

MEMORIU DE PREZENTARE
necesar emiterii acordului de mediu

I. DENUMIREA PROIECTULUI:

ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL DS 5 SI DC 238
COMUNA SIRIU , JUDETUL BUZAU

II. TITULAR:

COMUNA SIRIU, JUDETUL BUZAU

Sat Lunca Jaristei , Judetul Buzau

tel. : 0238 520541

Numele persoanelor de contact: Primar Dumitrescu Corneliu

Responsabil pentru protectia mediului: Primar Dumitrescu Corneliu

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT:

a) Rezumatul proiectului

Lucrarile cuprinse in proiectul tehnic pentru modernizarea drumurilor de interes local pe tronsoanele stabilite de beneficiar este de **clasa tehnica V**, corespunzătoare unei viteze de 30 km/ora.

Lucrarea se încadrează conf. Ord. 31 / N/ 1995 MLPAT în **clasa de importanță « D » - redusa.**

Din lipsa datelor de stabilire a traficului inregistrat pe baza recensamintelor de circulatie, s-a estimat un trafic astfel:

Traficul desfasurat pe drumul comunal nr.238, ce face obiectul prezentului proiect tehnic este preponderent local, de acces catre proprietati si sediile sociale ale asociatiilor familiale sau unitatile economice declarate, insa dezvoltarea zonei ia in considerare si o crestere a traficului atras.

Cu o frecventa scazuta DC 238 va fi solicitat si de alte categorii de vehicule cu sarcina limitata la osia standard de 11,5t.

Astfel traficul, este preponderent compus din turisme si autovehicole utilitare mici cu sarcina de pana la 3,5t .

Se estimeaza un trafic exprimat in osii standard de 11,5 t $N_c = 0.36$ m.o.s. ce se incadreaza la un trafic usor.

Drumul comunal 238

Drumul comunal 238 situat in intravilanul satului Muscelusa pe tronsonul de drum luat in calcul conform temei de proiectare are o parte carosabila cu latime variabila cuprinsa intre 4.50 m si 4.00 m pe care este asternut un strat de balast in grosime medie de 20.00 cm.

Lungimea tronsonului de drum comunal pe care s-a facut proiectarea este de 689.65 m.

Drumul comunal se desprinde din drumul national 10 care are amenajat ca drum lateral tronsonul de 25.00 m ce nu este luat in calcul astfel din lungimea totala de 714.65m se scade 25.00m zona aferenta drumului national si rezulta lungimea pe care se va proiecta drumul comunal de 689.65m.

Lățimea platformei drumului comunal nr. 238 in situatia existenta asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, a acostamentelor și a elementelor geometrice în profil transversal in limita domeniului public, după cum urmeaza

- ❖ partea carosabilă de 4.00 m,
- ❖ acostamente cu lățimea de 0.30 m
- ❖ panta transversala unica pentru partea carosabila de 2.5%
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente

Sistemul rutier propus va fi:

- 7 cm beton asphaltic BAPC16
- 12 cm piatra saprta amestec optimal
- 10 cm balast

În plan drumul comunal 238 pe tronsonul stabilit de beneficiar va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fara afectarea proprietatilor private sau rețele de distributie a energiei electrice.

Încadrarea axului drumului comunal proiectat se va face conform planului de situatie prin aliniamente racordate prin curbe circulare .

In profil longitudinal drumul comunal pe tronsonul stabilit de beneficiar va avea cota rosie corectata ce a tinut cont de un volum minim de terasamente

Avind in vedere linia naturala a terenului rezultata din ridicarile topo puse la dispozitie de beneficiar s-a avut in vedere ca sistemul rutier sa fie executat dupa o corectie a cotei naturale a terenului prin executarea de terasamente .

Lucrarile de terasamente pe acest tronson de drum vor consta in lucrari de corectie a situatiei existente in care se vor efectua scarificarea mecanica cu autogrederul si reprofilare a platformei drumului in vederea obtinerii unui pat al drumului nou pe care se va aterne noul sistem rutier .

