

Conținutul-cadru al memoriului de prezentare-ANEXA 5E

I. Denumirea proiectului:

II. Titular:

- numele;

“MODERNIZARE DRUM DE INTERES LOCAL STR NICOLAE IONITA SI STR BARBU STEFANESCU DELAVRANCEA “

- adresa poștală;

STR NICOLAE IONITA SI STR BARBU STEFANESCU DELAVRANCEA,ORAS ODOBESTI ,T0 ,P 1645 SI 1422,NR.CAD 57792 SI 57838

- numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet;

- numele persoanelor de contact:

director/manager/administrator; responsabil pentru protecția mediului.

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) un rezumat al proiectului;

● Prin modernizarea strazilor propuse se vor asigura cerințele pentru îndeplinirea condițiilor de siguranță și confort ale traficului rutier.

● Având în vedere că strazile sunt mărginite de proprietăți (de tip terenuri agricole sau locuințe proprietate privată), se va căuta pe cât posibil să se păstreze traseul existent astfel încât elementele geometrice ale traseului în plan să rămână nemodificate. Acolo unde nu sunt proprietăți, se poate modifica traseul astfel încât să corespundă condițiilor de circulație impuse printemă. Se vor corecta curbele care au raze mici astfel încât să se asigure o viteză de proiectare (de bază) de 30 km/h.

● În profil longitudinal se va așeza linia roșie astfel încât să se asigure scurgerea apelor.

● Profilul transversal

Strazile vor fi prevăzute cu o bandă de circulație în profil transversal, având următoarele elemente, corespunzătoare drumurilor de clasa tehnică V, după cum urmează:

- parte carosabilă: 4,00 m;

- acostamente: 2 x 0,50 m;

- platforma: 5,00 m.

b) justificarea necesității proiectului;

- Îmbunătățirea condițiilor de transport pe strazile propuse abilitării pentru bunuri și persoane, atât în interiorul zonei aferente cât și înspre și dinspre zona aferentă proiectului tehnic de modernizare a tronsonului stabilit de beneficiar, precum și îmbunătățirea calității mediului și prosperitatea populației deservite;
- Îmbunătățirea condițiilor de transport prin creșterea vitezei de rulare și prin reducerea costurilor de exploatare și a ratei accidentelor prin adoptarea unor măsuri pentru siguranță;
- Îmbunătățirea factorilor de mediu plecând de la condițiile actuale la modificarea lor către cele cu impact redus asupra mediului; Standarde civice și de mediu la nivel mult mai ridicat comparativ cu situația existentă; Dezvoltarea viitoare a Politicii comune de transport; Renovarea infrastructurii existente; Îmbunătățirea administrării infrastructurii.

c) valoarea investiției;

- **850.000 Ron fara TVA**

d) perioada de implementare propusă;

- 6 luni

e) planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

f) o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele).

Se prezintă elementele specifice caracteristice proiectului propus:

- Pentru aducerea drumurilor la parametri tehnici care să ofere condiții optime de siguranță și confort rutier, proiectul prevede:
 - Executarea de lucrări de modernizare.
 - Executarea de lucrări de colectare și evacuare a apelor meteorice din zona drumurilor.
 - Lucrări de siguranță a circulației.

TRASEUL IN PLAN:

- Drumurile/strazile propuse spre modernizare au o lungime totală de **583.00 ml** acestea aparțin domeniului public al orașului conform inventarului bunurilor care aparțin comunei Odobesti și sunt amplasate în intravilan.
- La amenajarea traseelor în plan s-au urmărit respectarea prevederilor continute în STAS 863/1985. În plan traseul drumurilor se va proiecta și amenaja pentru viteza de proiectare de 30 Km/h. Viteza poate fi redusă până la 10 km/h pe anumite sectoare, în special în curbe, din cauza limitării lățimii drumurilor și, implicit, imposibilității supralargirii platformei.

- Lucrarile de modernizare au impus corectarea elementelor geometrice in plan, profil longitudinal si transversal precum si realizarea unei structuri rutiere suple care sa asigure desfasurarea circulatiei rutiere in conditii de fluenta si cu caracter permanent.

