**MEMORIU DE PREZENTARE**

**PRIVIND OBTINEAREA ACORDULUI DE MEDIU**

**CONFORM ORDONANTEI MINISTERULUI MEDIULUI SI PADURILOR NR. 135/2010**

1. **DENUMIREA PROIECTULUI DE INVESTITII :**

**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA PAUSESTI - MAGLASI, COMUNA PAUSESTI-MAGLASI, JUDETUL VALCEA, L = 4.9 KM.**

**II. 1) TITULARUL INVESTITIEI : COMUNA PAUSESTI-MAGLASI, JUDEŢUL VÂLCEA**

 **2) PROIECTANT DE SPECIALITATE: S.C. MODDRUM CONSTRUCT S.R.L., RÂMNICU VÂLCEA**

**III. DESCRIEREA PROIECTULUI**

 **1) REZUMATUL PROIECTULUI (LUCRARI PROPUSE)**

Proiectul „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA PAUSESTI-MAGLASI, JUDETUL VALCEA, L = 4.9 KM** " are in componenta urmatoarele drumuri:

1.D.C. 167 CENTRU - BATCI – km 0+000 – km 1+200 =1200.00 m

2.D.C. 164 CALEA MARE VLADUCENI – km 0+000 – km 1+000.00 =1000.00 m

3.D.C. BISERICA CHICIORA – D.J. CACOVA – km 0+000 – km 0+900.00 = 900.00 m

4. D.C. 165 CENTRU – MUTULIGA LUPOAIA – km 0+000 – km 1+800 =1800.00 m

 **L**total  **= 4900.00 m**

 Proiectul de investitie propus satisface obiectivele strategice de crestere a atractivitatii zonelor rurale din Romania, de imbunatatire a conditiilor de viata si de asigurare a accesului la serviciile de baza pentru comunitatea rurala conform standardelor Uniunii Europene.

 **Situatia existenta**

 Drumurile care urmeaza sa fie modernizate in cadrul prezentului proiect de investitii sunt drumuri comunale cu o latime a carosabilului de 4 - 8 m, unele drumuri prezinta portiuni cu asfalt, dar asfaltul prezinta degradari semnificative, altele sunt cu infrastructura din pamant, dar in mare parte insa majoritate drumurilor sunt din balast conform studiului geotehnic nr. 7331.1 din noiembrie 2014 al SC BEFAC SRL Rm. Valcea .Aceste drumuri in conditii de ploaie devin impracticabile.

 Datorita conditiilor actuale ele devine impracticalbile si mijloacelor auto care trebuie sa aleaga drumuri ocolitoare care duc la aglomerarea drumurilor publice din imprejurimi.

 Majoritatea acestor drumuri nu au santuri pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale, nu au podete si au declivitati foarte mari pe alocuri.

 Conform temei de proiectare anexata s-a stabilit ca suprastructura sa fie realizata din imbracaminte asfaltica. De asemenea a fost realizata si expertiza tehnica nr. 02.1/09.02.2015 a expertului tehnic prof. dr. ing. Racanel Carmen din care rezulta ca sistemul rutier se va realiza din imbracaminte asflatica.

**Situatia proiectata**

**Date generale tehnice**

**Clasa tehnica a drumului**

Drumurile sunt de clasa tehnica V conform OG 43/97 si ORD nr. 45 si 46/98 ale M.T. pentru o viteza de proiectare de 25 km/h cu o banda de circulatie de 4.00 m si cate 2 acostamente de 0.50 m pe fiecare parte conform STAS 2900-89.

**Profilul transversal al drumului**

Drumul este prevazut cu profile transversale ce au BC = 4.00 m si cate 2 acostamente de 0.50 m fiecare, deci platforma drumului BP = 5.00 m. Pantele transversale sunt de 2.5% pentru imbracamintea asfaltica, acostamentele sunt din balast avand grosime de 15 cm si panta transversala de 4%.

Profilul transversal sub forma de acoperis are lateral prevazute rigole triunghiulare pereate cu dale de beton pe ambele parti, pentru asigurarea scurgerii apelor de ploaie.

Rigola triunghiulara are sectiunea de hsant =0.25 m, htotal sant = 0.35 m si taluzele laterale de 1/1 si 2/3 conform profilelor transversale tip.

Rigolele sunt pereate cu dale din beton C 16/20 de 10 cm grosime conform profilelor transversale tip.

