

MEMORIU DE PREZENTARE CONFORM ANEXA 5E LEGEA 292/2018

I. Denumirea proiectului

"PIETRUIRE ȘI COLECTAREA APELOR DJ 606B PE TRONSONUL PODU GROSULUI (asfalt) - STIGNIȚA (asfalt)"

II. Titular

Titular : JUDEȚUL MEHEDINȚI prin CONSILIUL JUDEȚEAN MEHEDINȚI
Adresa: Strada Traian 89, Drobeta-Turnu Severin 220134
Telefon: 0372 521 113

Elaboratorul documentației :

S.C. NORDIC VISION S.R.L. IAȘI

Adresa: Sos. Moara de Foc nr. 15, clădirea Autocenter, birou 14

Email: office@nordicvision.ro

Tel: 0741.533.268

CUI: RO38756860

Colectiv de elaborare

Proiectanți: Ing. Cătălin UNGUREANU – Sef Proiect - Inginer Cai Ferate, Drumuri si Poduri
Ing. Alin ROMANIUC – Inginer CFPD
Ing. Geol. Mihai CIOBICĂ – Inginer Geolog
Ing. Diana PLOȘTINARU – Inginer Proiectant
Ing. Paul ANTOCHI – Inginer Hidroedilitare

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale proiectului

III.1. Scurt rezumat al proiectului

a) Amplasament

Drumul Județean DJ 606B, care face obiectul prezentei documentații se desfășoară pe teritoriul județului Mehedinți. Terenul este situat în extravilanul și intravilanul satelor: Stignița și podu Grosului pe teritoriul administrativ al comunelor Poroina Mare și Bâcleș, județul Mehedinți și aparține domeniului public al județului Mehedinți în conformitate cu HG 963/2002 privind atestarea domeniului public al județului Mehedinți.

Traseul drumul Județean DJ 606B pe tronsonul PODU GROSULUI (asfalt) - STIGNIȚA (asfalt)", care face obiectul prezentei documentații se desfășoară pe teritoriul județului Mehedinți, asigurând legătură între Stignița și podu Grosului pe teritoriul administrativ al comunelor Poroina Mare și Bâcleș, în lungime de 6,100 km (KM 51+150 – 57+250).

b) Topografia, descrierea traseelor existente

Topografia zonei în care sunt amplasate lucrările proiectate au fost relevată în urma ridicărilor topografice întocmite în sistem STEREO 70, în coordonate absolute (cu dimensiunea „Z” în referință Marea Neagră), planul topografic final fiind avizat la OCPI Constanta. Toate listele cu reperi de referință și planurile topografice au fost

intocmite la faza de studiu de fezabilitate. Pantă generală naturală a terenului, coroborat cu pantele proiectate și existente în profil în lung și profilele transversale, facilitează o descărcare gravitațională a apelor pluviale spre canalul existent.

c) Clima și fenomenele naturale specifice zonei

Relieful județului format din munți, podișuri și câmpie, se înfățișează sub forma unui amfiteatru dispus în trepte ce coboară dinspre nord-nord-vest spre sud-sud-est.

Cea mai înaltă treaptă, în nord-vest, este alcătuită din munții Mehedinți și Cernei, treapta mijlocie cuprinde podișul Mehedinți, dealurile Motrului și câmpia înaltă a Bălăciței, cea mai joasă treaptă, Câmpia Blahniței este alcătuită în mare parte din terasele Dunării și văile largi ale Drincei și Blahniței. Prezența unor depresiuni ca Baia de Aramă, Comănești – Halânga, a unor văi largi și a depresiunii de tip subcarpatic a Topolniței oferă condiții de locuit și circulație, inclusiv în zonele înalte ale județului.

Clima județului Mehedinți este temperat- continentală cu influențe mediteraneene în zona Cazanele și a municipiului Drobeta Turnu Severin. Cel mai important curs de apă este fluviul Dunărea, care reprezintă hotarul natural al județului pe o lungime de 192 km.

Pe teritoriul județului Mehedinți se varsă în Dunăre râurile: Cerna, Bahna, Topolnița, Blahnița și Drincea.

În partea de nord-est a județului se întinde bazinul râului Motru cu afluenții Coșuștea și Hușnița.

Cele mai importante resurse ale subsolului sunt: cărbunele, azbestul, bentonita, calcarul, ardezia, nisipul și apele sulfuroase.

Varietatea formelor de relief asigură o structură echilibrată a modului de folosință a suprafeței județului.

Lucrarile propuse:

La baza proiectării structurii de rezistență vor sta la baza studiile topo și geo care, împreună cu standardele și normele tehnice în vigoare, vor direcționa către alegerea celor mai bune soluții, în concordanță cu noile descoperiri și cercetări în domeniul lucrărilor de artă.

Elementele geometrice ale drumului județean, vor fi stabilite pentru a corespunde cerintelor de siguranță și stabilitate.

Toate elementele geometrice adoptate la proiectarea traseului pasajului subteran și a rampelor de acces la acesta vor corespunde prevederilor STAS 10144-3/91 „Străzi. Elemente geometrice. Prescripții de proiectare.”

Din punct de vedere tehnic și funcțional, obiectivul de investiție propus este reprezentat modernizarea drumului județean.

În conformitate cu Ordinul pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea construirea și modernizarea drumurilor (Ordinul Ministerului Transporturilor nr.1296/30.08.2017, publicat în Monitorul Oficial al României, partea I, nr. 746/18.09.2017), pentru drumul județean DJ 606B, drum de clasa tehnică IV, cu două benzi de circulație, se prevăd următoarele:

- Viteza de proiectare – 60 km/ora.
- Lățimea platformei – 8,00 m;
- Lățimea părții carosabile – 6,00 m;
- Lățimea acostamentelor – 2*1,00; din care benzi de încadrare - 2 * 0,25m;
- Panta transversală a drumului - 2,5% (4% la nivel de pietruire);
- Panta transversală a acostamentelor - 4% (5% la nivel de pietruire)

Se descrie solutia aleasa:

Beneficiarul, in acest caz Consiliul Judetean Mehedinti, doreste amenajarea acestui tronson de drum la nivel de macadam/piatra sparta.

