

**MEMORIU DE PREZENTARE**  
**necesar emiterii acordului de mediu**

**I. DENUMIREA PROIECTULUI:**

**REABILITARE DRUM COMUNAL 155- SPATARU  
COMUNA COSTESTI , JUDETUL BUZAU**

**II. TITULAR:**

**COMUNA COSTESTI, JUDETUL BUZAU**  
**Satul COSTESTI , Judetul Buzau**  
**tel. : 0238 536158**

**Numele persoanelor de contact: Primar Moise Constantin**  
**Responsabil pentru protectia mediului: Primar Moise Constantin**

**III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT:**

**a) Rezumatul proiectului**

Lucrarile cuprinse in proiectul tehnic pentru Reabilitarea drumului comunal 155 pe tronsonul stabilit 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.**

Drumul comunal nr. 155 se desprinde din drumul national 2B si are o lungime totala de 475.99 m din care s-a luat in calcul pentru proiectare 450.00m pentru ca primii 25.00 m fac parte din domeniul drumului national pentru care sunt necesare avize speciale.

Astfel lungimea tronsonului de drum comunal pe care s-a facut proiectarea este de 450.00 m.

Lățimea platformei drumului comunal 155 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,
- ❖ un acostament cu lățimea de 0.50 m
- ❖ panta transversala unica pentru partea carosabila de 2.5%
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente
- ❖ rigola carosabila din prefabricate si sant trapezoidal din pamint cu adincimea de 50 cm

Sistemul rutier propus va fi:

- 4cm beton asfaltic BAPC16
- 5 cm beton asfaltic BADPC22.4
- Strat de beton asfaltic pentru reprofilarea imbracamintii existente in grosime medie de 5.00 cm

- Imbracaminte asfaltica degradata in grosime cuprinsa intre 7 si 8 cm asezata pe o fundatie din agregate naturale de riu.

În plan drumul comunal 155 amplasat in intravilanul satului Spataru, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fara afectarea proprietatilor private sau retele de distributie a energiei electrice.

Incadrarea axului drumului satesc proiectat se va face conform planului de situatie prin aliniamente racordate intre ele prin curbe circulare si frinturi.

Avind in vedere ca drumul comunal 155 in situatia existenta are o imbracaminte asfaltica degradata in grosime medie de 7-8 cm si ca in profil longitudinal si transversal sunt denivelari ce favorizeaza stagnarea apelor din precipitatii se impune ca in situatia existenta cota rosie sa fie corectata.

Lucrarile ce au fost executate pentru modernizarea drumului au fost facute fara un proiect initial si fara a se asigura conditiile tehnice de scurgere a apelor.

Pentru corectarea cotei rosii a drumului existent se vor executa lucrari de asternere a unor covorase cu grosimi diferite ce vor prelua denivelarile .

In cadrul profilului longitudinal se poate vedea ca drumul comunal are pante foarte mici sub 0.16% ceea ce face ca scurgerea apelor sa nu se poata face natural.

Pentru corectarea denivelarilor longitudinale si transversale se vor avea in vedere zonele cuprinse intre:

Km 0+050.00- Km 0+064.00 (zona scolii generale)

Km 0+133.00- Km 0+170.00

Km 0+ 295.00 –Km 0+314.00

Km 0 + 356.00 –km 0+411.00

Corectarea denivelarilor longitudinale si transversale se vor face cu beton asfaltic BADPC 22.4

Asternerea stratului de corectare a profilului transversal se va face cu panta transversala unica de 2.5% cu sensul spre stinga .

Dupa corectarea profilului in lung a drumului comunal se va intocmi proces verbal de faza determinanta .

Dupa intocmirea procesului verbal de faza determinanta la stratul de imbracaminte asfaltica existent corectat cu BADPC22.4 se va trece la o amorsare si la asternerea unui strat de geocompozit pentru armarea antifisura urmat de asternerea stratului de imbracaminte asfaltica din BADPC 22.4 in grosime de 5 cm ce va avea de asemenea panta transversala unica de 2.50% spre singa urmat de stratul de imbracaminte asfaltica din beton asfaltic BAPC16 in grosime de 4.00 cm deasemenea cu panta unica de 2.5%.

In profil transversal drumul sătesc va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 4.00 m
- panta transversala unica a părții carosabile de 2.5%;
- un acostamente din balast in grosime de 10 cm, cu latimea de 50cm
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.

Acostamentele vor fi din balast si vor avea grosimea de 10 cm si latimea de 50 cm amplasat pe partea dreapta conform planului de situatie .

