**MEMORIU DE PREZENTARE**

**pentru obţinerea**

**ACORDULUI DE MEDIU**

Memoriul de Prezentare pentru obţinerea Acordului de Mediu a fost realizat în conformitate cu Ordinul 135/2010 privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice şi private, Anexa nr. 5 la metodologie – Conţinutul cadru al memoriului de prezentare.

## I. Denumirea proiectului:

***‟ASFALTARE STRADA PAJURA” ORAȘ BĂLCEȘTI, JUDEȚUL VÂLCEA***

**II. Titular:**

* denumirea titularului: *PRIMĂRIA ORAȘULUI BĂLCEȘTI, județul Vâlcea*
* adresa titularului, telefon, fax, adresa de e-mail: *ORAȘUL BĂLCEȘTI, județul Vâlcea* [Aleea Petrache Poenaru, nr. 1](http://www.ghidulprimariilor.ro/list/cityHallDetails/PRIM%C4%82RIA_B%C4%82LCE%C5%9ETI/80860#gmap)  Cod postal:245400; Tel/fax: 0250-840352, 840185;
* reprezentanţi legali, împuterniciţi, cu date de identificare: Curelaru Ion avand functia de Primar .

**III. Descrierea proiectului:**

* **Rezumatul proiectului**

Strada Pajura propusa pentru modernizare are lungimea totala de **1.639 ml** (drum principal + drumurile laterale) si apartine domeniului public al orasului Balcesti, jud. Valcea, in intravilan.

***Situatia existenta***

La momentul actual, strada Pajura este slab impietruita, avand si portiuni cu balast infestat cu pamant mai ales pe zonele laterale unde nu se pastreaza latimea drumului.

Latimea drumului este variabila, cu pante transversale neconforme, cu marginile neuniforme in profil longitudinal, cu frecvente serpuiri. Datorita acestui fapt circulatia este anevoioasa in perioasele bogate in precipitatii si apar numeroase degradari specifice: gropi, denivelari si fagase longitudinale avansate. Şanţurile pentru scurgerea apelor sunt colmatate, iar pe anumite tronsoane nu există, apa provenita din precipitatii stationand pe partea carosabila formand sleauri si vai, iar podetele existente sunt partial colmatate.

***Situatia proiectata***

*Caracteristicile principale ale lucrarii*

- Lungime strada Pajura inclusiv intersectiile laterale, **L= 1.639,00 ml,** din care:

 **- 1215,2 m drum principal strada Pajura** din care:

 - 980,0 m drum de 5,5 m latime + 235,2 m de 4,0 m latime)

 **- 423.8 m strazi laterale,** din care:

 - laterala 1 dreapta - L= 84,8 m

 - laterala 1 stanga+ laterala 2 dreapta - L= 339,0 m

* drum L= 980,0 m, cu latimea de 5,5 m parte carosabila cu 2 benzi de circulatie si pante de cate 2,5% si 2x0,75 m acostamente cu pante de 4%, precum si rigole pereate pe ambele parti
* drum L= 659,0 m,( 423,8+ 235,2 m) cu latimea de 4,0 m parte carosabila si 2x0,50 m acostamente cu panta de 4%, precum si rigole pereate pe o singura parte, drumul avand panta unica de 2,5%.
* Suprafata carosabil: 8026,00 m2 din care:
* drum principal de 5,5 m latime *5390,00* m2 (980 m x 5,5)
* drum principal de 4.0 m latime *940,80* m2(235,2 m x4,0)
* drumuri laterale de 4,0 m latime*1695,20* m2 (423,8 m x4,0)
	+ - incadrare parte carosabila cu pene ranfort din mixtura asfaltica BA 16
		- rigole pereate cu o lungime totala de 2619 m cu latimea desfasurata de 1,40 m, si suprafata de 3666,6 m2
		- podete tubulare Ø300 acces proprietati, cu L= 5,0 m/buc, 89 buc
		- podete tubulare Ø800 - 4 buc L= 5,0 m/buc
		- podet tubular Ø1000 - 1 buc, L= 6,0m
		- reefacere si decolmatare podete existente
		- acostamente balastate
		- platforme intalnire
		- semnalizare rutiera
		- se vor aduce la cota capacele caminelor de canalizare apa, gaze

*Descrierea lucrarilor*

 Strada Pajura propusa pentru modernizare are Km 0+000 la intersectia cu drumul national DN 65 C (Craiova - Balcesti - Horezu ) si sfarseste la intersectia cu drumul judetean DJ 651B (Balcesti - Lalosu). Strada are si bifurcatii, in cruce cu ramuri de acelas gabarit la km 0+400, traseul studiat avand o lungime totala de 1639,0 m.

