

MEMORIU DE PREZENTARE
pentru obtinerea
ACORDULUI DE MEDIU

Obiectiv:

***„MODERNIZARE STRADA – LOTIZARE SAT FAUREI CF 57758,
COMUNA GAROAGA, JUDETUL VRANCEA”***

Beneficiar:

COMUNA GAROAGA, JUDEȚUL VRANCEA

FOAIE DE PREZENTARE

DENUMIRE PROIECT: „*MODERNIZARE STRADA – LOTIZARE
SAT FAUREI CF 57758, COMUNA GAROAFĂ, JUDEȚUL
VRANCEA*”

PROIECTANT: OPTIM HUB EDIL S.R.L.

BENEFICIAR: COMUNA GAROAFĂ

Persoana de contact: DIACONU LAURENTIU

telefon 0237 263 805, **e-mail** – primaria_garoafa_vrancea@yahoo.com

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

MEMORIU DE PREZENTARE pentru obtinerea ACORDULUI DE MEDIU

Acest Memoriu de Presentare pentru obtinerea Acordului de Mediu a fost realizat in conformitate L 292 din 2018 privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluarii impactului asupra mediului pentru proiecte publice si private, Anexa nr. 5E la metodologie – Continutul cadru al memoriului de prezentare.

I. Denumirea proiectului:

„MODERNIZARE STRADA – LOTIZARE SAT FAUREI CF 57758, COMUNA GAROafa, JUDETUL VRANCEA”

II. Titular:

COMUNA GAROafa, judetul Vrancea.

Persoana de contact: Diaconu Laurentiu

telefon 0237 263 805, **e-mail** – primaria_garoafa_vrancea@yahoo.com

III. Descrierea proiectului:

a) Rezumatul proiectului

Situatia actuala

Drumurile propuse spre refacere sunt drumuri secundare conform Ord. 50/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea drumurilor în localitățile rurale.

Implementarea proiectului se face in cadrul Comunei Garoafa.

Garoafa este o comună în județul Vrancea, Moldova, România, formată din satele Bizighești, Ciușlea, Doaga, Făurei, Garoafa (reședința), Precistanu, Răchitosu și Străjescu.

Comuna se află în partea de est a județului, la limita cu județul Galați, pe malul drept al Siretului, în zona în care în el se varsă râul Putna. Este străbătută de șoseaua națională DN2, care leagă Focșaniul de Bacău. La Garoafa, acest drum se intersectează cu șoseaua județeană DJ205P, care duce spre vest la Bolotești și spre sud-est la Vânători. Tot DN2 se intersectează la Bizighești și cu șoseaua județeană DJ205E, care duce spre vest la Țifești, Vidra (unde se intersectează cu DN2D), Vizantea-Livezi și Câmpuri și spre est în județul Galați la Movileni.

Prin comună trece și calea ferată Buzău-Mărășești, pe care este deservită de stația Putna Seacă.

Se învecinează: • la Nord si la Vest cu comuna Vanatori.

• la Est cu Raul Siret – limita jud Galati.

• la Sud cu comuna Suraia

La sfârșitul secolului al XIX-lea, comuna purta numele de Făurei, făcea parte din plasa Șușița a județului Putna și avea în componere satele Balta Raței, Bizighești, Făurei și Precistanu, cu o populație de 967 de locuitori ce trăiau în 278 de case. În comună funcționau o biserică și o școală mixtă cu 19 elevi (toți băieți).[6] La acea vreme mai funcționa, pe teritoriul actual al comunei, în aceeași plasă, și comuna Ciușlea, formată din satele Ciușlea, Doaga și Străjescu, cu 1379 de locuitori. În comuna Ciușlea, existau două biserici și o școală mixtă cu 33 de elevi (dintre care 4 fete).[7]

Anuarul Socec din 1925 consemnează comuna Făurei în plasa Gârlele a aceluiași județ, cu o populație de 1100 de locuitori și aceeași compoziție:[8] comuna Ciușlea făcea parte din plasa Garoafa și avea în componere satele Ciușlea, Doaga, Străjescu și Răchitoasa, cu 1850 de locuitori.[9]

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBȚINEREA ACORDULUI DE MEDIU

În perioada interbelică, a apărut și satul Băcăuane, care ulterior a luat numele de Garoafa, după Constantin Garoflid, ministrul agriculturii din perioada reformei agrare.[10]

În 1950, comuna Făurei a fost transferată raionului Focșani din regiunea Putna, apoi (după 1952) din regiunea Bârlad și (după 1956) din regiunea Galați. În 1968, comuna Făurei a căpătat numele de Garoafa (după noua reședință) și a fost transferată la județul Vrancea și i-au fost arondate și satele comunei Ciuşlea, desființată; tot atunci, pe teritoriul comunei a fost reînființat și satul Precistanu.

Insuficienta fondurilor necesare asigurării amenajării, întreținerii drumurilor comunale și vicinale, cumulată cu degradările și distrugerile cauzate de intemperii, a condus la o gospodărire precară a acestora. Drumurile de interes local sunt neîntretinute, impracticabile pe orice anotimp.

Structura rutieră actuală este improprie traficului auto și circulației și pietonilor. Circulația vehiculelor și a autovehiculelor se desfășoară anevoios în orice anotimp, nefiind asigurate condiții minime pentru viața și activitatea locuitorilor.

Starea drumurilor de interes local influențează negativ viața economică, socială și culturală a locuitorilor comunei Garoafa.

Investiția „MODERNIZARE STRADA – LOTIZARE SAT FAUREI CF 57758, COMUNA GAROAFĂ, JUDEȚUL VRANCEA”

se încadrează în obiectivele specifice ale Strategiei de dezvoltare integrată 2021-2027 a județului Vrancea, respectiv:

Capitolul 4. Strategia de dezvoltare a Județului Vrancea pentru perioada 2021-2027 - 4.2

Obiective strategice de dezvoltare a județului - Obiectiv strategic 3 Un județ mai conectat, prin dezvoltarea mobilității, a conectivității TIC și a utilităților publice

Drumurile sunt de pamant, exceptional balastate.

La momentul actual, majoritatea rețelelor de drumuri de comunale propuse sunt din pământ și aproape impracticabile, în special în sezoanele ploioase, ceea ce face ca terenurile agricole deservite de acestea să nu poată fi exploatate la parametri maximi.

Starea de viabilitate existentă a drumurilor este necorespunzătoare desfășurării circulației în condiții normale de siguranță și confort, cu defecțiuni ale suprafeței de rurale și ale complexului rutier evidențiate pe suprafețe extinse, cu o structură rutieră neconformă cu necesitățile și perspectivele de dezvoltare economică, socială a comunei, precum și cerințelor actuale ale utilizatorilor.

Scurgerea apelor este necorespunzătoare, cu dispozitive de colectare și evacuare a apelor de suprafață inexistente.

Starea tehnică a structurii rutiere este afectată de condițiile climaterice, generatoare de praf pe timp uscat și de noroi pe timp umed, ce conduc la viteza de rulare mici favorizând producerea zgomotului și a poluării cu noxe de autovehicule datorită accelerărilor și frânelor repetate.

În plan, traseele străzilor au aliniamente mici în profil longitudinal și prezintă declivități cuprinse între -0.94% și +0.39%.

În profil transversal, pe aproape întreaga lungime a drumurilor, nu există pante de scurgere, ceea ce face ca apele meteorice sau cele provenite din topirea zăpezilor să se scurgă necorespunzător. Acostamentele sunt din pământ și au o lățime variabilă, neavând un traseu rectiliniu.

Intersecțiile între drumurile propuse și cele existente, respectiv Str. Primaverii, nu sunt amenajate corespunzător, iar scurgerea apelor în zona intersecțiilor nu este asigurată.

Problema asigurării siguranței circulației nu este tratată conform reglementărilor în vigoare.

În prezent drumurile nu prezintă siguranță în exploatare datorită lipsei totale a lucrărilor de întreținere și modernizare, partea carosabilă este „rea” existând numeroase defecte cum ar fi gropi, fâgașe, șanțuri provocate de scurgerea apelor meteorice pe suprafața părții carosabile, scurgerea apelor pluviale nu este asigurată în mod corespunzător, actualmente străzile aflându-se la stadiul de drumuri de pământ.

De asemenea în perioadele ploioase drumurile devin greoaie circulației atât pentru oameni cât și pentru vehicule cu tracțiune animală sau autovehicule. În perioadele cu precipitații abundente

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

(primăvară, toamnă, iarnă), drumurile de exploatare agricolă sunt impracticabile, ceea ce duce, de multe ori, la întârzierea activităților locale.

Strazile propuse pentru modernizare sunt drumuri secundare conform Ord. 50/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea drumurilor în localitățile rurale.

Drumurile care se modernizează sunt în intravilanul staului Faurei, comuna Garoafa, județul Vrancea.

Terenul în general este plan, cu ușoare înclinări locale.

Prezenta investiție va fi realizată în satul Faurei, comuna Garoafa, județul Vrancea, pe amplasamentul imobilului înscris în cartea funciara cu numărul 57758.

Pe actualul amplasament, beneficiarul dorește să transforme o pasune într-un cartier rezidențial și se este necesară asigurarea accesului viitorilor locatari și conectarea cu rețeaua de drumuri comunale și județene sau naționale. Pentru acest lucru este nevoie de crearea infrastructurii rutiere în zona, imobilul înscris în CF 57758 fiind împărțit în 4 tronșoane:

Tronșonul 1 este în lungime de **569.54 ml**, începe de la intersecția cu Tronșonul 2 și se termină în Str Primaverii, în curs de amenajare în cadrul altui proiect.

Tronșonul 2 este în lungime de **326.66 ml**, începe de la intersecția cu Tronșonul 1 la poz km 0+000 și se termină tot în Tronșonul 1 la poz km 0+466.

