

## MEMORIU DE PREZENTARE

pentru obținerea avizului de mediu întocmit conform anexei nr. 5 E din legea 292/2018

### I. DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTITIE

Reciclare în situ DN16 km 74+000-78+422

### II. TITULAR

- *Numele:*

**DRDP BRAȘOV**

- *Adresa postala:*

B-dul Mihail Kogălniceanu, Nr. 13, bl. C2, sc. I, Brașov, Jud. Brașov

telefon: 0268-547688

e-mail: secretariat.bv@andnet.ro

- *Reprezentanți legali/Responsabil proiect:*

Director Regional – TUDOR ALEXANDRU DUȚU

### III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT

#### a) Rezumat al proiectului

Drumul național DN16 este un drum național care face legătura între orasul Reghin și localitatea Cluj-Napoca. Sectorul studiat în cazul de față este amplasat între km 74+000 - 78+422 și face legătura între localitățile Fărăgău și Filipașu Mare.

Prin prezentul proiect se va reface partea carosabilă și acostamentele drumului național DN16, drum cu 2 benzi de circulație, câte una pe sens.

Investiția se va realiza pe drumul național DN16, județul Mureș, integral pe domeniul public, conform inventarului de bunuri.

Nr. Crt.	Denumire	Coordonate plane			
		Început		Sfârșit	
		X (Est)	Y (Nord)	X (Est)	Y (Nord)
1	DN 16	463986.41	585339.44	466998.12	584763.98

Având în vedere complexitatea lucrării și pentru o mai bună urmărire, descrierea soluției tehnice proiectate a fost împărțită astfel:

- Modernizare parte carosabila;
- Amenajare acostamente

Suprafața totală construită

Suprafață totală construită 34842 mp		
1.	Suprafață auto	30375 mp
2.	Suprafață acostamente	4467 mp

Menționam ca în cadrul proiectului lucrările proiectate nu traversează cursuri de apă permanente sau semipermanente, iar evacuarea apelor pluviale colectate se face prin rigolele existente.

#### **b) Justificarea necesității proiectului**

Prin realizarea investiției se vor asigura și următoarele aspecte :

- Asigurare siguranței în exploatare ;
- Îmbunătățirea gradului de confort al conducătorilor auto;
- Micșorarea emisiilor de noxe în atmosferă ;
- Creșterea siguranței transportului auto ;
- Creșterea vitezelor de circulație și reducerea timpilor de parcurs respectiv de așteptare;
- Îmbunătățirea aspectului localității ;
- Întreținerea mai ușoară și mai eficientă ;

Impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții:

- Aspectul inestetic al zonei;
- Creșterea volumului de noxe eliminate în atmosferă;
- Sporirea nivelului zgomotului și a riscului de accidente;
- Infrastructura rutieră necorespunzătoare reprezintă un punct slab în vederea dezvoltării socio-economice a localităților, descurajând investițiile agenților economici, turismul, reducând totodată calitatea vieții.

#### **Obiectivele preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice:**

Prezenta documentație a fost elaborată la cererea DRDP Brașov, în scopul măririi confortului și siguranței traficului auto și care să asigure:

- sporirea capacității de circulație;
- realizarea unui confort sporit pentru participanții la trafic;
- sporirea siguranței circulației;
- reducerea numărului de accidente;
- reducerea semnificativă a poluării mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului;
- sporirea vitezei de parcurs și implicit a timpului afectat transportului de mărfuri și călători;
- condițiile de rulare corespunzătoare reduc uzura mijloacelor de transport și degradarea acestora.

Lucrările propuse a se executa prin prezentul proiect, vor conduce la îmbunătățirea condițiilor de circulație și a fluenței traficului și vor influența benefic zona atât din punct de vedere ambiental cât și din punct de vedere socio-economic.

#### **c) Valoarea investiției**

Valoarea de investiție este de aproximativ 15 milioane RON.

#### **d) Perioada de implementare propusă**

Perioada în care se aproximează ca se vor executa lucrările este de 6 luni (perioada efectivă de execuție a lucrărilor).

**e) Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar.**

Lucrările prevăzute prin prezentul proiect se vor realiza pe amplasamentul drumului național DN16 km 74+000-78+422

Investiția se va realiza, integral pe domeniul public, conform inventarului de bunuri.

Suprafața totală construită este de aproximativ 34842 mp (parte carosabila și acostamente).

Suprafață totală construită 34842 mp		
1.	Suprafață auto	30375 mp
2.	Suprafață acostamente	4467 mp

**Coordonate amplasament:**

Nr. Crt.	Denumire	Coordonate plane			
		Început		Sfârșit	
		X (Est)	Y (Nord)	X (Est)	Y (Nord)
1	DN 16	463986.41	585339.44	466998.12	584763.98

Planul de situatie unde se regasesc limitele de proprietate sunt prezentate in partea desenata anexata.

**f) Formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructii)**

Având în vedere complexitatea lucrării și pentru o mai bună urmărire, descrierea soluției tehnice proiectate a fost împărțită astfel:

- Modernizare parte carosabila;
- Amenajare trotuare și accese la proprietăți;
- Amenajare piste pentru bicicliști;
- Amenajare locuri de parcare;
- Amenajare spatii verzi;
- Dispozitive de colectare si evacuare a apelor pluviale
- Lucrări conexe
- Lucrări pentru protecția mediului.

În cele ce urmează, vor fi prezentate soluțiile tehnice amintite prin prezentarea situației existente și a celei proiectate.

**1) SITUAȚIA EXISTENTĂ**

**• Traseul drumului in plan**

Datorită reliefului străbătut, traseul drumului pe sectorul studiat poate fi caracterizat ca fiind unul extrem de sinuos, procentul aliniamentelor fiind net inferior procentului curbilor. Conform planului de situație proiectat aliniamentele se regasesc la urmatoarele pozitii kilometrice: km 74+895 – 75+380, km 76+925 – 77+680, km 77+910 – 78+050 si km 78+210 – 78+467.

- **Profilul longitudinal**

Lungimea totala a drumului este de 4.467,00 ml.