Dupa corectarea profilului in lung a drumului comunal se vor executa lucrari de asternere a stratului de balast in grosime de 10.00 cm pentru completarea fundatiei existente. Stratul existent + completarea de 10 cm va avea o panta unica de 2.50% cu sensul de scurgere in dreapta.

Dupa executarea tuturor fazelor tehnologice a stratului de balast se va intocmi procesul verbal pentru faza determinanta , se va trece la executarea stratului de piatra sparta – amestec optimal din produse de balastiera in grosime de 12 cm la care se va da panta transversala unica de 2.50% cu acelasi sens de scurgere ca si stratul de balast.

Dupa intocmirea procesului verbal de faza determinanta la stratul de piatra sparta – amestec optimal din produse de balastiera se va trece la asternerea stratului de imbracaminte asphaltica din BAPC 16 in grosime de 7 cm ce va avea de asemenea panta transversala unica de 2.50%.

Dupa realizarea stratului de imbracaminte asphaltica se vor executa acostamentele din balast cu latimea de 30 cm amplasate pe ambele parti respectind conditiile caietului de sarcini pentru stratul de balast.

In profil transversal drumul comunal va avea următoarele elemente geometrice:

- o parte carosabilă de 4.00 m
- o panta transversala unica a părții carosabile de 2.5%;
- o acostamente din balast in grosime de 20 cm, si latimea de 30cm amplasat pe ambele parti .
- o pantă transversală a acostamentelor de 4%.

Acostamentele vor fi din balast in grosime de 20 cm si latimea de 30 cm .

La km 0+690.00 este amplasat un drum lateral ce face legatura cu alt drum modernizat .

Drumul lateral se racordeaza in stinga si are lungimea de 21.00 m si o parte carosabila de 3.00 m incadrat de doua acostamente din balast cu latimea de 30 cm si grosimea de 20 cm.

Sistemul rutier pentru drumul lateral este identic cu cel al drumului comunal 238.

Evacuarea apelor pluviale nu este luata in calcul conform temei de proiectare si se va realiza prin rigole tringhiulare executate mecanic de catre beneficiar dupa terminarea lucrarilor avind alte surse de finantare

La Km 0+547.08 exista un podet tubular cu diametrul de 600 mm fara timpane si colmatat pe care beneficiarul se obliga sa il decolmateze in timpul executiei lucrarilor de construire .

Acostamentele vor fi din balast in grosime de 20 cm si latimea de 30 cm .

Siguranta circulatiei nu este luata in calcul pentru tot drumul conform temei de proiectare, dar s-a prevazut a se monta cite un indicator de circulatie la capetele drumului comunal cu restrictii de tonaj la un trafic exprimat in osii standard de 11,5 t.

Drumul satesc 5

Drumul satesc 5 situat in intravilanul satului Casoca pe tronsonul de drum luat in calcul conform temei de proiectare are o parte carosabila cu latime variabila cuprinsa intre 3.50 m si 4.00 m pe care este asternut un strat de balast in grosime medie de 20.00 cm.

Lungimea tronsonului de drum satesc pe care s-a facut proiectarea este de 329.27. m.

Drumul satesc se desprinde din drumul national 10 care are amenajat ca drum lateral tronsonul de 25.00 m ce nu este luat in calcul astfel din lungimea totala de 329.27m se scad 25.00m zona aferenta drumului national si rezulta lungimea pe care se va proiecta drumul comunal de 304.27m.

Lățimea platformei drumului satesc 5 in situatia existenta asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, a acostamentelor si a elementelor geometrice în profil transversal in limita domeniului public, după cum urmeaza

- ❖ partea carosabilă de 4.00 m, pentru o lungime de 155.48m
- ❖ partea carosabila de 3.50 m, pentru o lungime de 148.79m
- ❖ acostamente cu lățimea de 0.30 m
- ❖ panta transversala unica pentru partea carosabila de 2.5%
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente

Sistemul rutier propus va fi:

Pentru tronsonul cuprins între Km 0+083.38 pînă la km 0+310.21 va fi:

- 7 cm beton asfaltic BAPC16
- 12 cm piatra saprta amestec optimal
- 10 cm balast

Pentru tronsonul cuprins între Km0+025.00 pînă la Km 0+102.38 unde drumul în situația existentă are o dală de beton degradată

Sistemul rutier pe acest tronson va fi

- 7 cm beton asfaltic BAPC16
- repararea suprafețelor degradate cu covorase subțiri de 3 cm grosime aplicat pe o lățime de 4.00 m

În plan drumul satesc pe tronsonul stabilit de beneficiar va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fără afectarea proprietăților private sau rețele de distribuție a energiei electrice.