Linia proiectata (linia rosie) se va stabili functie de structura adoptata cu corectiile care se impun dar se va tine cont de conditiile existente din teren si se vor executa sapaturi pentru a pastra cota terenului existent si a nu ingreuna accesul locuitorilor .

In urma sondajelor din studiul geotehnic, a temei de proiectare data de catre beneficiar si a expertizei tehnice a rezultat urmatoarea structura ce se aplica pe latimea existenta de 5 m:

- 15 cm macadam ordinar/piatra sparta amestec optimal;
- 10 cm balast (0-63);
- 10 cm scarificare zestre existenta;

Pentru a se asigura latimea platformei de 8,0 m conform Ordin MT 1296/2017 (DJ 606B fiind de clasa tehnica IV) se vor prevedea casete pe latimea de 1,5 m pe fiecare parte (3,0 m latime totala) cu urmatoarea structura:

- 15 cm macadam ordinar/piatra sparta amestec optimal;
- 10 cm balast (0-63);
- 20 cm balast (0-63);
- 20 cm sapatura ;

Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85.

Profilul longitudinal

În profil longitudinal linia roșie urmărește linia terenului existent, fiind făcute corecții ale liniei roșii pentru îmbunătățirea scurgerii apelor pluviale și pentru sporirea confortului și siguranței circulației. În condițiile în care linia terenului prezintă succesiuni de rampe/pante cu valori mici ale declivităților, dar cu lungimi scurte, s-au făcut corecții minime ale liniei roșii proiectate astfel încât să asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar și totodată ca necesitate a sporirii confortului și siguranței circulației.

Profilul transversal tip

În profil transversal tip drumul va fi avea la baza următorii parametri:

- Lățimea platformei – 8.00 m;
- Lățimea părții carosabile – 6.00 m;
- Lățimea acostamentelor – 2*1.00; din care benzi de încadrare - 2 * 0.25m;
- Panta transversală a drumului – 4,0%;(pietruire)
- Panta transversală a acostamentelor– 5,0%(pietruire)

Suprafata carosabila necesara s-a calculat folosind suprafata casetelor si cea existenta pe o lartime de 5 ml.

Astfel suprafata casetelor va fi de 19100 mp si cea existenta unde se va prevedea o scarificare pe o adancime de 10 cm va fi de 30500 mp.

Casete

Analizand latimea carosabilului existent se considera ca este necesara realizarea unei casete cu o latime totala de 3 ml pe toata lungimea drumului judetean; respectiv cate 1,50 m pe fiecare parte cu structura mentionata:

- 15 cm macadam ordinar/piatra sparta amestec optimal
- 10 cm balast (0-63)
- 20 cm balast (0-63)

20 cm sapatura

Suprafata totala casete=19100 mp; vor rezulta:

- 3820 mc sapatura;

- 3820 mc umplutura balast;

Scurgerea apelor

Scurgerea apelor reprezintă un element esențial pentru prelungirea duratei de viața a unui drum. Față de situația existentă, unde se observa lipsa totală a lucrărilor de întreținere, va fi necesară execuția de șanțuri noi, pe sectoarele unde acestea lipsesc.

Santurile de beton se vor amplasa conform profilelor transversal tip, respective in zonele locuite si in zonele cu debleu pentru a preveni infiltrarea apelor sub platforma drumului.

In urma calculelor rezulta o lungime totala de 6042 ml santuri beton. Acestea vor avea panta trasnversala de 1/1 pe ambele parti si latimea fundului de 0,4 m. Grosimea betonului va fi de 10 cm si va fi asezat pe un strat de 5 cm nisip pilonat. Tip beton: C35/45.

In extravilan si unde declivitatea in profil longitudinal permite se vor amenaja santuri de pamant ce vor avea adancimea sub structura rutiera. Total lungime santuri pamant=4638 ml.

Nr. crt.	Pozitie kilometrica	Parte	Tip șanț	Lungime (m)
1.	51+150 – 52+988	stânga - dreapta	din beton	3676
2.	52+998 – 53+975	dreapta	din pământ	977
3.	52+998 – 54+000	stânga	din pământ	1002
4.	53+975 – 55+803	dreapta	din beton	1828
5.	55+500 – 56+981	stânga	din pământ	1481
6.	55+803 – 56+981	dreapta	din pământ	1178
7.	56+981 – 57+250	stânga - dreapta	din beton	538
TOTAL			din beton	6042
TOTAL			din pământ	4638

Toate podețele de pe traseul drumului nefuncționale, se vor demola și executa podețe tubulare din tuburi tip Premo cu diametru de 800 mm și lungime de 10 ml. Numar total podețe=9 bucati.

Podețele tubulare sunt constituite din trei părți distincte: fundația, tubul propriu-zis și racordările cu terasamentele. Fundația este din beton simplu clasa C25/35 și constituie elementul de legare la teren a podețului. Patul pe care se așterne fundația se curăță în prealabil de resturile organice (materiale lemnoase, sol vegetal) până la stratul de teren sănătos. Acolo unde terenul prezintă denivelări pronunțate în lungul podețului și în zonele adâncite, legătura cu terenul natural se face prin subzidiri din piatră brută, sub stratul de fundație.

La km 54+465 podetul tubular existent se va înlocui cu un podet din prefabricate tip P2-CP2 cu lungime de 10,20m. Acesta va fi alcatuit din cadre prefabricate tip P2 și elemente de capat CP2. Prefabricatele vor avea 2,34m lungime, 1,2m lățime și 1,6m înălțime. Fundatia acestora va avea adancimea de 1m si latimea de 3,35 m. La fundații se va folosi beton marca C25/35. Hidroizolațiile vor fi din bitum filerizat peste care se va turna un strat din beton pentru protecție hidroizolație de 5 cm. În spatele prefabricatelor se va așeza un strat drenant din balast.

Nr. crt	Tip podet	Lungime (m)	Pozitie kilometrica
1.	Tubular d=800 mm	10	53+260
2.	Tubular d=800 mm	10	53+870
3.	Prefabricat tip P2	10,20	54+465
4.	Tubular d=800 mm	10	54+770
5.	Tubular d=800 mm	10	55+230
6.	Tubular d=800 mm	10	55+590
7.	Tubular d=800 mm	10	55+803
8.	Tubular d=800 mm	10	56+210
9.	Tubular d=800 mm	10	56+795
10.	Tubular d=800 mm	10	56+980

Pentru siguranța circulației se va prevedea parapet tip H1 pe ambele parti ale podetului.