In profil longitudinal drumul prezinta declivitati variabile cuprinse intre 0,2 – 8%. Declivitatile mai pronuntate se regasesc pe zona de inceput a sectorului studiat, mai exact intre km 74+000 – 74+800. Pe restul zonelor acestea se regasesc in plaja cca.0,5% – 4,5%.

- **Profilul transversal**

Sectorul de drum ce urmeaza a fi reciclat prezinta o latime a partii carosabile de cca.6,80m si acostamente avand latime variabila 0,50 – 0,70m. Profilul transversal al partii carosabile prezinta iregularitati si deformatii, pantele transversale nefiind de multe ori asigurate. Aceasta situatie creeza dificultati pentru o buna scurgere a apelor din precipitatii, acestea stationand pe suprafata de rulare si conducand astfel la degradari ale acesteia. Pe zonele unde sectorul de drum este delimitat de borduri din beton, acestea se vor scoate de pe amplasament.

- **Siguranța circulației, semnalizări și marcaje rutiere**

Sectorul de drum analizat este prevazut cu semnalizare rutiera verticala – indicatoare si marcaje rutiere, dar care datorita lipsei de intretinere cat si factorilor de mediu s-au degradat, necesitand inlocuirea/refacerea.

## 2) SOLUȚIA PROIECTATĂ

Conform temei de proiectare se vor realiza următoarele lucrări:

- Modernizare parte carosabila;
- Amenajare acostamente drum.
- Amenajare intersecții cu drumuri/străzi laterale;

La baza alegerii soluțiilor proiectate, au stat următoarele criterii principale:

- Respectarea caietului de sarcini;
- Respectarea normelor tehnice în vigoare.

### Caracteristici tehnice investiție:

- Drumul se va amenaja pe o lungime de:

1	DN16	4467 ml
	<b>Total</b>	4467 ml

Suprafața totală construită este de aproximativ 34.842 mp (parte carosabila, acostamente)

1.	Suprafață carosabilă	30375 mp
2.	Acostamente	4467 mp

Având în vedere complexitatea lucrării și pentru o mai bună urmărire, descrierea soluției tehnice proiectate a fost împărțită astfel:

- Modernizare parte carosabila;
- Amenajare acostamente drum;
- Modernizare parte carosabila

- **Traseul în plan**

Avand in vedere imposibilitatea corectarii pozitiei in plan a drumului prin reproiectare in conformitate cu STAS 863/85, datorita existentei pe partea stanga/dreapta a acestuia a proprietatilor private, traseul in plan va urmari traseul existent.

Traseul în plan al străzilor urmărește în general traseul existent, dar în condițiile prevăzute de reglementările tehnice în vigoare cu privire la amenajarea în plan a curbelor (STAS 863/85 și STAS 10144/2-91).

Lungimea drumului este:

1	DN16	4467 ml
<b>Total</b>		4467 ml

#### • Traseul în profilul longitudinal

Elementele de baza in profil longitudinal se mentin cu corectii minime necesare legate de respectarea cotelor obligate ale altor lucrari adiacente drumului, precum si asigurarea pantei minime de scurgere a apelor meteorice. La modelarea axului în plan vertical s-a ținut cont de cotele impuse de racordurile la străzile laterale și accesele la proprietăți, astfel încât funcționalitatea ansamblului din punct de vedere al acceselor și al colectării apelor pluviale să fie optimă.

În condițiile în care niveleta existentă a prezentat succesiuni de pante și rampe cu valori mici ale declivităților s-au făcut corecții minime ale liniei roșii.

La proiectarea liniei roșii s-au respectat prevederile STAS 863/85 și STAS 10144/2-91 avându-se în vedere și următoarele aspecte:

- evitarea declivităților cu valori sub cele minime pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale;
- evitarea frângerii frecvente a liniei roșii;
- evitarea proiectării liniei roșii în palier pentru a asigura scurgerea apelor în lungul traseului;
- proiectarea liniei roșii ține cont de soluția proiectată pentru modernizarea structurii rutiere existente a drumului.

#### • Traseul în profil transversal

Elementele geometrice în profil transversal au fost proiectate în conformitate cu prevederile următoarelor normative:

- STAS 10144/3-91 – "Străzi. Elemente geometrice. Prescripții de proiectare";
- STAS 863/1985 – "Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare";

In profil transversal se va adopta o latime a partii carosabile de 6,00m cu 2 benzi de circulatie si acostamente cu latime de max.0,50m de o parte si alta a drumului, platforma drumului urmand a avea 7,00m. Panta transversal a suprafetei carosabile va fii de 2,00%, iar pe acostamete de 4%. Scurgerea si evacuarea apelor pluviale se face conform unei solutii pretabile la situatia existent in teren.

#### **Profilul transversal al drumului proiectat:**

##### **1. DN16**

- Partea carosabilă 6.80 m
- Benzi de circulație 2 x 3.40m
- Panta transversală pe partea carosabilă: 2,5%

▪ Încadrare carosabil:	acostament
▪ Acostament:	0.50 m

Pe traseul drumului modernizat se vor realiza lucrări de sistematizare și amenajare a domeniului public prin amenajare accese la proprietăți.

#### • Structura rutieră

La dimensionare s-a ținut cont de normele TEM (Trans European Motorway) și normele tehnice românești. Durata de viață calculată a sistemului rutier cu straturi asfaltice este de 15 ani, încărcarea pe osie fiind 115 kN ai cărei parametri sunt:

1. sarcina pe roțile duble 57,5 kN
2. presiunea de contact 0,625 Mpa
3. raza suprafeței circulare echivalente suprafeței de contact pneu – drum 0,171m.

Soluțiile pentru realizarea structurii rutiere sunt stabilite conform stării tehnice actuale a străzii și funcție de zestrea existentă.

Structura rutieră va trebui să fie întreținută ulterior, conform prevederilor Normativului AND 554.