Încadrarea axului drumului satesc 5 proiectat se va face conform planului de situație prin aliniamente racordate prin curbe circulare .

În profil longitudinal drumul comunal pe tronsonul stabilit de beneficiar va avea cota roșie corectată ce a ținut cont de un volum minim de terasamente

Pentru tronsonul cuprins între Km 0+102.38 pînă la km 0+329.27 se va avea în vedere linia naturală a terenului rezultată din ridicările topo puse la dispoziție de beneficiar pentru care sistemul rutier să fie executat după o corecție a cotei naturale a terenului prin executarea de terasamente .

Lucrările de terasamente pe acest tronson de drum vor consta în lucrări de corecție a situației existente în care se vor efectua scarificarea mecanică cu autogrederul și reprofilarea a platformei drumului în vederea obținerii unui pat al drumului nou pe care se va asterne noul sistem rutier .

După corectarea profilului în lung a drumului comunal se vor executa lucrări de asternere a stratului de balast în grosime de 10.00 cm pentru completarea fundației existente. Stratul existent + completarea de 10 cm va avea o pantă unică de 2.50% cu sensul de scurgere în dreapta.

După executarea tuturor fazelor tehnologice a stratului de balast se va întocmi procesul verbal pentru faza determinanta , se va trece la executarea stratului de piatră spartă – amestec optimal din produse de balastiera în grosime de 12 cm la care se va da pantă transversală unică de 2.50% cu același sens de scurgere ca și stratul de balast.

După întocmirea procesului verbal de faza determinanta la stratul de piatră spartă – amestec optimal din produse de balastiera se va trece la asternerea stratului de îmbracaminte asfaltică din BAPC 16 în grosime de 7 cm ce va avea de asemenea pantă transversală unică de 2.50%.

După realizarea stratului de îmbracaminte asfaltică se vor executa acostamentele din balast cu lățimea de 30 cm amplasate pe ambele părți respectând condițiile caietului de sarcini pentru stratul de balast

În profil transversal drumul satesc va avea următoarele elemente geometrice:

- ❖ partea carosabilă de 4.00 m, pentru o lungime de 155.48m
- ❖ partea carosabilă de 3.50 m, pentru o lungime de 148.79m
- ❖ acostamente cu lățimea de 0.30 m
- ❖ panta transversală unică pentru partea carosabilă de 2.5%
- ❖ panta transversală de 4% pentru acostamente

Pentru tronsonul cuprins între Km0+025.00 pînă la Km 0+102.38 lățimea părții carosabile va fi de 4.00 m

Sistemul rutier pe acest tronson va fi :

-7 cm beton asfaltic BAPC16

- repararea suprafețelor degradate cu covorase subțiri de 3 cm grosime aplicat pe o lățime de 4.00 m

Lucrarile de construcție vor consta în :

- ✓ curățirea suprafeței de beton atât pe drumul satesc cît și pe pod
- ✓ amorsarea continuă a suprafeței de beton pe o lățime de 4.00m
- ✓ asternerea unor covorase subțiri în grosime medie de 3 cm (grosimea variază în funcție de denivelări) cu panta transversală de 2.5% a profilului proiectat
- ✓ asternerea îmbracamintii asfaltice în grosime de 7 cm

Pe acest tronson drumul va fi încadrat de două acostamente din balast cu lățimea de 30 cm și grosimea de 20 cm cu excepția podului unde nu se vor executa acostamentele .