**In plan**

Drumul este prevazut cu raze minime de 20.00 m pentru viteze de 25 km/h situatie impusa de situatia juridica a proprietatilor particulare pentru a se evita exproprierile si racordate cu arce de cerc conform planurilor de situatie. Amenajarile curbelor s-au prevezaut numai in spatiu prin convertirea profilelor, in plan supralargirile nu s-au putut da, datorita situatiei terenului conform STAS 863/85.

**In profil longitudinal**

Linia proiectata a fost impusa de situatia reala a terenului. Linia proiectata s-a cautat sa fie prevazuta in asa fel incat sa asigure scurgerea apelor atat in lung cat si lateral prin rigole, cat si o aplicare a profilelor transversale cat ma stabila, in terenul natural existent.

Declivitatile maxime pe aceste drumuri sunt dupa cum urmeaza;

1.D.C. 167 CENTRU - BATCI – d = 13.56% pe L = 73.00 m.

2.D.C. 164 CALEA MARE VLADUCENI – d = 16.39% pe L = 109.48 m.

3.D.C. BISERICA CHICIORA – D.J. CACOVA – d = 4.87% pe L = 68.44 m.

4. D.C. 165 CENTRU – MUTULIGA LUPOAIA – d = 15.62% pe L = 79.02 m.

Racordarile verticale s-au facut cu R min = 300 m pentru concave si R min = 500 m pentru convex, cu pasul de proiectare impus de declivitati si de situatia proprietatilor adiacente.

**Sistemul rutier**

Sistemul rutier prevazut pentru un trafic foarte usor, nerecenzat, conform temei de proiectare si a expertizei tehnice, este compus din urmatoarele straturi:

 - strat de uzura de 4 cm grosime din BA 16 conform SR EN13108-1:2008

 - strat de legatura de 6 cm grosime din BAD 20 conform SR EN13108-1:2008

 - strat de baza de 12 cm grosime din piatra sparta conform STAS 6400:84,SR EN 13242:2013

 - strat de fundatie de 30 grosime din balast conform STAS 6400/84,SR EN 13242:2013

 Acest sistem rutier se foloseste pentru declivitati cuprinse intre 0% - 8%

Pentru declivitati cuprinse intre 8% si 14% stratul de uzura de 4 cm va fi compus din BAR 16 (beton asfaltic rugos) conform SR EN 13108-1 prevzaut cu un tratament simplu de suprafata din criblura pentru asprirea suprefetei de rulare. Pentru aceste declivitati se va cere avizul beneficiarului si se vor lua masuri de siguranta a circulatiei pe timp de iarna, in special. Acest sistem rutier se aplica conform profilelor longitudinale, respectand declivitatile pentru fiecare drum in parte.

Acostamentele sunt prevazute a fi balastate de 15 cm grosime, pe 50 cm latime, pe ambele parti ale drumului.

Rigole pereate cu dale de beton C 16/20 se vor prevedea pe ambele parti.

Pe drumurile pe care exista asfalt se va turna un covor bituminos de 4 cm grosime din BA 16 conform SR EN13108-1:2008, dupa ce vor fi facute reparatii (plombari) sau dupa trurnarea unui strat de binder de 6 cm BAD 20 pentru preluarea denivelarilor, conform descrierii specific fiecarui drum din acest proiect..

**Incadrarea carosabilui**

E prevazuta cu pene ranfort conform STAS 1598/78 pct A5 din betonul asfaltic(pentru sistemul rutier realizat din beton asfaltic).

**Drumurile de acces laterale**

Sunt prevazute a fi asfaltate pe L = 20 m, B = 4.00 m cu acelasi sistem rutier ca drumul modernizat ,iar langa racordul cu drumul principal sunt prevazute podete tubulare din beton armat Ø 600 mm acolo unde este necesar, conform borderoului de podete laterale de la capitolul "Podete". Sunt conform planurilor de situatie, ele sunt variabile conform fiecarui drum de acces.

