care implica: asternerea straturilor de agregate, udarea si compactarea acestora, si asternerea straturilor de mixtura asfaltica;
- curatarea (suflarea) partii carosabile si marcarea cu vopsea reflectorizanta a partii carosabile.

- Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului

Proiectul nu genereaza alte activitati.

- Alte autorizatii cerute pentru proiect

Prin certificatul de urbanism nr. din emis de Primaria Comunei Ghindaresti se cer urmatoarele avize:

- Aviz protectia mediului.

IV - DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE

- Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investitiei

Datorita lucrarilor reduse prevazute in proiect, lucrarile de restaurare a mediului se pot rezuma la aducerea la starea initiala a suprafetelor ocupate temporar, eliminarea deseurilor dupa terminarea lucrarilor, precum si la indepartarea utilajelor de pe amplasament.

Toate deseurile (beton spart, balast, pamant, material metalic) rezultate din amplasamentul lucrarii, vor fi incarcate direct in autobasculanta si se vor folosi la amenajarea drumurilor de exploatare sau de pamant (betonul se va concasa in statii de concasare) sau ca material de acoperire in cadrul depozitelor de deseuri (straturi de 30cm). Materialul metalic poate fi valorificat la centrele de colectare fier vechi.

- Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente

Accesul la prezenta lucrare se va face prin strazile vicinale ale comunei Ghindaresti.

Drumul investigat are traseul specific drumurilor comunale, cu aliniamente de la medii la lungi si raze de curbura de la moderate la mari cu exceptia virajelor.

- Planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara

In perioada de executie a lucrarilor prevazute in proiect, temporar se pot ocupa mici spatii din circulatia generala adiacenta traseului, pentru stationarea utilajelor care lucreaza efectiv (excavator, autocamion, utilaj pentru marcat, etc.) sau pentru materialele care urmeaza sa fie puse in opera (pe masura aducerii acestora). Mentionam ca numarul de utilaje este redus, avand in vedere volumul mic de lucrari.

Eventualele spatii de depozitare temporara a materialelor vor fi ocupate pentru cca. 1-3 zile, dar cea mai mare parte a materialelor vor fi aduse si puse direct in opera.

Materialele se vor depozita in afara zonei fara a se obstructiona circulatia auto pe cele 3 drumuri. Depozitarea lor in gramezi (piatra sparta, beton concasat) se va face cu grija, iar manipularea se face cu respectarea conditiilor impuse de fiecare material in parte si a Normelor de Tehnica Securitatii Muncii.

La terminarea zilei de lucru, utilajele vor fi parcate grupat si aliniate pe cat posibil in ampriza lucrarilor sau in afara acestora, fara a stanjeni circulatia generala.

Toate deseurile (beton spart, pietris, balast in amestec cu pamant) rezultate din lucrarile de decapare, vor fi incarcate direct in autobasculanta si transportate la gropile de gunoi pentru a fi folosit ca strat de forma (straturi de 20cm) sau ca material pentru amenajarea drumurilor de exploatare sau de pamant.

Activitatea in cadrul santierului de executie se va delimita (marca), iar accesul persoanelor neautorizate in zona de lucru nu va fi permis. Totodata, in perioada de executie se va bloca un sens de circulatie pe aceste drumuri.

- Caracteristicile impactului potential

Impactul asupra mediului produs in perioada de executie este nesemnificativ, local, redus, de scurta durata si se poate manifesta prin:

- scurgeri accidentale de combustibili sau lubrifianti de la utilajele care vor fi folosite pentru executia lucrarilor;
- noxe rezultate prin arderea combustibilului in timpul functionarii utilajelor si a mijloacelor de transport folosite pentru transportul materialelor.
- pulberi in suspensie si praf antrenat de vant ca urmare a lucrarile de decapare si curatarea suprafetelor cu peria inainte de marcarea partii carosabile;
- eliminarea de compusi organici volatili (COV) si hidrocarburi aromatice volatile (HAV) rezultate din operatia de marcarea a partii carosabile cu vopsea;
- zgomot si vibratii produse ca urmare a lucrarilor de constructie, traficului auto pentru transportul materialelor si al deseurilor;
- depozitarea necontrolata a deseurilor rezultate din decapare (beton spart, pamant, balast, material metalic) si a materialelor de constructie.

Masurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului nesemnificativ generat de lucrarile de executie sunt prezentate in capitolul VI.

V – DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI

- Distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001

Nu este cazul.

- Localizarea proiectului:

Proiectul este localizat in comuna Ghindaresti pe drumul comunal DC67.

Terenul apartine domeniului public al comuna Ghindaresti.

Din punct de vedere al structurii rutiere, aceasta este din asfalt.

VI – DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, IN LIMITA INFORMATIILOR POSIBILE

A - SURSA DE POLUANTI SI INSTALATII PENTRU RETINEREA, EVACUAREA SI DISPERSIA POLUANTILOR IN MEDIU

1. Protectia calitatii apelor

Singura sursa de poluare a acviferelor este reprezentata de scurgerile accidentale de combustibili sau lubrifianti de la utilajele care vor fi folosite pentru executia lucrarilor.

Pentru reducerea la minim a posibilitatilor de poluare a acviferelor, se vor adopta urmatoarele masuri:

- intretinerea utilajelor, schimbul de ulei si alimentarea cu motorina a acestora se vor face numai de catre personalul instruit astfel incat sa previna imprastierea produselor petroliere;

- alimentarea cu combustibili, schimbul de ulei si reparatiile curente se vor efectua numai pe platformele betonate special amenajate.

Apele pluviale de pe partea carosabila se vor capta si evacua cu ajutorul santurilor de pamint si pereate proiectate.

Se recomandă ca materialele necesare execuției lucrării să fie aduse în amplasament și puse direct în operă (piatră spartă, nisip, mixtură asfaltică, beton), fără o depozitare temporară a acestora.

Se vor respecta condițiile impuse în acordul de mediu emis de Agenția pentru Protecția Mediului Constanta.

2. Protectia aerului

In perioada de executie a lucrarilor, poluarea aerului se poate manifesta local prin:

- noxe rezultate prin arderea combustibilului in timpul functionarii utilajelor (excavator, placa vibratoare, utilaj pentru marcarea partii carosabile) si a mijloacelor de transport folosite pentru transportul materialelor si a deseurilor. Aceasta sursa generatoare de substante poluante se incadreaza in categoria surselor de poluare mobile, conform O.U.G. 243/2000, privind protectia atmosferei. Ca noxe, se degaja pulberi, SO₂, NO_x si CO, cu efect local, neafectand zonele invecinate.

Compozitia aerului atmosferic va fi afectata de transportul materialelor ca urmare a folosirii de autovehicule pentru transportul materialelor si al deseurilor rezultate, de lucrarile de decapare si curatarea suprafetelor cu peria inainte de marcarea partii carosabile, de unde rezulta: praf si pulberi in suspensie. Vopseaua folosita la marcarea partii carosabile poate contribui la poluarea aerului prin eliminarea de compusi organici volatili (COV) si hidrocarburi aromatice volatile (HAV). Acestea pot conduce la cresterea concentratiilor de pulberi in suspensie, SO₂, NO₂, CO, Pb.

Concentratiile mai mari ale poluantilor se vor produce in orele in care lucrarile vor coincide cu orele de varf ale circulatiei rutiere.

Lucrarile sunt locale, au un volum foarte mic, esalonate in timp si nu vor depasi concentratiile maxime admisibile (CMA) de pulberi in suspensie, SO₂, NO₂, CO, Pb, stabilite prin STAS 12574-87, privind conditiile de calitate a aerului din zonele protejate si Ordin nr. 592/2002.

Pentru asigurarea unor conditii normale de lucru, sub aspectul protectiei mediului, precum si pentru reducerea la minim a efectelor agentilor poluanti asupra mediului, se recomanda:

- folosirea utilajelor si mijloacelor auto performante, si care sa aiba revizia tehnica la zi;
- respectarea graficului de lucru prin etapizarea lucrarilor in timp si spatiu.

3. Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor

In perioada de executie a lucrarilor, zgomotul si vibratiile se pot produce ca urmare a:

- lucrarilor de constructie pentru modernizarea drumurilor;
- traficului auto al autovehiculelor folosite pentru transportul materialelor si al deseurilor - circulatiei rutiere din zona.

In perioada de executie a lucrarilor, utilajele si mijlocele de transport vor avea revizia tehnica la zi. Nivelul de zgomot se incadreaza in limitele impuse de STAS 10009/1988 si Ord. nr. 536/1997 atat in timpul executiei lucrarilor, cat si dupa terminarea acestora.