La km 52+300 nu se intrevine la podul existent. Acesta este in stare buna. Se prevede doar parapet de protectie pe ambele parti.

Accese proprietati

Pentru a permite accesul la proprietati se vor amenaja peste santurile proiectate podete accese alcatuite din dale de beton armat cu dimensiunile de 2 x 5m si grosime de 15 cm. Clasa Beton folosit: C35/45. Numar accese proprietati=25 bucati.

Drumuri laterale

Drumurile laterale, in numar de 11 bucati, se vor amenaja cu un strat de macadam ordinar sau piatra sparta in grosime de 15 cm asezat peste 10 cm balast 0-63. Amenajarea se va face pe o latime adaptata la situatia existenta (intre 4 si 5 m) si o lungime de 15 ml.

Nr. crt.	Pozitie kilometrica	Parte	Continuizare șanț	Lungime (m)	Indicator
1.	51+930	stânga	Rigolă carosabilă	10	B2
2.	52+245	stânga	Rigolă carosabilă	10	B2
3.	52+245	dreapta	Rigolă carosabilă	10	B2
4.	52+680	stânga	Rigolă carosabilă	7	B2
5.	52+738	dreapta	Rigolă carosabilă	10	B2
6.	52+842	stânga	Rigolă carosabilă	7	B2
7.	52+969	dreapta	Rigolă carosabilă	10	B2
8.	52+972	stânga	Rigolă carosabilă	7	B2
9.	53+253	stânga	Rigolă carosabilă	7	B2
10.	53+850	dreapta	Rigolă carosabilă	10	B2
11.	54+458	stânga	-	-	B2
12.	54+690	dreapta	Rigolă carosabilă	7	B2
13.	55+604	dreapta	Rigolă carosabilă	10	B2
14.	56+423	stânga	Rigolă carosabilă	5	B2
15.	56+706	dreapta	Rigolă carosabilă	7	B2
16.	57+040	dreapta	Rigolă carosabilă	7	B2
TOTAL				124	

Siguranța circulației

Se va realiza o semnalizare rutiera corespunzatoare prin prevederea de indicatoare rutiere conform SR 1848-1-2011 si a planului de situatie. Tipul acestora va fi normal, cu folie reflectorizanta gr. II. Stalpii pentru indicatoarele rutiera vor fi din teava zincata cu diametrul de 62 mm.

Indicatoarele de forma triunghiulara, rotunda, dreptunghiulara cu laturi sub 1,0 m si cele in forma de sageata - se vor executa din tabla de aluminiu cu grosimea de min. 2,0 mm, având conturul ranforsat prin dubla indoire sau cu profil special din aluminiu.

Stâlpii pentru sustinerea indicatoarelor metalice au lungimea de 3,5 m si se confectioneaza dupa cum urmeaza:

a) Pentru stâlpii indicatoarelor de forma triunghiulara, rotunda, sageti precum si pentru cele in forma de patrat sau dreptunghi având latura cea mai mica sub 1,0 m, se foloseste teava de otel cu diametre de 48-51 mm si grosimea peretilor de minim 3 mm.

b) Pentru dispozitivele de sustinere ale panourilor din profile speciale de aluminiu se foloseste teava sau profile de otel si sunt dimensionate in functie de suprafata panoului, pe raspunderea ofertantului.

Dispozitivele de sustinere a indicatoarelor se protejeaza cu grund de fier sau plumb si se vopsesc in culoare gri.

Indicatoare rutiere= 45 buc

Borne kilometrice=5 buc

Borne hectometrice=60 buc

Parapet de protectie tip H1 va fi amplasat in zona podului existent si in zonele de rambleu:

Nr. crt.	Tip parapet	Pozitie kilometrică	Parte	Lungime (m)
1.	H1	52+275 – 52+375	stânga - dreapta	200
2.	H1	54+000 – 55+500	stânga	1500
TOTAL				1700

La km 51+315 se afla un pod din beton. Nu se intervine prin prezentul proiect.

III.2. Justificarea necesitatii proiectului

Pentru accesarea în siguranță a acestui drum județean de către locuitorii zonelor respective, pentru asigurarea desfășurării transportului rutier în condiții de siguranță, precum și pentru intervenția rapidă a autospecialelor de pompieri sau protecție civilă în cazul unor accidente, calamități naturale sau incendii, este necesară reabilitarea și modernizarea acestui drum de interes județean.

Investitia va genera o serie de efecte pe termen lung:

- creșterea siguranței circulației autoturismelor;
- creșterea confortului;
- reducerea semnificativa a cantității de praf din aer;
- cantitatea de noxe emanate de mijloacele de transport;
- reducerea cantității de zgomot și de vibrații;

III.3. Valoarea investitiei si perioada de implementare

	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare(cu TVA)
TOTAL GENERAL	5.000.000	950.000	5.950.000
din care C+M	4.600.000	874.000	5.474.000

III.4. Durata de realizare a investiției este de 6 luni.

III.5. Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente)

Planurile de situație sunt atasate la sfârșitul documentației în cadrul capitolului XII -Anexe-piese desenate.

III.6. Descrierea caracteristicilor fizice a proiectului, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele)

Organizarea de șantier va fi stabilită de constructorul lucrării la indicația beneficiarului (Județul Mehedinți).

Aprovizionarea cu materiale naturale (balast, piatră spartă, nisip, etc) se va face de la cea mai apropiată balastieră din Județul Mehedinți reglementată conform normelor și normativelor în vigoare.

Operația de săpătură se va executa cu buldozerul în straturi succesive până la atingerea cotei de fundare prevăzută în proiect, precum și manual în spații limitate.

Pământul în exces rezultat din săpătură se va încărca în autobasculante și se va transporta în depozit, unde se va efectua o împrăștiere și nivelare.

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curățarea suprafețelor, udarea suprafețelor s.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 "Apă de preparare pentru beton".