Drumurile de acces asflatate pe L = 20 m cu B = 4.00 m sunt dupa cum urmeaza:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | D.C. 167 CENTRU - BATCI | - drum lateral in pichetul Te10- drum lateral in pichetul Te13- drum lateral in pichetul Ti16 |
| 2 | D.C. 164 CALEA MARE VLADUCENI | -  |
| 3 | D.C. BISERICA CHICIORA – D.J. CACOVA | - drum lateral in pichetul 4- drum lateral in pichetul B8- drum lateral in pichetul F10- drum lateral in pichetul B9 |
| 4 | D.C. 165 CENTRU – MUTULIGA LUPOAIA | - drum lateral in pichetul Ti6- drum lateral in pichetul B15- drum lateral in pichetul B19- drum lateral in pichetul B22- drum lateral in pichetul Ti25 |

 **Scurgerea apelor**

 Asigurarea scurgeri apelor de pe platforma drumului este asigurata prin pantele transversale date profilelor de 2.5% pana la 7% la cele suprainaltate, iar in lungul drumului apele se scurg datorita declivitatilor date drumului. Apele care se scurg de pe platforma drumului sunt preluate in toate pozitiile de catre rigolele pereate cu dale de beton si sunt conduse catre podete sau vai existente.

 Rigoele pereate cu dale de beton C 16/20 au sectiunea triunghiulara si grosimea de 0.10 m si sunt asezate pe un pat de 10 cm de nisip.

 Lateral, rigolele vor avea banchetele catre exterior de 0.20 m.

Rigolele pereate cu dale de beton sunt in lungime totala de 6600 m dupa cum urmeaza:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | D.C. 167 CENTRU - BATCI | L rigole = 2400 m |
| 2 | D.C. 164 CALEA MARE VLADUCENI | L rigole = 2000 m |
| 3 | D.C. BISERICA CHICIORA – D.J. CACOVA | L rigole = 1800 m |
| 4 | D.C. 165 CENTRU – MUTULIGA LUPOAIA | L rigole = 400 m |

**Podete**

Se mentin podetele existente si apar podete tubulare noi cu Ø 1000 mm, care ajuta la preluarea apelor pluviale de pe carosabil si din rigole conform planurilor de situatie, profilelelor longitudinale si transversale curente.

 Podetele cu Ø 1000 mm sunt in lungime totala de 15 m si sunt dupa cum urmeaza:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | D.C. 167 CENTRU - BATCI | 1 buc. cu B = 5.00 m in pozitia Te16, km 0+906.15 |
| 2 | D.C. 164 CALEA MARE VLADUCENI | 1 buc. cu B = 5.00 m in pozitia F2, km 0+080.18 |
| 3 | D.C. BISERICA CHICIORA – D.J. CACOVA | 1 buc. cu B = 5.00 m in pozitia Ti2, km 0+240.07 |

La drumurile de acces laterale sunt prevezute podete de Ø 600 mm acolo unde este necesar, conform planurilor de situatie.

Podetele cu Ø 600 mm sunt in lungime totala de 123 m dupa cum urmeaza:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | D.C. 167 CENTRU - BATCI | 1 buc. cu B = 15.00 m in pozitia 11 buc. cu B = 10.00 m in pozitia Te101 buc cu B = 10.00 m in pozitia Te131 buc cu B = 10.00 m in pozitia Ti16  |
| 2 | D.C. 164 CALEA MARE VLADUCENI | 1 buc. cu B = 15.00 m in pozitia 1 |
| 3 | D.C. BISERICA CHICIORA – D.J. CACOVA | 1 buc. cu B = 10.00 m in pozitia 11 buc. cu B = 5.00 m in pozitia 41 buc. cu B = 8.00 m in pozitia B81 buc. cu B = 5.00 m in pozitia B9 |
| 4 | D.C. 165 CENTRU – MUTULIGA LUPOAIA | 1 buc. cu B = 10.00 m in pozitia 11 buc. cu B = 5.00 m in pozitia Ti61 buc. cu B = 5.00 m in pozitia B151 buc. cu B = 5.00 m in pozitia B191 buc. cu B = 5.00 m in pozitia B221 buc. cu B = 5.00 m in pozitia Ti25 |

 **Statii de intalnire**

Platforma drumului avand 5.00 m latime se impune realizarea de statii de intalnire. Acestea au fost amplasate acolo unde latimea drumului permite realizarea lor si acolo unde vizibilitatea este optima. Sunt realizate din acelasi sistem cu drumul modernizat si au forma de trapez, avand baza mare de 20 m, baza mica de 10 m si inaltimea de 2 m, astfel suprafata unei statii de intalnire va fi de 30 m2.

