

MEMORIU DE PREZENTARE

(conform legii 292/2018)

**MODERNIZARE 34 STRAZI IN MUNICIPIUL DOROHOI JUDEȚUL
BOTOȘANI Strada Salcimilor ,Albina,A. Vlahuta,Ardeal, Aurel Vlaicu, Aleea
Socului, Banat,Pictor Ioan Murariu,Capitan Radulescu, Calcinaur,
Carpati,Crisan,Crisana,Dimitrie Cantemir, Drochia, Hatman Sendrea,Ioan
Creanga,Ion Voda cel Cumplit, Jijia,Livideanu, Maramures, Marte,Mercur,
Micsunele,Minerva, Munteniei,Oituz (de la intersectia cu Olteniei pina la
capat),Petru Maior,Podul Inalt,Prutului,Sporul,Transilvaniei,Venus,Colonel Vasiliu
(Drochia 2-fabrica de sticla si intrarea in Broscauti)**

FAZA- MEMORIU DE PREZENTARE

BENEFICIAR- MUNICIPIUL DOROHOI

ELABORATOR- SC NORD PROIECT SA BOTOSANI

**Director general,
Ing.Ionel Pantaru**

MEMORIU DE PREZENTARE

I-DENUMIREA PROIECTULUI

**MODERNIZARE 34 STRAZI IN MUNICIPIUL DOROHOI JUDEȚUL BOTOȘANI
STRADA SALCIMILOR ALBINA,A. VLAHUTA,ARDEAL, AUREL VLAICU, ALEEA
SOCULUI, BANAT,PICTOR IOAN MURARIU,CAPITAN RADULESCU,
CALCINCAUR, CARPATI,CRISAN,CRISANA,DIMITRIE CANTEMIR, DROCHIA,
HATMAN SENDREA,IOAN CREANGA,ION VODA CEL CUMPLIT,
JIJIA,LIVIDEANU, MARAMURES, MARTE,MERCUR, MICSUNELE,MINERVA,
MUNTENIEI,OITUZ DE LA INTERSECTIA CU OLTENIEI PINA LA CAPAT,PETRU
MAIOR,PODUL INALT,PRUTULUI,SPORUL,TRANSILVANIEI,VENUS,COLONEL
VASILIU (DROCHIA 2-FABRICA DE STICLA SI INTRAREA IN BROSCAUTI)**

II-TITULAR

Numele : PRIMARIA MUNICIPIULUI DOROHOI

Adresa postala:MUNICIPIUL DOROHOI,JUD.BOTOSANI, str. Grigore Ghica nr. 34
cod postal 715200

Numar de telefon:0231610133

E-mail: primaria @dorohoi.ro

Numele persoanelor de contact:Manolache Tiberiu

Director,manager administrator: Primar ing. Dorin Alexandrescu CUI 4112945

Responsabil cu protectia mediului:Ilas Catalin

III.DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT

a)Rezumat al proiectului

1.Situația actuală

Pe întreg traseul studiat s-a făcut o analiză vizuală și s-a constatat că defecțiunile apărute la îmbrăcăminte s-au datorat traficului, condițiilor de exploatare, lipsei lucrărilor de întreținere, precum și a staționării apelor pe partea carosabilă.

Sistemul rutier este de tip suplu (SS) având în componența balast nisipos , pamant in amestec cu balast .

Pentru determinarea sistemului rutier existent s-au efectuat sondaje pe fiecare stada in parte pe lungimea strazilor si s-a determinat grosimea si stratificatia fiecarui strat .

Structura sistemului rutier și grosimile respective rezultă din studiul geotehnic si sunt nominalizate pe fiecare strada in parte astfel :

1 STRADA SALCAMILOR

- 4 cm balast nisipos
- 10 cm pamant cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 14 cm din care 4 cm strat de balast care este asezat pe latimi diferite ale carosabilului de aceea se va lua in considerare ca strat de forma grosimea de 10 cm.

2 STRADA ALBINA

- 18 cm pamant , caramizi cu elemente de balast
- 10 cm pamant cu elemente de balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 18cm care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere ca strat de forma.

3.STRADA A .VLAHUTA

- 4 cm pamant cu elemente de balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este 4 cm.

4 STRADA ARDEAL

- 15 cm piatra rau , nisip , balast
- 15 cm strtat nisip
- 10 cm pamant cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 40 cm care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere din care 30 cm alcatuit din strat de piatra rau , balast , nisip va constitui stratul de baza iar stratul de 10 cm de pamant cu balast va constitui stratul de forma .

5 STRADA AUREL VLAICU

- 4 cm balast in amestec cu pamant
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 4 cm deci nu se va lua in considerare la alcatuirea sistemului rutier .

6 STRADA ALEEA SOCULUI

- 5 cm pamant cu elemente de balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 5 cm deci nu se va lua in considerare la alcatuirea sistemului rutier .

7 STRADA BANAT

- 5 cm pamant cu elemente de balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 5 cm deci nu se va lua in considerare la alcatuirea sistemului rutier .

8 STRADA PICTOR IOAN MURARIU

- 15 cm pamant cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent de 15 care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere ca strat de forma.