Principalele resurse naturale folosite sunt

- nisip
- piatră
- balast
- apă
- mixture asfaltice

Elementele specifice de impact, enumerate pe scurt, sunt:

- ocuparea definitivă și/sau provizorie a unor terenuri;
- traficul rutier actual și de perspectivă medie are un grad mare de responsabilitate în ceea ce privește poluarea cu CO, CO₂, Pb, NO_x, hidrocarburi, praf, a aerului, soluții, a apelor, zgomot și vibrații;
- deficiențe de organizare, monitorizare rutieră, legislație insuficientă, trafic nedisciplinat;
- dezmembrarea coordonării unitare a politicii privind sectorul rutier, acceptarea „de facto” a mai multor centre de decizie, o susținere financiară cu sincope, conjuncturale
- resurse insuficiente privind politica fondului de mediu, către o educație eco-rutieră mai accentuată a proiectanților, constructorilor, administratorilor, dar și a utilizatorilor.

Reabilitarea drumului județean va avea un impact pozitiv asupra mediului datorită reducerii emisiilor poluante (CO, CO₂, Pb, NO_x, hidrocarburi, praf).

Impactul pozitiv asupra mediului este asigurat și de lucrările de colectare și evacuare a apelor pluviale, diminuându-se astfel fenomenele de eroziune a solului.

Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz)

Prin programul de Control al Calității și în baza caietelor de sarcini care vor fi elaborate la faza proiect tehnic, se va urmări:

- calitatea materialelor utilizate,
- punerea în operă a materialelor,
- recepția lucrărilor pe faze de execuție.

Materiile prime, energia si combustibilii utilizati, cu modul de asigurare a acestora;

În perioada de construcție se utilizează materii prime pentru:

- reabilitarea si modernizarea partii carosabile si a DJ 606B;
- realizarea scurgerii apelor;

Pentru construirea lucrarilor mai sus mentionate, vor fi necesare cantități de mixturi asfaltice, nisip, balast, beton,etc.

Toate materiale vor fi aduse la punctul de lucru si puse in opera de constructor.

Mixturile asfaltice se prepara in statie special amenajate si autorizate, se transporta la punctul de lucru si se pun in opera cu utilaje speciale.

Betonul va fi preparat la o statie de betoane autorizata si transportat la punctul de lucru cu autobetoniera. Celelalte materiale vor fi procurate de la depozite de material de constructii autorizate.

Vehiculele și utilajele folosite la lucrări de construcții funcționează cu carburanți din centre special amenajate si autorizate.

Soluția constructivă propusă nu utilizează materiale combustibile în exploatare, astfel că nu există pericolul amplificării unor evenimente rutiere prin aportul combustibil al obiectivului. Obiectivul este încadrat în categoria construcțiilor cu grad I de rezistență la foc.

Soluțiile tehnice au fost propuse astfel încât în caz de incendiu să se asigure:

- protecția utilizatorilor căii de acces;
- protecția serviciilor mobile de pompieri care pot interveni pentru stingerea incendiilor, evacuarea utilizatorilor și a bunurilor materiale;
- limitarea pierderilor de vieți omenești și bunuri materiale ;
- împiedicarea extinderii incendiului.

Racordarea la rețelele utilitare existente in zona

Alimentarea cu energie a sistemului de iluminat public se va realiza de la rețeaua de energie electrica existenta in zona.

Inainte de inceperea lucrarilor vor fi identificate și marcate vizibil toate utilitățile existente, în prezența deținătorilor acestora: electrice, telecomunicații, apă sau altă natură, ce vor fi intersectate sau în raza cărora vor fi dezvoltate lucrările proiectului, în vederea protejării acestora sau devierii, conform procedeele tehnice recomandate prin avize de deținători, inclusiv recomandările suplimentare specifice amplasamentului STAS 9570/1-1989.

Orice deviere necesară la utilitățile existente, se va face de către compania care exploatează respectiva utilitate, iar Executantul are obligația de a asigura accesului acestora pe șantier pentru executarea devierii.

În cazul unei stricăciuni a utilităților existente datorată execuției lucrărilor, Executantul are următoarele obligații:

- Să notifice compania de utilități respectivă;
- Să ia măsurile necesare pentru remedierea stricăciunilor fără întârziere fiind răspunzător pentru costurile reparației.

Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investitiei

În timpul lucrărilor se va asigura curățenia în șantier. Intrarea mașinilor cu materiale și ieșirea cu deșeuri(pământ, beton,) rezultate din activitatea șantierului se va face în condiții de curățenie a acestora pentru a nu afecta zona de lucru cât și curățenia pe porțiunile de drum recent modernizate și asfaltate. Autocamioanele ce vor transporta deșeuri din șantier vor avea platforma de transport acoperită cu o prelată de protecție.

Deșeurile solide provenite din activitatea de construcții se vor depozita în zona speciale indicate de

municipalitate.

Autocamioanele vor fi curățite înainte de ieșirea din zonele de încărcare/descărcare. Șantierul va fi curățat la sfârșitul fiecărei zile de lucru.

Deșeurile rezultate din activitatea șantierului sunt încadrate la capitolul 17/HGR 856/2002, respectiv – Deșeuri din construcții și demolări (inclusiv pământ excavat din amplasamente contaminate).

Subgrupele de deșeuri rezultate din activitatea șantierului pot fi:

- cod 17.05.04 – pământ și pietre altele

Se va impune reciclarea deșeurilor re folosibile, prin integrarea lor, în măsura posibilităților, în lucrările de drumuri. Stratul vegetal decopertat ar putea fi folosit la refacerea terenurilor ocupate de organizările de șantier.

Cai noi de acces sau schimbări ale celor existente - nu este cazul.

Resursele naturale folosite în construcție și funcționare:

Materialele folosite pentru realizarea proiectului vor fi aprovizionate de la societăți autorizate.

Metode folosite în construcție

La proiectare s-a ținut seama de categoria funcțională a zonei, de traficul rutier, de siguranța circulației, de normele tehnice, de factorii economici, sociali și de apărare, de utilizarea rațională a terenurilor, de conservarea și protecția mediului și de planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, aprobate potrivit legii, precum și de normele tehnice în vigoare pentru adaptarea acestora la cerințele pietonilor, cicliștilor, persoanelor cu handicap și de vârstă a treia.

Planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară;

Etapile principale de realizare ale investiției sunt impuse de tehnologia de execuție, executându-se lucrări de trasare, pregătire teren, lucrări de infrastructură apoi lucrări de suprastructură.