Tronșonul 3 este în lungime de **172.12 ml**, începe de la intersecția cu Tronșonul 1 la poz km 0+186, se intersectează cu Tronșonul 2 la poz km 0+111 și se termină în Str Primaverii, în curs de amenajare în cadrul altui proiect.

Tronșonul 4 este în lungime de **118.21 ml**, începe de la limita PUZ ului (extravilan) și se termină în Tronșonul 3 la poz km 0+164.

Aspecte reprezentative cu situația actuală a amplasamentului



MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBȚINEREA ACORDULUI DE MEDIU





Justificarea necesitatii investitiei

Dezvoltarea unui proiect de investiții privind „**MODERNIZARE STRADA – LOTIZARE SAT FAUREI CF 57758, COMUNA GAROafa, JUDETUL VRANCEA**” va avea un impact pozitiv asupra dezvoltarii zonei si pe termen mediu si lung va aduce urmatoarele beneficii:

Beneficii economice

Aducerea strazilor la un stadiu de modernizare cu un sistem rutier compus din straturi asfaltice, se vor face astfel economii importante in procesul de dezapezire.

Un drum aflat in stare „rea” duce la un consum mai mare de combustibil si poate provoca daune autovehiculelor. Modernizarea strazilor va scadea consumul de carburant si va scadea probabilitatea producerii de daune.

Totodata se va inlesni accesul populatiei din zonele mai izolate la principalii agenti economici din zona pentru realizarea aprovizionarii cu alimente de baza.

Beneficii sociale

Modernizarea strazilor va facilita patrunderea mijloacelor de interventii pentru situatii de salvare si va permite si traficul cu utilaje grele. Totodata se va imbunatati circulatia pietonala si rutiera, care in momentul de fata este mult ingreunata de gropile si fagasele existente pe suprafata carosabilului. Principalii beneficiari ai acestor masuri vor fi elevii, care in momentul de fata intampina dificultati din cauza aparitiei noroiului pe carosabil.

Prin modernizarea urgenta a strazilor mentionate mai sus se evita izolarea populatiei si imposibilitatea acesteia de a avea acces la alimente si servicii de baza.

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

Beneficii de mediu

Realizarea investitiei presupune igienizarea si dirijarea apelor meteorice catre sistemele de colectare a acestora.

Precipitatiile abundente din ultima perioada au deteriorat suprafata strazilor cu crengi, bolovani, resturi etc. In cadrul acestui proiect se vor inlatura toate impuritatile de pe suprafata strazilor si se va curata noroiul existent.

Prin nerealizarea investitiei apar următoarele efecte negative:

- accesul îngreunat la locuinte;
- lipsa de interes din partea unor investitori în dezvoltarea activității economice în zonă;
- desfășurarea cu greutate a activităților agricole sau a celor economice;
- lipsa de interes în stabilirea în comună a personalului calificat etc.
- neatractivitate din partea locuitorilor de a se stabili în comună și de a dezvolta cultivarea terenurilor, alte activitati agricole și nonagricole;
- îngreunarea traficului agricol și întârzierea transportării bunurilor specific zonei;
- asigurarea unor condiții minime pentru sănătatea, confortul și igiena oamenilor.

Valoarea investitiei

Valoarea totala (INV), fara T.V.A. 1 005 037.00 lei

Valoarea totala (INV), inclusiv T.V.A. = 1 194 176.87 lei

(in preturi luna feb 2024)

Din care C+M = 869 432.00 lei fara T.V.A.

Din care C+M = 1 034 624.08 lei inclusiv T.V.A.

Perioada de implementare a proiectului

Perioada de implementare a proiectului este 4 luni.

Durata de realizare și etapele principale; graficul de realizare a investiției

Finalizarea lucrărilor se va decide în funcție de programul alocat, iar durata propusă pentru execuția lucrărilor este de 4 luni.

Nr. Crt	Denumire drum/Categorie de lucrari	1	2	3	4	5	6	7	8
0	Studii de teren								
0.1	Obt . avize acorduri								
0.2	DALI								
0.3	Consultanta								
0.4	Contract								
0.5	Organizare proceduri achizitie publica								
0.6	PT, DE								
0.7	Verif. Tehnica PT,DE								
0.8	Expertiza tehnica								
0.9	Documentatie obt avize si acorduri								
0.10	Asist. Tehnica proiectant								
0.11	Asist. Dirigintie santier								
1	TRONSON 1								

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

1.1	1 Lucrari pregatitoare-terasamente								
1.2	2 Imbracaminte rutiera								
1.3	3 Acostamente								
1.4	4 Rigola de pamant								
1.5	5 Rigola carosabila								
1.6	6 Semnalizare rutiera								
2	TRONSON 2								
2.1	1 Lucrari pregatitoare-terasamente								
2.2	2 Imbracaminte rutiera								
2.3	3 Acostamente								
2.4	4 Rigola de pamant								
2.5	5 Semnalizare rutiera								
3	TRONSON 3								
3.1	1 Lucrari pregatitoare-terasamente								
3.2	2 Imbracaminte rutiera								
3.3	3 Acostamente								
3.4	4 Rigola de pamant								
3.5	5 Rigola carosabila								
3.6	6 Semnalizare rutiera								
4	TRONSON 4								
4.1	1 Lucrari pregatitoare-terasamente								
4.2	2 Imbracaminte rutiera								
4.3	3 Acostamente								
4.4	4 Semnalizare rutiera								

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

Situatie propusa-caracteristici fizice ale intregului proiect

Se propune modernizarea unui numar de 4 strazi in lungime totala de **1 186.53 ml**, dupa cum urmeaza:

NR CRT	DENUMIRE OBIECT	CAROSABIL			ACOSTAMENTE			
		LUNGIME (m)	LATIME (m)	SUPRAFATA - inclusiv racorduri (mp)	LUNGIME (m)	LATIME (m)	SUPRAFATA (mp)	OBS
1	TRONSON 1	569.54	4	2278	1091	2x0.5	545.5	Asfalt
2	TRONSON 2	326.66	4	1344	611	2x0.5	305.5	Asfalt
3	TRONSON 3	172.12	4	791	342	2x0.5	171	Asfalt
4	TRONSON 4	118.21	3	414	236	2x0.5	118	Piatra sparta
TOTAL		1186.53		4827	2280		1140	

Strazile in plan

Lungimea totala a strazilor studiate este de $L = 1186.53$ ml. Traseul proiectat al fiecarei strazi in plan, va urmari traseul existent, pentru evitarea expropriarii terenurilor, fapt ce ar complica inceperea executiei lucrarilor.

Racordurile prevazute in plan vor fi circulare. Elementele geometrice in plan, inclusiv amenajarea in spatiu a curbelor (supralargiri, convertiri, suprainaltari), vor fi stabilite in conformitate cu prevederile STAS 863/85 si STAS 10144-3/91 "Strazi. Elemente geometrice. Prescriptii de proiectare" si O.M.T. 50/1998.

Strazile in profil longitudinal

Niveleta proiectata (linia rosie) va urmari linia actuala a terenului cu mici modificari, cu diferente in ax pozitive/negative astfel încât să se asigure scurgerea apei meteorice în profil longitudinal și să faciliteze accesul cetățenilor către proprietăți + corecturile necesare, aplicate in asa fel incat pasul de proiectare prevazut in STAS 863/65 sa fie respectat. Daca prin asternerea stratului de balast strada se inalta, se va acorda o atentie deosebita scurgerii apelor, adoptandu-se solutii adecvate, astfel incat dispozitivele de scurgere să preia atat apele de suprafata, cat si apele din curtile invecinate strazii.

Daca inaltarea strazii ingreuneaza fluiditatea scurgerii apelor, se va construi structura rutiera in caseta, pastrandu-se linia rosie actuala a strazii si facilitand astfel scurgerea apelor de pe proprietatile adiacente.

Strazile in profil transversal

Se va adopta profilul transversal tip in conformitate cu O.M.T 50/1998, STAS 10144-1/90, si NP 116-2004, urmarindu-se a se pastra latimea existenta a platformei, pentru evitarea expropriarii terenurilor, fapt ce ar complica inceperea executiei lucrarilor.

Structura rutiera

Pentru modernizarea străzilor din cadrul proiectului s-au prevăzut doua variante pentru alcătuirea structurii rutiere:

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

STRUCTURA RUTIERA:

- strat de mixtură asfaltică BAPC16 rul 50/70 - SR EN 13.108-1 în grosime de 4 cm;
- strat de mixtură asfaltică BADPC 22,4 leg 50/70 – SR EN 13.108-1 în grosime de 6 cm;
- strat de baza din piatra sparta amestec optimal – SR EN 13242+A1 în grosime de 15 cm;
- strat de fundație din balast 0...63 mm – SR EN 13242+A1 în grosime de 30 cm,
- teren fundare grad compactare minim 98%.

Structura rutieră pentru drumurile propuse pentru modernizare, rezultată în urma

dimensionării structurii rutiere reprezintă varianta constructivă optimă și se va realiza în

următoarele etape:

- Decaparea stratului vegetal – minim 30 cm;
- realizarea stratului de balast cu așternere și compactare mecanică;
- realizarea stratului de piatra sparta amestec optimal cu așternere și compactare mecanică, conform normelor tehnice în vigoare;
- realizarea stratului de legătură din beton asfaltic de tip BADPC 22,4, așternerea asfaltului se va face cu repartizatorul finisor, iar cilindrirea cu cilindri compactori conform normelor tehnice în vigoare;
- realizarea stratului de uzură din beton asfaltic de tip BAPC 16, așternerea asfaltului se va face cu repartizatorul finisor, iar cilindrirea cu cilindri compactori conform normelor tehnice în vigoare;
- închiderea suprafeței stratului de uzură cu dressing.