Avand in vedere numarul redus de utilaje si mijloacele auto folosite pentru executia lucrarilor si transportul materialelor si al deseurilor, esalonarea lucrarilor, se poate estima ca nivelul de zgomot si de vibratii se vor incadra in limitele impuse de STAS 10009/1988 si Ord. nr. 536/1997, Ord. 152/558/1119/532.

In perioada de exploatare a lucrarii, zgomotele si vibratiile sunt produse de circulatia autoturismelor la manevrele de intrare si iesire in santier care nu sunt semnificative.

4. Protectia impotriva radiatiilor

Pentru desfasurarea activitatilor de constuire nu este necesara utilizarea sau stocarea substantelor radioactive.

Prin natura lucrarilor propuse nu rezulta radiatii.

5. Protectia solului si a subsolului

In perioada de executie, sursele posibile de poluare si degradare a solului si subsolului sunt in principal urmatoarele:

- scurgeri accidentale de combustibili si lubrifianti la alimentarea mijloacelor auto sau la executia lucrarilor de revizii, reparatii;

- scurgerile accidentale de vopsele folosite la operatiile de marcare a partii carosabile;

- depozitarea necontrolata a deseurilor rezultate din decapare (beton spart, pamant, balast, material metalic) si a materialelor de constructie;

In perioada executiei lucrarilor se impun urmatoarele masuri:

- gestionarea corespunzatoare a materialelor procesate, colectarea pe tipuri de deseuri si eliminarea acestora pe masura rezultarii lor (dupa caz, valorificarea lor);

- materialele de constructii necesare pentru executia lucrarilor zilnice (balast, piatra sparta) pot fi depozitate temporar (pentru circa 1-3 zile) in amplasament alaturat, in gramezi sau in stiva, fara a impiedica circulatia rutiera din zona invecinata. Se recomanda, punerea direct in opera a materialelor (nisip, balast, balast stabilizat) pe masura ce acestea sunt aduse in amplasament.

- deseurile rezultate se vor selecta pe tipuri, incarca, pe masura ce acestea rezulta, in mijloace auto cu care vor fi transportate la depozitele de deseuri apropiate. Deseurile se vor elimina sau valorifica;

- pentru colectarea deseurilor menajere, executantul va pune la dispozitia personalului angajat, o europubela, si va avea in vedere eliminarea acesteia conform cerintelor legale;

- la punctul de lucru, executantul va amplasa o toaleta ecologica, avand in vedere si intretinerea/vidanjarea ei;

- intretinerea si reparatia utilajelor se va executa de catre constructorul lucrarii, numai in ateliere specializate.

6. Protectia ecosistemelor terestre si acvatice

Avand in vedere slaba reprezentare a ecosistemelor in amplasamentul analizat, impactul proiectului asupra faunei si florei este nesemnificativ.

7. Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public

In timpul executarii lucrarilor, singurele surse de disconfort pentru asezarile umane invecinate ar putea fi zgomotul si vibratiile produse la punctele de lucru, la care se cumuleaza zgomotul si vibratiile produse de circulatia rutiera. Acestea vor fi intermitente si pentru o perioada scurta de timp, de mica intensitate, generate de lucrarile de decapare, compactare a straturilor de agregate, asternerea straturilor de mixtura asfaltica si a lucrarilor de marcare cu vopsea a partii carosabile.

Deasemenea, un disconfort asupra populatiei din zona se va produce in urma lucrarilor de asternere a agregatelor naturale, de curatare cu peria de sarma a partii carosabile. Astfel, aceste operatii vor conduce praf, particulele in suspensie fiind antrenate de vant. Totusi, aceste lucrari sunt locale, de scurta durata, au un volum mic si se desfasoara intr-o zona deschisa.

Zona va fi delimitata, semnalizata, iar accesul persoanelor neautorizate in incinta lucrarii nu va fi permis.

Mentionam ca la terminarea lucrarilor impactul asupra componentei sociale va avea puternice caractere pozitive prin imbunatatirea conditiilor de circulatie pe aceste drumuri de exploatare. Deasemenea, se vor asigura conditii optime pentru circulatia pietonilor.

8. Gospodarirea deseurilor

In timpul executiei lucrarilor, vor rezulta urmatoarele tipuri de deseuri:

- Deseurile menajere (hartie, material plastic, sticle, resturi alimentare) se vor colecta si depozita temporar in pubele, se vor transporta si depozita la groapa de gunoi cea mai apropiata. Se poate estima o cantitate de 0,3 kg/persoana/zi, astfel ca la punctul de lucru deservit de circa 20 de muncitori, se vor produce cate 6 kg/ zi/punct de lucru.