Etapile principale de realizare a investiției sunt:

- Lucrări pregătitoare,
- Lucrări de amenajare structură rutieră,
- Lucrări de colectarea apelor,
- Lucrări de siguranță circulației,
- Lucrări conexe,

Punctele de lucru se vor semnaliza corespunzător pentru evitarea accidentelor de muncă și de circulație.

Relația cu alte proiecte existente sau planificate- nu este cazul;

Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare – nu este cazul;

Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor) – nu este cazul;

Alte autorizații cerute pentru proiect - nu este cazul;

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

Planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului

Nu este cazul

Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;

Nu este cazul

Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz;- metode folosite în demolare

Nu este cazul.

Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;

Nu este cazul

Alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor).

Deseurile rezultate în urma executării lucrărilor de săpături, pregătirea suprafeței, surplusul de pământ rezultat în urma săpăturilor la santuri și nerefolosibil în cadrul lucrării, va fi încărcat și transportat în depozite special amenajate.

V. Descrierea amplasării proiectului:

Distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției 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, fotografiile 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;

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

X	Y	Z
333970.10	347481.62	257.41
334172.33	341961.75	215.88

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

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

a) Protecția calității apelor

Sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;

Pe perioada amenajării zonei și a tuturor lucrărilor aferente acestora se vor folosi cantități de apă aduse cu autocisterna apă de la rețeaua de alimentare din zonă.

Această apă va fi folosită la prepararea amestecurilor și la compactarea straturilor din materiale granulare. Apa ce va fi folosită la compactarea acestor materiale fie se va evapora, fie va intra în consistența materialului, iar unele cantități se vor scurge pe marginea drumului, dar aceasta va fi convențional curată și nu va polua, prin infiltrarea sa, pânza freatică sau apele de suprafață.

Apele de suprafață sau subterane ar putea fi poluate de scurgerile accidentale de produse petroliere din rezervoarele camioanelor sau a utilajelor terasiere ce vor fi folosite la execuția parcarilor. În acest sens, echipele de lucru vor avea în dotare truse de intervenție rapidă ce conțin materiale tip spill-sorb și care, împrăștiate repede peste petele de ulei sau benzină reduc considerabil riscul poluării apelor de suprafață sau subterane.

b) Protecția aerului

Sursele de poluanți pentru aer, poluanți;

Principalele surse de poluare a aerului sunt pulberile sedimentabile și praful rezultate din activitățile de construcții (demolări, decopertări și lucrări de terasamente) cât și din activitățile de transport a deșeurilor nerecuperabile.

Pentru a evita degajarea prafului în cursul realizării acestor lucrări, se va stropi cu jet de apă sub presiune praful degajat în timpul lucrărilor de terasamente și construcție.

Pentru combaterea prafului, a depunerilor atmosferice și a particulelor de cauciuc, rezultate din uzura pneurilor și a noxelor rezultate din funcționarea motoarelor se va stropi suprafața carsabilă cu o emulsie de bitum diluat cu apă în proporție de 1/10 , 0,3 l/m².

Reducerea gradului de poluare din noxele degajate de autovehicule, se realizează prin asigurarea fluenței circulației, astfel încât noxele să nu depășească: 0,5% CO₂; 1,0 CH₄ și 0,3% CO. De asemenea, la lucrările de terasamente și construcție se va încerca utilizarea numai de autocamioane și utilaje terasiere noi, dotate cu motoare ce îndeplinesc normele de protecție a atmosferei aflate în vigoare (Euro III).

De asemenea, pentru reducerea poluării atmosferice cu substanțe provenite din deșeurile de construcție prăfoase, autocamioanele care vor transporta deșeuri de șantier vor fi acoperite cu prelată de protecție.

Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosfera.

Având în vedere cele de mai sus nu sunt necesare lucrări sau instalații pentru epurarea aerului, emanatiile încadrându-se în limitele admisibile.

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Sursele de zgomot și de vibrații;

Sursele de zgomot și vibrații în perioada execuției sunt cele provenite de la instalații, utilaje, scule și unelte utilizate în construcții. În timpul execuției proiectului nivelul de zgomot exterior se va încadra conform STAS 10009:2017 Acustica urbana.

De aceea, în contractul cu executantul se va prevedea executarea majorității lucrărilor pe timpul zilei astfel încât să nu producă disconfort în zona.

De asemenea, prin refacerea cadrului ambiental se va asigura protecția împotriva zgomotului, vibrațiilor și a pulberilor sedimentabile rezultate din trafic.

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor.

Prin refacerea cadrului ambiental se va asigura protecția împotriva zgomotului, vibrațiilor și a pulberilor sedimentabile rezultate din trafic.

d) Protecția împotriva radiatiilor

În structura lucrărilor nu se introduc elemente care produc radiații, iar pe timpul execuției constructorul nu va lucra cu substanțe radioactive sau cu aparate care ar putea produce radiații. De aceea nu sunt necesare lucrări sau măsuri de protecție împotriva radiatiilor.

– amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiatiilor – nu este cazul

e) Protecția solului și a subsolului

Sursele de poluanți pentru sol, subsol și ape freactice:

Sursele de poluare a solului, în perioada lucrărilor de execuție le reprezintă depozitarea necorespunzătoare a deșeurilor solide provenite din activitatea de șantier (demolări, decopertări și lucrări de terasamente), cât și scurgerile de uleiuri și carburanți de la utilaje și mijloace auto, ce se infiltrază și în sol și subsol.

Deșeurile solide provenite din activitatea de construcții se vor depozita pe platforma punctului gospodăresc, ce deservește șantierul. Acesta va fi dotat cu platforme de depozitare a materialelor granulare dar și a pământului ce rezultă din excavări.

Autocamioanele vor fi curățate înainte de ieșirea din zonele de încărcare/descărcare. Șantierul va fi curățat la sfârșitul fiecărei zile de lucru.

Lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului.

Pentru eliminarea poluării accidentale a solului și subsolului cu uleiuri și carburanți, executantul lucrărilor va trebui să dețină un parc auto cu revizia tehnică la zi.

Întreținerea utilajelor și vehiculelor folosite în activitatea de construcție și întreținerea drumurilor se efectuează doar în locuri special amenajate, pentru a se evita contaminarea mediului.