Statiile de intalnire sunt in numar de 14 dupa cum urmeaza:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 | D.C. 167 CENTRU - BATCI | statia nr. 1 in pichetul B2, km 0 + 152statia nr. 2 in pichetul Ti8, km 0 + 528statia nr. 3 in pichetul F9, km 0 + 819statia nr. 4 in pichetul B20, km 1 + 115 |
| 2 | D.C. 164 CALEA MARE VLADUCENI | statia nr. 1 in pichetul 5, km 0 + 296statia nr. 2 in pichetul F9, km 0 + 638statia nr. 3 in pichetul B12, km 0 + 858 |
| 3 | D.C. BISERICA CHICIORA – D.J. CACOVA | statia nr. 1 in pichetul B4, km 0 + 325statia nr. 2 in pichetul Ti10, km 0 + 740 |
| 4 | D.C. 165 CENTRU – MUTULIGA LUPOAIA | statia nr. 1 in pichetul Te5, km 0 + 279statia nr. 2 in pichetul Ti13, km 0 + 681statia nr. 3 in pichetul Ti17, km 0 + 933statia nr. 4 in pichetul Te20, km 1+ 159statia nr. 5 in pichetul Ti24, km 1 + 502 |

 **Semnalizare rutiera**

Se perevad indicatoare pentru cedeaza trecerea la intersectiile cu drumurile principale.

**Durata de executie a lucrarilor**

Durata de executie a lucrarilor de C+M (constructii - montaj) este de 8 luni conform

graficului de esalonare a lucrarilor.

 **Conform L 10/95 privind Calitatea in Constructii si a HG 925/95** categoria de importanta a constructiei conform HG 261/94 este normala "C".

 **2)NECESITATEA PROIECTULUI**

 Necesitatea lucrarilor propuse în prezentul proiect este în primul rând argumentata de

starea fizica a drumurilor. S-au avut în vedere criteriile socio - economice .

 Drumurile care urmeaza sa fie refacute si modernizate in cadrul prezentului proiect de investitii sunt drumuri comunale cu o latime a carosabilului de 4 - 8 m, cu infrastructura din pamant si pe alocuri din balast care in conditii de ploaie devin impracticabile

 Datorita conditiilor actuale ele devin impracticalbile si mijloacelor auto care trebuie sa aleaga drumuri ocolitoare care duc la aglomerarea drumurilor publice din imprejurimi.

 Drumurile de pamant actuale nu au santuri pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale, nu au podete si au declivitati foarte mari pe alocuri.

 Drumurile laterale si vicinale necesita montarea podetelor tubulare pentru a asigura continuitatea santului si asfaltarea acestora la intersectia cu drumurile modernizate. Prin modernizarea acestor drumuri se va realiza o mai buna posibilitate de acces rutier în zona.

**3)** **PLANSE REPREZENTAND LIMITELE AMPLASAMENTULUI**

Plansele au fost anexate.Nu este necesara folosirea temporara a terenului lucrarea

executandu-se pe amplasamentul actual al drumulurilor.

**4) PROFILUL SI CAPACITATEA DE PRODUCTIE**

Nu este cazul, investitia nu produce nimic.

**5) DESCRIEREA INSTALATIEI SI A FLUXURILOR TEHNOLOGICE EXISTENTE**

Nu este cazul, investitia nu produce nimic.

**6) DESCRIEREA PROCESELOR DE PRODUCTIE**

Nu este cazul, investitia nu produce nimic.

**7) MATERII PRIME, ENERGIA SI COMBUSTIBILI UTILIZATI**

Nu este cazul, investitia nu produce nimic.

 **8)RACORDAREA LA RETELE UTILITARE EXISTENTE IN ZONA**

Nu este cazul.

**9)DESCRIEREA LUCRARILOR DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI**

Nu este cazul.

**10)CAII NOI DE ACCES SAU SCHIMBARI ALE CELOR EXISTENTE**

Drumuri propuse pastreza in totalitate traseul existent.

**11)RESURSE NATURALE FOLOSITE IN CONSTRUCTIE**

Materialele folosite sunt urmatoarele :

 - strat de uzura de 4 cm grosime din BA 16

 - strat de legatura de 6 cm grosime din BAD 20

 - strat de baza de 12 cm grosime din piatra sparta

 - strat de fundatie de 30 cm grosime din balst

-indicatoarelor de circulatie.