- Deseurile toxice si periculoase sunt:

- gaz, petrol, combustibil folosit pentru echipament si vehicule de transport;
- benzina;
- lubrifianti (uleiuri, parafina);
- vopsele, diluanti, folosite pentru lucrarile de intretinere si protectie a marcajelor rutiere.

Alimentarea cu carburanti si schimbul uleiurilor hidraulice si de transmisie se vor efectua numai in atelierele autorizate.

Deseuri tehnologice rezultate din activitatea desfasurata la punctul de lucru se pot estima astfel:

- deseuri inerte reprezentate de materialul rezultat in urma lucrarilor de excavatii;

- deseuri metalice constituite din piese de schimb rezultate din activitatea de intretinere, indicatoare rutiere vechi ce trebuie inlocuite sau demontate.

Cutiile de vopsele se vor colecta si se vor preda la distribuitor.

Cantitatile de deseuri sunt mici, si anume:

- Beton: 100mc
- Pamant si pietre: 300mc
- Fier si otel: 50kg

Conform H.G. nr. 856/2002, privind evidenta gestiunii deseurilor si pentru aprobarea listei cuprinzand deseurile, inclusiv deseurile periculoase, deseurile rezultate de la obiectivul analizat se clasifica astfel:

Codul deseului	Denumirea deseului
17	Deseuri din constructii si demolari (inclusiv pamant excavat din amplasament)
1701 01	Beton
170405	Fier si otel
170504	Pamant si pietre, altele decat cele specificate la 17 05 03

Managementul deseurilor

Modul de gospodarie al deseurilor rezultate este prezentat in urmatoarele tabele:

Tip Deseu	Mod de colectare/evacuare	Observatii
Deseuri menajere sau asimilabile	Se vor colecta la punctul de lucru in containere de tip pubele. Periodic (la o saptamana) acestea vor fi golite intr-o remorca, iar deseurile se vor	Se vor pastra evidente privind datele

	transporta la rampa de deseuri cea mai apropiata.	calendaristice, cantitatile eliminate.
Deseuri demolari inerte din (material rezultat din decapare, beton spart, balast, pamant)	Se vor incarca direct in autobasculanta si se vor folosi la amenajarea drumurilor de exploatare sau de pamant (betonul se va concasa in statii de concasare), sau ca material de acoperire in cadrul depozitelor de deseuri (straturi de 30cm).	Se vor pastra evidente privind datele calendaristice, cantitatile predate.
Deseuri metalice	Se vor transporta in depozitul cel mai apropiat si depozita, temporar. Se vor valorifica ca materiale metalice	Se vor valorifica la centrele specializate de fier vechi.
Deseuri de ambalaje (bidoane metalice de la vopsea)	Se vor transporta (pe masura ce rezulta) in depozitul cel mai apropiat, se vor depozita temporar, iar apoi se vor preda la distribuitor.	Se vor pastra evidente privind datele calendaristice, cantitatile eliminate.

In perioada de executie, singurele deseuri rezultate care necesita un program special de gospodarire, in acord cu reglementarile in vigoare, sunt cele rezultate din activitatile de intretinere si reparatii a mijloacelor auto. Numarul utilajelor necesare este redus (excavator, placa vibratoare, mijloc auto, utilaj pentru marcare), astfel ca pot rezulta urmatoarele tipuri de deseuri: anvelope uzate, acumulatori uzati, uleiuri de motor, piese metalice uzate si inlocuite, filtre de ulei.

Activitatea de intretinere a utilajelor (piese metalice uzate, cauciucuri uzate, ulei uzat etc) nu se va executa la punctele de lucru, ci numai in spatii special amenajate. Toate utilajele vor fi aduse la punctul de lucru in stare normala de functionare, cu reviziile tehnice efectuate la zi.

Materialul metalic, va fi valorificat la unitati abilitate pentru reciclarea materialelor.

Constructorul va incheia contract cu unitatile abilitate pentru colectarea/valorificarea deșeurilor, pe categorii.

9. Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase

In perioada de executie a lucrarilor, substantele toxice si periculoase pot fi: carburantii (motorina) si lubrifiantii necesari functionarii utilajelor.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse la punctul de lucru in perfecta stare de functionare, avand facute reviziile tehnice si schimburile de lubrifianti.