Evacuarea apelor pluviale nu este luată în calcul conform temei de proiectare și se va realiza prin rigole tringhiulare executate mecanic de către beneficiar după terminarea lucrărilor avînd alte surse de finanțare

Siguranța circulației nu este luată în calcul pentru tot drumul conform temei de proiectare, dar s-a prevăzut a se monta cîte un indicator de circulație la capetele drumului comunal cu restricții de tonaj la un trafic exprimat în osii standard de 11,5 t

Justificarea necesității proiectului

Obiectivele prezentului proiect tehnic constă în :

- c) Îmbunătățirea condițiilor de transport pe drumul comunal DC 238 și drumul satesc 5 pentru bunuri și persoane, atât în interiorul zonei aferente cît și înspre și dinspre zona aferentă proiectului tehnic de modernizare a tronsoanelor stabilite de beneficiar, precum și îmbunătățirea calității mediului și prosperitatea populației deservite;
- d) 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;
- e) Îmbunătățirea factorilor de mediu plecînd de la condițiile actuale la modificarea lor către cele cu impact redus asupra mediului;
- f) Standarde civice și de mediu la nivel mult mai ridicat comparativ cu situația existentă;
- g) Dezvoltarea viitoare a Politicii comune de transport;
- h) Renovarea infrastructurii existente;
- i) Îmbunătățirea administrării infrastructurii.

c) Valoarea investitiei

Valoarea totala = 526.070,02 inclusiv TVA
Din care C+M = 498982.91 inclusiv TVA

d) Perioada de implementare propusa: 3 luni

e) Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului
Anexa la documentatie:

- Plan de amplasare in zona
- Ridicare topo in format electronic DVG in coordonate stereo 70

f) Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect

Drum comunal 238

❖ lungime drum	689.65 m
❖ parte carosabila	4.00 m
❖ acostament din balast	2x 0.30 - 690.00m
❖ drum lateral	21.00 m
❖ parte carosabila drum lateral	3.00 m
❖ acostamente	2x0.30 - 690.0 m

Drum satesc 5

❖ lungime totala	304.27 m
▪ lungime tronson 1	155.48m
▪ Lungime tronson 2	148.79m
❖ parte carosabila	
▪ tronson 1	4.00 m
▪ tronson 2	3.50 m
acostament din balast	2 x0.30 - 304.27m

TEHNOLOGIA DE EXECUTIE

- Semnalizarea lucrarilor de drumuri conform planului de semnalizare pe timpul executiei elaborat de constructor si vizat de Politia rutiera
- Trasarea lucrarilor conform planului de situatie
- Executarea lucrarilor de terasamente
- Executarea stratului de fundatie din balast conform caietului de sarcini pentru strat rutier din balast sau amestec optimal
- Executarea stratului de fundatie din piatra sparta amestec optimal conform caietului de sarcini pentru strat rutier din piatra sparta
- Curatirea suprafetelor din beton in vederea amorsarii
- Amorsarea suprafetelor betinate
- Executare covoraselor subtiri pe tronsonul de 83.00 m peste placa de beton
- Executarea suprastructurii din imbracaminte din beton asfaltic cu grosimea de 7 cm
- Executarea acostamentelor

Lucrarile de asfaltare a drumurilor de interes local Ds5 si DC238 din satul Muscelusa si satul Casoca comuna Siriu, judetul Buzau, se vor realiza cu conditiile respectarii normelor si standardelor Uniunii Europene, conform HG nr.766/1997 si a Legii nr.10/1995 privind obligativitatea utilizarii de materiale agrementate pentru executarea lucrarilor.

La realizarea lucrarilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementarilor nationale in vigoare, precum si legislatiei si standardelor nationale armonizate cu legislatia U.E.; aceste materiale sunt in conformitate cu prevederile H.G. nr.766/1997 si a Legii nr.10 / 1995 privind obligativitatea utilizarii de materiale agrementate pentru executia lucrarilor.

IV DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE:

Nu este cazul.

In cadrul proiectului se vor realiza lucrări de modernizării sistemului rutier ce vor consta in reprofilarea stratului de balast existent urmat de o compactare .