-podete tubulare din beton

**12)METODE FOLOSITE IN CONSTRUCTII**

- îndepartarea materialului necorespunzator de pe platforma drumulrilor;

- executarea sistemului rutier;

- executarea santurilor

- montarea indicatoarelor de circulatie.

Se vor construi dispozitive pentru colectarea si scurgerea apelor pluviale (rigole, podete).

Se vor amenaja intersectiile cu drumurile vicinale pe o distanta de 20,00m si pe o

latime de 4,00 m sistemul rutier fiind identic cu cel al drumului modernizat.

Drumul se va semnaliza conform normativelor în vigoare .Se va executa marcaj

rutier. Se vor realiza podete noi acolo unde este cazul.

 În cadrul acestui proiect nu este implicata realizarea altor retele utilitare: apã, canalizare,

gaz, energie termicã sau electricã.

**13)PLANUL DE EXECUTIE**

Graficul de exectutie.

**14)RELATII CU ALTE PROIECTE**

Proiectul mai sus mentionat nu are leagatura directa cu alte proiecte.

**15)DETALII PRIVIND ALTERNATIVELE.**

Alternativa studiata in cadrul DALI este urmatoarea:

- îndepartarea materialului necorespunzator de pe platforma drumulrilor;

- executia unui strat de piatra sparta impanata de 30 cm grosime;

- executia unui strat macadam penetrat de 10 cm grosime

- executarea santurilor;

- montarea indicatoarelor de circulatie.

Se vor reabilita constructiile pentru colectarea si scurgerea apelor pluviale(santuri,

podete,canale de descarcare).

Se vor amenaja intersectiile cu drumurile vicinale pe o distanta de 20,0m si pe o

latime de 4,0 m fiind alcatuit dintr-un strat de balast de 20 cm grosime.

Drumul se va semnaliza conform normativelor în vigoare si se va executa marcaj

rutier. În cadrul acestui studiu nu este implicata realizarea altor retele utilitare: apã,

canalizare, gaz, energie termicã sau electricã.

**16)ALTE ACTIVITATI CARE POT APAREA CA URMARE A PROIECTULUI**

Prin realizarea proiectului se urmareste un acces mai bun in zona.

**17)ALTE AUTORIZATII CERUTE PENTRU PROIECT**

Nu sunt necesare alte avize conform certificatului de urbanism.

**18) DISTANTA FATA DE GRANITE PENTRU PROIECTELE CARE CAD SUB INCIDENTA**

**CONVENTIEI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI**

Nu este cazul.

**19)HARTI, FOTOGRAFII ALE MEDIULUI**

Planuri de incadrare anexate.

**20) FOLOSINTELE ACTUALE SI PLANIFICATE ALE TERENULUI ATÂT PE**

**AMPLASAMENT, CÂT SI PE ZONE ADIACENTE ACESTUIA;**

Terenul va avea aceiasi utilizare.

**21) POLITICI DE ZONARE SI DE FOLOSIRE A TERENULUI;**

Terenul va avea aceiasi utilizare, iar traseul drumului ramane neschimbat.

**22)AREALELE SENSIBILE;**

Nu este cazul.

**23)DETALII PRIVIND ORICE VARIANTE DE AMPLASAMENT CARE A FOST LUATE ÎN**

**CONSIDERARE.**

Nu este cazul.

**24)CARACTERISTICILE IMPACTULUI POTENTIAL, ÎN MASURA ÎN CARE ACESTE**

**INFORMATII SUNT DISPONIBILE**

Nu este cazul

**25)O SCURTA DESCRIERE A IMPACTULUI POTENTIAL, CU LUAREA ÎN**

**CONSIDERARE A URMATORILOR FACTORI:**

 **IMPACTUL ASUPRA POPULATIEI, SANATATII UMANE, FAUNEI SI FLOREI, SOLULUI,**

**FOLOSINTELOR, BUNURILOR MATERIALE, CALITATII SI REGIMULUI CANTITATIV AL APEI,**

**CALITATII AERULUI, CLIMEI, ZGOMOTELOR SI VIBRATIILOR, PEISAJULUI SI MEDIULUI**

**VIZUAL, PATRIMONIULUI ISTORIC SI CULTURAL SI ASUPRA INTERACTIUNILOR DINTRE**

**ACESTE ELEMENTE. NATURA IMPACTULUI (ADICA IMPACTUL DIRECT, INDIRECT,**

**SECUNDAR, CUMULATIV, PE TERMEN SCURT, MEDIU SI LUNG, PERMANENT SI**

**TEMPORAR, POZITIV SINEGATIV);**

Nu este cazul.