Schimbarea lubrifiantilor si intretinerea acumulatorilor auto se vor executa in ateliere specializate.

La marcarea partii carosabile se va folosi vopsea de email cu sau fara microbule de sticla.

Recipientii de vopsea se vor depozita temporar in spatii special amenajate, recupera si valorifica corespunzator.

B – UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE

Proiectul nu implica folosirea apelor tehnologice.

Apa necesara in perioada de executie a lucrarilor (udarea suprafetelor pentru compactarea straturilor de balast, balast stabilizat) se va asigura, daca este cazul, cu ajutorul cisternelor auto.

Proiectul implica folosirea resurselor naturale ca piatra sparta si nisip.

VII - DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT

- Impactul asupra populației

În perioada de execuție, lucrările de modernizare pot determina un disconfort populației din Ghindaresti (zgomot, praf, noxe de la funcționarea utilajelor/echipamentelor folosite). Având în vedere măsurile prevăzute în proiect, se apreciază că impactul asupra populației este nesemnificativ, acesta se manifesta temporar și local.

În perioada de exploatare

Modernizarea drumului comunal DC67 din Ghindaresti va avea efecte pozitive asupra populației (îmbunătățirea indicatorilor de trafic pe sectorul de drum modernizat, condiții de siguranță în traficul rutier).

Impactul asupra apelor

În perioada de execuție a lucrărilor, impactul asupra apelor subterane și asupra apelor de suprafață este nesemnificativ, se manifesta temporar și local.

Se apreciază că poluanții generați din traficul rutier specific șantierului ca și cei generați prin manevrarea materialelor de construcții NU vor determina o poluare a apelor subterane sau de suprafață.

Pentru reziduurile de la toaletele ecologice, Antreprenorul va încheia contract cu o firmă specializată pentru vidanjarea/întreținerea acestora.

În perioada de exploatare, apele pluviale vor fi dirijate cu pante transversale de 2,5%, respectiv de 4% spre șanțurile existente.

Impactul asupra solului și subsolului

În perioada de execuție, impactul asupra solului și subsolului este nesemnificativ, se manifestă tempor, local și are efecte reversibile.

Lucrările se vor desfășura doar în amplasamentul existent al drumurilor comunale.

Pentru întreținerea, curățarea toaletelor ecologice, Antreprenorul va încheia contract cu o firmă specializată.

Deșeurile menajere vor fi colectate într-o europubelă și evacuate prin contract.

În perioada de exploatare, datorită modernizării drumurilor comunale (protecția solului și subsolului prin executarea sistemului rutier), impactul va fi nesemnificativ.

Impact asupra calității aerului

În perioada de execuție, impactul asupra calității aerului este datorat emisiilor de praf și emisiilor de poluanți specifici arderii combustibililor fosili în motoarele utilajelor, echipamentelor și respectiv a mijloacelor de transport folosite la punerea în operă a lucrărilor.

Se estimează că impactul asupra calității aerului generat se manifestă local (zona lucrării), este nesemnificativ fiind temporar.

Emisiile de poluanți în atmosferă și de praf variază de la o zi la alta, acestea fiind determinate de tipul de activitate desfășurată și de condițiile meteorologice.

În perioada de exploatare, singura sursă de poluare a atmosferei este traficul rutier. Se estimează o îmbunătățire a calității aerului ca urmare a reducerii emisiilor de poluanți din traficul rutier (drumurile comunale modernizate conduc la înlăturarea apariției prafului și la reducerea consumului de combustibili).

Impact asupra peisajului și mediului vizual

În perioada de execuție, impactul asupra peisajului este nesemnificativ. Activitatea de execuție are durată limitată (9 luni), iar la finalizarea lucrărilor peisajul va fi îmbunătățit ca urmare a modernizării drumurilor comunale.

Natura impactului

Impactul generat de lucrările de modernizare are caracter nesemnificativ, se manifesta temporar (doar în perioada de execuție) și local (în special în zona frontului de lucru).

- Extinderea impactului

În perioada de execuție impactul se manifestă local în special în zona frontului de lucru. Exploatarea drumurilor comunale NU implică o extindere a impactului asupra mediului, având în vedere că traseul drumurilor comunale urmează un traseu deja existent.