PROFILUL LONGITUDINAL:

- La amenajarea traseelor in lung s-a urmarit respectarea prevederilor continute in STAS 863/1985 - Elemente geometrice ale traseelor. La stabilirea configuratiei liniei rosii (proiectate) a drumului s-au avut in vedere atat asigurarea grosimii sistemului rutier proiectat cat si asigurarea accesului la proprietatile limitrofe.
- Declivitatile au valori cuprinse intre 0,1 % si 11,00%.

PROFILUL TRANSVERSAL TIP:

In functie de conditiile locale din amplasament s-a optat pentru urmatoarele tipuri de profile transversale:

- **profil transversal tip 1** cu urmatoarea configuratie:
 - parte carosabila 4,00 m cu o panta transversala spre stanga de 2,5%;
 - acostament piatra sparta de 1x0.375m ;
 - rigola de acostament C30/37 pentru scurgerea apelor pe partea stanga;

STRUCTURA RUTIERA:

- Avand in vedere natura si valoarea traficului, prevederile din normativului PD 177-2001 pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple si semirigide si a recomandarilor din expertiza tehnica drumurile vor avea urmatoarea structura in masura sa suporte rigorile unui trafic rutier usor:

Structuri rutiere noi

- 5 cm strat de uzură din beton asfaltic cu pietriș concasat BAPC 16 rul. 50/70 sau BA16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1:2008, AND 605/2016;
- scarificare și reprofilare balast existent și completare cu min. 12 cm piatra sparta, conform STAS 6400; SR EN 13242.

Prin folosirea de materiale agrementate conform prevederilor HG 766/1997 si a Legii 10/1995 cu modificarile si completarile ulterioare proiectul se implementeaza fara afectarea negativa a calitatii mediului inconjurator sau cresterea emisiilor de factori poluanti.

Pe ansamblu se poate aprecia ca din punct de vedere al mediului ambiant, lucrarile proiectate nu introduc disfunctionalitati suplimentare fata de situatia actuala, ci dimpotriva au un efect pozitiv.

PLATFORME DE INTALNIRE :

- Avand in vedere ca nu s-a putut asigura o latime care sa incadreze drumurile la drumuri cu doua benzi de circulatie pe sens din cauza limitelor de proprietate, s-au proiectat platforme de intalnire pentru asigurarea trecerii a doua autovehicule unul pe langa altul. Aceste platforme de intalnire vor avea aceasi structura cu a drumurilor proiectate si se vor amplasa conform planurilor de situatie.

SCURGEREA APELOR PLUVIALE:

- Pentru colectarea si evacuarea apelor meteorice s-a prevazut amenajarea de santuri betonate, santuri din pamant, rigole carosabile si podete.

SIGURANTA CIRCULATIEI:

- In proiect s-a avut in vedere refacerea semnalizarii rutiere verticale cu indicatoare rutiere cu folie reflectorizanta printr-un numar de **15 buc.** Pe parcursul executiei drumurile vor fi semnalizate conform „Normelor metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului.
- Pentru asigurarea desfasurarii circulatiei in conditii de siguranta se prevad urmatoarele lucrari:
 - marcaje longitudinale si transversale conform SR 1848/7;
 - montarea de indicatoare de circulatie conform SR 1848/1,2 si 3.

Se vor prevedea urmatoarele tipuri de indicatoare, astfel:

- a) -avertizare a pericolului;
- b) -de reglementare (de prioritate, de interzicere si/sau restrictie, de obligatie);
- c) -indicatoare de orientare si informare, si
- d) -indicatoare cu semne aditionale.

Aceste indicatoare se realizeaza similar cu indicatoarele pentru semnalizarea curenta pe perioada de executie a lucrarilor cu diferenta ca se executa pe fond galben, pe baza propunerilor constructorului avizate de beneficiar.

Semnalizarea orizontala va cuprinde urmatoarele tipuri de lucrari pentru, astfel:

- a) -marcaje longitudinale pentru: separarea sensurilor de circulatie, delimitarea benzilor de circulatie si delimitarea partii carosabile;

Marcaje longitudinale

Conform OUG 195/2002. Se va marca cu vopsea axul drumului printr-o linie discontinua pentru delimitarea celor 2 benzi de circulatie.

Dupa realizarea stratului de uzura se vor realiza marcaje longitudinale si transversale. Marcajele se vor realiza cu avizul comisiei locale si aprobarea de catre politia circulatie.