**Structura rutieră** proiectată adoptată pentru **carosabil** este următoarea:

- 4 cm strat de uzura din BA16 rul 50/70 conform AND 605 / 2016;
- 6 cm strat de legătură din BAD22.4 leg 50/70 conform AND 605 / 2016;
- 25 cm strat de baza obținut prin reciclarea imbracamintii asfaltice existente pe adancimea de 10cm cu aport de liant hidrolic si bituminos si adaos de 15cm de agregate naturale;
- 40 cm grosime medie fundatie din structura existent;
- geotextil cu rol anticantaminant;

Reciclarea la rece consta in utilizarea materialului rezultat din frezarea straturilor rutiere existente degradate cu adaos de lianti si punerea in opera cu ajutorul unui tren de reciclare. Aceasta se executa la temperaturi ale stratului suport si temperatura exterioara de minim 100C, pe o suprafata uscata. Dupa finalizarea compactarii si evaporarea apei din stratul reciclat se poate deschide circulatia pe stratul executat. Acoperirea stratului rutier rezultat prin reciclare se va face in cel mai scurt timp posibil, de preferinta maxim 7 zile, cu cel putin un strat din mixturi asfaltice.

Structura acostamentelor se va realiza din balast pe latime de max.0,50m, la grosimea necesara dupa asternerea straturilor asfaltice pe partea carosabila si se va compacta corespunzator.

De asemenea se va realiza amenajarea drumurilor laterale pe o lungime de min.25,00m ( acolo unde este posibil ) si se va realiza racordarea acestora cu drumul principal.

#### ◦ Etapele de executie

##### ○ Lucrari pregatitoare

-inlaturarea obstacolelor in vederea asigurarii gabaritului de lucru

-corectii ale elementelor geometrice ale drumului ( latimea platformei, preluare denivelari, corectii linie rosie )

- **Prepararea si transportul agregatelor de aport**

Cantitatea de agregate necesare a fi adaugate peste stratul existent este cea stabilita prin determinarile de laborator. Daca aceasta cantitate este alcatuita din mai multe sorturi de agregate, amestecul va fi realizat in instalatii centralizate pentru asigurarea omogenitatii si a dozajului stabilit prin studiu de laborator. Adugarea agregatelor de aport se va face mecanizat, iar acestea vor fi repartizate si precompactate pe intrega latime de reciclat.

- **Frezarea si nivelarea la cota a amestecului reciclat**

Frezarea se realizeaza cu tamburul de frezare al masinii de reciclat. Adancimea de frezare va fi controlata de un sistem electronic. Adaugarea liantilor si apei se face cu echipamente automate de dozare si pulverizare al trenului de reciclare. Amestecarea materialului rezultat din frezare cu agregate minerale de adaos cu lianti si apa se fac in procesul de frezare propriuzisa, cat si al operatiunilor ulterioare, pana la asternere. Repartizarea amestecului rezultat din malaxor se face cu snecul din fata grinzii repartizatorului. Asternerea si precompactarea amestecului de material la profilul stabilit se realizeza cu grinda repartizatorului – finisor. In spatele masinii de reciclare se recomanda o precompactare cu 1 compactor terasier greu ( picior de oaie ) si 1 compactor lis care vor realiza nivelarea suprafeti pana la disparitia urmelor de senile ( cca. 7 treceri ).

- **Compactarea stratului reciclat**

Operatiunea de compactare se executa in lungul drumului de la margine spre ax. Compactoarele trebuie sa lucreze fara socuri pentru evitarea valurii stratului de compactat. Compactarea se va realiza conform metodei stabilite dupa realiarea tronsonului de proba.

- **Amenajare accese la proprietăți;**

Se vor realiza accese la proprietăți pe o lungime maximă de 5.00m de la marginea părții carosabile.

Accesele la proprietăți vor avea aceeași structură rutieră ca și drumul analizat.

- **Lucrări conexe**

- Drumuri laterale**

Toate intersecțiile cu drumurile laterale se vor amenaja conform situației real găsite în teren pe o lungime de cca. 5,00m.

- Drumurile laterale se vor amenaja cu aceeași structura rutiera folosita la drumul analizat.

- **Siguranța circulației**

Pentru a asigura o circulație rutieră în deplină siguranță, se va executa un marcaj rutier corespunzător: demarcația benzilor de circulație, marcarea zonelor periculoase, marcarea trecerilor de pietoni. Marcajele se vor executa conform SR 1848-7.

Se vor monta indicatoare de circulație în toate zonele unde se impune montarea și suplimentarea lor, conform SR 1848-1:2011.

Proiectarea sistemului de semnalizare și marcaje trebuie făcută atât pentru traseul studiat cât și pentru căile de comunicații rutiere care îl intersectează, cu acces la acesta, urmărindu-se respectarea prevederilor SR 1848-1,2,3.

Lucrarile de reciclare și asternere a covorului asfaltic se vor executa sub circulație pe jumătate din cale pe tronsoane bine determinate în concordanță cu tehnologiile de execuție și natura intervențiilor.

Pe timpul execuției lucrărilor se va respecta schema grafică de semnalizare a lucrărilor ce face parte integrantă a prezentei documentații, în conformitate cu Ordinul comun M.I. și M.T. nr. 1112/411/2000.

Instituirea restricțiilor de circulație în vederea executării lucrărilor se va face în baza proiectului de Management de Trafic întocmit de către executant care răspunde de lucrare, însoțit de consultant și aprobat în comun de administratorul drumului și poliția rutieră.

Proiectul de management de trafic consemnează obligațiile și responsabilitățile care revin factorilor responsabili, respectiv executant pe perioada de execuție a lucrărilor și cuprinde măsurile destinate desfășurării traficului rutier în condiții de siguranță. Proiectul de management de trafic conține documentele scrise necesare obținerii aprobării instituirii restricțiilor de circulație, schemele de semnalizare rutieră temporară și modul de organizare și supraveghere a circulației, obligativitatea realizării, montării, întreținerii și completării operative a mijloacelor de semnalizare rutieră temporară, pe întreaga durată de execuție a lucrărilor.

În prealabil instituirii restricțiilor de circulație administratorul drumului public va informa participanții la trafic prin presa scrisă, radio, tv asupra condițiilor de circulație pe sectorul de drum afectat de lucrări și eventual traseele alternative recomandate.