Sistemul rutier existent, se pasteaza peste care se va adauga sistemul rutier stabilit pe baza expertizei tehnice.

V DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI

- Distanța față de granițe

Nu este cazul.

- Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural

Nu este cazul.

- Folosițele actuale si planificate ale terenului atât pe amplasament, cât si pe zone adiacente acestuia.

Drumul comunal de interes local propus pentru modernizare pastreaza vechiul amplasament, iar terenul este domeniu public, aflat in administrarea comunei Siriu, fără a afecta suprafețe de teren cu altă destinație, conform OG nr.43/1997 privind regimul juridic al drumurilor publice, aflat în administrarea comunei Siriu si este utilizat in folosul rețelei rutiere a comunei Siriu.

Zonele adiacente terenului sunt proprietăți private.

- Politici de zonare si de folosire a terenului;

Se prevede menținerea regimului economic existent.

- Arealele sensibile

Nu este cazul

- Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului sistem stereo 70:

Nr. crt.	Denumire drum satesc	Inceput proiect	Sfarsit proiect
0	1	2	3
1	Drum comunal nr. 238	x = 443107.01 y = 598341.99	x = 442897.85 y = 598963.54

2	Drum satesc nr 5	x= 443408.39 y= 598414.88	x = 443710.88 y = 598380.90
---	------------------	------------------------------	--------------------------------

- Detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luata in considerare

Având in vedere faptul ca investiția „**ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL DS 5 SI DC 238 COMUNA SIRIU , JUDETUL BUZAU**” se desfasoara integral pe domeniul public apartinand comunei Siriu, judetul Buzau, coroborat cu faptul ca investiția este delimitată de către proprietati particulare,scenariul privind orice varianta de amplasment pentru aceasta investiție nu este viabil.

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

A. Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu:

a) Protectia calitatii apelor

- surse de poluanti pentru ape

In cadrul obiectivului „**ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL DS 5 SI DC 238 COMUNA SIRIU , JUDETUL BUZAU**” nu sunt surse de poluanți ce pot conduce la deteriorarea calității apelor de suprafață cât și subterane. In 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 formă 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 aștermerii îmbrăcăminții 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.

- statiile si instalatiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevazute

Nu este cazul

j) Protectia aerului

- surse de poluanti pentru aer , poluanti , 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). Aceaste 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

eșapament evacuate în atmosferă conținând întregul complex de poluanți specific arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NOx), compuși organici volatili nonmetanici (COVnm), 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 emiși în atmosferă prin gazele de eșapament conține substanțe cu diferite grade de toxicitate. Se remarcă astfel prezența, pe lângă poluanții comuni (NOx, 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) - substanță 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.

- Instalatiile pentru retinerea si dispersia poluantilor in atmosfera

Nu este cazul.

c). Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor

- Surse de zgomot si de vibratii

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 atenuază cu pătratul distanței.

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

- Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva zgomotului si vibratiilor.

Consolidarea sistemului rutier și realizarea unei suprafețe de rulare corespunzătoare produce, prin excelență, o reducere a poluării sonore.

d). Protectia impotriva radiatiilor

- Surse de radiatii

Nu este cazul

- Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva radiatiilor

Nu este cazul.

e). Protectia solului si a subsolului

- Surse de poluanti pentru sol si subsol, ape freatic si de adancime

Forme de impact posibile asupra solului:

- degradarea fizică superficială a solului pe arii foarte restrânse adiacente drumurilor de interes local 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 .

În 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 pușele, 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 refolosirea 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 și reducere a cantitatilor de deseuri generate

În timpul executării lucrărilor din proiect, vor rezulta următoarele materiale ca deseuri, astfel:

- pământul rezultat din săpături care va fi transportat la locuri de depozitare stabilite pe baza de proces verbal încheiat cu beneficiarul pentru care constructorul va executa toate operațiile necesare privind depozitarea (nivelare , imprastiere)

- mixturile asfaltice rezultate din decapări care vor fi utilizate de către constructor, după ce le concasează, la executarea fundațiilor la drumuri în funcție de cantitatea rezultată sau va evacua materialul și-l va depozita la gropile de depozitare a deșeurilor din beton

- agregate naturale de rău sau sortate se pun direct în opera și nu rezulta deseuri de nicio natură.