Pe drumurile cu o singura banda de circulatie cu latimea mai mare de 2,75 m se vor executa marcaje laterale de delimitare a partii carosabile.

Instalarea indicatoarelor si realizarea semnalizarii longitudinale se va realiza conform planului de semnalizare.

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

Nu este cazul

V. Descrierea amplasării proiectului:

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

Nu este cazul

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

Nu este cazul

- hărți, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind:

folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia; politici de zonare și de folosire a terenului; arealele sensibile;

Nu este cazul

- coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

- detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.

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

a) Protecția calității apelor

- surse de poluanți pentru ape

În cadrul obiectivului analizat “ MODERNIZARE DRUM DE INTERES LOCAL STR NICOLAE IONITA SI STR BARBU STEFANESCU DELAVRANCEA nu sunt surse de poluanți ce pot conduce la deteriorarea calitatii apelor de suprafață cât și subterane. În perioada de execuție este posibil, ca dintr-o serie de procese tehnologice să fie deversate în cursurile de apă din zona analizată substanțe poluante, în special sub forma de pulberi, care vor fi preluate de acestea și duse în aval. Dat fiind volumul redus al materialelor ce se vor folosi deasupra oglinzii de apă, nu pot rezulta cantități importante de asemenea pulberi deversate. O

atenție deosebită va trebui acordată momentului așternerii îmbracamintii bituminoase pe drumuri, pentru a se evita scurgerea unor produse petroliere în apele de suprafață. Apele menajere provenite de la organizarea de șantier vor fi colectate în toalete ecologice asigurate de către antreprenorul lucrării. Aceste toalete vor fi vidanjate periodic sau ori de câte ori este necesar, de către firma care le va pune la dispoziție.

- stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute Nu este cazul

b) Protecția aerului

- surse de poluanți pentru aer , poluanți , inclusiv surse de mirosuri Realizarea investiției propuse implică, în perioada de execuție:

- traficul auto de lucru.

Aproape toate fazele de activitate se constituie în surse de emisie de particule în suspensie. Particulele generate de reabilitare sunt de origine naturală (praf mineral). Aceste surse de particule sunt însoțite de surse de emisie a poluanților specifici motoarelor cu ardere internă, reprezentate de motoarele utilajelor care execută operațiile respective.

O altă sursă de poluanți specifici motoarelor cu ardere internă este reprezentată de traficul auto de lucru (autovehiculele care transportă materiale și produse necesare modernizării). Utilajele, indiferent de tipul lor, funcționează cu motoare Diesel, gazele de esapament evacuate în atmosferă conținând întregul complex de poluanți specifici arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO_x), compuși organici volatili nonmetanici (COV_{nm}), metan(CH₄), oxizi de carbon (CO, CO₂), amoniac (NH₃), particule cu metale grele (Cd, CU, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO₂). Complexul de poluanți organici și anorganici emisi în atmosferă prin gazele de esapament conține substanțe cu diferite grade de toxicitate. Se remarcă astfel prezența, pe lângă poluanții comuni (NO_x, SO₂, CO, particule), a unor substanțe cu potențial cancerigen evidențiat prin studii epidemiologice efectuate sub egida Organizației Mondiale a Sănătății și anume: cadmiul, nichelul, cromul și hidrocarburile aromatice policiclice (HAP). Se remarcă, de asemenea, prezența protoxidului de azot (N₂O) - substanța incriminată în epuizarea stratului de ozon stratosferic - și a metanului care, împreună cu CO, au efecte la scară globală asupra mediului, fiind gaze cu efect de seră. Este evident faptul că emisiile de poluanți scad cu cât performanțele motorului sunt mai avansate, tendința în lume

fiind fabricarea de motoare cu consumuri cât mai mici pe unitatea de putere și cu un control cât mai restrictiv al emisiilor.

Sursele de emisie a poluanților atmosferici specifice obiectivului studiat sunt surse la sol sau în apropierea solului (înălțimi efective de emisie de până la 4 m față de nivelul solului), și mobile. Se menționează că emisiile de poluanți atmosferici corespunzătoare activităților aferente lucrării sunt intermitente.

- Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă

Nu este cazul.

c). Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

- Surse de zgomot și de vibrații

În perioada de execuție vor apărea surse semnificative de zgomot reprezentate de utilajele în funcțiune și de traficul auto de lucru. Se estimează că nivelurile de zgomot pot atinge

70-90 dB(A). În zona localităților se estimează că nivelurile echivalente de zgomot, pentru perioade de referință de 24h, nu vor depăși 50dB(A). La trecerea autobasculantelor prin localități pot apărea niveluri ale intensității vibrațiilor peste cele admise prin SR 12025:1994. Nu se pot face prognoze din cauza numărului mare de factori de influență. Nivelurile de vibrații se atenuează cu pătratul distanței.

Zgomotul produs de activitatea de transport rutier este principala sursă de zgomot în mediul rural.

- Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor. Consolidarea sistemului rutier și realizarea unei suprafețe de rulare corespunzătoare produce, prin excelență, o reducere a poluării sonore.

d). Protecția împotriva radiațiilor

- Surse de radiații

Nu este cazul

- Amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor

Nu este cazul.

e). Protecția solului și a subsolului

- Surse de poluanți pentru sol și subsol, ape freatiche și de adâncime
Forme de impact posibile asupra solului:

- degradarea fizică superficială a solului pe arii foarte restrânse adiacente drumului comunal în zonele de parcare și de lucru a utilajelor - se apreciază o perioadă scurtă de reversibilitate după terminarea lucrărilor și refacerea acestor arii;

- deversări accidentale de produse petroliere la nivelul zonelor de lucru - posibilitate relativ redusă în condițiile respectării măsurilor pentru protecția mediului, posibilități de remediere imediată;

În perioada de execuție se vor face verificări periodice și ori de câte ori se consideră necesar, al utilajelor utilizate.

- Lucrarile si dotarile pentru protectia solului si a subsolului.

Trebuie mentionat ca in ansamblu, prin realizarea lucrarilor proiectate, impactul circulatiei rutiere asupra mediului se modifica in sens benefic.

Refacerea semnalizarii la nivelul normelor actuale, parapetii de siguranta, sunt masuri care conduc nemijlocit la reducerea numarului de accidente si, implicit, la reducerea poluarii accidentale.

f). Protectia ecosistemelor terestre si acvatice

- Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect

Lucrările cu potențial de agresare a mediului (terasamente, instalații, montaj, polietilenă, confecții metalice și betoane armate) vor fi în intravilan și ne semnificative, având în vedere aria lor de dispersie. Ecosistemele terestre și acvatice din amplasamentul lucrărilor au componente comune, neexistând elemente de genofond protejate endemice sau rareori situri în conservare.

- Lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia biodiversitatii, monumentelor naturii si ariilor protejate

Nu este cazul.

g). Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public

- Identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumente istorice si de arhitectura,alte zone asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional si altele .

In zona amplasamentului nu există obiective de interes public importante.

Locuitorii din zonele imediat adiacente nu vor fi afectați prin expunerea la atmosfera poluată generate de lucrările din timpul fazei de construcție. Contribuția poluanților emiși (gaze și particule agresive) în perioada de construcție la creșterea ratelor de coroziune a construcțiilor și instalațiilor este minoră.

- Lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia asezarilor umane si a obiectivelor protejate si/sau de interes public.

Lucrarile prevazute se adreseaza reducerii poluarii sonore, amenajarii pentru scurgerea apelor, sustinerea corpului drumului, precum si imbunatatirea suprafetei de rulare.

h). Prevenirea si gestionarea deseurilor generate pe amplasament in timpul realizarii proiectului / in timpul exploatarei, inclusiv eliminarea

- Lista deseurilor (clasificate si codificate in conformitate cu prevederile legislatiei europene si nationale privind deseurile), cantitati de deseuri generate

Deșeurile rezultate din activitatea de șantier vor fi colectate corespunzător în pubele, iar acestea vor fi evacuate la cea mai apropiată groapă de gunoi. Pentru a asigura managementul deșeurilor în conformitate cu legislația națională, antreprenorul general al lucrărilor va încheia contracte cu operatorii de salubritate locali în vederea depozitării deșeurilor. Principalul tip de deșeuri va fi reprezentat prin deșeuri de construcție inerte (pământ, balast, piatră, ciment,

asfalt), pentru care se propune re folosirea sau depozitarea sa în cea mai apropiată haldă municipală de deșeuri. Referitor la deșeurile menajere, acestea vor fi constituite din hârtie, pungi, folii de polietilenă, ambalaje PET, materii organice (resturi alimentare) rezultate de la personalul de execuție.