Se vor informa locuitorii din zonă pentru blocarea acceselor, respectiv evacuarea autovehiculelor ale locuitorilor din zonă înainte de începerea lucrărilor.

### **Indicatoare**

Se vor prevedea următoarele tipuri de indicatoare:

- de avertizare a pericolului;
- de reglementare (de prioritate, de interdicție și/sau restricție, de obligație);
- de orientare și informare;
- cu semne adiționale.

### **Semnalizare orizontală**

Se vor prevedea următoarele tipuri de semnalizare orizontală, astfel:

- a) marcaje longitudinale pentru delimitarea benzilor de circulație;
- b) marcaje transversale, de oprire, de cedare trecerii pietonilor.

Se vor realiza marcaje longitudinale conform SR 1848-7:2015.

Se va asigura semnalizarea și marcajul corespunzător punctului de lucru pe timpul execuției lucrărilor, (conform Ordinului MT/MI/411/1112/2000, se vor monta parapeți de siguranță pe amplasamente provizorii în zonele afectate), iar la finalizarea acestora se va asigura semnalizarea și marcajul final al drumului.

***In partea desenată se regăsesc planșele cu caracteristicile tehnice ale proiectului.***



- **Profilul si capacitatile de productie**

Nu este cazul.

- **Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament**

Nu este cazul.

- **Descrierea proceselor de productie ale proiectului propus, in functie de specificul investitiei, produse si subproduse obtinute, marimea, capacitatea**

Nu este cazul!

- **Materie prime, energie si combustibili utilizati, cu modul de asigurare a acestora**

Nu este cazul!

- **Racordarea la retelele utilitare existente in zona**

Nu este cazul!

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

Prin lucrarile specifice acestui proiect nu este afectat amplasamentul deoarece se vor realiza lucrări de modernizare a străzilor pe traseul existent al acesteia. In situatia in care vor fi afectate taluzele adiacente acestea se vor readuce la starea initiala si se vor insamanta natural.

- **Cai noi de acces sau schimbari ale acelor existente**

Nu este cazul, se vor folosi căile de acces existente.

- **Resurse naturale folosite in constructie si functionare**

- Resurse naturale folosite in realizarea constructiei:

- Balast
- Piatra sparta
- Bitum
- Ciment
- Apa
- Pamant vegetal
- Aditivi si adaosuri

- Resurse naturale folosite in functionarea constructiei:

- Nu este cazul.

- **Metode folosite in constructie**

Pentru realizarea obiectivului de investiții sunt necesare parcurgerea următoarelor etape:

- Realizarea lucrarilor de terasamente (sapatari, umpluturi etc);
- Realizarea platformei necesare pentru executia straturilor rutiere;
- Execuția sistemului rutier proiectat pe partea carosabilă;
- Execuția sistemului rutier proiectat acostamente;
- Realizare accese la proprietăți și amenajare corespunzătoare intersecții
- Realizare lucrări conexe (semnalizare, marcaje etc.)

- **Planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara**

Nu este cazul!

- **Relatia cu alte proiecte existente sau planificate**

Nu este cazul!

- **Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare**

Nu este cazul, solutia propusa a se realiza are la baza studii topografice si geotehnice.

- **Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului ( extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apa, surse sau linii de transport al energiei, cresterea numarului de locuinte, eliminarea apelor uzate si a deseurilor)**

Nu este cazul.

- **Alte autorizatii cerute pentru proiect**

Conform certificatului de urbanism nu sunt necesare alte autorizatii.

#### **IV. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE**

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

Nu este cazul. Prezentul amplasament este liber de sarcini, iar in imediata vecinatate nu se afla nicio constructie. In situatia in care vor fi afectate taluzele adiacente acestea se vor readuce la starea initiala si se vor insamanta natural

- **Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului;**

Zonele afectate de lucrări vor fi readuse la starea inițială prin așternerea unui strat de pământ vegetal însămânțat.

- **Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente, dupa caz;**

Nu este cazul.

- **Metode folosite în demolare;**

Nu este cazul.

- **Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;**

Nu este cazul. Nu au fost prevazute demolari.

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

Nu este cazul. Nu au fost prevazute demolari.

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

- **Distanta fata de granite pentru proiecte care cad sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in contextul transfrontiera, adoptata la ESPOO la 25 februarie 1991, ratificata prin Legea nr. 22/2001**

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;**

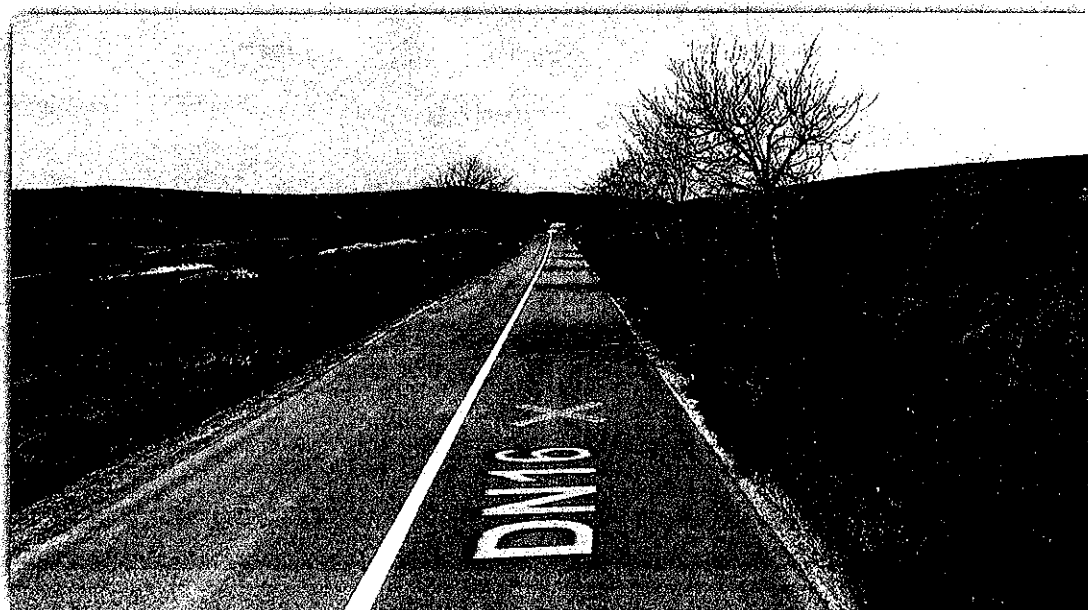
Nu este cazul.