Scurgerea apelor, santuri si rigole

Scurgerea apelor va fi asigurata prin executia de rigole de pamant si rigole carosabile in conformitate cu STAS 10796/2-79 si STAS 10796/1-77, cu o sectiune calculata astfel incat sa asigure evacuarea apelor provenite din ploii de pe suprafetele aferente bazinului de acumulare. La intersectia cu drumurile laterale, pentru asigurarea continuitatii santurilor/rigole carosabile, se vor prevedea riole carosabile.

Pentru asigurarea scurgerii apelor s-au prevăzut execuția de rigole de pamant si rigole carosabile.

Exista strazi, unde, din cauza lipsei spatiului sau a faptului ca sunt marginite de terenuri agricole sau a lipsei unui emisar, nu au fost prevazute elemente de scurgere a apelor meteorice.

Pe sectoarele de drum unde distanța dintre limitele de proprietate nu permite respectarea dimensiunilor elementelor proiectate, se va diminua lățimea acostamentelor și/sau lățimea rigolelor de pamant astfel încât să se asigure continuitatea scurgerii apelor meteorice.

Lungimile elementelor de preloare a apelor pluviale impreuna cu amplasarea acestora sunt prezentate in tabelul de mai jos.

NR CRT	DENUMIRE OBIECT	ELEMENTE DE SCURGERE	
		rigola de pamant (m)	rigola carosabila (m)
1	TRONSON 1	1074	33
2	TRONSON 2	610	0
3	TRONSON 3	337	6
4	TRONSON 4	0	0
TOTAL		2021	39

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

Necesarul de indicatoare rutiere – 5 buc „CEDEAZA” drumuri proiectate, conform SR 1848-2011

A) În perioada exploatarei drumului

NR CRT	DENUMIRE OBIECT	SIGURANTA CIRCULATIEI
		semne de circulatie (buc) - " CEDEAZA"
1	TRONSON 1	0
2	TRONSON 2	3
3	TRONSON 3	1
4	TRONSON 4	1
TOTAL		5



Fig. B1 – Cedeaza trecerea

Pentru siguranta circulatiei in timpul exploatarei se vor face marcaje longitudinale in lungime totala de aproximativ 2.28 km. Drumurile proiectate vor fi marcate astfel:

NR CRT	DENUMIRE OBIECT	SIGURANTA CIRCULATIEI
		marcaj longitudinal marginal (ml)
1	TRONSON 1	1091
2	TRONSON 2	611
3	TRONSON 3	342
4	TRONSON 4	236
TOTAL		2280

La intocmirea documentatiei se vor respecta prevederile legale si normativele aflate in vigoare.

Proiectarea lucrărilor de refacere se va face pe amplasamentul actual, așa cum este înscris în Inventarul domeniului privat al UAT COMUNA GAROAFĂ, fără a se dispune demolări, mutări, modificări de construcții sau instalații.

Clasa betonului folosit a fost adoptată în funcție de prevederile SR EN 206-1 și SR 13510/2006 și anume:

Clasa de beton	Clasa de rezistența la compresiune	Clasa de expunere	Dmax	Clasa de cloruri	Tip de ciment
Beton elevatie	C8/10	XO	31,5	Cl 0,10	CEM I/A-LL 42,5 R
Beton elevatie	C30/37	XC4;XD1;XF1;XA1;XM2	31,5	Cl 0,10	CEM I/A-LL 42,5 R
Beton fundatie	C20/25	XO;XC3	16	Cl 0,10	CEM I/A-LL 42,5 R

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBȚINEREA ACORDULUI DE MEDIU

Proiectarea lucrărilor de modernizare se va face pe amplasamentul actual, așa cum este înscris în documentația de Carte funciara a UAT Garoafa, fără a se dispune mutări, modificări de construcții sau instalații.

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare – nu este cazul

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

Investiția „**MODERNIZARE STRADA – LOTIZARE SAT FAUREI CF 57758, COMUNA GAROafa, JUDETUL VRANCEA**”, nu necesită racordarea la utilități (energie, apă, telecomunicații, etc.)

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

Asigurarea siguranței la foc

Soluția constructivă propusă nu utilizează materiale combustibile în exploatare, astfel că nu există pericolul amplificării unor evenimente rutiere prin aportul combustibil al obiectivului.

Principalele performanțe privind siguranța la foc vor fi asigurate pe întreaga durată de utilizare a construcției funcție de:

- riscul extrem de redus de izbucnire a incendiilor în zona drumului;
- comportarea la foc a drumului în ansamblu și a principalelor părți componente;
- condițiile de siguranță ale utilizatorilor prin asigurarea condițiilor de siguranță a circulației.

Trebuie menționat că drumul însuși constituie o barieră pentru propagarea focului. De asemenea prin îmbunătățirea căii de rulare a sectorului studiat se crează un acces mult mai favorabil pentru intervențiile pompierilor.

Asigurarea siguranței în exploatare

Realizarea unor parametri tehnici optimi privind pantele longitudinale, transversale, separarea fluxurilor de circulație, marcarea și semnalizarea corespunzătoare a intersecțiilor, asigurarea colectării, scurgerii rapide a apelor de suprafață, vizibilitatea în intersecții și pe traseu, asigură un grad înalt al siguranței circulației pe întreg tronsonul proiectat.

Circulația în zona modernizată se va desfășura în condiții de siguranță și confort la o viteză de bază de 25 km/h, iar pentru circulație maxim 50 km/oră cu restricții de viteză acolo unde se impune, funcție de elementele geometrice ale drumului.

Traseul va fi semnalizat și bornat conform SR 1848/1. Siguranța circulației. Indicatoare rutiere.

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBȚINEREA ACORDULUI DE MEDIU

Clasificare simboluri și amplasare și SR 1848/7 (M). Siguranța circulației. Marcaje rutiere.

Vizibilitatea în curbe se va asigura prin condiții de proiectare (STAS 863/85) și prin măsurile de semnalizare ce trebuie luate pe timpul exploatarei drumului. Vor fi semnalizate curbele cu raze minime cu restricții de viteză.

Siguranța în exploatare va fi asigurată și prin întreținerea drumului pe timp de iarnă, prin degajarea zăpezii, sporirea aderenței și combaterea derapajului prin așternerea de material antiderapant.

Cel mai important lucru privind siguranța în exploatare prezintă urmărirea comportării în timp a construcțiilor (Legea nr. 10/1995) prin organizarea urmăririi curente a drumurilor ce revine beneficiarului, supraveghere ce se va executa cu personal și mijloace proprii (conform indicativ P130/97).

Urmărirea curentă, are ca scop depistarea din faza incipientă a nivelelor de pericolozitate și economicitate, în vederea luării la timp a măsurilor de intervenție necesare pentru înlăturarea cauzelor și efectelor acestora. Supravegherea curentă are caracter permanent, pe toată durata de serviciu a drumului. Aceasta activitate se desfășoară în conformitate cu prevederile Legii 10/1995 privind calitatea în construcții, ale regulamentului privind urmărirea în exploatare, intervenții în timp și postutilizare a construcțiilor.

Persoanele desemnate de către proprietarul construcției să efectueze urmărirea curentă sau urmărirea specială se numesc responsabili cu urmărirea comportării construcției.

Urmărirea comportării construcției se face pe baza unui program stabilit de proiectant. Evenimentele se consemnează în Jurnalul Evenimentelor.

Proprietarul construcției organizează activitatea de urmărire a construcției și institue un sistem de urmărire care va trebui să prevadă în mod explicit procedurile care se utilizează de către responsabil și relațiile cu proiectantul în cazul apariției unor situații neprevăzute.

Urmărirea comportării în timp este de două categorii : o urmărire curentă și o urmărire specială. Urmărirea curentă și specială a comportării construcției nu se exclude reciproc; începerea urmăririi speciale nu întrerupe efectuarea urmăririi curente, cele două categorii având perioade de observație și obiective diferite.

Beneficiarul în urma semnalizării unor situații ce efectuează aptitudinea pentru exploatarea drumului, va lua imediat măsuri de întreținere și reparare, conform normativelor departamentale (sprijiniri, consolidare, reparații capitale) conform P95/77.

Durata de serviciu a stratului de uzură este de 5 ani.

Izolații termice, hidrofuge și pentru economia de energie

Modernizarea traseului prin soluțiile constructive propuse va conduce la o economie de combustibili și energie (corectarea elementelor curbilor, îmbrăcămintea modernă și protejarea

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

platformei drumului). Dimensionarea la îngheț-dezghet va face ca fenomenul de îngheț să nu ajungă la patul drumului, deci nu se vor produce umflări ale pământului din terasament care să distrugă sistemul rutier.

Protecția împotriva zgomotului

Calitatea traseului, suprafața carosabilă netedă fără denivelări va asigura o fluentă a circulației astfel încât nivelul de zgomot propus de autovehicule să fie cât mai redus.

Pentru reducerea nivelului de zgomot din circulație se va prevedea o suprafață carosabilă netedă, fără denivelări. La traversarea localităților nu se admite claxonatul. Nivelul de zgomot produs de autovehicule în zona unităților publice (școli, grădinițe, dispensare, cămine culturale) nu trebuie să depășească 30 dB.

Traseul poate fi completat perimetral cu plantații, amplasate în spațiul de siguranță a drumului, pentru constituirea unei perdele naturale împotriva perpetuării zgomotului.

Pe perioada de operare a drumului principala sursă de zgomot și vibrații este dată de circulația autovehiculelor pe drum.

Valorile nivelului sonor pe se înscriu în limitele admise de STAS 10009/88-Acustica urbana-Limite admisibile ale nivelului de zgomot.

În vederea reducerii zgomotului provocat de șantier, propunem următoarele măsuri:

Deoarece în cadrul bazelor de producție nivelul ridicat de zgomot afectează personalul, se vor lua măsuri speciale de protecție antifonică.