De-a lungul intregului traseu au fost montate retele de apa si canalizare menajera, compactarea santurilor nefiind realizata corespunzator. De la km 0+ 980, latimea strazii se micsoreaza de la 5,5 m latime, la 4,0 m latime. Prin amenajarea strazii nu sunt afectati stalpii LEA, deoarece sunt amplasati pe marginea acestuia. Traseul proiectat urmareste traseul existent, astfel evitindu-se realizarea de exproprieri de terenuri.

Drumul se inscrie in clasa tehnica V, conform Ordonantei 43/ 1997 republicata, clasa de importanta IV pentru constructii hidrotehnice conform STAS 4273/83 si categoria de importanta normala C, conform Legii 10 in constructii.

*Profilul longitudinal*

Profilul longitudinal va fi păstrat ca aliură, urmărindu-se corectarea numai pentru a asigura scurgerea apelor spre sistemul de colectare a apelor pluviale precum şi asigurarea declivităţilor minime.

*Profilul transversal tip*

Pe o lungime de 980 m, strada principala Pjura, are profilul transversal tip conform drumurilor comunale de clasă tehnică V, având partea carosabilă sub formă de acoperiş, acostamente si rigole laterale. In profil transversal tip elementele geometrice ale partii carosabile au urmatoarele caracteristici:

* numar benzi de circulatie: 2 benzi; parte carosabila: 5,5 m; acostamente 2x 0.75 m;
* panta transversala carosabil 2.5%;panta transversala acostamente 4.0%
* rigole laterale pereate cu beton de ciment

Pe lungimea de 232,2 m a strazii principale Pajura si pe lungimea de 423,8 a drumurilor laterale cu care se intersecteaza strada principala, strada va avea o banda de circulatie de 4,0 m latime parte carosabila avand panta unica de 2,5%.si 2x0,50 m acostamente cu panta de 4%, precum si rigole pereate pe o singura parte. In zonele necesare se va realiza si pe partea cealalta a strazii un casiu din pamant.

In zona in care partea carosabila este de 4,0 m latime, se vor realiza platforme de intalnire si de intoarcere, conform indicativ AND 582- 2002.

*Structura rutieră*

Realizarea modernizarii drumului este precedata de lucrarile de reparare a degradarilor (scarificare) precum si de lucrari de terasamente pentru aducerea profilului transversal la cel proiectat, lucrari de nivelare si compactare.

Sistemul rutier proiectat este urmatorul:

* 6 cm imbracaminte din beton asfaltic BA 16 conf. AND 605/2013 reviziut 2014
* 15 cm fundatie superior din piatra sparta cf. STAS 667/2001
* 20 cm fundatie inferior din balast cf. STAS 6400/84
* zestre existenta de balast in grosime variabila in medie de 10 cm - conform studiu geo.

Drumul se va incadra cu pene ranfort din mixtura asfaltica BA 16 executata conform STAS 1598/1-89. Acostamentele se vor executa din 10 cm strat de balast compactat.

*Executia de podete*

Podetele proiectate noi vor fi amplasate conform planului de situatie si vor fi podete tubulare transversale (2 buc), podete tubulare la intersectia cu drumurile laterale (4 buc) si la podete laterale la acces proprietati,Ø300, 89 buc.

*Amenajare rigole*

Scurgerea apelor pluviale se va face prin rigole pereate cu beton de ciment, avand sectiune triunghiulara, cu panta langa acostament de 2:3 si 1:1 pe cealalta parte, cu adancime variabila.

*Semnalizare rutiera*

Semnalizarea rutiera se va asigura atat in timpul executiei lucrarilor în conformitate cu « Norme metodologice privind condiţiile de închidere a circulaţiei şi de instituire a restricţiilor de circulaţie în vederea executării de lucrări în zona drumului public şi/sau pentru protejarea drumului », cat si in exploatare, prin montarea de semne de circulatie si marcaje rutiere prin grija beneficiarului. Indicatoarele de circulatie se vor realiza conform cu STAS 1848-1-2011 si se vor monta sub supravegherea serviciului de circulatie.

*Retele*

Inainte de atacarea lucrarilor de amenajare a drumului beneficiarul si constructorul vor solicita asistenta tehnica de la unitatile care detinretele in zona, pentru supraveghere si adoptare de solutii in caz de necesitate, conform aviz.

Stalpii retelelor electrice nu vor fi afectati, fiind amplasati pe marginea drumului.