- Programul de prevenire si reducere a cantitatilor de deseuri generate

In timpul executarii lucrarilor din proiect, vor rezulta urmatoarele materiale ca deseuri, astfel:

- pamintul rezultat din sapaturi care va fi transportat la locuri de depozitare stabilite pe baza de proces verbal incheiat cu beneficiarul pentru care constructorul va executa toate operatiile necesare privind depozitarea (nivelare , imprastiere)

- mixturile asfaltice rezultate din decapari care vor fi utilizate de catre constructor, dupa ce le concaseaza, la executarea fundatiilor la drumuri in functie de cantitatea rezultata sau va evacua materialul si- l va depozita la gropile de depozitare a deseurilor din beton

- agregate naturale de rau sau sortate se pun direct in opera si nu rezulta deseuri de nicio natura.

- beton de ciment, betoane asfaltice nu vor avea deseuri pentru ca in tehnologia de executie cu aceste materiale se utilizeaza utilaje de asternere si betonare performante ce nu creeaza deseuri . In mod exceptional daca vor rezulta cantitati de material din modul de punere in opera, acestea se vor refolosi pentru ca in faza de asternere a betonelor de orice fel au starea tehnica de modelare ce nu creaza deseuri.

- in cazul cofrajelor se vor folosi panouri modulare sau scindura ce se va recupera pentru re folosire sau in cazul scindurilor (cherestea) deseurile vor fi colectate de constructor pentru utilizare la foc .

- Planul de gestionare a deseurilor

Deseurile rezultate din constructia lucrarilor prevazute in prezenta Documentatie de avizare a lucrarilor sunt nesemnificative (eventuale cofraje din lemn care s-au deteriorat in timpul decofrării) . Acestea vor fi transportate si colectate de constructor pentru utilizare la foc .

Pentru cantitatile de mixturi asfaltice rezultate din decapari , constructorul va utiliza aceste materiale prin concasare la executarea fundatiilor la drumuri in functie de cantitatea rezultata sau va evacua materialul si- l va depozita la gropi de depozitare a deseurilor din beton.

i). Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase

- Substantele si preparatele chimice periculoase utilizate si/sau produse.

Nu este cazul.

- Modul de gospodarie a substantelor si preparatelor chimice periculoase si asigurarea conditiilor de protectie a factorilor de mediu si a sanatatii populatiei.

Nu este cazul.

Prin proiectul propus a se realiza nu se vor genera substante chimice periculoase și nici nu vor fi folosite în exploatare astfel de substanțe.

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

Pentru implementarea proiectului se vor utiliza următoarele resurse naturale:

- agregate minerale de balastiera si de cariera;
- filer;
- bitum;

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

Impactul asupra populației pe perioada de execuție a lucrării, care se prevede a se realiza în 3 luni, este negativ, temporar și localizat la zona de lucru.

Realizarea lucrărilor propuse va conduce la:

- îmbunătățirea performanței legăturii cu drumurile naționale prin creșterea vitezei de transport și a reducerii ratei accidentelor prin adoptarea de măsuri de siguranță;
- îmbunătățirea condițiilor de transport și siguranța circulației inclusiv asigurarea unor intervenții rapide a echipajelor de poliție, pompieri și salvare în zonă;
- îmbunătățirea infrastructurii fizice;
- creșterea capacității portante a traseului analizat;
- creșterea mobilității locuitorilor din zonă, către centrele polarizatoare;

- reducerea costurilor de întreținere pentru mijloacele de transport;

Pentru protejarea participanților la trafic și a personalului utilizat la realizarea proiectului se vor semnaliza corespunzător toate zonele de lucru.

Constructorul are obligația pe timpul executării lucrărilor, de a menține drumul în condiții de circulație în deplină siguranță și confort.

Intregului personal care participă la executarea lucrărilor i se vor efectua instructaje de sănătate și securitate în muncă și apărarea împotriva incendiilor, conform legislației în vigoare, de către constructor.