Pentru ca tot tronsonul de drum comunal are pante longitudinale foarte mici evacuarea apelor pluviale se realizează astfel:

Intre Km 0+ 002.00 – Km 0+420.00 pe partea stinga s-a prevazut o rigola carosabila din prefabricate

Intre Km 0+420.00 - Km 0+471.00 pe santuri trapezoidale din pamint cu adincimea de 50cm conform planului de situatie

Evacuarea apelor colectate se va face astfel:

- la Km 0+169.52 – pe drumul lateral de pe partea stinga unde se va prelungi rigola carosabila cu 10.00m

De la Km 0+ 420.00 se continua evacuarea apelor pe sant de pamint in lungime de 56.00m

Rigola carosabila se va executa si pe tronsonul in lungime de 25.00 m zona aferenta drumului national pentru preluarea apelor colectate din zona drumului national

Avind in vedere ca pantele longitudinale ale drumului comunal sint foarte mici si scurgerea apelor este foarte greoaie, rigola carosabila se va face din tronsoane prefabricate nerostuite dind posibilitatea infiltrarii apelor care vor stagna.

Traseul rigolei va fi paralel cu marginea stinga a drumului comunal cu exceptia zonelor unde exista camine de vizitare ce trebuiesc ocolite.

In zona caminelor daca nu este posibil montarea prefabricatelor se poate executa rigola monolit respectind conditiile tehnice privind sectiunea de scurgere.

**In timpul exploatarei se impune ca administratorul drumului, periodic in functie de nivelul precipitatiilor sa execute lucrari de decolmatare pentru a elibera rigola de depuneri si stimularea evacuarii.**

In zona scolii generale la Km 0+050.00 unde s-a impus corectarea cotei rosii a situatiei existente prin care s –a inaltat cota exsidenta cu 8-10 cm, cota rigolei carosabile va fi la nivelul marginii imbracamintii asfaltice. S-a avut in vedere ca in fata scolii si in curte sa se rectifice cota existenta a mixturii asfaltice pe o latime de 5-6.00m cu beon asfaltic BAPC 16 pentru care s-a estimat o cantitate de 15 - 20 t (cantitate se se va regla pe baza de proces verbal de parti ascunse in timpul executiei) pentru ca in curtea scolii nu am avut pe plan cote pentru determinarea cantitatilor.

Pe traseul tronsonului de drum comunal se identifica 5 drumuri laterale care se vor amenja astfel:

Primul drum la stinga la Km 0+169.00 se va amenaja pe o lungime de 10 m cu o parte carosabila de 4.50m incadrat de doua acostamente

Celelalte drumuri laterale se vor amenaja pe o lungime de 5.00m cu o parte carosabila variabila cuprinsa intre 2.50 m pina la 4.00m.

Pentru amenajarea lor se va tine cont de fundatia existenta peste care se vor aplica un strat de 15 cm balast si un strat de imbracaminte asfaltica din BAPC 16 in grosime de 6 cm.

Suprafata totala drumurilor laterlae care se va amenaja va fi de 120.00mp.

Pe traseul tronsonului de drum comunal luat in calcul s-au identificat 4 camine de vizitare ce sunt influentate de proiectul tehnic al drumului comunal

Astfel cotele actuale ale caminelor vor fi ridicate la cota imbracamintii asfaltice pentru care s-au prevazut lucrari ce constau in:

- Demontarea placilor cu capace
- Cofrarea suprainaltarii
- Turnarea betonului
- Decofrare
- Montarea capacelor la cota

Pentru realizarea sigurantei circulatiei pe tronsonul de drum comunal se vor monta indicatoare de circulatie Fig B 2- oprire la toate intersectiile cu drumurile laterlae si la intersectia cu drumul national..

### **b) Justificarea necesitatii proiectului**

Obiectivele prezentului proiect tehnic constă în :

- ❖ Îmbunătățirea condițiilor de transport pe drumul comunal 155 pentru bunuri si persoane, atât în interiorul zonei aferente cât si înspre si dinspre zona aferentă proiectului tehnic de modertizare a tronsoanelor stabilite de beneficiar , precum si îmbunătățirea calității mediului si 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 investitiei**

**Valoarea totala = 501.963,01 inclusiv TVA**  
**Din care C+M = 469.299,47 inclusiv TVA**

### **d) Perioada de implementare propusa: 3 luni**

### **e) Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului**

#### **Anexa la documentatie:**

- Plan de amplasare in zona
- Plan de situatie pe suport de hartie si electronic
- Profile transversale tip

### **f) Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect**

#### **LUCRARI DE DRUM**

##### **Drum comunal 155**

❖ lungime drum proiectat	450.00 m
❖ parte carosabila	4.00 m
❖ pantra transversala parte carosabila	2.5%
❖ panta transversala acostament	4.00%
❖ acostament din balast	1x0.50 - 450.00m
❖ rigola carosabila	1x 430.00m
❖ santuri trapezoidale din pamint	56.00m
❖ aducere la cota camine de vizitare	6 buc
❖ Siguranta circulatie	6 indicatoare de circulatie