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect:

Proiectul intersectează aria naturală protejată ROSPA0108 Vedea – Dunare.

Lucrările proiectate se vor executa pe amplasamentul existent.

Lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate.

În această situație nu sunt necesare lucrări sau măsuri pentru protecția faunei și florei terestre și nici a biodiversității.

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

Identificarea obiectivelor de interes public, distanță 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 etc.;

Amplasamentul studiat, nu se interferează cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat vecină.

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

Scopul lucrarilor proiectate este de a reabilita si moderniza drumul judetean DJ 606B.

Lucrarile ce sunt necesare nu impun exproprii.

h) Gospodarirea deseurilor generate pe amplasament

Tipurile si cantitatile de deseuri de orice natura rezultate – deseurile rezultate in urma lucrarilor de executie se vor depozita in locuri special amenajate de beneficiar- depozit de deseuri.

Aceste deseuri sunt depozitate in vederea reciclarii in unitati specializate.

Deseuri ca urmare a modernizarii:

- cod 17.05.04 – pământ - 10000 mc;
- cod 17.01.01 – beton - 500 mc;

Modul de gospodărire a deseurilor

Deseurile diverse (solide –nisip, pietris, lemn, metal, beton, etc.), se vor depozita in locuri special amenajate conform H.G. nr.856/ 2002.

Deseurile rezultate in urma executării lucrărilor de săpături, pregătirea suprafeței, surplusul de pământ rezultat in urma săpăturilor la santuri si nerefolosibil in cadrul lucrării, va fi încărcat si transportat in depozite special amenajate.

Eventualele elementele de beton degradate se vor inventaria si se vor transporta in depozite speciale existente in zonă pentru materiale de constructii nerefolosibile sau se vor refolosi la unele lucrări de terasamente.

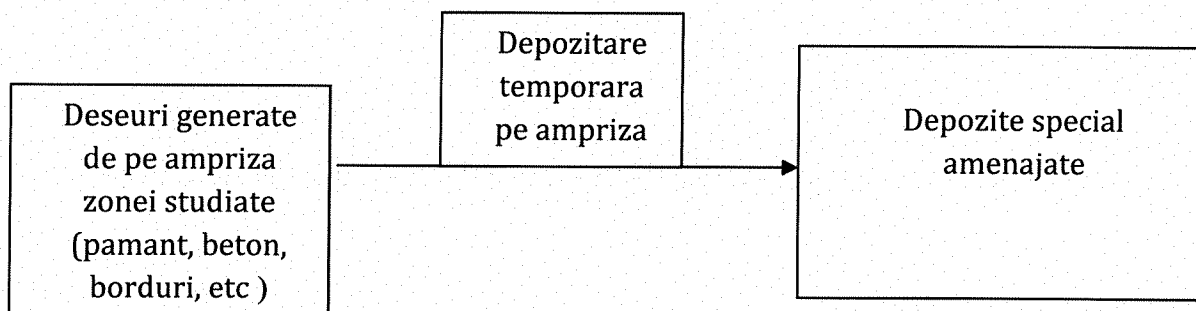
In cazul producerii unor deseuri accidentale la masinile si utilajele folosite la executia lucrării, acestea se vor capta in rezervoare metalice si se vor transporta la statii speciale de reciclare.

Gunoaiele menajere provenite de la organizarea de santier vor intra in circuitul de evacuare al exploatării de gospodărie.

Intretinerea utilajelor si vehiculelor folosite in activitatea de constructie si intretinere a aceselor/parcarilor se efectuează doar in locuri special amenajate, pentru a evita contaminarea mediului.

Deseurile rezultate, precizate mai sus vor fi depozitate in zone special amenajate indicate de beneficiar (Judetul Mehedinti).

Planul de gestionare a deseurilor si schema – flux a gestionarii deseurilor



Program de prevenire și reducere a cantității de deșeuri generate

Prin soluția de proiectare aleasă s-au căutat soluții pentru generarea de cantități minime de deseuri. La execuția lucrării se vor lua următoarele măsuri pentru prevenirea și reducerea cantității de deșeuri generate:

- Instruirea angajaților în ceea ce privește gestionarea deșeurilor (depunerea deșeurilor în containere diferite, pe categorii de deșeuri), atât în incinta organizării de antier cât și pe amplasamentul lucrării, astfel încât acestea să poată fi valorificate, în limita posibilității
- Monitorizarea fluxului de materii prime utilizate (nisip, balast, piatră spartă, ciment) și rezultate (mixturi asfaltice, beton), pentru ca acestea să fie la calitatea și cantitatea prevăzută în proiect și să nu apară rebuturi sau consumuri suplimentare
- Materialele sensibile la acțiunea apei vor fi depozitate în spații închise pentru a evita contaminarea apelor și a solului, generarea de deșeuri datorate depozitării incorecte și consumuri suplimentare de materii prime - Colectarea și evacuarea tuturor deșeurilor rezultate din activitatea de construcții se va face astfel încât odată cu această colectare să se realizeze și sortarea acestora pe categorii și valorificarea lor ca material de umplutură inclusiv la alte lucrări să poată fi făcută în mod eficient
- Se va efectua un control sever la transportul de beton din ciment cu autobetonierele, pentru a se elimina în totalitate descărcările accidentale pe traseu, evitând astfel contaminarea solului, apariția de deșeuri din beton și consumuri suplimentare
- Materialele aprovizionate vor fi strict cele prevăzute în proiect și vor fi însoțite de certificate de calitate pe baza cărora se va efectua recepția
- Așternerea mixturilor asfaltice se va efectua respectând strict tehnologia și temperatura de așternere, astfel încât să nu rămână cantități ce nu pot fi folosite, ceea ce ar duce la apariția de deșeuri și consumuri suplimentare
- Deșeurile solide rezultate (pământ, pietre, beton, mixturi asfaltice și materiale ceramice) vor fi sortate în limita posibilităților pe categorii și transportate în zone speciale indicate de municipalitate sau vor fi folosite ca material de umplutură la alte lucrări, iar bordurile desfacute de pe actualul amplasament vor fi recondiționate în limita posibilităților, depozitate în condiții optime și refolosite la alte lucrări.

i) Gospodărirea substantelor și preparatelor chimice periculoase

Substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse –

În timpul executării lucrărilor transportul și manipularea carburanților, lubrifianților, a bitumului se va face cu respectarea normelor de protecție a muncii în vigoare.