Execuția unor protecții acustice în prima fază de șantier, acolo unde este posibil.

Referitor la vibrațiile produse de traficul greu, se recomandă ca viteza să nu depășească 20 km/oră la trecerea prin localități.

Sănătatea oamenilor și protecția mediului

Pe timpul execuției lucrărilor Stația de preparare a amestecurilor asfaltice va fi amplasată în afara localității și prevăzută cu filtre de praf și fum, respectiv cu instalații de absorbție a prafului.

Terenul folosit pentru organizarea șantierului va fi redat circuitului agricol sau plantat la terminarea lucrărilor. Administratorul drumului nu va permite depozitarea deșeurilor și gunoaielor pe zona drumului.

Reducerea gradului de poluare din noxe datorat autovehiculelor, se realizează prin asigurarea fluentei circulației, astfel încât noxele să nu depășească: 0,5% CO₂; 1,0% CH₄ și 0,3% CO. Combaterea prafului, a depunerilor atmosferice și a particulelor de cauciuc, rezultate din uzura pneurilor și a noxelor rezultate din funcționarea motoarelor se face prin stropirea suprafeței carosabile cu o emulsie de bitum diluat cu apă în proporție de 1/10 l/mp.

Protecția împotriva radiațiilor

Activitățile de execuție a lucrărilor se desfășoară cu utilaje și echipamente care nu utilizează surse de radiații. De asemenea, lucrările propuse nu constituie surse de radiații ionizate.

Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

În perioada de execuție a lucrărilor, sectorul de populație afectat este cel reprezentat de locuitorii așezărilor traversate de drumurile tehnologice.

Se apreciază că, dată fiind perioada scurtă de expunere a populației localităților potențial afectate la impurificarea cu substanțe cu potenția cancerigen (Cr, Ni, HAP), riscul prezentat de acești poluanți este minor.

În perioada de execuție se va realiza și un impact pozitiv, deoarece vor fi create noi locuri de muncă.

Șantierul va cauza perturbări ale traficului prin vehicule (betoniere, transportoare de utilaje și materiale, vehicule personale ale muncitorilor etc.) care vor utiliza rețeaua de drumuri locale.

Pentru atenuarea acestor inconveniente accesul la șantiere vor fi amplasate cât mai eficient cu putință.

Soluțiile constructive adoptate se încadrează în specificul natural fără a afecta sau adresa organizarea existentă a teritoriului.

Ordonanța nr. 195 din 2005 stipulează obligativitatea respectării principiilor ecologice în procesul de dezvoltare social-economică, pentru asigurarea unui mediu de viață sănătos pentru populație. Amplasarea drumurilor trebuie să se facă fără a prejudicia în vreun fel salubritatea, ambientul, spațiile de odihnă, tratament și recreere, starea de sănătate și de confort a populației.

În acest scop se pot avea în vedere următoarele:

- realizarea, dezvoltarea și întreținerea spațiilor verzi cu rol atât antipoluant - împotriva noxelor, zgomotului -, cât și estetic;
- folosirea, în măsura posibilităților, a unor tipuri de îmbrăcăminte rutieră absorbantă fonic;
- execuția de treceri sigure pentru pietoni;
- execuția de parcuri speciale pentru persoanele cu handicap.

Protecția solului și subsolului

Conform Normativ pentru proiectarea antiseismică a construcțiilor de locuințe, social culturale, agrozootehnice și industriale P100-92 amplasamentul drumului se încadrează într-o zonă seismică de calcul D cu $T_c=1,0$ și $K_s = 0,16$.

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBȚINEREA ACORDULUI DE MEDIU

Perioadei de execuție îi sunt asociate numeroase puncte de impact asupra solului, directe sau prin intermediul mediilor de dispersie a poluanților.

Pulberile rezultate din procesele de excavare, încărcare, transport și respectiv descărcare a agregatelor pot fi considerate poluante numai în măsura în care sunt asociate cu alți poluanți (de ex. SO₂ cu particule de praf).

În perioada de execuție se poate produce poluarea solului cu reziduri de produse petroliere (motorină, uleiuri etc.) în zona organizării de șantier. Acest tip de poluare poate fi evitat prin întreținerea corespunzătoare a utilajelor și o bună organizare de șantier.

De asemenea, au loc o serie de modificări în calitatea și structura solului și subsolului ca urmare a ocupării unor suprafețe cu organizare de șantier.

Formele de impact identificate în această perioadă pot fi:

- decaparea stratului de sol vegetal și realizarea platformei organizării de șantier și amplasamentului acesteia;

- betonarea unor suprafețe din ampriza lucrării sau din organizarea de șantier;

- poluări accidentale cu hidrocarburi sau alte substanțe precum și cu ape uzate fecaloide menajere;

- depozitarea necontrolată a deșeurilor, a materialelor de construcții, a deșeurilor tehnologice;

- modificări calitative și cantitative ale circuitelor geochimice locale.

Pentru diminuarea impactului asupra solului în perioada de realizare a lucrărilor, se propun următoarele măsuri de protecția solului:

- solul fertil decopertat de pe terenurile agricole va fi depozitat astfel încât se poată fi refolosit;

- se vor evita materialele cu risc ecologic imediat sau în timp ;

- zonele în care s-au depozitat materiale provenite din excavații vor fi reamenajate la terminarea lucrărilor.

Terenurile limitrofe lucrării și organizării de șantier vor fi protejate și redat mediei naturale la terminarea lucrărilor.

Pe parcursul desfășurării lucrărilor de execuție a drumurilor, antreprenorul va lua măsuri pentru asigurarea stabilității solului, corelând lucrările de construcție cu lucrările de ameliorare a terenurilor afectate. La execuția terasamentelor se va evita folosirea materialelor cu risc ecologic imediat sau în timp.

Drumurile, prin lucrările de exploatare și întreținere, pot afecta calitatea solului prin modificarea structurii, dereglarea echilibrelor ecosistemelor, modificarea habitatelor, divizarea teritoriului, întreruperea căilor de deplasare a faunei, ocuparea de teren agricol sau cu alta destinație

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

productiva. Pe durata exploatarei si întretinerii drumurilor se vor respecta masurile de protectie a mediului în conformitate cu legislatia în vigoare:

-se vor mentine în buna stare de functionare amenajarile antipoluante si de protectie a mediului;

-se vor marca zonele sensibile ecologic, cu indicarea regimului de circulatie si prin informarea publicului asupra importantei ecologice a obiectivului.

Protectia calitati aerului pe perioada de implementare a proiectului

Sursele principale de poluare a aerului specifice lucrărilor de modernizare a drumurilor județene:

-activitatea utilajelor de construcție ;

-transportul materialelor de construcție (beton, asfalt,etc.);

-utilajele indiferent de tipul lor functioneaza cu motoare Diesel,gazele de eșapament evacuate în atmosfera continand întreaga gama de poluanti specifici arderii interne a motorinei:oxizi de azot (NO) compusi organic volatili (VOC), metan (CH₄), oxizi decarbon (CO,CO₂) amoniac (NH₃), particule cu metale grele (Cd,Cu,Cr,Ni,Se,ZN),hidrocarburi aromatice policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO₂).

Gama poluantilor organici si anorganici emisi in atmosfera prin gazele de esapament contin substante cu diferite grade de toxicitate. Se remarca astfel prezenta pe langa poluantii comuni (NO_x, SO₂, CO, particule) a unor substante cu potential cancerigeni evidentiat prin studii epidemiologice efectuate de Organizatia Mondiala a Sanatatii: cadmiu , nickel, crom si hidrocarburi aromatice policiclice.

Se remarca, de asemenea, prezenta protoxidului de azot (N₂O)- substanta incriminate in epuizarea stratului de ozon stratospheric- si a metanului, care, impreuna cu CO₂ au efecte globale asupra mediului, fiind gaze cu efect de sera.

Cantitatile de poluanti emise in atmosfera de utilajele de constructie depind, in principal de urmatoorii factori:

-nivelul tehnologic al motorului;

-puterea motorului;

-consumul de carburant pe unitatea de putere;

-capacitatea utilajului;

-vârsta utilajului/motorului;

-dotarea cu dispozitive de reducere a poluarii (catalizatoare).

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBȚINEREA ACORDULUI DE MEDIU

Este evident ca emisiile de poluanți scad cu cât performanțele motorului sunt mai avansate, tendința în lume fiind fabricarea motoarelor cu consumuri cât mai mici pe unitatea de putere și cu un control cât mai restrictiv al emisiilor.

Aceste două elemente sunt reflectate de dinamica legislației în domeniul mediului a UE și a SUA.

Pentru mijloacele de transport încadrate în categoria vehiculelor grele (heavy duty vehicles), estimările efectuate de literatura de specialitate americană corelează emisiile de poluanți cu nivelul tehnologic al motorului, consumul de carburant pe unitatea de putere sau la 100 km, vârsta vehiculului etc.

Astfel, metodologiile americane estimează pentru vehiculele grele (diesel heavy duty vehicles) un consum mediu de 29,9 l/100 km, în timp ce basculantele de 16 t fabricate în România au un consum de carburant de 40-45 l/100 km.

Consumul specific, raportat la 1 tonă de material transportat, este de aproximativ 2 ori mai mic comparativ cu consumul basculantelor românești de 16 t.

Aria principală de emisie a poluanților rezultați din activitatea utilajelor și a mijloacelor de transport se consideră ampriza lucrării extinsă lateral, pe ambele părți, cu câte o fâșie de 10-15 m lățime. Concentrațiile maxime de poluanți se realizează în cadrul acestei arii.

Studii de dispersie completate cu măsurători arată că, în exteriorul acestei arii, concentrațiile de substanțe poluante în aer se reduc substanțial.

Astfel, la 20 m în exteriorul acestei fâșii, concentrațiile se reduc cu 50%, iar la peste 50 m reducerea este de 75%.