În cazul producerii prafului, urmare a executării unor lucrări cuprinse în proiect, se vor lua măsuri de stropire anterioara a zonei pentru protejarea sănătății personalului utilizat la execuția lucrărilor.

Poluarea aerului din cauza exploatării drumurilor se manifestă prin emisiile provenite de la circulația vehiculelor, în special de la gazele de ardere rezultate.

Se constată că aportul exploatării drumurilor la poluarea aerului reprezintă cca 10 -15 % din fondul de noxe.

Se apreciază că, prin realizarea proiectului se produce o ameliorare a fluentei traficului cu repercursiuni favorabile asupra emisiilor poluante provenite de la autovehicule, acestea reducându-se cu cca 15 – 20 %.

Impactul asupra faunei și florei

Activitățile ce urmează să se desfășoare conform proiectului nu vor avea un impact semnificativ asupra habitatelor și faunei din zonă.

Impactul asupra solului

În perioada de execuție, impactul funcționării utilajelor și a mijloacelor de transport de pe amplasamentul proiectului se exercită ca urmare a antrenării de către apele pluviale a

poluanților rezultați din arderea combustibilului și are un caracter temporar. Impactul determinat de pierderile de carburanți și ulei este nesemnificativ, având în vedere că se recomandă să se utilizeze utilaje și mijloace de transport de ultimă generație.

Impactul produs de deșeurile existente pe amplasament este de asemenea nesemnificativ, respectându-se modul de gospodărire a deșeurilor. În perioada de operare a sectorului considerat, impactul rezultat din traficul rutier se considera nesemnificativ, având în vedere că traficul va fi fluidizat ca urmare a realizării lucrărilor proiectate.

Impactul asupra calității și regimului cantitativ al apei

Impactul desfășurării traficului rutier asupra calității apei subterane va fi nesemnificativ, având în vedere realizarea proiectului.

Apele pluviale colectate de pe platforma drumului depind cantitativ de regimul pluviometric.

Poluanții se depun și se acumulează pe platforma drumului în perioade secetoase fiind spălați în perioade ploioase. În perioada de execuție a lucrării, materialele utilizate (agregate, beton de ciment, betoane asfaltice, semifabricatele) se transporta și se pun direct în opera pe măsură ce se execută fiecare categorie de lucrare cuprinsă în proiect. Impactul asupra calității aerului.

În perioada de execuție a proiectului toată activitatea desfășurată pe amplasamentul lucrării poate avea un impact local asupra calității aerului.

Astfel se recomandă luarea următoarelor măsuri de protecție a mediului și a sănătății oamenilor:

- alimentarea cu carburanți a mijloacelor de transport și a utilajelor să se facă numai în locuri special amenajate sau în stații de alimentare organizate
- agregate naturale de rău, conform procesului tehnologic, se vor uda periodic;
- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic din punct de vedere tehnic, în ateliere specializate, pentru creșterea performanțelor acestora - utilizarea pe cât posibil a mijloacelor de transport și a utilajelor de generație recentă, prevăzute cu sisteme de minimizare și reținere a poluanților.

Impactul zgomotului și vibrațiilor

În perioada de execuție, funcționarea utilajelor, cu mase proprii mari și a echipamentelor cu funcții adecvate în timpul deplasării și executării categoriilor de lucrări, constituie sursa de zgomot și vibrații.

Impactul va fi direct, negativ, pe termen scurt și localizat la zona de lucru.

În perioada de operare traficul rutier nu va fi sursa producerii unor cantități mari de zgomot sau vibrații, datorită asigurării fluentei traficului rutier.

Impactul asupra peisajului

După încheierea lucrărilor constructorul are obligația de a lua o serie de măsuri în sensul refacerii calității estetice a mediului afectat.

Peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic: nu este cazul. Lucrările ce intra în cadrul actualului proiect nu vor afecta zonele menționate anterior.

- extinderea impactului (zona geografică, numărul populației / habitatelor/ speciilor afectate);

Nu este cazul

- magnitudinea și complexitatea impactului; Nu este cazul
- probabilitatea impactului; Nu este cazul

- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;

Nu este cazul

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

Nu este cazul

- natura transfrontalieră a impactului.