9 STRADA CAPITAN RADULESCU

- 20 cm balast cu resturi caramizi

- 10 cm pamant cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 30 cm care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere din care 20 cm alcatuit din balast nisipos va constitui stratul de baza iar stratul de 10 cm de pamant cu balast va constitui stratul de forma .

10 CALCINTRAUR

- 20 cm strat balast nisipos
- 10 cm pamant cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 30 cm care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere din care 20 cm alcatuit din balast nisipos va constitui stratul de baza iar stratul de 10 cm de pamant cu balast va constitui stratul de forma .

11 STRADA CARPATI

- 5 cm pamant cu elemente de balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 5 cm deci nu se va lua in considerare la alcatuirea sistemului rutier .

12 STRADA CRISAN

- 25 cm – 10 cm balast nisipos
- 10 cm pamant cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 20 cm- 35cm care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere din care 10 cm-25cm alcatuit din balast nisipos va constitui stratul de baza iar stratul de 10 cm de pamant cu balast va constitui stratul de forma .

13 STRADA CRISANA

- 22 cm balast nisipos
- 10 cm pamant cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 32 care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere din care 22 cm alcatuit din balast nisipos va constitui stratul de baza iar stratul de 10 cm de pamant cu balast va constitui stratul de forma .

14 STRADA DIMITRIE CANTEMIR

- 5 cm pamant cu elemente de balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 5 cm deci nu se va lua in considerare la alcatuirea sistemului rutier .

15 STRADA DROCHIA

- 18 cm pamant cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent de 18 care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere ca strat de forma.

16 STRADA HATMAN SENDREA

- 18 cm pamant cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent de 18 care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere ca strat de forma.

17 STRADA ION CREANGA

- 4 cm pamant cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 4 cm deci nu se va lua in considerare la alcatuirea sistemului rutier .

18 STRADA ION VODA CEL CUMPLIT

- 28 cm balast nisipos
- 10 cm pamant cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 38 care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere din care 28 cm alcatuit din balast nisipos va constitui stratul de baza iar stratul de 10 cm de pamant cu balast va constitui stratul de forma .

19 STRADA JIJIA

- 8 cm strat balast nisipos
- 10 cm pamant cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 18 care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere din care 8 cm alcatuit din balast nisipos se va lua in calcul la alcatuirea stratului de baza iar stratul de 10 cm de pamant cu balast va constitui stratul de forma .

20 STRADA LIVIDEANU

- 5 cm balast nisipos
- 10 cm pamant cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 15 care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere din care 5 cm alcatuit din balast nisipos se va lua in calcul la alcatuirea stratului de baza iar stratul de 10 cm de pamant cu balast va constitui stratul de forma .

21 STRADA MARAMURES

- 15 – 12 cm -18 pamant cu elemente de balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent de in medie de 15 care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere ca strat de forma.

BRETEA

- 15-30 cm balast
- 10 cm pamant cu balast

Grosimea totala a sistemului rutier existent este in medie de 25 care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere din care 15 cm alcatuit din balast nisipos va constitui stratul de baza iar stratul de 10 cm de pamant cu balast va constitui stratul de forma .

22 STRADA MARTE

- 10 cm pamant cu elemente de balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent de 10 cm care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere ca strat de forma.

23 STRADA MERCUR

- 5 cm pamant cu elemente de balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 5 cm deci nu se va lua in considerare la alcatuirea sistemului rutier .

24 STRADA MICSUNELE

- 20 cm pamant cu elemente de balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 20 cm care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere ca strat de forma.

25 STRADA MINERVA

- 5 cm pamant cu elemente de balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 5 cm deci nu se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere .

26 STRADA MUNTENIEI

- 12 cm balast nisipos
- 10 cm pamant in amestec cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este in medie de 22 care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere din care 12 cm alcatuit din balast nisipos va constitui stratul de baza iar stratul de 10 cm de pamant cu balast va constitui stratul de forma .

27 STRADA OITUZ

- 25 cm balast nisipos
- 10 cm strat pamant cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este in medie de 35 care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere din care 25 cm alcatuit din balast nisipos va constitui stratul de baza iar stratul de 10 cm de pamant cu balast va constitui stratul de forma .

28 STRADA PETRU MAIOR

- 5 cm pamant cu elemente de balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 5 cm deci nu se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere .

29 STRADA PODUL INALT

- 40 cm balast nisipos
- 10 cm strat pamant cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este in medie de 50 care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere din care 40 cm alcatuit din balast nisipos va constitui stratul de baza iar stratul de 10 cm de pamant cu balast va constitui stratul de forma .

30 STRADA PRUTULUI

- 5 cm pamant cu elemente de balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 5 cm deci nu se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere .

31 STRADA SPORUL

- 18 cm pamant cu elemente de balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 18 cm care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere ca strat de forma.

32 STRADA TRANSILVANIEI

- 10 cm pamant cu elemente de balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 10 cm care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere ca strat de forma.

33 STRADA VENUS

- 15 cm pamant cu elemente de balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 15 cm care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere ca strat de forma.

34 STRADA COLONEL VASILIU DROCHIA 2

- Tronson 1

- 22 cm balast nisipos
- 10 cm strat pamant cu balast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este in medie de 32cm care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere din care 22 cm alcatuit din balast nisipos va constitui stratul de baza iar stratul de 10 cm de pamant cu balast va constitui stratul de forma .