Retelele de apa canalizare sunt amplasate subteran si se vor aduce la cota capacele caminelor de canalizare, apa.

* **Justificarea necesităţii proiectului**

Datorita situatiei actuale a drumului care prezinta numeroase deteriorari, traficul se desfasoara in conditii foarte dificile si cu viteza redusa. Pentru asigurarea unor conditii optime de circulatie pe acest drum se impune modernizarea lui.

Impactul produs prin realizarea modernizarii strazii Pajura, consta in:

- realizarea unui confort sporit pentru participantii la trafic;

- sporirea sigurantei de circulatie;

- reducerea numarului de accidente;

- reducerea poluarii mediului prin diminuarea noxelor si a zgomotului;

- miscorarea distantei si a timpilor de parcurs.

Lucrarile prevazute a se executa, asigura fluenta traficului si siguranta circulatiei pe fondul cresterii capacitatii portante in concordanta cu intensitatea traficului actual si de perspectiva, imbunatatindu-se legatura dintre drumul national DN 65C si drumul judetean DJ 651B, prin reducerea costurilor pentru utilizatorii acestui drum, contribuind totodata la facilitarea interventiilor operative (pompieri, salvare) indiferent de anotimp si conditiile climaterice.

Prin modernizarea drumului se vor crea conditii pentru ameliorarea calitatii mediului si diminuarea surselor de poluare (praf, noroi) si imbunatatirea conditiilor igienico-sanitare ale locuintelor.

* **Planse reprezentand limitele amplasamentului**

Planurile de situatie ale proiectului prezinta frontul strazii si limitele proprietatilor. Nu este necesara scoaterea din circuitul agricol sau folosirea temporara a terenului, lucrarea executandu-se pe amplasamentul actual al strazii Pajura si intersectia cu drumurile laterale.

* **Profilul si capacitatea de productie -** Nu este cazul, investitia nu produce nimic.
* **Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente-** Nu este cazul, investitia nu produce nimic.
* **Descrierea proceselor de producţie ale proiectului propus, în funcţie de specificul investiţiei, produse şi subproduse obţinute, mărimea, capacitatea**

Etapele executiei lucrarii sunt următoarele:

* efectuarea săpăturilor; pregătirea patului drumului;
* asternerea mecanica si manuala a stratului de balast;
* asternerea mecanica si manuala a stratului de piatra sparta
* curatare mecanica a stratului de baza
* aplicarii imbracamintii bituminoase;
* amenajare acostamente
* realizare podete tubulare
* amenajare rigole betonate
* semnalizare rutiera
* **Materiile prime, energia si combustibilii utilizati, cu modul de asigurare a acestora;**

La realizarea lucrarilor, se vor utiliza materii prime şi materiale, conform cu reglementările naţionale în vigoare, precum şi legislaţiei şi standardelor naţionale armonizate cu legislatia UE. Aceste materiale sunt în concordanţă cu prevederile HG 766/1997 şi a Legii 10/1995 privind obligativitatea utilizarii de materiale agrementate, la executia lucrarii.

Materialel utilizate sunt:

* produse de balastieră (aprovizionate de la balastiere autorizate);
* betoane asfaltice şi betoane de ciment (aprovizionate de la staţii de betoane autorizate, sau preparate local conform normelor) ;
* combustibili auto necesari functionării utilajelor (vor fi aprovizionaţi din staţii de distribuţie);
* **Racordarea la reţelele utilitare existente în zonă**
* energia electrică necesară se va soluţiona prin legarea la reţeaua electrică existentă în zonă;
* apa necesară în timpul execuţiei va fi asigurată din puţurile sau din apele de suprafaţă existente în zonă;
* telefonia va fi asigurată de constructor cu telefoane mobile din dotarea acestuia;
* **Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuţia investiţiei**
* la terminarea lucrarilor se va curata zona drumului prin transportul materialelor, al pamantului ramas in exces si al deseurilor;
* transportul materialelor folosite la construirea obiectivului (unelte, utilaje, etc) rămase pe amplasament;
* **Caii noi de acces sau schimbari ale celor existente**

Drumuri propuse pastreza in totalitate traseul existent.

* **Resurse naturale folosite in constructie**

Materialele folosite sunt urmatoarele :

* 6 cm imbracaminte din beton asfaltic BA 16
* 15 cm fundatie superior din piatra sparta
* 20 cm fundatie inferior din balast
* indicatoarelor de circulatie
* podete tubulare din beton
* rigole betonate
* **Metode folosite in constructii**

- îndepartarea materialului necorespunzator de pe platforma drumurilor;

- executarea sistemului rutier;

- executarea rigolelor si a podetelor

- montarea indicatoarelor de circulatie.