- beton de ciment, betoane asfaltice nu vor avea deseuri pentru că în tehnologia de execuție cu aceste materiale se utilizează utilaje de asternere și betonare performante ce nu creează deseuri . În mod excepțional dacă vor rezulta cantități de material din modul de punere în opera, acestea se vor refolosi pentru că în faza de asternere a betonelor de orice fel au starea tehnică de modelare ce nu creează deseuri.

- în cazul cofrajelor se vor folosi panouri modulare sau scindura ce se va recupera pentru refolosire sau în cazul scindurilor (cherestea) deșeurile vor fi colectate de constructor pentru utilizare la foc .

- Planul de gestionare a deșeurilor

Deșeurile rezultate din construcția lucrărilor prevăzute în prezentul proiect tehnic sunt neesențiale (eventuale cofraje din lemn care s-au deteriorat în timpul decofrării) . Acestea vor fi transportate și colectate de constructor pentru utilizare la foc .

Pentru cantitățile de mixturi asfaltice rezultate din decapări , constructorul va utiliza aceste materiale prin concasare la executarea fundațiilor la drumuri în funcție de cantitatea rezultată sau va evacua materialul și-l va depozita la gropi de depozitare a deșeurilor din beton.

i). Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase

- ***Substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse.***

Nu este cazul.

- ***Modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.***

Nu este cazul.

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

B. 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 AFECATATE IN MOD SEMNIFICATIV IN PROIECT

- impactul asupra populatiei , sanatatii umane, biodiversitatii , conservarea habitatelor naturale , a florei si faunei salbatice, terenurilor, solului, folosintelor, bunurilor materiale , calitatii si regimului cantitativ al apei, calitatii aerului, climei , zgomotelor si vibratiilor, peisajului si mediului vizual, patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente.

Impactul asupra populației și sănătății umane

Impactul asupra populației pe perioada de execuție a lucrării, care se prevede a se realiza in 3 luni, este negativ,temporar si 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;
- imbunatatirea infrastructurii fizice;
- creșterea capacitatii 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.

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

Poluarea aerului din cauza exploatarii drumurilor se manifesta prin emisiile provenite de la circulatia vehiculelor, in special de la gazele de ardere rezultate.

Se constata ca aportul exploatarii drumurilor la poluarea aerului reprezinta cca 10 -15 % din fondul de noxe.

Se apreciaza ca, prin realizarea proiectului se produce o ameliorare a fluentaie traficului cu repercursiuni favorabile asupra emisiilor poluante provenite de la autovehicule, acestea reducandu-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 zona.

Se va păstra, pe cât posibil, vegetația existentă pe părțile laterale ale drumului și personalul ce urmează să implementeze proiectul va fi instruit cu privire la protecția faunei și a păsărilor sălbatice din zona, din vecinătatea amplasamentului.

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 consideră 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 transportă 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: Conform Listei Naționale a Monumentelor istorice actualizată în anul 2015, publicată de Ministerul Culturii în Monitorul Oficial al României, partea I, nr. 113 bis/15.II.2016:

- pe teritoriul administrativ al comunei Siriu se află Cimitirul eroilor, sat Gura Siriului, comuna Siriu , deasupra DN10 Buzau-Brasov, BZ- IV-a-B-21069, 1936-1938 (poziția 844 în lista),

- pe teritoriul administrativ al comunei Siriu se află Monumentul eroilor – Statuia ostasului, sat Gura Siriului, comuna Siriu , deasupra DN10 Buzau-Brasov, BZ- IV-m-B-21069.01, 1936-1938 (poziția 845 în lista),

- pe teritoriul administrativ al comunei Siriu se află Monumente funerare, 34 cruci de piatră și osuarul, sat Gura Siriului, comuna Siriu , deasupra DN10 Buzau-Brasov, BZ- IV-m-B-21069.02, 1936-1938 (poziția 846 în lista),

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

- mărimea 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

- 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 „ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL DS 5 SI DC 238 COMUNA SIRIU , JUDETUL BUZAU 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. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE SI / SAU PLANURI / PROGRAME / STRATEGII / DOCUMENTE DE PLANIFICARE:

A. Justificarea incadrării proiectului , dupa caz, in prevederile altor acte normative nationale care transpun legislatia Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European si a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea si controlul integrat al poluarii), Directiva 2012/18/ce a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politica comunitara in domeniul apei, Directiva Cadru – Aer 2008/50/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului inconjurator si un aer mai curat in Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 19 noiembrie 2008, privind deseurile si de abrogare a anumitor directive , si altele).