- . Tronson 2

- 16 cm pamant , caramizi cu elemente de balat
- 10 cm pamant cu ballast
- praf argilos tip P4

Grosimea totala a sistemului rutier existent este de 26 cm care se va lua in considerare la alcatuirea structurii rutiere ca strat de forma.

- **Strazi laterale**

La strazile studiate se racordeaza strazi laterale care au imbracamintea din balast in amestec cu pamant , cu partea carosabila de 3.00 - 3.50 m.

b)Justificarea necesitatii proiectului

Primaria municipiului Dorohoi solicită modernizarea unui numar de 34 de strazi din municipiul Dorohoi în sensul aducerii la parametrii corespunzători astfel încât acestea să se încadreze în normele și standardele în vigoare în scopul modernizării infrastructurii locale, în vederea fluidizării circulației , reabilitarea mediului urban și sporirea calității vieții în municipiu.

Modernizarea străzilor se face pe traseul existent cu respectarea elementelor prevăzute în STAS 10144/3-1991 si STAS 863-1985..

Elementele geometrice în profil transversal vor fi corespunzătoare Ordinului 49/ din 27 ianuarie 1998 pentru aprobarea NORME TEHNICE privind proiectarea și realizarea străzilor în localități urbane.

Dimensionarea sistemului rutier s-a facut la un trafic de calcul corespunzător perioadei de perspectivă de 10 ani in conformitate cuindicativ NP 116/2004. Normativ privind alcatuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru strazi.

Modernizarea străzii este impusă de :

- necesitatea asigurării circulației în condiții de siguranță , confort ;
- disconfortul dat de denivelarile si gropile din îmbrăcămintea asfaltică;
- corelarea stării tehnice a străzii cu traficul actual și de perspectivă;
- economia de carburanți, lubrifianți , anvelope;
- protejarea stării tehnice a vehiculelor;
- reducerea zgomotului prin eliminarea denivelărilor de pe suprafața carosabilă;
- ridicarea potențialului economic al întregului municipiu inclusiv al zonelor periferice;

Necesitatea acestei investiții rezidă din faptul că circulația în municipiul Dorohoi pe zona de nord-est se face pe o infrastructură precară compusă din străzi cu îmbrăcăminte din balast , cu multe gropi, multe denivelari. Datorită infrastructurii degradate circulația vehiculelor se face cu viteza redusă pentru evitarea producerii accidentelor din cauza denivelarilor si gropilor din imbracamintea rutiera.

Datorită lipsei fondurilor strazile nu au fost întreținuta corespunzător. Reparațiile care s-au facut la strazi au constat din completarea cu balast si reprofilara partii carosabile .

Datorită defecțiunilor îmbrăcăminții din balast , circulația pe strazile aferente proiectului se face anevoios.

Defectiunile aparute la strazile pietruite sunt sub forma de gropi , fagase , degradari din inghet – dezghet .

- gropile au aparut in urma dislocarii pietrelor din stratul de rulare sub actiunea traficului si a apei .

- fagasele aparute sunt sub forma de de tasari in profil transversal pe urmele de circulatie frecventa a pneurilor vehiculelor. Ele se datoresc capacitatii portante scazute a sistemului rutier , uzurii fasiilor mai solicitate , folosirii unor materiale pietroase cu tendinte de alterare ,gelive sau cu un continut ridicat de argila .

- degradarile din inghet dezghet apar sub forma de umflari neregulate care afecteaza intreg complexul rutier si se datoresc actiunii concomitente a urmatorilor factori : pamant geliv , inghet , prezenta apei si trafic .

- praful rezulta din dislocarea materialelor de agregatie sub actiunea traficului .In contact cu apa acest material se transforma in noroi .

Starea tehnică a străzilor s-a stabilit pentru toată lungimea , aceasta împărțindu-se într-un tronson omogen, caracterizat prin aceleași date pe toată lungimea, respectiv :

- caracteristicile traficului
- tipul structurii rutiere
- anul impietruirii și al lucrărilor de întreținere respectiv completare cu material pietros

Pentru ca sistemul rutier să nu fie foarte sensibil la variațiile climatice, micșorându-se astfel capacitatea portantă după perioada de îngheț-dezghet este necesar ca strada să fie modernizată.

Prin modernizarea acestor străzi se realizează o rețea de capacitate portantă sporită în zona de nord- est a municipiului Dorohoi.

Pentru ca circulația să se desfășoare în condiții normale, sunt necesare lucrări de modernizare și reabilitare pentru :

- corelarea capacității portante cu actualul nivel de trafic;
- sprijinirea activităților economice , comerciale precum și dezvoltarea lor asigurând accesul direct la acestea prin modernizarea infrastructurii locale de transport;
- protecția mediului uman prin folosirea unei îmbrăcăminți absorbante fonic, deci eliminarea zgomotului, realizarea semnalizării verticale și orizontale a străzii;

- prin modernizarea străzii se va realiza o ameliorare în conformitate cu standardele în vigoare a condițiilor igienico- sanitare a locuitorilor și a activităților productive desfășurate , respectiv reducerea emanării prafului în atmosferă, reducerea zgomotului produs de contactul dintre pneu- carosabil;

- modernizarea străzilor are un impact direct asupra municipiului prin evoluția numărului de locuitori și a numărului de locuri de muncă create pe perioada executării proiectului, cât și locuri de muncă permanente.