In cadrul acestui proiect nu este implicata realizarea altor retele utilitare: apa, canalizare, energie electrica, fiind existente.

* **Planul de executie-** Graficul de exectutie.
* **Relaţia cu alte proiecte existente sau planificate -** Proiectul nu are leagatura directa cu alte proiecte.
* **Detalii privind alternativele**

Alternativa studiata in cadrul Studiului de fezabilitate privind scenariile tehnico-economice, a propus doua variante:

* varianta 1- sistem rutier cu imbracaminte din mixturi asfaltice
* varianta 2 - sistem rutier cu imbracaminte din beton de ciment

Varianta recomandata de elaborator fiind varianta 1, cea adoptata cu imbracaminte din mixturi asfaltice.

* **Alte activităţi 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, creşterea numărului de locuinţe, eliminarea apelor uzate şi a deşeurilor)**

Prin realizarea proiectului se urmareste un acces mai bun in zona, ccea ce conduce la cresterea numarului de locuinte in zona.

* **Alte autorizatii cerute prin proiect-**

Prin Certificatul de urbanism s-au solicitat si obtinut urmatoarele avize:

aviz apa-canal; aviz drumuri nationale; aviz drumuri judetene; aviz CEZ DISTRIBUTIE SA; aviz OCPI; aviz Politie.

 **Localizarea proiectului:**

* **distanţa faţă de graniţe pentru proiectele care cad sub incidenţa Convenţiei privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001**

 Nu este cazul;

* **hărţi, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informaţii privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât şi artificiale şi alte informaţii privind:**

  

Planuri de incadrare conform proiect.

* **folosinţele actuale şi planificate ale terenului atât pe amplasament, cât şi pe zone adiacente acestuia**

Terenul unde este amplasata lucrarea face parte din domeniul public si se afla in intravilanul orasului Balcesti, judetul Valcea.

* **politici de zonare şi de folosire a terenului -**  Terenul va avea aceiasi utilizare, traseul drumului ramane neschimbat.
* **arealele sensibile -** Nu este cazul;
* **detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare** - Nu este cazul.

**Caracteristicile impactului potenţial, în măsura în care aceste informaţii sunt disponibile.**

 **O scurtă descriere a impactului potenţial, cu luarea în considerare a următorilor factori:**

* **impactul asupra populaţiei, sănătăţii umane, faunei şi florei, solului, folosinţelor, bunurilor materiale, calităţii şi regimului cantitativ al apei, calităţii aerului, climei, zgomotelor şi vibraţiilor, peisajului şi mediului vizual, patrimoniului istoric şi cultural şi asupra interacţiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu şi lung, permanent şi temporar, pozitiv şi negativ);**

Lucrarile de execuţie a lucrarii nu presupun un impact major asupra populaţiei, deoarece lucrările se derulează pe o perioadă scurtă. Un impact pozitiv este crearea de locuri de munca temporare.Ocuparea temporară a solului cu materialele de construcţie şi utilajele necesare, nu va avea un impact negativ asupra solului.

Nu vor fi evacuate ape uzate sau reziduale iar debitul şi natura acestora nu presupun atenţie deosebită din punct de vedere al protecţiei mediului.

Execuţia lucrărilor constituie pe de o parte o sursă de emisii de praf, iar pe de altă parte o sursă de emisii de substanţe poluante evacuate în atmosferă de:

* surse liniare, reprezentate de traficul rutier desfăşurat zilnic în cadrul şantierului;
* surse de suprafaţă, reprezentate de funcţionarea utilajelor şi echipamentelor în zona fronturilor de lucru ;

Activitatea de construire poate avea temporar, doar pe durata execuţiei, un impact local asupra calităţii atmosferei.În perioada de execuţie zgomotul este produs de organizarea de şantier, funcţionarea utilajelor pentru transport, dar zgomotul se produce local şi temporar.

În procesul tehnologic de construire, toate deşeurile rezultate vor fi colectate în pubele tipizate şi preluate de serviciile de salubritate din zonă.

* **extinderea impactului (zona geografică, numărul populaţiei/habitatelor/speciilor afectate) -** Nu este cazul.
* **magnitudinea şi complexitatea impactului -** Nu este cazul.
* **probabilitatea impactului -** Nu este cazul.
* **durata, frecvenţa şi reversibilitatea impactului -** Nu este cazul.
* **măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului -** Nu este cazul.
* **natura transfrontieră a impactului -** Nu este cazul.