- **Harti, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale cât și artificiale și alte informații.**

Conform deciziei de evaluare inițială Nr. 6047 din 11.05.2023 proiectul propus nu intra sub incidența art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare.

Fotografii relevante din amplasament:

1.DN16



- **Folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia**

Terenul va avea aceeași utilizare, drum național secundar.

- **Politici de zonare și folosire a terenului**

Nu există politici de zonare, folosirea terenului este de drum public. Folosirea terenului va rămâne neschimbată.

- **Areale sensibile**

Nu este cazul.

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

- Coordonate amplasament:

Nr. Crt.	Denumire	Coordonate plane			
		Început		Sfârșit	
		X (Est)	Y (Nord)	X (Est)	Y (Nord)
1	DN 16	463986.41	585339.44	466998.12	584763.98

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

Nu este cazul, soluția propusa a se realiza are la baza studii topografice si geotehnice

## VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI IN LIMITA INFORMATILOR DISPONIBILE

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

Construcția și apoi utilizarea investiției nu presupune deteriorarea mediului înconjurător, deci nu se pune problema realizării unor lucrări speciale de reconstrucție ecologică.

Realizarea acestei investiții va avea un efect benefic asupra mediului înconjurator și nu este necesară refacerea cadrului ecologic.

În momentul încheierii acestei investiții se vor trasa măsuri specifice de redare în circuit a eventualelor suprafețe de teren ocupate de organizarea de șantier, platforme de depozitare, etc.

Pe de altă parte, însăși amenajarea platformelor și amplasarea containerelor prefabricate pentru depozitarea deșeurilor reprezintă o măsură de protecție ecologică a zonei, lucrările proiectate urmând a asigura atât protecția solului și subsolului, a biosferei, a așezărilor umane, a sănătății oamenilor, cât și protejarea obiectivelor de interes public.

Nu sunt afectate construcțiile și așezările umane din vecinătate.

Din punct de vedere al mediului înconjurător lucrările proiectate nu creează disfuncționalități față de situația existentă, ba mai mult îmbunătățesc aspectul zonei și creează un loc unde mai multe tipuri de deșeuri vor fi depozitate corespunzător.

Lucrările propuse prin prezentul proiect nu reprezintă și nu produc surse de poluare a apelor, solului și subsolului, nu produc vibrații și radiații. De asemenea nu produc poluarea ecosistemelor terestre și acvatice, a așezărilor umane și a altor obiective de interes public și nu produc substanțe toxice periculoase sau de orice altă natură.

#### a) Protecția calității apelor

La lucrările de construire se va asigura protecția apelor de suprafață, subterane și a ecosistemelor acvatice, care are ca obiect menținerea și ameliorarea calității și productivității naturale ale acestora, în scopul evitării unor efecte negative asupra mediului, sănătății umane și bunurilor materiale.

Execuția lucrărilor se va face astfel încât contaminarea potențială a cursurilor de apă și a pânzei freatice să fie evitată

- Surse de poluanți pentru ape

În perioada de execuție a lucrărilor sursele posibile de poluare a apelor pot fi:

- Execuția propriu-zisă a lucrărilor;

- Traficul de santier rezultat din circulatia vehiculelor grele pentru transport de materiale, si personal la punctele de lucru, utilajele;
- Organizarile de santier care pot avea in componenta lor statii de asfalt si betoane, statii de intretinere a utilajelor si masinilor de transport, cantine, spatii pentru dormitoare, birouri etc.

In perioadele ploioase, poluantii din aer sunt transferati in ceilalti factori de mediu (apa de suprafata si subterana, sol etc).

- Locul de evacuare sau emisar

In cadrul proiectului nu se vor devia cursuri de apa existente.

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

Nu este cazul.

#### **b) Protecția aerului**

- Surse de poluanti pentru aer, poluanti inclusiv surse de mirosuri

In perioada desfasurarii lucrarilor proiectate emisiile de substante poluante evacuate in atmosfera provin de la urmatoarele surse:

- Sursele liniare - traficul rutier zilnic desfasurat in cadrul santierului;
- Sursele de suprafata - functionarea utilajelor in zona fronturilor de lucru;
- Sursele punctiforme - functionarea statiilor de asfalt si betoane. (nu se vor realiza in amplasament)

Efectele generate de sursele punctiforme si de suprafata se fac resimtite pe arii mai restranse decat in cazul surselor liniare de tipul traficului.

Activitatea de constructie poate avea temporar impact local apreciabil asupra calitatii atmosferei.

Impactul negativ asupra calitatii aerului este mai semnificativ in zona unde functioneaza statiile de asfalt (in baza de productie)

In perioada de operare a lucrarilor proiectate nu vor aparea surse suplimentare de poluare a aerului fata de situatia existenta.

Sursa de poluare va fi aceeași ca și în prezent și anume traficul rutier care se desfășoară în zonă.

#### *Masuri de protectie:*

Utilajele vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic in vederea cresterii performantelor. O alta posibilitate de limitare a emisiilor de substante poluante provenite de la utilaje consta in folosirea de utilaje si camioane de generatie recenta, prevazute cu sisteme performante de minimizare si retinere a poluantilor in atmosfera.

Pentru limitarea disconfortului ce poate sa apara mai ales pe timpul verii se vor alege trasee optime pentru vehiculele ce deservesc santierul, mai ales pentru cele care transporta materii prime si materiale de constructie ce pot elibera in atmosfera particule fine. Drumurile de acces la santier, daca va fi cazul, pot fi udate periodic.