Oportunitatea acestei investiții rezidă și din faptul că agresivitatea noilor vehicule asupra complexului rutier existent, la care participă și fenomenele naturale importante pentru străzi și anume : îngheț – dezgheț, staționarea apelor pluviale pe partea carosabilă deoarece nu este asigurată panta transversală, determină o degradare permanentă a complexului rutier.

Municipiul Dorohoi este străbătut de o rețea de străzi de categoria a II-a, a III-a și a IV-a.

Lungimea totală a străzilor este de 91627 ml din care strazi de categoria a II-a = 2750 ml, de categoria a III-a = 916 ml de categoria a IV-a = 20.961 ml.

În municipiul Dorohoi activează societăți comerciale cu capital mixt și privat, agenți economici, regii autonome. Transportul urban în municipiul Dorohoi se asigură cu microbuze.

Pentru ca orașul să se dezvolte, să se creeze noi locuri de muncă, activitatea economico-socială să se desfășoare corespunzător, este necesară și oportună reabilitarea și modernizarea străzilor din municipiul Dorohoi cuprinse în prezentul proiect.

c) Valoarea investiției: 15585903 lei (conform devize întocmite)

d) Perioada de implementare propusă: 2 ani

e) Descrierea caracteristicilor fizice ale proiectului

Sistemul rutier s-a prevăzut în conformitate cu expertiza tehnică a fiecărei străzi cu straturi și grosimi funcție de traficul, lățimea și categoria străzii.

Dimensionarea sistemului rutier s-a făcut în baza recensământului local de circulație din luna ianuarie a anului 2019 luând în calcul posturile de recenzie stabilite .

În conformitate cu STAS 10144/3-1991 pentru traficul de perspectivă a rezultat următoarea intensitate a circulației : strada Salcamlor , strada Albina , strada A .Vlahuta , strada Ardeal , . strada Aurel Vlaicu strada Aleea Socului , strada Banat , strada Pictor Ioan Murariu , strada Capitan Radulescu , strada Calcintraur , strada Carpati , strada Crisan , strada Crisana , strada Dimitrie Cantemir , strada Drochia , strada Hatman Sendrea , strada Ion Creanga , strada Ion Voda cel Cumplit , strada Jijia , strada Livideanu , strada Maramures , strada Marte , strada Mercur , strada Micsunele , strada Minerva, strada Oituz , strada Petru Maior , strada Podul Inalt , strada Prutului , strada Sporul , strada Transilvaniei , strada Venus au o intensitate a circulației „ **foarte redusa**” cu un număr de vehicule etalon „ autoturism” mai mic de 300 și un număr de vehicule fizice mai mic de 200 și se încadrează în categoria a IV-a iar străzile : strada Munteniei , strada Drochia 2 au o intensitate a circulației „ **redusa**” cu un număr de vehicule etalon „ autoturism” mai mic de 300 și un număr de vehicule fizice cuprins între 200 – 1000 se încadrează în categoria a IV-a .Prin proiect s-a propus o structură a sistemului rutier corespunzătoare categoriei funcționale a străzii Sistemul rutier s-a dimensionat în conformitate cu Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suplă și semirigide PD 177/2001, (metoda analitică) CALDEROM 2000 rezultând un sistem suplă având în componență agregate de balastieră și cariera , structura rutiera se va verifica la acțiunea fenomenului de îngheț – dezgheț conform STAS 1709 .

La stabilirea sistemului rutier s-au utilizat materiale agrementate în concordanță cu prevederile HG 766/1997 (Hotărâre pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții) și a Legii nr. 10/1995 cu modificările ulterioare privind calitatea în construcții.

Dimensionarea sistemului rutier pentru fiecare stradă s-a făcut în funcție de intensitatea circulației și compoziția traficului de perspectivă, de caracteristicile fizico –mecanice și de deformabilitate ale materialelor, conform reglementărilor în vigoare.

Prin dimensionarea structurii rutiere s-a făcut o analiză a sistemului rutier la solicitarea osiei standard ,stabilirea comportării sub trafic care are drept scop compararea valorilor

deformațiilor specifice cu cele admisibile, respectiv rata de degradare prin oboseală (RDO <1,00) și deformația specifică verticală admisibilă ($\epsilon_Z < \epsilon_Z \text{ adm}$).

Verificarea structurii rutiere s-a făcut și la acțiunea îngheț –dezghețului în conformitate cu STAS 1709/1 și STAS 1709/2- 90 prin care s-a stabilit adâncimea de îngheț (Z_{ctz}) în pământul de fundație , grosimea echivalentă de calcul la îngheț a sistemului rutier.