## IV. Surse de poluanţi şi instalaţii pentru reţinerea, evacuarea şi dispersia poluanţilor în mediu

1. **Protecţia calităţii apelor**
* **Sursele de poluanţi pentru ape, locul de evacuare sau emisarul.**

În perioada de execuţie:

* apele uzate generate de la grupurile sociale din amenajările se şantier;
* poluarea accidentală cu produse petroliere de la mijloacele de transport şi utilaje;
* încărcare cu aluviuni a apelor de suprafaţă rezultate din excavarea suprafeţelor de teren decapate, în timpul producerii unor precipitaţii abundente;

În perioada de exploatare a obiectivului:

* scurgeri accidentale de combustibili, lubrifianti si alte substante chimice utilizate in procesele de exploatare si intretinere;
* particule in suspensie, produse din plumb, scurgeri accidentale de ulei, provenite de la vehiculele care tranzitează zona;
* **Staţiile şi instalaţiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute**

In conformitate cu normele metodologice ale Administratiei Nationale a Drumurilor, pe timpul executiei lucrarilor, antreprenorul va asigura semnalizarea circulatiei în zona, pe baza unui proiect elaborat de antreprenor ce va fi supus aprobarii institutiilor în drept. (Consiliul Local, Politia rutiera etc.)

* executantul va sigura in permanenta o buna intretinere a utilajelor si mijloacelor de transport pentru a nu fi posibile pierderi accidentale de carburanti si/sau lubrifianti in apa sau pe drumurile de acces ;
* executantul se va dota cu un minim de absorbanti si/sau substante neutralizate pentru a putea asigura o interventie rapida in caz de poluare accidentala generate de pierderi de carburanti si/sau lubrifianti ;

executantul va asigura pe toata perioada desfăsurarii lucrarilor, intretinerea drumurilor tehnologice pe care vor circula utilajele si mijloacele sale de transport si va lua masuri necesare in vederea limitarii emisiilor de praf generate de circulatia auto pe drumuri;

1. **Protecţia aerului**
* **Sursele de poluanţi pentru aer, poluanţi**

Principalele surse de impurificare a atmosferei sunt surse aferente procesului tehnologic şi sunt nepermanente, ele apărând numai în perioada de executie a lucrarii.

Vaporii de compuşi organici şi aerosolii asociaţi care rezultă în timpul descărcării autovehiculelor cu beton sau mixtură asfaltică, sunt emişi direct în atmosferă, ca emisii nedirijate. Aceste emisii de substanţe organice pot conţine alături de cele cu greutate moleculară mică şi mici cantităţi de compuşi policiclici. Ambele tipuri de substanţe organice pot include hidrocarburi aromatice (HAP), substanţe cu potenţial cancerigen.

Pot fi reţinute ca surse de emisii în atmosferă gazele provenite de la eşapamentul mijloacelor de transport şi utilajele necesare activităţii, care sunt dotate cu motoare cu aprindere prin compresie (MAC). Activitatea se va realiza cu următoarele utilaje: autobasculante;cilindru compactor;buldoexcavator;maşina aşternere asfalt;

* **Instalaţiile pentru reţinerea şi dispersia poluanţilor în atmosferă**

Pentru protecţia atmosferei în perioada de execuţie a lucrărilor:

- se vor folosi utilaje şi camioane de generaţie recentă, prevăzute cu sisteme performante de minimizare a emisiilor de poluanţi în atmosferă;

- se vor alege trasee optime din punct de vedere al protecţiei mediului, pentru vehiculele care transportă materiale de construcţie ce pot elibera în atmosferă particule fine; transportul acestor materiale se va face pe cât posibil cu vehicule cu prelate;

**3. Protecţia împotriva zgomotului şi vibraţiilor**

* **Sursele de zgomot şi vibraţii**

Construcţia propusa a se executa nu se constituie într-o sursă de zgomot şi vibraţii, care să depăşească nivelul admisibil stabilit prin norme (STAS 6161/1-89).

Se pot reţine ca surse de zgomot şi vibraţii pe perioada în care se desfăşoară activitatea de realizare a investiţiei motoarele cu care sunt dotate mijloacele de transport şi utilajele terasiere;

* **Amenajările şi dotările pentru protecţia împotriva zgomotelor şi vibraţiilor**

Având în vedere că activitatea de construire a lucrarii nu este permanentă, apreciem că:

- faţă de împrejurimi impactul zgomotului şi al vibraţiilor este nesemnificativ şi nu va afecta negativ populaţia;

- nu se impun amenajări speciale pentru protecţia împotriva zgomotului şi vibraţiilor;

**4. Protecţia împotriva radiaţiilor**

* **Sursele de radiaţii -** Nu sunt surse de radiaţii.
* **Amenajările şi dotările pentru protecţia împotriva radiaţiilor -** Nu este cazul

**5. Protecţia solului şi a subsolului**

* **Sursele de poluanţi pentru sol, subsol şi ape freatice**

Pe perioada realizării obiectivului poate să existe o poluare a solului, aceasta fiind consecinţa unor obiceiuri neigienice sau a unor practici necorespunzătoare în îndepărtarea şi depozitarea reziduurilor solide şi lichide.