**26)EXTINDEREA IMPACTULUI (ZONA GEOGRAFICA, NUMARUL POPULATIEI HABITATELOR / SPECIILOR AFECTATE);**

Nu este cazul.

**27)MAGNITUDINEA SI COMPLEXITATEA IMPACTULUI;**

Nu este cazul.

**28)PROBABILITATEA IMPACTULUI;**

Nu este cazul.

**29)DURATA, FRECVENTA SI REVERSIBILITATEA IMPACTULUI;**

Nu este cazul.

**30)MASURILE DE EVITARE, REDUCERE SAU AMELIORARE A IMPACTULUI**

**SEMNIFICATIV ASUPRA MEDIULUI;**

Nu este cazul.

**31)NATURA TRANSFRONTIERA A IMPACTULUI.**

Nu este cazul.

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

**Plan de management si reducere a impactului negativ asupra mediului si asupra sanatatiii publice - stabilirea unui program de monitorizare :**

Elaborarea prezentului plan urmareste stabilirea conditiilor minime privind protectia

mediului si prevenirea dereglarilor ecologice posibile pe parcursul executiei lucrarilor sau

datorate realizarii noii investitii propuse astfel încât sa se respecte: Legea nr. 137/1995, Legea

protectiei mediului, Legea nr. 107/1996, Legea apelor, Ordinul Ministrului apelor, padurilor

si protectiei mediului nr. 462/1993 pentru aprobarea Conditiilor tehnice privind protectia

atmosferei si a Normelor metodologice privind determinarea emisiilor de poluanti atmosferici

produsi de surse stationare, Ordonanta de urgenta a Guvernului nr.78 din 16 iunie 2000

privind regimul deseurilor precum si celelalte acte legislative în vigoare privind protectia mediului.

În acest sens, prezentul plan trateaza pe scurt o serie de actiuni de monitorizare ce sunt

recomandate a se realiza pe parcursul implementarii proiectului si a exploatarii ulterioare

în vederea evitarii sau reducerii la un nivel acceptabil a unui impact negativ asupra mediului

natural si social, ca urmare a realizarii investitiei propuse.

În cele ce urmeaza, sunt tratate pe scurt masurile ce trebuiesc luate pentru protectia apelor,

atmosferei, solului, protectia la zgomot, siguranta si sanatatea oamenilor si regimul

deseurilor în timpul executiei si dupa realizarea investitiei.

**Protectia apelor si a ecosistemelor acvatice:**

Poluantii care pot afecta ecosistemele terestre si acvatice sunt cei rezultati în cazul

unor accidente la depozitarea si manipularea combustibililor.

În vederea protejarii ecosistemului existent în zona de modernizare a drumului, au fost

proiectate rigole, podete de descarcare pentru a proteja drumul si terenurile adiacente

Toate aceste lucrari au fost dimensionate conformlegislatiei în vigoare, în conformitate

cu prevederile reglementarilor de mediu.

**Protectia atmosferei:**

Pe toata perioada proiectare-executie-întretinere este recomandabil ca factorii locali sa

urmareasca :

- reducerea emisiei diverselor noxe de esapament sau uzurii masinilor.

- manipularea materialelor în cadrul proceselor tehnologice ce repezinta o alta sursa

posibila de poluare a aerului în urma careia pot rezulta pulberi în suspensie.

- la amenajarea si la compactarea sistemului rutier, balastului si pietrei sparte pot

rezulta emisii de praf care sa afecteze calitatea aerului, dar acestea sunt temporare.

- utilizarea de utilaje si tehnologii care sa nu implice masuri speciale pentru protectia

fonica a surselor generatoare de zgomot si vibratii.

- respectarea reglementarilor privind protectia atmosferei, inclusiv adoptarea dupa caz

de masuri tehnologice de retinere si neutralizare a poluantilor atmosferici.

Se concluzioneaza ca nu exista surse de poluare majora a aerului în zonele de depozitare a

materialelor si în zonele de lucru.