La verificarea structurii rutiere la îngheț –dezgheț s-a ținut cont de :

- tipul climateric
- tipul pământului – P4
- gradul de sensibilitate la îngheț pentru tipul de pământ- P4
- condiții hidrologice - mediocre
- regimul hidrologic -2b

Pentru realizarea gradului de asigurare la pătrunderea înghețului “K” s-au luat următoarele măsuri:

- utilizarea criblurilor la stratul de uzura
- asigurarea etansietatii imbracamintilor
- impermeabilizarea trotuarelor ;
- prevederea de lucrări de colectare a apelor superficiale
- asigurarea scurgerii apelor de pe terenul înconjurător;
- prevederea la partea superioara a terasamentelor a unui strat de forma (existent)

Perioada de perspectivă este 10 ani în conformitate cu “Normativ\ privind alcatuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru strazi “ Indicativ NP 116/2005 .

Pentru ca sistemul rutier să aibă durata de exploatare conform normativelor în vigoare, acestea se vor executa strict cu materialele indicate în proiect.

Solurile tehnice propuse de catre expertul tehnic spre a fi dezvoltate in cadrul Documentatiei de Avizare a Lucrarilor de Interventii pentru modernizarea straziilor sunt dezvoltate pe fiecare strada astfel :

1 STRADA SALCAMILOR

- **realizare structura rutuiera**
 - 4 cm - strat de uzura BA16 (BAR16) ;
 - 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;

- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 15 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 10 cm.- strat de forma existent;

• **realizare trotuare :**

Trotuarele vor avea urmatoarea alcatuire constructiva :

- 6 cm pavele vibropresate
- 4 cm strat nisip
- 10 cm strat balast

. 2 STRADA ALBINA

• **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 22 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 18 cm.- strat de forma existent;

3 STRADA ALEXANDRU VLAHUTA

• **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 15 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 10 cm.- strat de forma ;

4 STRADA ARDEAL

• **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;

- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 30 cm.- strat de fundatie inferior din piatra rau,balast;nisip - existent
- 10 cm.- strat de forma existent;

• **realizare trotuare :**

Trotuarele vor avea urmatoarea alcatuire constructiva

- 6 cm pavele vibropresate
- 4 cm strat nisip
- 10 cm strat balast

➤ **BRETEA**

- 4 cm - strat de uzura BA16 (BAR16) ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 15 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 15 cm.- strat de forma existent

5 STRADA AUREL VLAICU

• **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 (BAR16) ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 15 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 10 cm.- strat de forma ;

6 STRADA ALEEA SOCULUI

• **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 15 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 10 cm.- strat de forma ;

7 STRADA BANAT

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 (BAR16) ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 22 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 10 cm.- strat de forma ;

- **realizare trotuare :**

Trotuarele vor avea urmatoarea alcatuire constructiva

- 6 cm pavele vibropresate
- 4 cm strat nisip
- 10 cm strat balast

8 STRADA PICTOR IOAN MURARIU

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 22 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 15 cm.- strat de forma existent;

9 STRADA CAPITAN RADULESCU

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 20 cm.- strat de fundatie inferior din balast - existent;
- 10 cm.- strat de forma existent;

10 STRADA CALCINTRAUR

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 20 cm.- strat de fundatie inferior din balast - existent;
- 10 cm.- strat de forma existent;

- **realizare trotuare :**

Trotuarele vor avea urmatoarea alcatuire constructiva

- 6 cm pavele vibropresate
- 4 cm strat nisip
- 10 cm strat balast

11 STRADA CARPATI

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 15 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 10 cm.- strat de forma ;

- **realizare trotuare :**

Trotuarele vor avea urmatoarea alcatuire constructiva

- 6 cm pavele vibropresate
- 4 cm strat nisip
- 10 cm strat balast

12 STRADA CRISAN

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;

- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 22 cm.- strat de fundatie inferior din balast (existent + proiectat);
- 10 cm.- strat de forma existent;

13 STRADA CRISANA

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 (BAR16) ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 22 cm.- strat de fundatie inferior din balast - existent;
- 10 cm.- strat de forma existent;

14 STRADA DIMITRIE CANTEMIR

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 (BAR16) ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 15 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 10 cm.- strat de forma existent;

15 STRADA DROCHIA

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 15 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 18 cm.- strat de forma existent;

16 STRADA HATMAN SENDREA

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;

- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 15 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 18 cm.- strat de forma existent;

17 STRADA ION CREANGA

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 (BAR16) ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 15 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 10 cm.- strat de forma ;

18 STRADA ION VODA CEL CUMPLIT

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 28 cm.- strat de fundatie inferior din balast - existent;
- 10 cm.- strat de forma existent;

- **realizare trotuare :**

Trotuarele vor avea urmatoarea alcatuire constructiva

- 6 cm pavele vibropresate
- 4 cm strat nisip
- 10 cm strat balast

19 STRADA JIJIA

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;

- 23 cm.- strat de fundatie inferior din balast – existent + proiectat;
- 10 cm.- strat de forma existent;

20 STRADA LIVIDEANU

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 20 cm.- strat de fundatie inferior din balast – existent + proiectat;
- 10 cm.- strat de forma existent;
- ;

21 STRADA MARAMURES

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 (BAR16) ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 22 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 15 cm.- strat de forma existent;

- **BRETEA**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 15 cm.- strat de fundatie inferior din balast - existent;
- 10 cm.- strat de forma existent

- **realizare trotuare :**

Trotuarele vor avea urmatoarea alcatuire constructiva

- 6 cm pavele vibropresate
- 4 cm strat nisip
- 10 cm strat balast

22 MARTE

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 22 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 10 cm.- strat de forma existent;