În tabelul de mai jos prezentăm o estimare a emisiilor la autovehicule și vehicule grele în conformitate cu literatură de specialitate.

Tabelul cu Estimarea emisiilor la autovehicule (gr/km)

TIP VEHICUL IN SUSPENSIE	CO	HIDROCARBURI	NO	PARTICULE
Cu catalizator	0,02	0,10	0,61	0,18
Fara catalizator	0,60	0,10	0,79	0,29
Autoturisme<2000cmc	0,5	0,105	0,4	0,131
Autoturisme>2000cmc	0,5	0,105	0,7	0,131
Autovehicule<3,5t	1,5	0,7	1,3	0,6
Autoveh. 3,5-5,5t	2,0	1,0	6,0	1,0
Autoveh. 5,5-12,0t	4,0	2,5	10,0	2,0

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBȚINEREA ACORDULUI DE MEDIU

Autoveh. 12,0-15,0t	4,5	3,0	13,0	2,5
Autoveh.> 15,0t	5,0	3,5	20,0	3,0

Având în vedere că unele firme de construcții au în dotare vehicule de ultima generație fabricate în străinătate, putem aprecia că activitățile de șantier nu vor avea un impact deosebit asupra calității aerului din zonele de lucru și nici în zonele adiacente acestora.

Protecția calității aerului pe perioada de operare

În perioada de operare sursa principală de poluarea aerului în zona este circulația autovehiculelor. Ținând cont de valorile de trafic viitor „după 10 ani”, se poate aprecia că traficul nu va contribui în mod semnificativ la poluarea aerului din zonă. Trebuie menționat că îmbunătățirea continuă a performanțelor motoarelor autovehiculelor are în vedere reducerea noxelor rezultate din arderea carburanților în motoare. De asemenea, respectarea prevederilor legale privind verificarea tehnică periodică a autovehiculelor, va contribui la reducerea noxelor.

Surse de poluanți și protecția faunei și florei

În perioada de execuție a lucrărilor se înregistrează următoarele tipuri de impacturi asupra vegetației, faunei terestre și ecosistemelor acvatice:

-înlăturarea componentelor biotice de pe amplasament prin lucrările desfășurate (decoptare, betonare,) pentru organizarea de șantier.

-Efectele poluării asupra vegetației

Pe întreaga perioadă de execuție a lucrărilor, principalii poluanți prezenți în mediu în zona lucrărilor sunt particulele de praf și în cantitate mai redusă poluanți chimici precum: NO_x, SO₂, CO.

În timpul perioadei de construcție vor apărea situații pe termeni scurți de stres chimic asupra vegetației, generate de nivelurile concentrațiilor de NO și de SO ce vor apărea în vecinătatea organizării de șantier până la distanțe de 300 de metri, mai ales în cazul utilizării de stații de betoane dotate cu tehnologie clasică, fără filtre de reținere a pulberilor.

-Efectele poluării asupra faunei

Din literatura de specialitate reiese că expunerea pe termeni scurt (ore) la niveluri coborâte de NO conduce la efecte cuantificabile. Totuși expunerea pe durate de ordinul săptămînilor la concentrații mici determină o serie de efecte ca: alterarea metabolismului, alterarea structurii și funcției plămânilor, efecte extrapulmonare. În cazul lucrărilor propuse, durata de execuție este scurtă, iar efectul poluării asupra faunei nu va conduce la efecte cuantificabile.

-Efectele poluării asupra ecosistemelor acvatice

În cazul lucrărilor preconizate, arealul de lucru și volumele de material ce vor intra în suspensie sunt mici în raport cu dimensiunile ecosistemului receptor. Din acest motiv, se poate

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

aprecia că impactul lucrărilor de execuție asupra ecosistemului pârâului Bistricioara este suficient de redus pentru a permite refacerea naturală a zonelor afectate, la scurt timp după încetarea acestor lucrări.

În perioada de operare impactul asupra florei și faunei poate fi considerat mai redus decât cel înregistrat în prezent deoarece prin refacerea structurii rutiere se asigură fluenta traficului și implicit reducerea poluării atmosferei.

Protectia apelor si a ecosistemelor acvatice

La lucrarile de drumuri se va asigura protectia apelor de suprafata, subterane si a ecosistemelor acvatice, care are ca obiect mentinerea si ameliorarea calitatii si productivitatii naturale ale acestora, în scopul evitarii unor efecte negative asupra mediului, sanatatii umane si bunurilor materiale. Controlul respectarii reglementarilor de protectie a apelor si a ecosistemelor acvatice este organizat si exercitat de catre autoritatile din domeniul mediului, apelor, sanatatii si de alte autoritati, potrivit competentelor legale.

Conceperea si elaborarea unui traseu de drum se vor realiza prin alegerea solutiei optime, pentru evitarea prejudiciilor ireversibile aduse mediului acvatic de orice tip. Sistemul de scurgere a apelor trebuie sa fie proiectat si întretinut pentru a proteja drumul si terenurile adiacente, sa fie compatibil cu mediul inconjurator. În cazul în care drumul strabate zone umede , se vor executa lucrari specifice pentru eliminarea apelor de pe amplasamentul respectiv, pentru a evita fenomenele de baltire. Se vor avea in vedere efectele pe care le pot provoca aceste lucrari cu propunerea masurilor de protectie adecvate astfel incat sa nu fie periclitata speciile specifice zonelor umede. Lucrarile de executie a infrastructurii rutiere vor respecta zonele de protectie sanitara impuse de legislatia în vigoare.

Pentru protectia faunei acvatice se vor prevedea masuri conform legislatiei în vigoare, astfel încât lucrarile de drumuri sa nu dauneze faunei acvatice si sa protejeze speciile rare întâlnite.

Executia lucrarilor de infrastructura se va face astfel încât contaminarea potentiala a cursurilor de apa, pânzei freatice sa fie evitata. Amplasarea lucrarilor de arta – podețe - se va face astfel încât sa se evite:

- modificarea dinamicii scurgerii apelor prin reducerea sectiunilor de scurgere a apei
- întreruperea scurgerilor apelor subterane.

Apele de pe suprafata drumului se vor colecta în santurile laterale drumului, prevazute si dimensionate conform legislatiei în vigoare. Evacuarea apelor se face conform reglementarilor pentru protectia calitatii cursurilor de apa si solurilor cu prevederea lucrarilor necesare.

Deversarea apelor uzate menajere în santurile laterale drumului este interzisa. Evacuarea apelor uzate menajere, provenite de la amenajarile colaterale drumului, neracordate la un sistem de

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

canalizare, se face prin instalatii de preepurare, care trebuie sa fie proiectate si executate conform normativelor în vigoare. Instalatiile se executa si se întretin în buna stare de functionare de catre beneficiarul acestor lucrari.

Regimul deseurilor

Principalele produse generate de activitatea de modernizare si întretinere a drumurilor, ce pot fi clasate ca deseuri, sunt materialele rezultate din decapari si din demolari. În activitatea de constructie si întretinere a infrastructurilor rutiere se va tine seama de reglementarile în vigoare în colectarea, transportul, depozitarea si reciclarea deseurilor.

Obligatiile ce rezulta din prevederile Ordonantei nr. 195 din 2005 sunt urmatoarele:

- Gestionarea deseurilor trebuie sa se efectueaza in conditii de protectie a sanatatii populatiei si a mediului,

- Valorificarea deseurilor se realizeaza numai in instalatii, prin procese sau activitati autorizate de autoritatile publice competente.

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

Implementarea proiectului va aduce urmatoarele beneficii:

- Beneficii economice:

Impactul social dorit a se obtine prin implementarea proiectului este imbunatatirea accesului la resursele si serviciile comunitatii. Indicatorii folositi pentru estimarea abilitatii proiectului de a realiza aceste obiective sunt:

- imbunatatirea accesului la posibilitatile de dobandire a unui post si la serviciile si facilitatile comunitatii;

- asigurarea distributiei uniforme in comunitate a efectelor pozitive generate de proiect.

Indicatorii care arata daca aceste obiective sunt atinse sunt:

- variatii in accesibilitate, timpi de parcurs si echitatea acestor variatii;
- reducerea emisiilor si nivele mai scazute ale poluarii fonice;
- variatii in stilul de viata al comunitatii;

- Beneficii sociale:

Modernizarea strazilor din comuna Garoafa va facilita patrunderea mijloacelor de interventii pentru situatii de salvare si va permite si traficul cu utilaje grele. Totodata se va imbunatati circulatia pietonala si rutiera, care in momentul de fata este mult ingreunata de gropile si fagasele existente pe suprafata carosabilului.

- Beneficii de mediu:

Prin ranforsarea structurii rutiere existente se va asigura scurgerea corespunzatoare a apelor de pe carosabil, se vor curata acostamentele inierbate si se va reduce gradul de poluare prin imbunatatirea suprafetei de rulare care va determina un consum mai mic de combustibil.

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 BAT aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

Necesitatea investiției este evidentă, pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație și în general asupra mediului, influențând în mod pozitiv nivelul de trai al locuitorilor.

Această investiție asigură :

- posibilitatea utilizării drumului în tot cursul anului;
- reducerea consumului de carburanți și lubrifianți;
- reducerea cheltuielilor de întreținere a autovehiculelor;
- drum de o mai bună calitate, ce conferă un grad mai mare de siguranță și confort în trafic;
- se realizează mult mai rapid colectarea și evacuarea apelor meteorice în afara structurii rutiere prin șanțuri corespunzătoare, deci o afectare minimă a structurii rutiere și o modificare redusă a sistemului ecologic al zonei;
- prin amenajarea de șanțuri de scurgere a apelor de suprafață în afara structurii rutiere, se reduc riscurile unor eventuale accidente rutiere sau ecologice în zonă și se elimină riscul de autodistrugere a drumului din cauza infiltrațiilor de ape.
- accesul mijloacelor auto de intervenție în caz de necesitate (salvare, pompieri, poliție);
- este înlăturat pericolul de inundare a proprietăților din zona ca urmare a asigurării funcționalității sistemului de canalizare pluvial
- asigură circulația rutieră în condiții de siguranță în special în perioadele critice ale anului

IX. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare.