- Magnitudinea și complexitatea impactului

Prin analiza impactului asupra factorilor de mediu se apreciază că impactul asupra mediului este nesemnificativ.

- Probabilitatea impactului

Prin respectarea măsurilor de protecție a mediului prevăzute în proiect se apreciază că probabilitatea de manifestare a impactului este foarte redusă.

- Durata, frecvența și reversibilitatea impactului

În perioada de execuție se apreciază că impactul asupra mediului este nesemnificativ, se manifestă temporar și reversibil.

În perioada de exploatare impactul asupra mediului este nesemnificativ, durata și frecvența depind de structura, mărimea și tipul traficului rutier. Efectele pozitive se manifesta pe durată lungă și sunt datorate modernizării drumurilor comunale și a îmbunătățirii condițiilor de trafic.

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

Alte măsuri suplimentare față de cele prevăzute NU sunt necesare.

Măsurile generale de prevenire/reducere/ameliorare sunt prezentate în capitolul VI.

- Natura transfrontieră a impactului

Proiectul NU are un impact transfrontier.

VIII - PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

Dotările și măsurile prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, supravegherea calitatii factorilor de mediu și monitorizarea activitatilor destinate protecției mediului.

Lucrările prevăzute în proiect se vor desfășura cu un număr redus de utilaje, sunt esalonate în timp, iar volumul zilnic de material vehiculat este foarte redus.

Monitorizarea factorilor de mediu va consta în urmărirea lucrărilor în perioada de execuție, și anume:

- mentinerea utilajelor și mijloacelor auto la parametri prevăzuți de fabricant
- transportul corespunzător al materialelor necesare și al deșeurilor rezultate
- depozitarea corectă a materialelor
- urmărirea strictă a lucrului
- evitarea degradării solului pe suprafețe mai mari decât cele necesare

IX - JUSTIFICAREA ÎNCADRĂRII PROIECTULUI

Proiectul respectă legislația de protecția mediului în vigoare.

A. JUSTIFICAREA ÎNCADRĂRII PROIECTULUI, DUPĂ CAZ, ÎN PREVEDERILE ALTOR ACTE NORMATIVE NAȚIONALE CARE TRANSPUN LEGISLAȚIA COMUNITARĂ

Nu este cazul.

B. PLANUL/PROGRAMUL/STATEGIA/DOCUMENTUL DE PROGRAMARE/PLANIFICARE DIN CARE FACE PARTE PROIECTUL

Nu este cazul.

X - LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER

Organizarea de santier va implica doar amenajarea unei zone alaturate amplasamentului pentru depozitarea temporara a materialelor (borduri prefabricate in stiva, si numai daca este necesar balast si nisip in gramezi) si pentru stationarea utilajelor folosite (excavator, utilaje pentru marcat, autocamioane, etc.).

Materialele vor fi aduse in amplasament si puse direct in opera sau intr-un timp cat mai scurt (1-3zile).

Nu sunt necesare alte lucrari pentru organizarea de santier, deoarece lucrarile sunt de mica amploare, de scurta durata si implica folosirea unor cantitati mici de materiale si a unui numar mic de utilaje.

Impactul asupra mediului a lucrarilor din organizarea de santier este nesemnificativ, local, de scurta durata si se manifesta doar prin ocuparea temporara a unor suprafete mici de teren.

XI - LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTITIEI, IN CAZ DE ACCIDENTE SI/SAU LA INCETAREA ACTIVITATII

Lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investitiei constau in indepartarea materialelor si a deseurilor rezultate din amplasament (beton, balast, pamant, material metalic), precum si a utilajelor folosite in perioada de executie.

In perioada de exploatare, dar si in perioada de executie, riscul major identificat poate fi cel al unui accident rutier. Astfel, masurile de prevenire si reducere a efectelor adverse semnificative asupra mediului pentru evitarea producerii unui accident rutier sunt:

- semnalizarea corespunzatoare a lucrarilor;
- utilizare personalului calificat;
- efectuarea de instructaje periodice a personalului angajat privind securitatea si sanatatea in munca;
- respectarea normele metodologice si a legislatiei nationale;
- intretinerea corespunzatoare a utilajelor si mijloacelor de transport.

XII - ANEXE - PIESE DESENATE

1. Plan de ansamblu
2. Plan de situatie

S.C. ELVES WEB DESIG SRL S.R.L.

Intocmit,
Ing. Cosmin PAUNESCU