**Protectia solului, subsolului si a ecosistemelor terestre:**

Lucrarile de constructie, exploatare si întretinere, aferente drumului din mediu rural propuse a se

reabilita prin prezentul proiect nu pot afecta calitatea solului deoarece, fiind vorba de modernizare

drumului existent nu se pot înregistra dezechilibre ale ecosistemelor sau modificari ale habitatelor.

Totusi, posibilele surse care ar putea influenta negativ indicatorii de calitate ai solului ca urmare a

desfasurarii activittiilor ce se vor desfasura pe amplasamentul investitiei, sunt urmatoarele:

- depozitarea necorespunzatoare a solului vegetal rezultat din operatiile de decopertare a gropii de

imprumut pentru umpluturi la terasamente si neamenajarea corespunzatoare a gropii de imprumut

dupa finalizarea lucrarilor;

- scurgerile accidentale de carburanti si lubrefianti de la utilajele si mijloacele de transport;

**Concluzii:**

 In portiunile destinate lucrarilor de modernizare, nu s-a observat prezenta unor specii faunistice de

interes comunitar care sa necesite masuri speciale de precautie. Din punct de vedere al

biodiversitatii, modernizarea drumului nu va avea un impact negativ asupra speciilor si habitatelor

 din zona. Se recomand ca lucrarile de modernizare efective si santierul sa respecte normele de

protectie a habitatelor:

- evitarea depozitelor de materiale de constructii pe pajisti;

- evitarea traversarii vailor cu utilajele;

- evitarea surparii malurilor si a depozitarii materialelor pe marginea apelor

**Depozitarea deseurilor**:

Principalele produse generate de activitatea de constructie si întretinere a drumului, ce

pot fi clasate ca deseuri, sunt materiale rezultate din decapari si din sapaturi.

În activitatea de constructie si întretinere a infrastructurilor rutiere, se va tine seama de

reglementarile în vigoare privind colectarea, transportul, depozitarea si reciclarea deseurilor.

Obligatiile care rezulta din prevederile Legii nr. 137/1995 sunt urmatoarele:

- se vor recicla deseuri refolosibile prin integrarea lor, în masura posibilitatilor, în lucrarile de

drumuri, în conformitate cu încercarile de laborator;

- se vor respecta conditiile de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare, prevazute în

acordul si /sau autorizatia de mediu;

- întretinerea utilajelor si vehiculelor folosite în activitatea de constructie si întretinere a drumurilor

se efectueaza doar în locuri special amenajate, pentru a evita contaminarea mediului

**Protectia asezarilor umane si a oamenilor:**

Realizarea modernizarii drumului, nu numai ca nu vor afecta constructiile si asezarile umane din

vecinatate, ci vor ajuta la reducerea poluarii cu praf si la eliminarea deteriorarii gradinilor si

locuintelor datorata inexistentei unei dirijari corecte a apelor în lungul drumului.

Solutia tehnica proiectata nu prevede utilizarea sau manipularea de substante toxice periculoase

pe parcursul executiei sau întretinerii ulterioare a drumului.

**Beneficiile ce vor rezulta în urma realizarii investiei 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 anvelopelor auto;

 - reducerea timpilor de parcurs social;

-din punct de vedere social:

 - deplasari mai rapide;

 - noi posibilitati de dezvoltare a zonei;

 - micsoreaza distanta de deplasare la exploatatiile agricole

Aceste elemente reprezinta efectele pozitive ce rezida din îmbunatatirea conditiilor de trafic, ce

apar în urma realizarii lucrarilor.

În consecinta, în documentatie nu au fost prevazute decât câteva recomandari pentru perioada de

executie a lucrarilor, menite sa sprijine beneficiarul în monitorizarea factorilor de mediu pe

parcursul executiei lucrarii.

**Masuri de protectie a mediului propuse:**

În urma evaluarii potentialilor factori de risc pentru mediu, mentionati mai sus, se propune

 urmarirea respectarii, pe durata realizarii ei, a exploatarii lucrarii, a urmatoarelor masuri:

 **Zona de masuri preventive si de protectie propuse**

1. Calitatea aerului :

 • la compactarea terasamentelor se va folosi apa pentru stropirea straturilor de pamânt.

 • autovehiculelor ce vor transporta nisipul sau praful de piatra li se va impune circulatia cu viteza

 redusa în comuna si protejarea cu prelata.

 • beneficiarul va avertiza constructorul în cazul în care acesta din urma va utiliza vehicule,

echipamente sau masini ce emana fum, si va urmari îndepartarea din santier a acestora.