#### **TEHNOLOGIA DE EXECUTIE**

- a) Semnalizarea lucrarilor de drumuri conform planului de semnalizare pe timpul executiei elaborat de constructor si vizat de Politia rutiera
- b) Trasarea lucrarilor conform planului de situatie
- c) Executarea lucrarilor corectare a profilului longitudinal si a profilelor transversale
- d) Executarea unei amorsari si asternerea unui strat de geocompozit antifisura
- e) Executarea stratului din BAPC22.4 in grosime de 5
- f) Executarea stratului din beton asfaltic BAPC 16 cu grosimea de 4 cm
- g) Executarea acostamentelor
- h) Executarea rigolei carosabile din prefabricate
- i) Executarea santului trapezoidal din pamint cu adincimea de 50 cm
- j) Executarea drumurilor laterlae

- k) Executarea corectarea cotei intrarii in curtea scolii prin asternerea unui strat de BAPC16
- l) Siguranta circulatiei – montarea indicatoarelor de circulatie in intersectia cu drumurile laterale

Lucrarile de reabilitare a drumului comunal 155 situate in intravilanul satului Spataru , comuna Costesti, 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 decapare a imbracamintilor asfaltice degradate. Materialul rezultat din decapari se va depozita in locuri special amenajate puse la dispozitie de beneficiar.

#### **V DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI**

##### ***- Distanța față de granițe***

**Nu este cazul.**

##### ***- Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural***

Nu este cazul.

##### ***- Folosințele actuale si planificate ale terenului atât pe amplasament, cât si pe zone adiacente acestuia.***

Drumul comunal 155 propus pentru reabilitare pastreaza vechiul amplasament, iar terenul este domeniu public, aflat in administrarea comunei Costesti, fără a afecta suprafețe de teren cu altă destinație, conform OG nr.43/1997 privind regimul juridic al drumurilor publice, aflat în administrarea comunei Costesti si este utilizat in folosul rețelei rutiere a comunei Costesti.

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:***

**DC 155**

###### ***Inceput proiect***

X = 400189.95

Y = 639984.51

###### ***Sfarsit proiect***

x = 400388.95

y = 639554.32

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

Având in vedere faptul ca investiția “ **REABILITARE DRUM COMUNAL 155 – SPATARU, COMUNA COSTESTI, JUDETUL BUZAU**” se desfasoara integral pe domeniul public apartinand comunei Costesti, judetul Buzau, coroborat cu faptul ca investiția este

delimitată de către proprietari 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

În cadrul obiectivului analizat „*REABILITARE DRUM COMUNAL 155 – SPATARU, COMUNA COSTESTI, JUDETUL BUZAU*” nu sunt surse de poluanți ce pot conduce la deteriorarea calității 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 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

### **b) *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). 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 eșapament evacuate în atmosferă conținând întregul complex de poluanți specific arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NOx), compuși organici volatili nonmetanici (COVnm), metan(CH<sub>4</sub>), oxizi de carbon (CO, CO<sub>2</sub>), amoniac (NH<sub>3</sub>), particule cu metale grele (Cd, CU, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO<sub>2</sub>). 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, SO<sub>2</sub>, 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 (N<sub>2</sub>O) - substanță incriminată în epuizarea stratului de ozon stratosferic - și a metanului care, împreună cu CO<sub>2</sub>, 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 atmosfer**

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 freaticice si de adancime**

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

Refacerea semnalizării la nivelul normelor actuale, parapetii de siguranță, sunt măsuri care conduc nemijlocit la reducerea numărului de accidente și, implicit, la reducerea poluării accidentale.

#### ***f). Protecția ecosistemelor terestre și acvatice***

##### ***- Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect***

Lucrările cu potențial de agresiune 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 și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate***

Nu este cazul.

#### ***g). Protecția asezărilor umane și a altor obiective de interes public***

***- Identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și 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 generată 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 și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public.***

Lucrările prevăzute se adresează reducerii poluării sonore, amenajării pentru scurgerea apelor, susținerea corpului drumului, precum și îmbunătățirea suprafeței de rulare.

#### ***h). Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului / în timpul exploatării, inclusiv eliminarea***

##### ***- Lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșuri 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 deșuri va fi reprezentat prin deșuri de construcție inerte (pământ, balast, piatră, ciment, asfalt), pentru care se propune re folosirea sau depozitarea sa în cea mai apropiată haldă municipală de deșuri. 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 cantităților de deșuri generate***

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



- 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 refolosire 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 prezentul proiect tehnic 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 si nici nu vor fi folosite in exploatare astfel de substante.