23 STRADA MERCUR

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 22 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 10 cm.- strat de forma ;

24 STRADA MICSUNELE

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 22 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 20 cm.- strat de forma existent;
- ;

- **realizare trotuare :**

Trotuarele vor avea urmatoarea alcatuire constructiva

- 6 cm pavele vibropresate
- 4 cm strat nisip
- 10 cm strat balast

25 STRADA MINERVA

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 15 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 10 cm.- strat de forma ;

26 STRADA MUNTENIEI

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 22 cm.- strat de fundatie inferior din balast - existent + proiectat
- 10 cm.- strat de forma existent;

- **realizare trotuare :**

Trotuarele vor avea urmatoarea alcatuire constructiva

- 6 cm pavele vibropresate
- 4 cm strat nisip
- 10 cm strat balast

27 STRADA OITUZ (INTERSECTIE STRADA OLTENIEI – CAPAT)

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 (BAR16);
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 25 cm.- strat de fundatie inferior din balast existent ;
- 10 cm.- strat de forma existent;

- **realizare trotuare :**

Trotuarele vor avea urmatoarea alcatuire constructiva

- 6 cm pavele vibropresate
- 4 cm strat nisip

- 10 cm strat balast

28 STRADA PETRU MAIOR

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 15 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 10 cm.- strat de forma ;

29 STRADA PODUL INALT

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 40 cm.- strat de fundatie inferior din balast - existent;
- 10 cm.- strat de forma existent;

- **realizare trotuare :**

Trotuarele vor avea urmatoarea alcatuire constructiva

- 6 cm pavele vibropresate
- 4 cm strat nisip
- 10 cm strat balast

30 STRADA PRUTULUI

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 (BAR16) ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 15 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 10 cm.- strat de forma ;

31 STRADA SPORUL

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 15 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 18 cm.- strat de forma existent;

32 STRADA TRANSILVANIEI

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 22 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 10 cm.- strat de forma existent;

33 STRADA VENUS

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 22 cm.- strat de fundatie inferior din balast;
- 15 cm.- strat de forma existent;

34 STRADA COLONEL VASILIU (DROCHIA 2 - F-CA DE STICLA - INTRAREA BROSCAUTI)

- **realizare structura rutuiera**

- 4 cm - strat de uzura BA16 (BAR16) ;
- 6 cm. - strat de legatura BADPC 22,4 ;
- 10 cm.- strat de fundatie superior din macadam;
- 15 cm.- strat de fundatie inferior din balast;

- 10 cm.- strat de forma existent;

• **realizare trotuare :**

Trotuarele vor avea urmatoarea alcatuire constructiva

- 6 cm pavele vibropresate
- 4 cm strat nisip
- 10 cm strat balast

Materii prime:

- strat de uzura BA16 ;
- strat de legatura BADPC 22,4 ;
- strat de fundatie superior din macadam;
- strat de fundatie inferior din balast;
- strat de forma existent;
- pavele vibropresate
- nisip
- balast

Relatia cu alte proiecte existente sau planificate

Pe strazile care nu prezinta retea de gaze naturale, apa potabila sau canalizare in timp sunt propuse pentru implementarea acestora

Autorizatii cerute pentru proiect:

Conform certificatului de urbanism se cer urmatoarele avize si acorduri:

- alimentare cu apa
- alimentare cu gaze naturale
- electricitate
- canalizare
- telefonie
- acord Directia Regionala in Constructii-Serviciul Botosani
- Acord Serviciul Circulatie-Politia Dorohoi
- Acord Comisia Circulatie-Primaria Doroho-Acord Directia Edilitare

IV-DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE

Pentru realizarea proiectului nu sunt necesare lucrari de demolare.Toate materialele care vor rezulta din pregatirea amplasamentelor pentru implimentarea proiectului vor fi refolosite ca strat de forma.

V-DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI

Proiectul este amplasat in intravilanul municipiului Dotohoi,jud.Botosani,nu afecteaza monumente istorice situri arheologice sau situri naturale.

Realizarea proiectului duce la realizarea unor legaturi facile cu eventualele monumente istorice sau situri existente in zona.

Pentru realizarea acestui proiect nu sunt variante posibile,deoarece strazile sunt existente si se va realiza modernizarea acestora.

VI-DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE ASUPRA MEDIULUIALE PROIECTULUI

(A)SURSE DE POLUANȚI ȘI INSTALAȚII PENTRU REȚINEREA, EVACUAREA ȘI DISPERSIA POLUANȚILOR ÎN MEDIU:

a)PROTECȚIA CALITĂȚII APELOR:

Surse de ape uzate :

-scurgeri accidentale de pe platforma de circulatie,antrenarea de reziduri de catre apa din precipitatii

Masuri de protectie a apelor:

Colectarea apelor provenite din precipitații s-a prevazut a se face prin rigole triunghiulare iar deversarea spre santurile existente la strazile laterale , canalizarea pluviala existenta de la strazile Horia si Colonel Vasiliu precum si prin prelungirea rigolelor cu santuri la capatul strazilor analizate pentru conducerea apelor in afara zonei strazilor .