Aceste reziduuri pot fi:

* resturi metalice;
* resturi rezultate din activitatea omului;
* resturi rezultate din activitatea de execuţie a lucrărilor (demolări podeţe, etc);
* utilizarea necorespunzătoare a unor substanţe poluante la exploatarea utilajelor;
* **Lucrările şi dotările pentru protecţia solului şi subsolului**

Măsurile necesare a fi luate pentru protecţia solului şi subsolului în perioada de construire, constau în:

* evitarea scurgerilor accidentale de motorină şi uleiuri minerale pe sol la alimentarea utilajelor;
* strângerea şi valorificarea resturilor rezultate din activităţile efectuate în perimetrul de lucru;
* resturile rezultate din activitatea de execuţie a lucrărilor, vor fi depozitate în spaţii special amenajate;

**6. Protecţia ecosistemelor terestre şi acvatice**

* **Identificare arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect -** Nu este cazul.
* **Lucrările, dotările şi măsurile pentru protecţia biodiversităţii, monumentelor naturii şi ariilor protejate -** Nu este cazul.

**7. Protecţia aşezărilor umane şi a altor obiective de interes public**

* **Identificare obiectivelor de interes public, distanţa faţă de aşezările umane, respectiv faţă de monumente istorice şi de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricţie**

Obiectivele analizate nu afectează obiectivele de interes public.

* **Lucrările, dotările şi măsurile pentru protecţia aşezărilor umane şi a obiectivelor protejate şi/sau de interes public**

Nu sunt necesare măsuri pentru protecţia aşezărilor umane, sau a altor obiective de interes public din zonă.

**8. Gospodărirea deşeurilor generate pe amplasament**

* **Tipurile şi cantităţile de deşeuri de orice natură rezultate**

Prin natura lor, construcţia propusa a se executa nu se constituie într-o sursă de deşeuri.

Există posibilitatea generării de deşeuri pe perioada executarii proiectului, care pot fi:

deşeuri menajere:

* provenite de la muncitorii care realizează obiectivul;
* compoziţia acestora este predominantă din materii organice, ambalaje de hârtie, plastic, sticlă şi resturi textile.

deşeuri industriale:

* deşeuri din metale feroase şi neferoase care provin de la piese de schimb deteriorate în timp;
* scăpări de produse petroliere – provenite de la exploatarea utilajelor terasiere;
* **Modul de gospodărire a deşeurilor**

Deşeurile menajere se vor colecta selectiv, în europubele adecvate, pe platformele betonate special amenajate. Fracţiile ce se pot recicla şi valorifica se vor preda centrelor de reciclare, iar cele amestecate vor fi predate operatorului de salubrizare autorizat cu care constructorul va încheia contract pentru eliminare.

Deşeurile din construcţie se vor colecta selectiv, în recipienţi adecvaţi, fracţiile ce se pot recicla şi valorifica se vor preda centrelor de reciclare sau se pot valorifica la infrastructura drumurilor locale, vicinale, de exploatare, etc., iar cele ce nu pot fi valorificate vor fi predate operatorului de salubrizare autorizat cu care constructorul va încheia contract pentru eliminare.

Deşeuri uleioase şi deşeuri de combustibili lichizi se vor colecta selectiv, în recipienţi adecvaţi (recipienţi metalici închişi) şi se vor preda la unităţi specializate, pentru valorificare sau incinerare.

Se vor avea în vedere următoarele :

* executantul va depozita stratul vegetal curăţat, in conditii corespunzatoare, care sa permita utilizarea ulterioara a acestuia;
* executantul va asigura transportul si depozitarea materialului rezultat în urma decolmatării si care nu este corespunzator realizarii umpluturilor, in amplasamente ce vor fi stabilite de comun acord cu autoritatile teritoriale de mediu si cu autoritatile locale;

Se interzice aruncarea şi/sau depozitarea deşeurilor pe malurile sau în albia cursurilor de apă.