Investiția „**MODERNIZARE STRADA – LOTIZARE SAT FAUREI CF 57758, COMUNA GAROafa, JUDEȚUL VRANCEA**”

se încadrează în obiectivele specifice ale Strategiei de dezvoltare integrată 2021-2027 a județului Vrancea, respectiv:

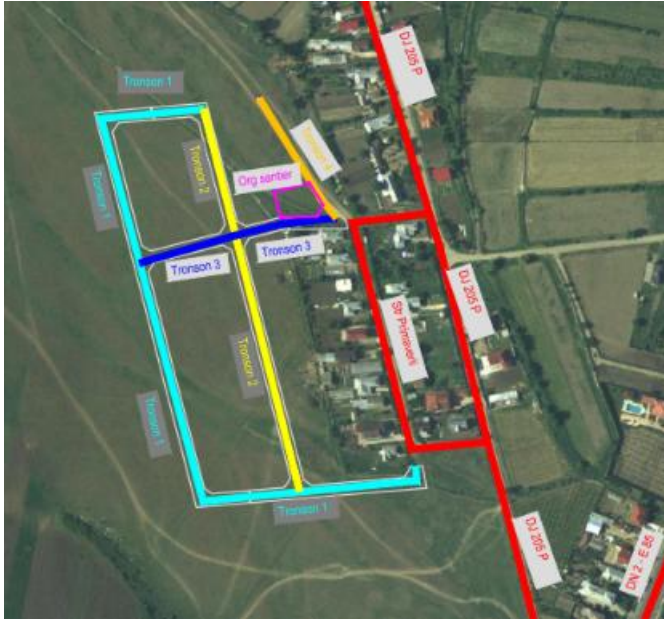
Capitolul 4. Strategia de dezvoltare a Județului Vrancea pentru perioada 2021-2027 - 4.2 Obiective strategice de dezvoltare a județului - Obiectiv strategic 3 Un județ mai conectat, prin dezvoltarea mobilității, a conectivității TIC și a utilităților publice

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

Organizarea de șantier va fi amplasată în apropierea șantierului, pe amplasamentul imobilului înscris în CF 57702, în suprafața de 820 va respecta documentația DTOE care a va fi elaborată de SC OPTIM HUB EDIL SRL., în care vor fi incluse toate cheltuielile aferente racordării la utilitățile necesare organizării, în scopul realizării unei lucrări conforme cu cerințele proiectului tehnic.

Cazarea, transportul muncitorilor, depozitarea materialelor, curățenia în șantier, serviciile sanitare, organizarea și semnalizarea corespunzătoare a punctelor de lucru revin în sarcina directă a antreprenorului.

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU



1. Constructorul va furniza împreună cu oferta sa o lista a personalului cheie pe care își propune a-l angaja, împreună cu un rezumat al experienței și calificărilor acestora.
2. Constructorul va nominaliza un agent sau reprezentant competent autorizat .
3. Nu se poate efectua nici o schimbare a personalului cheie fara acceptul și permisiunea Beneficiarului ,orice înlocuire a acestuia trebuind sa asigure personal cu cel puțin aceleași calificări și experiența.
4. Pana la data inceperii lucrarilor Constructorul va incheia asigurare pentru tot personalul implicat in lucrare. El va prezenta polița de asigurare la data inceperii lucrărilor Beneficiarului.

Facilități în șantier

1. Șantierul nu va putea fi folosit pentru alte scopuri decât execuția lucrărilor din prezentul contract.
2. Toate clădirile, atelierelor și alte structuri temporare pe care Constructorul le poate ridica pentru folosința sa sau a Dirigintelui, trebuie fie aprobate de Diriginte.
3. Reamplasarea oricăror structuri de acest fel în timpul Lucrărilor va necesita aprobarea Beneficiarului și a Dirigintelui.

Personal calificat pentru diriginte

1. Antreprenorul va pune la dispoziția Dirigintelui și va asigura permanența personalului calificat la nivelul sarcinilor.
2. Personalul calificat de supraveghere va avea experiență în activitatea de asistare a Diriginților în munca de supraveghere.
3. Dirigintele va solicita, ori de cate ori este necesar , laboratoare autorizate contractate de Constructor si agreeate de Diriginte.

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

Panou informativ

În termen de 2 săptămâni de la Data de Începere/Încetare, Constructorul va furniza și ridica Panouri de Informare după descrierea din Legea 10 a construcțiilor. Constructorul le va curăța, întreține și, la finalizarea Contractului, le va demonta și înlătura.

Securitatea șantierului

Constructorul este responsabil pentru paza Șantierului și pentru toate costurile asociate prevenirii accesului personalului neautorizat pe toată durata Contractului în conformitate cu prevederile contractului.

Alimentarea cu energie electrică

Constructorul va furniza și menține o sursă potrivită de energie conform cerințelor

Asigurarea șantierului cu apă

Constructorul este responsabil cu localizarea unei surse de apă potrivite și va plăti conectarea la aceste surse. Dacă nu se găsește o sursă de apă corespunzătoare în localitate, constructorul va face toate cele necesare să se aducă și să depoziteze cantitățile de apă necesare lucrărilor. Toate costurile necesare furnizării apei în șantier vor fi suportate de constructor. Constructorul este responsabil pentru utilizarea corectă a apei și pentru întreținerea instalației de apă.

Structuri și servituți existente

1. Constructorul va lua toate precauțiile necesare prin solicitarea în scris de informații de la Autoritățile competente pentru a se asigura că Șantierul Lucrărilor este liber de orice structură subterană, canalizări, conducte de apă și gaz, cabluri etc. cunoscute și va asigura Beneficiarul împotriva oricăror pagube generate de neglijența sa din acest punct de vedere. Copii ale tuturor răspunsurilor scrise de la Autoritățile competente referitoare la cele de mai sus vor fi transmise Dirigintelui înainte de începerea Lucrărilor în Șantier. Furnizarea acestor informații Dirigintelui nu absolvă Constructorul de răspunderile sale contractuale. Pentru informații privitoare la serviciile disponibile în Șantier Constructorul trebuie să contacteze Beneficiarul.
2. Orice deversări de apă vor necesita aprobări din partea Agenției Apelor Române și Agenției de Protecția Mediului. Obținerea acestor permise va fi responsabilitatea Constructorului. Constructorul va fi de asemenea responsabil cu conformarea la standardele aplicabile apelor deversate.

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBȚINEREA ACORDULUI DE MEDIU

Controlul zgomotului

1. Constructorul va adopta cele mai bune metode practice pentru minimizarea zgomotului și vibrațiilor produse de activitățile sale și le va prevedea în Planul de Management de Mediu. El trebuie să trateze cu respect recomandările Standardului Român STAS 10009/1988, și se va conforma în particular cu următoarele cerințe:
2. Toate vehiculele și aparatele mecanice folosite în scopul efectuării lucrărilor vor avea montate tobe de eșapament eficiente și vor fi întreținute în stare bună și eficientă de funcționare
3. Toate compresoarele vor fi modele cu 'zgomot redus' echipate cu învelitori corespunzător etanșate și acustic închise care vor fi menținute închise atunci când mașinile sunt folosite. Toate echipamentele pneumatice percutante auxiliare vor avea montate amortizoare de zgomot, iar tobele de eșapament de tipul recomandat de producător
4. Mașinile folosite intermitent vor fi oprite în perioadele inactive
5. Zgomotul emis de orice utilaj folosit pentru Lucrări va avea un nivel maxim de zgomot măsurat la 1 metru distanță de fațada clădirilor adiacente mai mic decât:
Luni – Duminică 07.30 - 19.00 nivel echivalent 30 dB(A) .

Refacerea zonelor afectate

1. Este răspunderea Constructorului să refacă zonele afectate și să îndrepte orice deranj sau pagubă generată de lucrări spre satisfacția Dirigintelui și la momentele prescrise de Diriginte de-a lungul Contractului. Orice cost asociat cu refacerea la condiția inițială a șoselelor, zonelor de parcare/îmierbate etc., inevitabil afectate de lucrări este considerat a fi inclus în prețurile unitare din listele de cantități, așa cum se prevede în Planul de Management de Mediu.
2. La finalizarea Lucrărilor pe Șantier și înainte de Recepția la Terminarea Lucrărilor trebuie să refacă zona afectată a Șantierului spre satisfacția Beneficiarului și a Dirigintelui.

Protecția șantierului

1. Constructorul va afișa semne de atenționare pe toate căile unde publicul are acces. Măsurile de restricționare a parcurii în vecinătate și de a opri și/sau devia traficul în cazul unui colaps trebuie să fie aprobate de Diriginte. Zona Șantierului trebuie protejată și trebuie să se pună semne clare indicând că este o zonă de construcție.
2. Constructorului i se va cere să dezvolte un Plan de Protecția Muncii și a Sănătății cuprinzător și complet operațional în faza de construcție pentru aprobarea Dirigintelui sau a reprezentantului acestuia înainte de începerea activităților pe Șantier.