Nu este cazul

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

- Dotările și măsurile prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

Pentru investiția “STR NICOLAE IONITA SI STR BARBU STEFANESCU DELAVRANCEA” considerăm că nu sunt necesare prevederi speciale pentru monitorizarea mediului deoarece după executarea lucrărilor de reabilitare a drumurilor, acestea nu vor afecta factorii de mediu.

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

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).

Nu este cazul

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

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;
- localizarea organizării de șantier;
- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;
- surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;
- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

XI. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile:

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

Intrucât lucrarea se realizează pe drum existent nu se pune problema refacerii amplasamentului la finalizarea investiției.

Pentru menținerea cadrului natural existent și pentru îmbunătățirea acestuia, se propun următoarele măsuri:

- pentru asigurarea evacuării apelor din zona drumului, vor fi prevăzute șanțuri și rigole care să conducă apele colectate la podetele tubulare.
- în scopul preantampinării ieșirii în mediu a fost prevăzută semnalizare rutieră verticală și orizontală.

În cazul în care, în perioada execuției, vor apărea ca necesare și alte măsuri față de cele prevăzute, se va completa lista cu lucrări necesare pentru protecția mediului.

La finalizarea lucrărilor aferente recomandăm următoarele:

- curățirea zonei aferente investiției, prin evacuarea din amplasament a deșeurilor menajere, precum și a deșeurilor specifice și transportul acestora la cel mai apropiat depozit de deșeuri autorizate;
- evacuarea din amplasamente a tuturor utilajelor utilizate la execuția investiției;
- lucrări de aducere a amplasamentului la starea inițială.

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

Luând în considerare lucrările proiectate care conduc la realizarea unei cai de rulare de calitate cu asigurarea fluentei traficului, se apreciază că poluanții solizi și lichizi proveniți din exploatarea drumului și antrenati de apele de suprafață vor fi diminuați cu cca 25 %.

Trebuie menționat că în ansamblu, prin realizarea lucrărilor proiectate, impactul circulației rutiere asupra mediului se modifică în sens benefic.

Refacerea semnalizării rutiere, prin montarea indicatoarelor rutiere și executarea marcajelor longitudinale și transversale, sunt măsuri care conduc nemijlocit la reducerea numărului de accidente și, implicit, la reducerea poluării accidentale.

- aspecte referitoare la închiderea /dezafectarea/demolarea instalației;

Nu este cazul

- modalități de refacere a stării inițiale / reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului

Nu este cazul

XII. Anexe - piese desenate:

1. planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele); planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);
2. schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare;
3. schema-flux a gestionării deșeurilor;
4. alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.

XIII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, memoriul va fi completat cu următoarele:

Investiția STR NICOLAE IONITA SI STR BARBU STEFANESCU DELAVRANCEA” nu se afla intr-o arie naturala proiejata sau in imediata vecinătate a unei astfel de zone.

- Numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar; Nu este cazul
- Prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;

Nu este cazul

- Managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar; Nu este cazul
- Impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;

Nu este cazul

10.6. Alte informații Nu este cazul

XIV. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate:

Proiectul nu se realizează pe ape și nu are legătura cu apele .

Se menționează că, în conformitate cu metodologia de adjudecare a execuției lucrărilor, stabilirea terenurilor de amplasare a organizațiilor de șantier, a bazelor de producție, a

variantelor de circulație, a depozitelor, precum și a celorlalte terenuri ocupate temporar se face de către constructor la elaborarea ofertelor.

În acest sens, în instrucțiunile pentru ofertanți vor fi prevăzute obligații pentru acesta privind:

- obținerea certificatelor de urbanism pentru lucrările proprii;
- obținerea tuturor avizelor și acordurilor pentru acestea;
- obținerea autorizației de construire pentru lucrările provizorii;
- readucerea terenurilor ocupate temporar la forma inițială cu amenajările stabilite de organele competente.

XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV.

Nu este cazul



Semnătura și ștampila titularului



Cod verificare



100156696995

EXTRAS DE PLAN CADASTRAL

pentru imobilul cu IE 57792, UAT Odobesti / VRANCEA,
 Loc. Odobesti, Str. Barbu Stefanescu Delavrancea

Nr.cerere	92395
Ziua	17
Luna	09
Anul	2023

Teren: 1.448 mp
Teren: intravilan
Categoria de folosinta(mp): Drum 1448mp
Plan detaliu