2. Eroziunea solului :

• groapa de împrumut pentru terasamente va fi finisata dupa utilizare, si apoi se va completa

suprafata cu solul vegetal decopertat de pe amplasament.

• se vor face pe cât posibil lucrari de înierbare a zonelor afectate pentru stoparea erodari terenului.

3.Contaminarea solului cu combustibil sau lubrefianti :

• vehiculele si utilajele vor fi astfel întretinute si folosite încât pierderile de ulei sau de combustibil

sa nu contamineze solul.

• depozitarea pe santier a combustibilului se va face pe cât posibil departe de zonele de protectie

severe ale surselor de apa sau de fântâni, la o distanta de minim 100 m.

• spalarea autovehiculelor si a utilajelor, în timpul procesului tehnologic, se va face numai într-un

loc special desemnat de beneficiar, departe de sursele de apa sau de fântâni.

4. Zgomot :

• pe cât posibil, se va urmari ca activitatile zgomotoase sa se realizeze în zona institutiilor de

învatamânt, institutiilor publice sidispensarului uman, în afara orelor de functionare a acestora.

 • se va interzice desfasurarea activitatlor zgomotoase în zona locuintelor între 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 înconjurator. Prin executarea lucrarilor de întretinere vor aparea unele

influente favorabile asupra factorilor de mediu, cât si din punct de vedere economic si social.

În 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

au un efect pozitiv.

**V. PREVEDERI PENTRU MONITARIZARE**

**VI.** **JUSTIFIAREA INCADRARII PROIECTULUI**

Dupa caz, în prevederile altor acte normative nationale care transpun legislatia comunitara,

(IPPC, SEVESO, COV, LCP, Directiva-cadru apa, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru a

deseurilor etc.)

**VII. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER:**

**1) DESCRIEREA LUCRARILOR NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER;**

Lucrarile prevazute in organizarea de santier sunt dupa cum urmeaza:

Amenajare platforma cuprinde indepartarea stratului vegetal pe o grosime de 10 cm, asternerea

unui stat de balast total de 30 cm, asternerea unui strat de baza de 12 cm de piatra sparta si

asternerea straturilor de uzura si legatura de 10 cm grosime.

Constructile provizorii cuprind montare si demontare la 1 km a doua baraci,depozit carburant

 ,magazie unelete si grup sanitar.

**2) LOCALIZAREA ORGANIZBRII DE SANTIER;**

Localizarea organizarii de santier va fi aleasa de catre executant in colaborare cu primaria.

**3) DESCRIEREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI A LUCRARILOR ORGANIZARII**

**DE SANTIER;**

Nu este cazul.

**4) SURSE DE POLUANTI SI INSTALATII PENTRU RETINEREA, EVACUAREA SI DISPERSIA**

**POLUANTILOR ÎN MEDIU ÎN TIMPUL ORGANIZARII DE SANTIER;**

Nu este cazul.

**5) DOTARI SI MASURI PREVAZUTE PENTRU CONTROLUL EMISIILOR DE POLUANTI ÎN**

**MEDIU.**

Nu este cazul.

**VIII. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTITIEI**

 In caz de accidente si/sau la încetarea activit,tii, în masura în care aceste informatii sunt

disponibile:

**1)LUCRARILE PROPUSE PENTRU REFACEREA AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA**

**INVESTITIEI, IN CAZ DE ACCIDENTE SI/SAU LA INCETAREA ACTIVITATII;**

Nu este cazul.

**2) ASPECTE REFERITOARE LA PREVENIREA SI MODUL DE RASPUNS PENTRU CAZURI DE**

**POLUARI ACCIDENTALE;**

Nu este cazul.

**3) ASPECTE REFERITOARE LA INCHIDEREA/DEZAFECTAREA/DEMOLAREA INSTALATIEI;**

Nu este cazul.

 **4) MODALITATI DE REFACERE A STARII INITIALE/REABILITARE ÎN VEDEREA UTILIZARII**

**ULTERIOARE A TERENULUI.**

Nu este cazul.

**VIII. PIESE DESNATE**

* Planuri de incadrare in zona
* Planuri de situatie
* Profil transversal tip

**CONCLUZIE:**

În 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

au un efect pozitiv.

 Intocmit,

Ing. Vinatoru Marius