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

3. Constructorul va face alocații corespunzătoare în oferta sa prin asigurarea de timp și resurse suficiente pentru conformarea cu toate aspectele generale referitoare la protecția muncii și a sănătății și în particular a următoarelor:

- a. dezvoltarea și implementarea planului de protecția muncii și a sănătății;
- b. sa găsească pentru efectuarea lucrărilor, în cazurile când acestea sunt subcontractate, sub-contractori competenți și cu resurse suficiente;
- c. sa asigure coordonarea și cooperarea tuturor sub-contractorilor;
- d. sa obțină de la sub-contractori principale constatări ale evaluării de risc și detaliile privitoare la modul cum intenționează sa efectueze activitățile cu risc mare;
- e. sa se asigure ca sub-contractorii au cunoștință de riscurile din Șantier;
- f. sa se asigure ca muncitorii din Șantier au fost corespunzător instruiți;
- g. sa se asigure ca sub-contractorii și lucrătorii se conformează oricăror reguli particulare care ar putea fi stabilite în planul de protecția muncii și a sănătății;
- h. sa fie responsabil pentru conformarea tuturor sub-contractorilor și a tuturor vizitatorilor în Șantier la regulile de protecția muncii;
- i. sa monitorizeze îndeplinirile din domeniul protecției muncii și a sănătății;
- j. sa asigure informarea corectă și consultarea tuturor lucrătorilor;
- k. sa asigure accesul în Șantier numai persoanelor autorizate.

Substanțe toxice

1. Substanțele toxice cerute pentru folosința în lucrări nu vor fi înmagazinate în Șantier. Ele vor fi aduse în Șantier numai atunci când sunt necesare și vor fi îndepărtate imediat după folosire. Atunci când astfel de substanțe sunt folosite, Constructorul va lua măsurile corespunzătoare pentru asigurarea protecției publicului precum și a muncitorilor ce efectuează activitatea respectivă. Substanțele chimice de uz curent vor fi non-toxice pentru oameni, păsări și animale.

2. Constructorul va fi în totalitate responsabil pentru înmagazinarea, amestecul, aplicarea și folosirea substanțelor chimice incluzând depozitarea corespunzătoare a containerelor produsului.

Depozitarea materialelor periculoase

1. Constructorul va face toate aranjamentele pentru înmagazinarea materialelor periculoase altele decât substanțele toxice și pentru distribuirea lor pe Șantier spre satisfacția Dirigintelui. Combustibilii sau alte materiale dăunătoare nu trebuie depozitați în șantier. Costructorul se va asigura ca nici o scurgere de combustibili sau lubrifianți nu va avea loc în aceste zone.

2. In cazul în care oricare dintre zone din șantier este afectată de combustibili sau lubrifianți, tot solul contaminat trebuie excavat și transportat la o zonă aprobată de depozitare a deșeurilor, pe

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

cheltuiala Constructorului până la satisfacerea Dirigintelui. Asemenea material contaminat va fi înlocuit cu sol vegetal sau subsol, după indicațiile și aprobarea Dirigintelui.

Păstrarea curățeniei în șantier

1. Constructorul va remedia pe propriul cost orice deteriorare, și va lăsa Șantierul curat la sfârșitul fiecărei zi de lucru.

Curățirea generala a șantierului

1. Constructorul va curata fiecare parte a Șantierului la momentul și la extinderea indicate în Desene. Constructorul va asigura identificarea și protejarea corespunzătoare a copacilor, arbuștilor sau altor particularitati indicate în Desene pentru conservare.

2. Unde linia unei împrejurimi, gard viu sau zid existent este intersectata de limita Șantierului separarea va fi făcuta corect după indicația Dirigintelui, daca nu este indicat în alt mod.

3. Toate materialele rezultate din curatarea Șantierului care nu sunt necesare sau nu sunt cerute pentru folosire în lucrările permanente vor fi înlăturate de către Constructor .

Demolarea clădirilor provizorii ale organizarii de santier

Chiar dacă planuri și descrieri ale clădirilor și structurilor au fost înaintate Constructorului , acesta trebuie sa fie mulțumit de gradul de cunoaștere al tipului construcției și al materialelor folosite în construcție. Toate utilitățile trebuiesc deconectate din fiecare clădire urmând a fi demolate, dacă Dirigintele nu s-a exprimat într-un mod diferit. Fiecare clădire trebuie sa fie complet demolată, inclusiv toate fundațiile și tot materialul înlăturat din Șantier. Golurile rezultate în urma scoaterii fundațiilor trebuiesc rambleiate cu material acceptabil și compactate până la nivelul existent al solului. Trebuiesc făcute toate eforturile posibile pentru recuperarea a cat mai multor obiecte de otel sau a altor articole re folosibile. Asemenea materiale recuperate vor intra în proprietatea Angajatorului și vor fi depozitate în siguranța și la adăpost într-o zona a Șantierului specificata de Diriginte.

Curățirea și igienizarea clădirilor existente

1. Pentru clădirile sau părțile din clădire care rămân în funcțiune, întreaga clădire sau porțiune din acesta care nu se supune reparațiilor sau reabilitării se va asigura prin operațiuni de verificare și reabilitare a alimentarii cu apă, energie electrică și gaze și a instalațiilor de canalizare.

2. Lucrări de re-zugrăvire se vor aplica in încăperile care s-au convenit prin contract, până la acceptul dirigintelui.

3. Instalațiile de încălzire sau aer condiționat se vor pune in funcțiune.

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

Vegetația existentă

Constructorul va lua toate precauțiile potrivite și necesare pentru protecția vegetației existente pe care Dirigintele cere să fie păstrate în zona sau în jurul lucrărilor și dacă i se va cere așa va remedia pe cheltuiala proprie și spre satisfacția Dirigintelui orice dauna adusă copacilor, arbuștilor, gardurilor vii, zonelor înierbate și altor caracteristici naturale existente.

Examinarea cotelor șantierului

Constructorul, înaintea începerii oricărei lucrări, se va convinge de acuratețea oricăror contururi și cote arătate în desene. Orice nepotrivire între desene și situația din șantier trebuie comunicată în scris Dirigintelui și orice corectură va trebui să fie acceptată înaintea începerii sau continuării lucrării. În lipsa unei astfel de comunicări, se va considera că Constructorul a acceptat contururile și nivelurile arătate în desene.

Ape curgătoare și stătătoare

Constructorul va lua toate măsurile și va efectua orice operație necesară pentru a rezolva problemele privind apele curgătoare sau stătătoare.

Fotografii document

1. Constructorul va aranja să aibă fotografiile document ale Lucrărilor făcute de un fotograf aprobat de Diriginte. Aceste fotografii vor acoperi extinderea lucrărilor așa cum va indica Dirigintele.
2. Toate fotografiile trebuie însemnate pe spate (sau atunci când sunt în format electronic pe față) cu data și ora expunerii și un număr unic de identificare. Vor avea un text scris care va conține numele și adresele fotografiilor și o scurtă descriere a lucrării inclusiv localizarea și direcția de fotografiere (de obicei aceasta va fi în sensul creșterii kilometrajului).

Fotografiile trebuie efectuate la momente și date care trebuie convenite anterior cu Dirigintele.

Fiecare set de fotografii trebuie să includă:

Imaginea originală digitală pe CD, DVD, stick sau diverse memorii externe.

Sursele de poluare a aerului în timpul realizării obiectivului sunt:

1. Utilajele folosite
2. Incarcarea și descarcarea materialelor
3. gazele de esapament din funcționarea utilajelor și a mijloacelor de transport. În perioada de execuție, se estimează că traficul în zona se va intensifica, ducând la creșterea pulberilor în suspensie din aer, dar și a noxelor.

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

4. Marcarea drumului poate fi o sursa de emisie de poluanti aditionala. Marcarea drumului implica folosirea vopselurilor intr-o cantitate de 100 kg/km .Vopsirea propriu-zisa implica emisie atmosferica de compusi organici volatili, rezultati din evaporarea fractiunilor volatile de vopsea.

Vopselurile pe baza de apa pot contine 2-10% solventi organici.

Gradul de emisie scade in functie de continutul mai mare sau mai mic al solventilor organici din vopsea.

5.In ceea ce priveste linia asfaltata, cantitati mai mici sau mai mari de compusi organici volatili sunt eliberate in aer de pe suprafata aflata in constructie.

Sursele de impurificare a atmosferei asociate activitatilor care vor avea loc in amplasamentul studiat sunt surse libere, deschise, avand cu totul alte particularitati decat sursele aferente unor activitati industriale . Ca urmare, nu se poate pune problema unor instalatii de captare - epurare - evacuare in atmosfera a aerului impurificat/gazelor reziduale.

Avand in vedere:

- functionarea discontinua a utilajelor si a mijloacelor de transport;
- cantitatile modeste de combustibili folositi;
- numarul redus de surse de emisii;
- sursele de emisii sunt mobile in majoritate;

Apreciem ca prin activitatea ce se va desfasura, impactul produs de aceste conditii asupra aerului este nesemnificativ si nu poate depasi limitele prevazute de STAS 12574/1987

Printre masurile de protejare a factorului de mediu aer mentionam:

Materialele de constructii pulverulente se vor manipula in asa fel incat sa se reduca la minim nivelul particulelor ce pot fi antrenate de curentii atmosferici;materialele se vor aproviziona treptat pe masura utilizarii acestora.

Stropirea cu apa a materialelor (pamant, nisip), program de control al prafului in perioadele uscate pentru suprafetele de teren cu imbracaminte asfaltica neadecvata, cu ajutorul camioanelor cisterna;

Utilizarea vehiculelor si utilajelor performante;

- asigurarea functionarii motoarelor utilajelor si autovehiculelor la parametrii normali (evitarea exceselor de viteza si incarcatura);
- respectarea riguroasa a normelor de lucru pentru a nu creste concentratia pulberilor in aer;
- Utilizarea unor carburanti cu continut redus de sulf;
- masuri pentru evitarea disiparii de pamant si materiale de constructii pe carosabilul drumurilor de acces;
- adaptarea vitezei de rulare a mijloacelor de transport functie de calitatea suprafetei de rulare.
- se interzice depozitarea de pamant excavat sau materiale de constructii in afara

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

amplasamentului obiectivului si in locuri neautorizate.