Rigolele vor fi realizate din beton clasa C 30/37 . cu straturile :

- 8 cm beton clasa C30/37
- 5 cm strat de nisip

b)PROTECȚIA AERULUI

Poluanții pentru aer sunt reprezentați prin:

- gaze de eșapament de la mijloacele de transport în tranzit;
- pulberi de pe platforme și cai de acces ;

Emisiile provenite de la mijloacele de transport depind de modul și regimul de funcționare.

Printr-o întreținere corectă ,printr-o ardere optima a combustibilului,cantitatea de emisii este mai redusa decât la motoarele cu funcționare deficitara,sau funcționare intermitenta.

Prin întreținerea permanenta a caili rutiere si a spațiilor de parcare și stropire în perioada calda,pulberile pot fi menținute în procentajul admis de legile în vigoare.

c)PROTECȚIA ÎMPOTRIVA ZGOMOTULUI ȘI VIBRAȚIILOR

Principala sursă de poluare fonică este reprezentată de traficul rutier ,care se desfășoara pe aceste strazi.

Poluarea fonica se încadreaza în timpul nopții în limitele admise.

d)PROTECȚIA ÎMPOTRIVA RADIAȚIILOR

Realizarea proiectului nu necesita si nu creeaza surse de radiații.

In zona se înregistreaza numai fondul natural de radiații(cosmic, geologic).

e)PROTECȚIA SOLULUI ȘI SUBSOLULUI

De-a lungul strazilor analizate este necesar a se executa lucrări de terasamente pentru:

- execuție rigole
- decapare zone cu damburi pe strazile care nu au zestre existenta

Lucrările de terasamente se vor executa mecanizat cu buldozer și excavator pentru teren categoria a III-a și cu autogrederul la santuri..

Volumul de pământ rezultat din săpătură se va transporta în depozit și se va imprastia mecanic Platforma strazilor se va reprofila și compacta până la obținerea gradului de compactare de 98- 100% PROCTOR

Nivelul hidrostatic este cantonat la cca.1,50 m în zonele joase și peste 3,00-5,00 m în zonele de racord și de versant.

Analizând dotările și amenajările existente împotriva riscului de poluare a solului și subsolului se constată că nu există surse cu grad ridicat de pericolozitate.

Surse posibile de poluare a solului și subsolului:

Eventualele surse de poluare a solului și subsolului ar putea fi:

- exfiltrația apelor uzate din rețeaua colectoare;
- funcționarea mijloacelor auto în transit

Masuri:

Depozitarea temporară a pământurilor se va face distinct, în funcție de natura lor și funcția pe care trebuie să o capete;

Depozitarea în siguranță a materialelor de construcții (pentru a nu fi antrenate de vânt și ploi) și îndepărtarea de pe teren a deșeurilor;

Se va asigura reținerea deșeurilor în spații de depozitare sigure, acoperirea acestora cu materiale inerte.

În etapa de construcție calitatea solului poate fi afectată din cauza scurgerilor de ulei și combustibil. De asemenea, solul poate fi tasat din cauza echipamentelor grele și pot apărea pierderi din cauza excavărilor.

Deșeurile ce nu pot fi refolosite în cadrul șantierului, respectiv deșeurile menajere, cele din bazele de întreținere a utilajelor, deșeurile din lemn, materiale plastice, cauciuc,metale, materiale izolatoare etc., vor fi stocate provizoriu în depozite sau pe platforme special amenajate și ulterior predate unităților specializate de preluare, reciclare și depozitare a deșeurilor.

Prin HG nr.155/ martie 1999 pentru „Introducerea evidenței gestiunii deșeurilor și a Catalogului European al Deșeurilor” se stabilește obligativitatea pentru agenții economici și pentru orice alți generatori de deșeurii, persoane fizice sau juridice de a ține evidența gestiunii deșeurilor. Antreprenorul are obligația, conform HG. menționate mai sus să țină evidența lunară a producerii, stocării provizorii, tratării și transportului, reciclării și depozitării definitive a deșeurilor.

In domeniul protecției calitatii apelor se vor lua urmatoarele masuri:

a. depozitele de excedent de volum de sapatura se vor amplasa in afara zonelor de viitura, excluzandu-se posibilitatea antrenarii lor;

b.Sapaturile pentru fundatia lucrarilor in vecinatatea paraielor se executa ,tinand seama de materialul rezultat sa fie evacuat de la inceput in afara sectiunii de scurgere a apei , fara sa fie depozitat temporar in sectiunea de scurgere;

c.taluzurile si depozitele vor fi plantate cu specii forestiere sau inierba la terminarea executiei lucrarilor;

e.depozitele de carburanti se vor realiza la distanta minima de 500 m fata de cursurile de apa, cu respectarea cerintelor legislatiei in vigoare impuse depozitelor de carburanti;

g. se va evita perturbarea scurgerii naturale a apelor in perioada executiei si in cea de functionare a obiectivului;

h. se vor evita orice modificari ale dinamicii si morfologiei cursurilor de apa ca urmare a lucrarilor efectuate;

i. se va elimina pericolul poluarii apelor subterane prin evitarea pierderilor de materiale si substante cu potential poluant;

j. se vor incheia contracte cu unitati specializate, in vederea utilizarii si evacuarii apelor;

Din activitatea de execuție nu rezultă deșeurii toxice sau periculoase.