Nu este cazul

B. Planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face parte proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.

Proiectul tehnic pentru „ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL DS 5 SI DC 238 COMUNA SIRIU , JUDETUL BUZAU a fost aprobat prin Hotararea Consiliului Local al comunei Siriu.- anexa la prezenta documentatie

X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER

In proiect nu au fost prevazute lucrari de organizare de santier avand in vedere faptul ca materialele folosite la refacerea drumurilor satesti de interes local se transporta de la diferite distante si se pun direct in opera (agregate naturale de rau, agregate sortate, betoane de ciment, betoane asfaltice.).

Pentru perioada de executie constructorul va avea in vedere organizarea unui spatiu pentru vestiare , sala de mese si grup sanitar.

Grupul sanitar va trebui sa fie dotat obligatoriu cu WC ecologic, iar apa uzata provenita de la spalat va fi evacuata in fose ecologice mobile sau la reseaua de canalizare.

Deseurile menajere se vor colecta in spatii amenajate si se vor evacua periodic prin grija constructorului.

XI 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:

- *lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii*

Intrucat lucrarea se realizeaza pe drumuri existente nu se pune problema refacerii amplasamentului la finalizarea investitiei.

Pentru mentinerea cadrului natural existent si pentru imbunatatirea acestuia, se propun urmatoarele masuri:

- pentru asigurarea evacuării apelor din zona drumului, vor fi prevăzute santuri și rigole care să conducă apele colectate la podetele tubulare.

- în scopul preantampinării ieșirii în mediu a fost prevăzută semnalizare rutieră verticală și orizontală și parapet direcțional.

În cazul în care, în perioada execuției, vor apărea 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 deșuri 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. Plan de amplasare în zonă: suport de hârtie
2. Plan de situație pe suport de hârtie și electronic
3. Profile transversale tip

XIII . PROIECTE CARE INTRA SUB INCIDENȚA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENTĂ 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 |

Investiția „ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL DS 5 ȘI DC 238 COMUNA SIRIU , JUDEȚUL BUZAU nu se află într-o arie naturală protejată sau în imediată vecinătate a unei astfel de zone.

- Descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar. Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului
Descrierea proiectului s-a realizat la un punct anterior (Cap. III, pct a), pag. 1

- Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului au fost enumerate anterior, la Cap V, pag 7.

- Numele si codul ariei naturale protejate de interes comunitar;
Nu este cazul

- Prezenta si efectivele/suprafetele acoperite de specii si 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 si habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;
Nu este cazul

10.6. Alte informații
Nu este cazul

XIV PROIECTE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE

Proiectul nu se realizeaza pe ape si nu are legatura cu apele .

Se mentioneaza ca, in conformitate cu metodologia de adjudecare a executiei lucrarilor, stabilirea terenurilor de amplasare a organizarii de santier, a bazelor de productie, a variantelor de circulatie, a depozitelor, precum si a celorlalte terenuri ocupate temporar se face de catre constructor la elaborarea ofertelor.

In acest sens, in instructiunile pentru ofertanti vor fi prevazute obligatii pentru acesta privind:

- obtinerea certificatelor de urbanism pentru lucrarile proprii;
- obtinerea tuturor avizelor si acordurilor pentru acestea;
- obtinerea autorizatiei de construire pentru lucrarile provizorii;
- readucerea terenurilor ocupate temporar la forma initiala cu amenajarile

stabilite de organele competente.

Intocmit,

Marian Constantinescu