Având în vedere că activitatea de executie a lucrarii nu este permanentă, considerăm că nu se impun condiţii speciale de gestionare a deşeurilor generate pe amplasament.

**9. Gospodărirea substanţelor toxice şi periculoase**

* **Substanţe si preparate chimice periculoase utilizate/si sau produse:**

In perioada de funcţionare pot apare substanţe toxice şi periculoase ca urmare a producerii accidentelor rutiere, inclusiv a celor în care sunt implicate vehicule ce transportă substanţe toxice şi periculoase.

* **Modul de gospodărire a substanţelor şi preparatelor chimice periculoase şi asigurarea condiţiilor de protecţie a factorilor de mediu şi a sănătăţii**

In cazul accidentelor rutiere, substanţele ajunse pe carosabil vor fi curăţate utilizând cele mai bune soluţii în domeniu, iar deşeurile rezultate în urma acestui proces vor fi eliminate conform prevederilor legale în vigoare.

**V. Prevederi pentru monitorizarea mediului**

* **Dotări şi măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanţi în mediu -** Nu este cazul.

**VI. Justificare încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naţionale care transpun legislaţia comunitară (ippc, seveso, cov, lcp, directiva – cadru apă, directiva – cadru aer, directiva – cadru a deşeurilor etc) -** Nu este cazul.

**VII. Lucrări necesare organizării de şantier**

* **Descrierea lucrărilor necesare organizării de şantier**

Organizarea de şantier va fi realizată de constructor pe măsura nevoilor impusă de lucrare.

Organizarea de şantier prevede balastarea unei platforme care va fi pusă la dispoziţie de către beneficiarul lucrării, platformă care pe timpul execuţiei lucrărilor va fi mobilată cu container pentru cazarea muncitorilor, pentru birouri, pentru asigurarea pazei, toalete ecologice, container pentru depozitarea materialelor necesare pe şantier, pichetul PSI.

* **Localizarea organizării de şantier**

Impreună cu organele locale (primar şi viceprimar) se vor stabili în primul rând locurile de depozitare a materialelor şi a barăcilor de şantier. Este recomandat ca acestea să fie împrejmuite cu gard de sârmă ghimpată şi pază. Se va realiza un sigur punct de organizare aflat la distanţă convenabilă de limitele lucrării.

* **Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de şantier -** Nu este cazul, deoarece:
* asigurarea cu apă potabilă a şantierului se va realiza din sursele de apă existente în zonă. Pentru apa tehnologică se vor folosi fântânile din zonă sau apele de suprafaţă cu debit permanent;
* energie electrică va fi asigurată din reţeaua existentă în zonă;
* **Surse de poluanţi şi instalaţii pentru reţinerea, evacuarea şi dispersia poluanţilor în mediu în timpul organizării de şantier**
* Pentru apă

In perioada de execuţie a lucrarilor de construire, potenţialele surse de poluare pentru factorul de mediu apa care pot genera impact sunt:

* pierderi accidentale de carburanţi de la utilajele folosite la execuţia lucrarilor;
* pierderi accidentale de materiale folosite la execuţia lucrarilor;
* Pierderile accidentale de produse petroliere se pot produce pe drumurile de acces sau punctual, la frontul de lucru.
* Pentru aer

In perioada de execuţiea lucrarilor proiectate, activitatea din şantier are un impact negativ nesemnificativ asupra calităţii atmosferei din zonele de lucru si din zonele adiacente acestora.

Execuţia lucrarilor proiectate constituie, pe de o parte, o sursa de emisii de praf, iar pe de alta parte, sursa de emisie a poluanţilor specifici arderii combustibililor (produse petroliere distilate) atât in motoarele utilajelor necesare efectuării acestor lucrări, cat si ale mijloacelor de transport folosite.

Emisiile de praf, care apar in timpul execuţiei lucrarilor proiectate, sunt associate lucrarilor de vehiculare si punere in opera a materialelor de construcţie, precum si altor lucrări specifice.

Sursele de impurificare a atmosferei asociate activităţilor care au loc in amplasamentul studiat sunt surse libere, deschise, având cu totul alte particularităţi decât sursele aferente unor activităţi industriale sau asemănătoare.