B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității.

Aprovizionarea cu materiale naturale (balast) se va face de la cea mai apropiată balastieră de Județul Mehedinți reglementată conform normelor și normativelor în vigoare.

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curățarea suprafețelor, udarea suprafețelor s.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 "Apă de preparare pentru beton".

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

Impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor

de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);

Prin evaluarea impactului asupra mediului (EIM) a proiectului pentru investiția propusă se oferă posibilitatea de a se lua în considerare aspectele de mediu, înainte de a fi luată decizia finală privind componentele proiectului de modernizare drumului județean.

Pentru a prevedea care va fi impactul trebuie să se cunoască asupra căror factori de mediu se va acționa sau care sunt factorii de mediu care vor fi afectați, atât pe perioada de execuție, cât și pe perioada de funcționare a obiectivului propus a fi realizat.

Analiza stării inițiale a mediului și evaluarea impactului asupra mediului se realizează în conformitate cu prevederile Directivei nr.97/11/EEC din 3 martie 1997 ce amendează Directiva nr.85/337/EEC precum și cu prevederile legislației românești.

Pe timpul execuției, impactul asupra componentelor mediului se manifestă prin:

- Scoaterea temporară din circuitul economic a unor zone cu terenuri necesare șantierului de construcții, etc;
- Circulația intensă a echipamentului de construcții în zonele de lucru pentru transportul materialelor și a prefabricatelor, execuția terasamentelor, turnarea betonului, asternerea mixturilor asfaltice etc.
- Utilajele utilizate în șantier, depozite pentru materiale și combustibili, tabere de șantier, etc;
- Suspendarea și devierea temporară a traficului din zona ampalsamentului pe perioada realizării lucrărilor;
- Creșterea poluării fonice, conținutul de particule în suspensie (praf) și noxe, erodarea și degradarea terenului, în general în zonele unde funcționează șantierele de construcții;

Impactul lucrărilor de modernizare pe perioada de execuție depinde în principal de mărimea lucrărilor de construcții și de modul în care acestea sunt conduse.

Riscul accidentelor și a poluării accidentale se reduce, datorită echipamentelor performante și a sistemelor de protecție și avertizare.

Evaluarea impactului asupra calității aerului

Pentru evaluarea calității aerului vor fi luate în considerare informațiile din faza de elaborare a studiului de fezabilitate/DALI și de alegere soluției tehnologice. Evaluarea și proiectarea constituie părți ale unui proces iterativ.

Pentru perioada de execuție, se calculează emisiile specifice activităților din zona organizării de șantier, traficului pe drumurile de acces și se va evalua impactul acestora asupra factorilor de mediu, așezărilor umane, factorului uman. Valorile obținute vor fi comparate cu valorile concentrațiilor maxime admise (CMA) prevăzute de:

- Standardul național pentru calitatea aerului (STAS 12574-87)
- Standardele de calitatea aerului din UE
- Valorile-ghid pentru calitatea aerului recomandate de Organizația Mondială a Sănătății
- Valorile-ghid recomandate de Uniunea Internațională a Organizațiilor de Cercetare a Pădurilor (IURFO) pentru protecția vegetației.

Valorile obținute trebuie să nu depășească valorile concentrațiilor maxime admisibile.

Evaluarea impactului asupra calității apelor

În studiu se analizează evacuările de ape uzate produse în urma scurgerilor provenite din:

- organizarea de șantier

Se va avea în vedere faptul că substanțele poluante, considerate a avea cel mai mare impact probabil asupra emisarilor sunt: uleiuri, substanțele solide în suspensie, hidrocarburile, bitumuri, să fie colectate corespunzător.

În evaluarea impactului asupra calității apelor se va avea în vedere ca aceste substanțe să fie colectate de firme specializate pentru a nu produce poluarea apelor.

La analiza impactului se va ține cont de prevederile NTPA 001/2002 din HG 188/2002 pentru aprobarea unor norme privind condițiile de descărcare în mediul acvatic a apelor uzate, precum și de Ordinul MAPM nr.1146/2002 pentru aprobarea Normativului privind obiectivele de referință pentru clasificarea calității apelor de suprafață.

Evaluarea impactului asupra florei și faunei

Nu este cazul.

Evaluarea impactului provocat de zgomot

În evaluarea impactului vor fi identificate sursele de zgomot și nivelele anticipate de zgomot exprimate în decibeli. Nivelul de zgomot va fi corelat cu distanța, punând accentul pe nivelul de zgomot înregistrat dincolo de limitele amplasamentului, ținând seama de variația condițiilor meteorologice.

Pentru evaluarea nivelului de zgomot se va utiliza indicele L 10 dB(A), care corespunde la media aritmetică a nivelului de zgomot ce este depășit pentru 10% din timp, pentru o perioadă de timp dată, de regulă 18 ore. Se va analiza acceptabilitatea zgomotului ținând seama de natura zonei înconjurătoare cum ar fi agricultura, spații libere, spații comerciale, industriale sau rezidențiale.

Pentru stabilirea măsurilor de protecție împotriva zgomotelor și vibrațiilor se au în vedere următoarele aspecte:

- Identificarea zonelor sensibile la zgomot și vibrații, cauza sensibilității;
- Identificarea principalelor surse de zgomot locale;
- Verificarea existenței unor reglementări locale în ceea ce privește nivelul de zgomot și vibrațiile, atât în cursul zilei, cât și în cursul nopții.