Sursele de poluare a solului in timpul organizarii de santier sunt:

Principalele surse de poluare ale solului in timpul executarii lucrarilor :

- poluari accidentale prin deversarea unor produse poluatoare direct pe sol la nivelul fronturilor de lucru;
- depozitarea necontrolata si pe spatii neamenajate a deseurilor sau a diverselor materiale la nivelul fronturilor de lucru provenite din activitatile de constructie desfasurate in amplasament;
- depozitarea necontrolata, direct pe sol, a deseurilor rezultate din activitatea de constructii poate determina poluarea solului si a apelor subterane prin scurgeri directe sau prin spalarea acestor deseuri de apele pluviale;
- scaparile accidentale de produse petroliere de la utilajele de constructie; in timpul manipularii sau stocarii acestora pot sa ajunga in contact cu solul;
- spalarea agregatelor, utilajelor de constructii sau a altor substante de catre apele de precipitatii poate constitui o alta sursa de poluare a solului;
- pulberile rezultate la manevrarea utilajelor de constructii si depuse pe sol, pot fi spalate de apele pluviale urmate de infiltrarea in subteran.

Printre masurile de protejare a factorului de mediu sol mentionam:

- Reducerea la minimum a suprafetelor destinate constructiilor sau organizarii de santier;
- Reducerea impactului in aceasta faza se va face prin limitarea pe cit posibil a timpului de executie si managementul adecvat al aprovizionarii cu materiale/utilaje;
- Manipularea materialelor se va realiza astfel incat sa se evite dizolvarea si antrenarea lor de catre apele de precipitatii;
- Gestionarea corespunzatoare a deseurilor pe amplasament, colectare selectiva, transport si eliminare in conformitate cu reglementarile in vigoare si prin operatori economici specializati si acreditati pe domeniu;
- se interzice depozitarea materialelor de constructii in afara amplasamentului obiectivului si in locuri neautorizate.

In cazul unor deversari accidentale de substante poluante, se vor lua masuri rapide de interventie prin imprastierea de nisip, decopertarea stratului superficial de sol afectat si evacuarea acestuia la depozite de deseuri periculoase.

Monitorizarea lucrarilor de constructie va asigura adoptarea masurilor necesare de protectia mediului.

Respectand masurile propuse impactul asupra solului in perioada de executie este nesemnificativ.

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA ACORDULUI DE MEDIU

Biodiversitate

In perioada de constructie impactul asupra biodiversitatii se manifesta prin:

- Generarea deșeurilor de tip menajer produse de lucratori care trebuie eliminate pe masura generarii;
- Posibile pierderi de produse petroliere din functionarea utilajelor de constructii si a mijloacelor de transport;
- Generarea pulberilor datorate activitatilor din fronturile de lucru si transportul materialelor care se depun pe culoarul de transport si in jurul santierului;
- Poluarea sonora prin functionarea utilajelor de constructii, activitatile de transport materiale si muncitori.

In perioada de constructie impactul este pe termen scurt, limitat la durata executiei, nu este rezidual si nu este cumulativ.

Vegetatia din apropierea zonelor in care se vor executa lucrarile poate fi afectata potential de poluarea cauzata de pulberile ridicate de mijloacele mecanice utilizate in timpul lucrarilor.

Intensitatea unor poluari/degradari ale biodiversitatii este diminuată din urmatoarele considerente:

- modificare antropica accentuata a amplasamentului;
- valoarea biotipurilor si biocenozelor foarte redusa;
- existenta imobilelor, retelelor edilitare care traverseaza amplasamentul si care au determinat modificari ale componentei floristice si faunistice initiala;
- inexistenta unor arii protejate sau a unor situri incluse in Reteaua NATURA 2000.

In aceasta faza masurile cu efect important pentru reducerea impactului in zona sunt masuri constructive si organizatorice, respectiv:

- Alimentarea cu apa se asigura in sistem imbuteliat;
- punctul de lucru va fi dotat cu toaleta ecologice mobile;
- utilizarea utilajelor performante, mai silentioase si cu gabarit mai redus;
- Drumul de acces trebuie sa urmeze strict drumul existent si sa nu se distruga suprafete ocupate cu vegetatie in mod inutil;

Zgomotul si vibratiile

Nivelul zgomotului produs de sursele mobile, reprezentate de autovehiculele care vor transporta materialele necesare realizarii obiectivului, materialele excavate se va inscrie in nivelul de zgomot datorat traficului rutier, crescand insa frecventa de aparitie a acestuia, datorita cresterii intensitatii traficului.

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBȚINEREA ACORDULUI DE MEDIU

Observatiile privind zgomotele in general se refera la intregul obiectiv analizat.Obiectivul analizat implica folosirea masinilor cu masa mare, care cauzeaza vibratii din cauza miscarilor.Aceste masini vor fi echipate cu amortizoare, deoarece acestea au masa mare si atunci cand sunt goale.

In general zgomotul, este influentat de factori precum:

- viteza si directia vantului;
- temperatura si inclinarea vantului;
- absorbtia valurilor acustice de pamant/sol (efectul pamant/sol);
- absorbtia aerului (in functie de presiune, temperatura, umiditate relativa, frecventa zgomotului);
- altitudinea reliefului;
- tip de vegetatie.

Limita de toleranta impusa de legislatia romaneasca – 65dB(A).

Masuri de diminuare a zgomotului

In vederea reducerii nivelului de zgomot, se vor lua urmatoarele masuri:

- planificarea activitatilor generatoare de zgomote ridicate, astfel incat sa se evite o suprapunere a acestora;
- toate sursele exterioare de zgomot vor respecta prevederile legislatiei invigoare (H.G. 1.756 din 06.12.2006, privind limitarea nivelului emisiilor de zgomot in mediu, produs de echipamente destinate utilizarii in exteriorul cladirilor).

Impreuna cu organele locale (primar si viceprimar) se vor stabili in primul rand locurile de depozitare a materialelor si a baracilor de santier. Se va realiza un sigur punct de organizare aflat la distanta convenabila de limitele lucrarii.

Tinand seama de duratele normale de executie, constructorul isi va intocmi grafice de executie tinand cont de fazele de executie in cadrul activitatii si de conditiile pentru realizarea fazei, specific lucrarii fiind urmatoarele operatii :

A) Lucrari pregatitoare

B) Operatiuni de executat in cadrul fazelor

In organizarea de santier se va tine seama de urmatoarele:

- in organizariile de santier se vor lua toate masurile de protectie antifonica pentru personalul care munceste;
- pentru traficul de santier se vor alege trasee care sa evite pe cat posibil zonele dens populate;
- se va alege un program de lucru de comun acord cu populatia din zona;

MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBȚINEREA ACORDULUI DE MEDIU

- se va acorda o atentie sporita manevrarii utilajelor in apropierea zonelor locuite si a obiectivelor care isi desfasoara activitatea langa drum;

Se vor lua masuri in exploatare care sa asigure protectia sanatatii oamenilor si a mediului inconjurator, prin respectare urmatoarelor norme:

- Ordinul nr. 462/1993 – Conditii tehnice privind protectia atmosferei si Norme metodologice privind determinarea emisiilor de poluanti atmosferici emisi de surse stationare;

- Ordinul 536/1997 privind Normele de igiena si recomandarile privind mediul de viata al populatiei care abroga Ordinul nr. 981/1994 – Norme de igiena privind mediul de viata si protectiei muncii al Ministerului Sanatatii;

- STAS 9081/1998 – Poluarea aerului – Terminologie;

- Norme generale de protectia muncii – editie 1975;

- Norme generale PSI – 381/1219 MT – MLPAT;

VII. Lucrari de refacere a amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii, in masura in care aceste informatii sunt disponibile

Datorita folosirii drumurilor publice pentru mixturi, sau a altor materiale si agregate minerale, se vor curata pneurile de pamant, sau de alte reziduuri de santier.

Utilajele si mijloacele de transport vor fi verificate periodic din punct de vedere al monoxidului de carbon si al concentratiilor de emisii in gazele de esapament.

Procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse in perioadele de vant puternic, sau se va urmari umectarea suprafetelor.

Se va efectua curatirea fronturilor de lucru, prin eliminarea tuturor deseurilor.

La finalizarea lucrarilor, zona afectata va fi amenajata din punct de vedere peisagistic, pentru aducerea la starea initiala.

Dupa finalizarea si punerea in functiune a obiectivului de investitie vor fi necesare realizarea in fiecare primavara (de regula) a unor lucrari de intretinere si reparatii care vor consta in:

- curatirea dispozitivelor de evacuare a apelor (santuri, rigole, podete);
- taierea acostamentelor pentru a nu strange apa pe partea carosabila sau sa nu siroiasca de-a lungul imbracamintii rutiere, astfel ca sa nu se infiltreze in straturile de fundatie, conducand astfel pe timp friguros la degradarea sistemului rutier;
- colmatari de fisuri si crapaturi;
- badijonari;
- toaletarea si defrisarea vegetatiei spontane

La finalizarea investitiei , in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii , operatorul va asigura inlaturarea efectelor/refacerea mediului in conformitate cu cerintele legale.

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:

În cazul accidentelor în care sunt implicate autovehicule, ridicarea caroseriilor, curatarea locului accidentului de resturi de metal și sticlă, decopertarea solului îmbibat cu produse petroliere și alte substanțe periculoase, refacerea vegetației, precum și repararea îmbracamintei rutiere și lucrările de consolidare a drumurilor avariate intra în sarcina celor vinovați de producerea incidentului, conform normelor în vigoare privind stabilirea și sancționarea contraveniențelor la normele privind exploatarea și mentinerea în bună stare a drumurilor publice.

XII. Anexe - piese desenate

Intocmit,
SC OPTIM HUB EDIL SRL