Transportul materialelor de constructie se va face pe cat posibil acoperit.

Pentru perioada de functionare nu sunt necesare masurii de protectie, lucrarile de amenajare vor contribui la cresterea fluentei traficului si implicit la reducerea nivelului emisiilor de substante poluante in aer.

- Instalatiile pentru retinerea si dispersia poluantilor in atmosfera

Nu este cazul.

### **c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor**

- Surse de zgomot și de vibrații

Acest tip de poluare va avea caracter temporar, doar pe perioada execuției lucrărilor.

Lucrările de reabilitare/modernizare implică următoarele surse de zgomot și vibrații:

- Procesele tehnologice, pentru care este necesar să funcționeze unele grupuri de utilaje. Aceste utilaje în lucru reprezintă tot atâtea surse de zgomot;
- Circulația mijloacelor de transport în cadrul șantierului.
- Funcționarea instalațiilor, utilajelor, echipamentelor în cadrul bazei de producție (în baza de producție)

Nivelul sonor depinde în mare măsură de următorii factori:

- Fenomenele meteorologice și în particular, viteza și direcția vântului, gradientul de temperatură și de vânt;
- Absorbția undelor acustice de către sol, fenomen denumit "efect de sol";
- Absorbția în aer, dependentă de presiune, temperatură, umiditatea relativă, componenta spectrală a zgomotului;
- Topografia terenului și vegetația.

Se va acorda o atenție sporită manevrării utilajelor în apropierea zonelor locuite și a obiectivelor care își desfășoară activitatea lângă stradă. Funcționarea acestora va fi verificată periodic.

Lucrările se vor realiza, pe cât posibil, în timpul zilei, respectând un program care să nu afecteze orele de odihnă ale populației rezidente.

Realizarea lucrărilor de reabilitare/modernizare proiectate va duce la creșterea fluentei circulației și implicit la reducerea nivelului de zgomot și vibrații. Astfel, îmbunătățirea suprafeței de rulare și circulația fluentă fără frânări și accelerații, va avea un impact pozitiv.

- Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și a vibrațiilor

Nu este cazul.

### **d) Protecția împotriva radiațiilor**

Nu există informații despre posibile surse de radiații.

### **e) Protecția solului și subsolului**

- Surse de poluanți pentru sol, subsol și ape freatice și de adâncime

Lucrările de construcție, precum și cele de exploatare și întreținere aferente, nu vor afecta calitatea solului deoarece, fiind vorba de construirea unei platforme auto și pietonale și amplasarea unei copertine metalice, împrejmuire cu gard metalic și iluminat, nu se pot înregistra dezechilibre ale ecosistemelor sau modificări ale habitatelor.

Totuși, posibilele surse care ar putea influența negativ indicatorii de calitate ai solului ca urmare a desfășurării activităților ce se vor desfășura pe amplasamentul investiției, sunt următoarele:

- depozitarea necorespunzătoare a materialelor rezultate din operațiile de săpătură;

- scurgerile accidentale de carburanți și lubrifianți de la utilajele și mijloacele de transport;

Antreprenorul lucrărilor de drumuri pe parcursul desfășurării lucrărilor de execuție a străzii, va lua măsuri pentru asigurarea stabilității solului, corelând lucrările de construcție cu lucrările de ameliorare a terenurilor afectate.

Pe durata exploatării și întreținerii străzii se vor respecta măsurile de protecție a mediului în conformitate cu legislația în vigoare:

- se vor menține în stare de funcționare amenajările antiplouante și protecția mediului
- se vor marca zonele sensibile ecologic, cu indicarea regimului de circulație și prin informarea publicului asupra importanței ecologice a obiectivului;
- prin grija beneficiarului după realizarea investiției se recomandă realizarea de plantații rutiere pentru protecția solului.

Pe perioada de desfășurare a lucrărilor de execuție aferente realizării lucrărilor proiectate organizarea de santier va fi dotată cu WC ecologic.

- Lucrarile si dotarile pentru protectia solului si subsolului.  
Nu este cazul.

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

Lucrarile proiectate in cadrul acestui proiect nu afecteaza ecosistemele terestre (flora, fauna) sau cele acvatice.

- *Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect*  
Nu este cazul..
- *Lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia biodiversitatii, monumentelor naturii si ariilor protejate.*  
Nu este cazul.

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

Lucrarile propuse, pe lângă faptul că nu va afecta construcțiile și așezările umane din vecinătate, va ajuta și la reducerea poluării cu praf și la eliminarea deteriorării terenurilor limitrofe locuințelor datorată inexistenței unei dirjări corecte a apelor pluviale. Soluția tehnică proiectată nu prevede utilizarea sau manipularea de substanțe toxice periculoase pe parcursul execuției sau întreținerii ulterioare a platformelor sau a altor constructii sau dotari de pe amplasament.

Existenta santierului si desfasurarea lucrarilor pot fi surse de poluare pentru acest factor.

Constructorul va elabora o documentatie privind dirijarea traficului, stabilind reguli stricte pentru asigurarea fluentei circulatiei si evitarea coliziunii, folosind o semnalizare luminoasa corespunzatoare;

Traficul de santier va fi dirijat astfel incat sa evite ambuteiaje de autovehicule in zonele de lucrari ;

Lucrarile de deviere a circulatiei vor avea un caracter temporar.

Prin lucrarile proiectate va creste comfortul asezarilor umane si va fi asigurat accesul la obiectivele de interes public.

Prin finalizarea investiției, peisajul nu va suferi modificări semnificative. Pentru a restrânge efectul asupra peisajului, prin graficele de lucrări se va prevedea o eșalonare a execuției, astfel încât o porțiune începută să fie terminată integral și redată zonei într-o perioadă cât mai scurtă de lucru.

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

Nu este cazul. Lucrările se vor realiza pe drumul național DN16, în afara zonelor cu regim de restrictie sau zone de intere traditiona, monumente istorilce si de arhitectura.

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

Nu este cazul.

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

Lista deseurilor

Principalele produse generate de activitatea de construirii și întreținerii străzii, ce pot fi clasate ca deșeuri, sunt materiale rezultate din decapări și din săpături.