La alegerea soluțiilor de protecție împotriva zgomotelor se va ține cont de de factorul de mediu ce trebuie protejat, încadrarea în peisaj a măsurii propuse, efectele obținute

Extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate);- magnitudinea și complexitatea impactului-nu este cazul

Probabilitatea impactului-mica

Durata, frecvența și reversibilitatea impactului

Impactul potențial va fi de scurtă durată, nesemnificativ, aleatoriu și ireversibil

Măsurile de evităre, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;

În urma evaluării potențialilor factori de risc pentru mediu menționați mai sus, propunem urmărirea respectării, pe durata realizării și exploatării lucrării, a următoarelor măsuri:

Nr. crt.	Zona de impact	Măsuri preventive și de protecție propuse
1.	Calitatea aerului	la compactarea terasamentelor se va folosi stropirea cu apă a straturilor de pământ autovehiculelor ce vor transporta nisipul sau praful de piatră li se va impune circulația cu viteză redusă beneficiarul va avertiza constructorul în cazul în care acesta din urma va utiliza vehicule, echipamente sau mașini ce emană fum, și va urmări îndepărtarea din șantier a acestora
2.	Eroziunea solului	lucrări de amenajare casieri și camere de cădere (liniștire) se vor face, pe cât posibil lucrări de înierbare a zonelor afectate, pentru stoparea erodării solului
3.	Contaminarea solului cu combustibil sau lubrefianți	vehiculele și utilajele vor fi astfel întreținute și folosite încât pierderile de ulei sau de combustibil să nu contamineze solul depozitarea pe șantier a combustibilului se va face, pe cât posibil departe de zonele de protecție severe ale surselor de apă sau de fântâni, la o distanță de minim 100 m. spălarea autovehiculelor și a utilajelor, în timpul procesului tehnologic, se va face numai într-un loc special amenajat de executant, departe de sursele de apă sau de fântână
4.	Zgomot	pe cât posibil, se va urmări ca activitățile zgomotoase să se realizeze în zona instituțiilor de învățământ, instituțiilor publice și dispensarului uman, în afara orelor de funcționare a acestora se va interzice desfășurarea activităților zgomotoase în zona locuințelor, între orele 19:00 – 08:00).

Lucrările proiectate ce urmează a se realiza nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetatiei, faunei sau din punct de vedere al zgomotului și mediului înconjurător. Prin executarea lucrărilor de întreținere vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, cât și din punct de vedere economic și social.

În ansamblu se poate aprecia că din punct de vedere al mediului ambiant, lucrările ce fac obiectul prezentului proiect nu introduc disfuncționalități suplimentare față de situația actuală, ci dimpotrivă, un efect pozitiv.

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.

Administratorul zonei studiate (CJ Mehedinți, prin dirigintii de șantier) împreună cu executantul va monitoriza intrările, consumurile și ieșirile din procesul de executare al lucrării, astfel încât să poată fi identificate pierderile.

Administratorul zonei studiate (CJ Mehedinți, prin dirigintii de șantier) va stabili programe și responsabilități în caz

de accidente si avarii, de asemenea va asigura intretinerea cu personal bine pregătit.

La finalul executiei se vor lua masuri de indepartare a utilajelor si agregatelor utilizate. Deseurile generate vor fi colectate selectiv si transportate la firmele specializate. In cazul scurgerii de uleiuri sau motorina, vor fi luate imediat masuri de colectare si prevenire a extinderii poluarii solului, pentru a preveni infiltrarea in apa subterana.

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

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

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier:

Organizarea de șantier se va stabili la momentul inceperii lucrarilor de catre constructor impreuna cu beneficiarul lucrarilor.

Se va amenaja de catre constructor un spatiu pentru depozitate a meterialelor si stationare a utilajelor de lucru;

În incinta pentru amplasarea lucrărilor provizorii se vor amplasa următoarele:

- Birouri pentru personalul tehnic, care asigură condiții optime de lucru pentru 3-4 persoane.

Dimensionarea suprafeței pentru birouri se va face în funcție de personalul tehnic al construcției;

- Magazie pentru scule/unelte;
- Parcare pentru vehicule și utilaje;
- Cisternă pentru depozitarea apei potabile;
- Picheți P.S.I.;
- W.C. ecologice
- Containere pentru depunerea temporară a deșeurilor
- Rezervoare metalice pentru colectarea substanțelor provenite din scurgeri accidentale de la utilaje

(carburanți, uleiuri)

In incinta destinata Organizarii de santier se va nivela terenul pus la dispozitie de catre Beneficiar unde vor fi amplasate dotarile administrative specificate mai sus.

Pentru lucrările provizorii de organizare de șantier nu este necesar a se realiza racord de apă și energie electrică, telefoane și alte utilități cu acordul deținătorilor de rețele

de lucru vor avea în dotare truse de intervenție rapidă ce conțin materiale tip spillsorb și care, împrăștiate repede peste petele de ulei sau benzină reduc considerabil riscul poluării apelor de suprafață sau subterane.

Aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației:

La terminarea lucrărilor, spațiile de depozitare temporară a materialelor rezultate în urma decapărilor și demolărilor și care nu au mai putut fi refolosite, vor fi dezafectate, reamenajate și redat circuitului natural.

Porțiunile care au fost destinate lucrărilor se vor elibera de orice deșeuri provenite pe parcursul lucrărilor de execuție și se va nivela suprafața.

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

Modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.

După executarea lucrărilor proiectate vor apărea influențe favorabile asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economico-social, în strânsă corelație cu efectele pozitive ce rezultă din îmbunătățirea condițiilor de trafic, ce apar în urma realizării lucrărilor de modernizare.

XII. ANEXE - PIESE DESENATE

La prezenta documentație vor fi anexate Planul de încadrare în zona (plan de ansamblu) și planuri de situație cu toate detaliile necesare prezentate cu ajutorul semnelor convenționale folosite în topografie.

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:

1. Localizarea proiectului:

- Drumul Județean DJ 606B, care face obiectul prezentei documentații se desfășoară pe teritoriul județului Mehedinți. Terenul este situat în extravilanul și intravilanul satelor: Stignița și podu Grosului pe teritoriul administrativ al comunelor Poroina Mare și Bâcleș, județul Mehedinți și aparține domeniului public al județului Mehedinți în conformitate cu HG 963/2002 privind atestarea domeniului public al județului Mehedinți.

- Traseul drumul Județean DJ 606B pe tronsonul PODU GROSULUI (asfalt) - STIGNIȚA (asfalt)", care face obiectul prezentei documentații se desfășoară pe teritoriul județului Mehedinți, asigurând legătură între Stignița și podu Grosului pe teritoriul administrativ al comunelor Poroina Mare și Bâcleș, în lungime de 6,100 km (KM 51+150 – 57+250).

1. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă.

-Nu este cazul

3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz.

Nu este cazul

XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. 292/2018, 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



Ing. Diana PLOȘTINARU