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

Pentru implementarea proiectului se vor utiliza urmatoarele 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 populatiei si sanatatii umane**

Impactul asupra populatiei pe perioada de executie 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;
- 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 anterioară 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.

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 zonă, 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 transporta si se pun direct in opera pe măsură ce se execută fiecare categorie de lucrare cuprinsă in proiect.

### **Impactul asupra calității aerului**

In 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 in locuri special amenajate sau in statii de alimentare organizate
- agregate naturale de rau , conform procesului tehnologic, se vor uda periodic;
- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic din punct de vedere tehnic, in 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**

In 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 si localizat la zona de lucru.

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

### **Impactul asupra peisajului**

După încheierea lucrărilor constructorul are obligația de a lua o serie de masuri in 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 Costesti , se află situl arheologic de la Costesti, comuna Costesti, in spatele morii la marginea de E a satului , BZ-I-s-B-02220- sit arheologic (pozitia 81 in lista),
- pe teritoriul administrativ al comunei Costesti , se află in satul Costesti,in spatele morii la marginea de E a satului , BZ-I-m-B-02220.01- Asezare sat (pozitia 82 in lista), datare sec.XVI - XVIII
- pe teritoriul administrativ al comunei Costesti , se află o necropoloa in satul Costesti,in spatele morii, la marginea de E a satului , 83BZ-I-m-B-02220.02 Necropolă - (pozitia 83 in lista), datare sec. sec. XII -V a. Chr., Hallstatt

Lucrările ce intra in cadrul actualului proiect nu vor afecta zonele menționate anterior.

**- extinderea impactului (zona geografica, numarul populatiei / habitatelor/ speciilor afectate);**

Nu este cazul

**- magnitudinea si complexitatea impactului;**

Nu este cazul

**- probabilitatea impactului;**

Nu este cazul

- ***durata, frecventa si reversibilitatea impactului;***

Nu este cazul

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

Nu este cazul

- ***natura transfrontaliera a impactului.***

Nu este cazul

## **VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI**

- ***Dotarile si masurile prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu, inclusiv conformarea la cerintele privind monitorizarea emisiilor prevazute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea in vedere implementarea proiectului sa nu influenteze negativ calitatea aerului in zona.***

Pentru investiția **REABILITARE DRUM COMUNAL 155 – SPATARU, COMUNA COSTESTI, 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 **REABILITARE DRUM COMUNAL 155 – SPATARU, COMUNA COSTESTI, JUDETUL BUZAU** a fost aprobat prin Hotararea Consiliului Local al comunei Costesti.- 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 drum existent nu se pune problema refacerii amplasamentului la finalizarea investitiei.

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

- pentru asigurarea evacuarii apelor din zona drumului, vor fi prevazute santuri si rigole care sa conduca apele colectate la podetele tubulare.

- in scopul preantampinarii iesirii in mediu a fost prevazuta semnalizare rutiera verticala si orizontala.

In cazul in care, in perioada executiei, vor aparea ca necesare si alte masuri fata de cele prevazute, se va completa lista cu lucrari necesare pentru protectia 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 si modul de raspuns pentru cazuri de poluari accidentale;**

Luand in considerare lucrarile proiectate care conduc la realizarea unei cai de rulare de calitate cu asigurarea fluentei traficului, se apreciaza ca poluantii solizi si lichizi proveniti din exploatarea drumului si antrenati de apele de suprafata vor fi diminuati cu cca 25 %.

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

Refacerea semnalizarii rutiere, prin montarea indicatoarelor rutiere si executarea marcajelor longitudinale si transversale, sunt masuri care conduc nemijlocit la reducerea numarului de accidente si, implicit, la reducerea poluarii accidentale.

- ***aspecte referitoare la inchiderea /dezafectarea/demolarea instalatiei;***

Nu este cazul

- ***modalitati de refacere a starii initiale / reabilitare in vederea utilizarii ulterioare a terenului***

Nu este cazul

## **XII. ANEXE – PIESE DESENATE**

1. Plan de amplasare în zonă: suport de hârtie

2. Plan de situatie pe suport de hartie si electronic
3. Profile transversale tip

**XIII . PROIECTE CARE INTRA SUB INCIDENȚA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENTA A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI SI FAUNEI SĂLBATICE, APROBATA CU MODIFICĂRI SI COMPLETĂRI PRIN LEGEA NR. 49/2011 |**

Investiția **REABILITARE DRUM COMUNAL 155 – SPATARU, COMUNA COSTESTI, JUDEȚUL BUZĂU** nu se afla într-o arie naturala proiectata sau in imediata vecinătate a unei astfel de zone.

- Descrierea succinta a proiectului si distanta fata de aria naturala protejata 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 6.

- 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 organizariilor 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**