În activitatea de construcție și întreținere a infrastructurilor rutiere, se va ține seama de reglementările în vigoare privind colectarea, transportul, depozitarea și reciclarea deșeurilor.

Prin realizare lucrarilor proiectate pot sa apara urmatoarele tipuri de deseuri:

- deșeuri de piatră și spărturi de piatră;
- beton, cărămizi, materiale ceramice;
- lemn;
- sticlă;
- materiale plastice;
- amestecuri metalice;
- pământ și materiale excavate;
- deșeuri amestecate de materiale de construcție.

Examinând lista de mai sus, se constată că nu apar deșeuri periculoase.

Programul de prevenire si reducere a cantitatilor de deseuri generate si planul de gestionare a deseurilor.

- se vor recicla deseurile refofosibile iar o parte din deseurile rezultate din lucrarile de constructie pot fi refofosite prin integrarea lor în lucrarile de umpluturi. Celelate deseuri se vor depozita in spatii special amenajate.
- se vor respecta conditiile de refacere a cadrului natural in zonele de depozitare.
- intretinerea utilajelor si vehiculelor folosite in activitatea de constructie si intretinere se efectueaza doar in locuri speciale in service autorizat sau in baza de intretinere a constructorului. Este interzis ca utilajele sa fie reparate in zona amenajata pentru organizarea de santier sau in amplasamentul lucrării.
- deseurile de tip menjer se se vor colecta in pubele sanjabile ce vor fi evacuate prin contract cu firmele de salubritate.

#### **i) Gospodărirea substanțelor si preparatelor chimice periculoase**

Conform Catalogului European al Deseurilor CED - principalele deseuri rezultate din activitatile de constructie a drumurilor și străzilor nu se incadreaza in categoria deseurilor periculoase.

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



În cadrul proiectului pentru execuția lucrărilor propuse s-au prezentat materialele și resursele folosite, iar pentru utilizarea investiției nu se impune utilizarea unor resurse naturale, a solului, a terenurilor, a apei sau a biodiversității.

## 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), zgomotului 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);**

Nu este cazul.

- **Extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate)**

Nu este cazul.

- **Marimea, magnitudinea și complexitatea proiectului**

Având în vedere că lucrările propuse prin proiect sunt:

Suprafață totală construită 34.842 mp		
1.	Suprafață auto	30375 mp
2.	Suprafață acostamente	4467 mp

Având în vedere cele menționate mai sus vorbim de un impact și o complexitate redusă.

- **Probabilitatea impactului**

Poate exista un impact redus asupra solului în cazul în care deșeurile nu sunt colectate și depozitate sau în cazul în care vor exista scurgeri accidentale de uleiuri și carburanți.

Pentru evitarea acestui impact se vor prevedea măsuri de colectare selectivă a deșeurilor și utilizarea de utilaje moderne și verificate periodic.

- **Durata, frecvența și reversibilitatea impactului**

Impactul va fi redus, el va exista doar pe perioada execuției lucrărilor, respectiv 6 luni. Este un impact reversibil. La finalizarea lucrărilor, deșeurile vor fi eliminate/valorificate prin firme specializate, iar terenul ocupat temporar va fi readus la starea inițială.

- **Măsuri de evităre, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului.**

În vederea supravegherii calității factorilor de mediu în timpul lucrărilor, monitorizarea va consta în:

- observații directe zilnice pentru a face intervenții în situația apariției unor surse de poluare de tipul celor descrise mai sus;

- colectarea și îndepărtarea strict manuală a eventualelor plutitori sau corpuri străine poluante;
- optimizarea spațiului pentru a ocupa un spațiu cât mai restrâns cu șantierul.

Întrucât impactul produs asupra mediului în perioada de exploatare a lucrărilor proiectate este minim, monitorizarea va consta în observații directe periodice pentru a se interveni în situația apariției unor surse de poluare.

- **Natura transfrontiera a impactului**

Nu este cazul.

**VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI - DOTARI ȘI MASURI PREVAZUTE PENTRU CONTROLUL EMISIILOR DE POLUANȚI ÎN MEDIU, INCLUSIV PENTRU CONFORMAREA LA CERINȚELE PRIVIND MONITORIZAREA EMISIILOR PREVAZUTE DE CONCLUZIILE CELOR MAI BUNE TEHNICI DISPONIBILE APLICABILE. SE VA AVEA ÎN VEDERE CA IMPLEMENTAREA PROIECTULUI SA NU INFLUENȚEZE NEGATIV CALITATEA AERULUI ÎN ZONA.**

Scopul proiectului este de utilitate publică. Pentru încadrarea în prevederile Uniunii Europene privind protecția mediului și ecosistemelor existente proiectul va respecta simultan legislația națională și europeană în domeniu.

Datorită faptului că lucrările proiectate pe drumul amintit sunt situate în ampriza drumului existent, nu sunt afectate condițiile de mediu din zonă, nici în timpul execuției lucrărilor, nici în perioada de exploatare a acestora. Taluzele afectate în urma realizării lucrărilor de reciclare vor fi aduse la starea inițială prin acoperirea acestora cu un strat de pământ vegetal însemănat, în rest nu sunt necesare alte măsuri de monitorizare a mediului.

Beneficiile ce vor rezulta în urma realizării investiției propuse:

**Prin modernizarea și reabilitarea drumului vor apărea următoarele influențe favorabile asupra mediului:**

- ❖ reducerea poluării;
- ❖ reducerea zgomotului;

**din punct de vedere economic:**

- ❖ reducerea consumului de carburant;
- ❖ reducerea uzurii anvelopelor auto;
- ❖ reducerea timpilor de parcurs social;

**din punct de vedere social:**

- ❖ deplasări mai rapide;
- ❖ noi posibilități de dezvoltare a zonei;

Aceste elemente reprezintă efectele pozitive ce rezidă din îmbunătățirea condițiilor de trafic, ce apar în urma realizării lucrărilor.