* Pentru sol

Principalele surse de poluare ale solului in timpul executării lucrarilor :

* + poluări accidentale prin deversarea unor produse poluatoare direct pe sol la nivelul fronturilor de lucru;
	+ depozitarea necontrolata si pe spatii neamenajate a deşeurilor sau a diverselor materiale la nivelul fronturilor de lucru provenite din activităţile de construcţie desfăşurate pe amplasament;
	+ depozitarea necontrolata, direct pe sol, a deşeurilor rezultate din activitatea de construcţii poate determina poluarea solului si a apelor subterane prin scurgeri directe sau prin spălarea acestor deşeuri de apele pluviale;
	+ scăpările accidentale de produse petroliere de la utilajele de construcţie; in timpul manipulării sau stocării acestora pot sa ajungă in contact cu solul;
	+ spălarea agregatelor, utilajelor de construcţii sau a altor substanţe de către apele de precipitaţii poate constitui o alta sursa de poluare a solului;
	+ pulberile rezultate la manevrarea utilajelor de construcţii si depuse pe sol, pot fi spălate de apele pluviale urmate de infiltrarea in subteran.
* **Dotări şi măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanţi în mediu.**

Printre masurile de protejare a **factorului de mediu apa** menţionam:

* gestionarea corespunzătoare a deşeurilor pe amplasament, colectare selectiva, transport si eliminare in conformitate cu reglementările in vigoare si prin operatori economici specializaţi si acreditaţi in domeniu;
* manipularea combustibililor astfel încât sa se evite scăpările accidentale pe sol sau in apa (faza de construcţie, reamenajare);
* manipularea materialelor sau a altor substanţe utilizate in faza de construire se va realiza astfel încât sa se evite dizolvarea si antrenarea lor de către apele de precipitaţii;

Printre masurile de protejare a **factorului de mediu aer** menţionam:

* materialele de construcţii pulverulente se vor manipula in aşa fel încât sa se reducă la minim nivelul particulelor ce pot fi antrenate de curenţii atmosferici; materialele se vor aproviziona treptat pe măsura utilizării acestora;
* mixtura asfaltica va fi adusa gata preparata de la o staţie centralizata pentru evitarea manipulării materialelor cu generare de emisii de pulberi;
* stropirea cu apa a materialelor (pământ, nisip), program de control al prafului in perioadele uscate pentru suprafeţele de teren cu îmbrăcăminte asfaltica neadecvata, cu ajutorul camioanelor cisterna;
* utilizarea vehiculelor si utilajelor performante, asigurarea funcţionării motoarelor utilajelor si autovehiculelor la parametrii normali (evitarea exceselor de viteza si încărcătura);
* respectarea riguroasa a normelor de lucru pentru a nu creste concentraţia pulberilor in aer;
* utilizarea unor carburanţi cu conţinut redus de sulf;
* masuri pentru evitarea disipării de pământ si materiale de construcţii pe carosabilul drumurilor de acces;

Printre masurile de protejare a **factorului de mediu sol** menţionam:

* reducerea la minimum a suprafeţelor destinate construcţiilor sau organizării deşantier;
* manipularea combustibililor astfel încât sa se evite scăpările accidentale pe sol sau în albie;
* manipularea materialelor se va realiza astfel încât sa se evite dizolvarea si antrenarea lor de către apele de precipitaţii;
* gestionarea corespunzătoare a deşeurilor pe amplasament, colectare selectiva, transport si eliminare in conformitate cu reglementările in vigoare si prin operatori economici specializaţi si acreditaţi pe domeniu;
* evitarea disipării de pământ si materiale de construcţii pe carosabilul drumului de acces sau în albie;

interzicerea depozitarii materialelor de construcţii in afara amplasamentului obiectivului si in locuri neautorizate.

**VIII. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiţiei, în caz de accidente şi/sau la încetarea activităţii, în măsura în care aceste informaţii sunt disponibile**

* **Lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii;**

Se va realiza curăţirea pe toată suprafaţa în vederea îndepărtării deşeurilor şi transportul acestora la rampa de deşeuri cea mai apropiată.

De asemenea, albia cursului de apă (santuri si podete) va fi degajată de orice fel de materiale care ar împiedica curgerea normală a apelor

* **Aspecte referitoare la prevenirea si modul de raspuns pentru cazuri de poluari accidentale** - nu este cazul.
* **Aspecte referitoare la inchiderea/dezafectarea/demolarea instalatiei** - nu este cazul.
* **Modalitati de refacere a starii initiale/reabilitare în vederea utilizarii ulterioare a terenului** - nu este cazul.

**IX. Piese desnate**

* Planuri de incadrare in zona
* Planuri de situatie
* Profil transversal tip

CONCLUZIE:

In ansamblu, se poate aprecia ca din punct de vedere al mediului ambiant, lucrarile ce fac obiectul

prezentului proiect nu introduc disfunctionalitati suplimentare fata de situatia actuala, ci dimpotriva

au un efect pozitiv.

.

Intocmit,

Ing. Antemie Emanuela