În consecință, în documentație nu au fost prevăzute decât câteva recomandări pentru perioada de execuție a lucrărilor, menite să sprijine beneficiarul în monitorizarea factorilor de mediu pe parcursul execuției lucrării.

Măsuri de protecție a mediului propuse:

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

Zona de măsuri preventive și de protecție propuse

1. Calitatea aerului :

- transportarea agregatelor care intră în componența straturilor rutiere se va realiza cu autovehiculele care în intravilanul localităților vor avea prevăzută limitare de viteză, impusă de administratorul străzii în vederea diminuării poluării aerului

- beneficiarul va avertiza constructorul în cazul în care acesta din urmă va utiliza vehicule, echipamente sau mașini care emană gaze în cantitate ridicată, va dispune ca acestea să fie îndepărtate în cel mai scurt timp din șantier.

## 2. Eroziunea solului :

- se vor face pe cât posibil lucrări de înierbare a zonelor afectate pentru stoparea erodării terenului.

## 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 ale surselor de apă sau de fântâni

- spălarea autovehiculelor și a utilajelor, în timpul procesului tehnologic, se va face numai într-un loc special desemnat de beneficiar, departe de sursele de apă

## 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 6 - 8 dimineața.

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

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

### **Lucrări de reconstrucție ecologică**

În acest domeniu se propune realizarea următoarelor:

- datorită folosirii drumurilor publice pentru transportul betoanelor sau al altor materiale, se va executa curățarea pneurilor de pământ sau de alte reziduuri din șantier.
- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remediarea eventualelor defecțiuni.
- se va exercita un control sever la transportul de beton din ciment cu autobetoniere, pentru a se preveni în totalitate descărcări accidentale pe traseu sau spălarea tobelor și aruncarea apei cu lapte de ciment în parcursul din șantier sau drumurile publice.
- procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic sau se va urmări o umectare mai intensă a suprafețelor.
- la sfârșitul săptămânii se va efectua curățirea fronturilor de lucru, eliminându-se toate deșeurile.

După finalizarea lucrărilor la suprastructură, zonele afectate vor fi curățate și nivelate, iar terenul readus la starea inițială, prin acoperirea cu pământ vegetal și plantarea de vegetație.

**Recomandări specifice:**

- restricționarea suprafețelor săpate;
- limitarea dezvoltării de infrastructuri conexe (drumuri de acces, puncte de cazare, puncte de oprire etc.) temporare (pe durata lucrărilor de construcție) și permanente (în faza de operare)
- management corespunzător al traficului utilajelor (carburanți cu limite de toxicitate conform normelor în vigoare);
- realizarea unui management eficient al depozitării hidrocarburilor în perimetrul șantierului, astfel încât acestea să nu fie niciodată depozitate în sau în apropierea zonelor protejate;
- realizarea unui management eficient al deșeurilor, prin asigurarea transportării lor imediate în cazul în care se lucrează în apropierea zonelor protejate;
- monitorizarea periodică a stării vegetației din zona adiacentă străzii (în special în vederea urmării speciilor potențial invazive ce pot să pătrundă în zonele protejate) și aplicarea unor măsuri de management specifice în cazul în care se constată degradări ale acestor sisteme;
- menținerea suprafețelor de protecție în jurul habitatelor valoroase din zonă și din apropierea zonei de construcție și a panourilor care să ecraneze poluarea cu praf și compuși toxici din gazele de eșapament;
- depozitarea pământului săpat, a sterilului și a altor materiale la o distanță care să nu permită scurgeri accidentale în albia apelor de suprafață;
- management corespunzător al traficului utilajelor (carburanți cu limite de toxicitate conform normelor în vigoare);
- se va impune planificarea și susținerea materială a unui program de realizare, monitorizare a măsurilor de reducere a impacturilor, prin termenii de referință și buget.

**IX. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU  
PLANURI/PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE**

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

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

## **X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE ȘANTIER**

**Organizarea de șantier va fi realizată de antreprenorul care va câștiga licitația de execuție-dacă este cazul.**

In situația în care se va realiza organizarea de șantier trebuie respectate cel puțin următoarele:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier: realizarea unei rampe de acces, realizarea unor platforme pentru depozitarea materialelor și a birourilor, realizarea imprejmuirii, amenajare WC ecologic;
- localizarea organizării de șantier: în limitele domeniului public asigurat de Beneficiar, pe traseul străzii amintite;
- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier: Nu este cazul.
- Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier: Nu este cazul.
- Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu: Nu este cazul.

Pe perioada de desfășurarea a lucrărilor de execuție aferente realizării lucrărilor proiectate organizarea de șantier va fi dotată cu WC ecologic.

## **XI. LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII, ÎN MASURA ÎN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE:**

- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității: acoperirea cu pământ vegetal, însămânțare și plantare de vegetație;
- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale – nu este cazul;
- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației – nu este cazul;
- modalități de refacere a stării inițiale/modernizare în vederea utilizării ulterioare a terenului – nu este cazul.

## **XII. ANEXE**

- Parti desenate: Plan de încadrare, plan de situație.
- Certificat de urbanism

## **XIII. PENTRU PROIECTELE CARE INTRĂ SUB INCIDENTA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENȚĂ A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI ȘI FAUNEI SĂLBATICE, APROBATĂ CU MODIFICĂRI ȘI COMPLETĂRI PRIN LEGEA NR. 49/2011, CU MODIFICĂRILE ȘI COMPLETĂRILE ULTERIOARE.**

Conform deciziei de evaluare inițială Nr. 6047 din 11.05.2023 proiectul propus nu intra sub incidența art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin legea nr 49/2011, cu modificările și completările ulterioare.

**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:**

Conform deciziei de evaluare inițială **Nr. 6047 din 11.05.2023** proiectul propus **intra** sub incidența art. nr 54 din Legea apelor nr 107/1996 cu modificările și completările ulterioare.

Se vor atașa avizele obținute de la autoritatea competentă privind gospodărirea apelor.

**SEF SECȚIE**  
**SDN TÂRGU MUREȘ**  
**Ing. Monica Elena SPURE**



Întocmit,  
Ing. Moga George