In domeniul protecției calitatii solului se vor lua urmatoarele masuri atit pe timpul executiei lucrarilor la obiectiv si exploatarii sistemelor de apă și canalizare:

1. se vor depozita materialele de constructii numai in perimetrul de lucru, fara a afecta vecinatatile pe platforme amenajate prevazute cu santuri perimetrare;

2. nu se va depasi suprafata necesara frontului de lucru;

3. se va evita tasarea si distrugerea solului si se vor reface terenurile ocupate temporar;

5. depozitarea separata a stratului de sol fertil decopertat si a pamantului steril excavat;
6. se vor intretine si exploata utilajele de transport in stare tehnica corespunzatoare, astfel incat sa nu existe scurgeri de ulei, carburanti si emisii de noxe peste valorile admise;
7. se vor depozita deseurile de orice natura numai in locurile special prevazute in acest scop;
8. se va interzice depozitarea de materiale pe caile de acces sau pe spatiile care nu apartin zonei de lucru;
9. se vor incheia contracte de servicii cu unitati specilizate asigurarii eliminarii, tratarii si depozitarii finale a deseurilor;
10. se interzice depozitarea necontrolata a deseurilor;
11. se vor colecta selectiv deseurile tehnologice in spatii amenajate in vederea valorificarii celor reutilizabile prin unitati specilalitate in valorificare si a descarcarii la depozite de deseuri din zona a deseului nereciclabil si a celui menajer;

Activitatea desfășurată are ca orice activitate umană atât efecte negative ,cât și efecte pozitive asupra factorilor de mediu,dintre care amintim:

a.Efecte asupra solului și subsolului:

- decopertarea , transportarea sau depozitarea unor mase de sol fertil ;
- modificarea microreliefului ;
- distrugerea parțială sau totală a vegetației;
- schimbarea categoriei de folosință sau potențialului de producție a terenului;
- deșeuri menajere și ambalaje de :hârtie,sticla ,plastic

b.Efecte asupra apelor de suprafață și subterane prin:

- apele uzate provenite din activitățile gospodărești;
- ape pluviale provenite de pe platforme;

c. Efecte asupra peisajului zonei prin:

- modificarea microreliefului local;
- executarea de construcții,platforme

d.Efecte asupra cailor rutiere și așezarilor umane prin:

-intensificarea circulației auto care sporesc sursele de poluare sonora a aerului.

e.Efecte asupra florei și faunei prin:

-distrugerea parțială sau totală a vegetației;

f)PROTECȚIA ECOSISTEMELOR TERESTRE ȘI ACVATICE

Activitatea noului obiectiv poate afecta ecosistemele acvatice și terestre prin pierderi accidentale de uleiuri și lubrefianți de la autovehiculele în tranzit,sau raspândirea acestora de apele meteorice ,prin șiroire în zonele nebetonate.

Refacerea ecologica se va face prin inierbari,plantatii de arbori ornamentali in spatiile libere.

g)PROTECȚIA AȘEZARILOR UMANE ȘI A ALTOR OBIECTIVE DE INTERES PUBLIC

Obiectivul se încadrează în peisajul natural al zonei și nu afectează zonele de interes tradițional.

h) PREVENIREA ȘI GESTIONAREA DEȘEURILOR GENERATE PE AMPLASAMENT ÎN TIMPUL REALIZĂRII PROIECTULUI/ÎN TIMPUL EXPLOATĂRII, INCLUSIV ELIMINAREA:

De pe amplasamentele strazilor respective pot proveni resturi de asfalt și balast care se vor folosi pentru realizarea stratului de forma.

i)GOSPODARIREA SUBSTANȚELOR ȘI PREPARATELOR CHIMICE PERICULOASE

În cadrul realizării proiectului nu se vor utiliza substanțe periculoase .

B) UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE, ÎN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, A APEI ȘI A BIODIVERSITĂȚII.

În realizarea proiectului se vor utiliza resurse naturale: nisip, balast, piatra sparta bitum, necesare asfaltării străzilor care se vor procura de la distribuitori autorizați.

VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT:

Prin implementarea proiectului, obiectivul poate produce:

- - impact negativ neglijabil asupra aerului
- - impact negativ neglijabil asupra apei
- - impact negativ mediu spre neglijabil asupra solului
- - impact negativ mediu spre neglijabil asupra domeniului ecologic
- - impact negativ mediu spre neglijabil prin zgomot
- - impact pozitiv mediu spre important asupra domeniului social- uman
- - impact pozitiv mediu spre important asupra domeniului economic.

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

La executarea lucrărilor se vor lua măsuri privind protecția mediului înconjurător astfel:

- depozitarea materialelor, sculelor, precum și întreținerea utilajelor pentru construcții se va face în locuri special amenajate specificate în proiectul de organizare de șantier, nepermițând împrăștierea materialelor în afara zonei;
- depozitele de materiale se vor face în locuri speciale astfel încât să nu fie afectate zonele verzi sau să închidă circulația în anumite zone;
- după terminarea lucrărilor zonele în care s-au depozitat materialele vor fi amenajate conform condițiilor impuse prin acordul de mediu.

- se vor utiliza la executia străzilor numai materiale agrementate în concordanță cu HG 766/97 (Hotarâre pentru aprobarea unor reglementări privind calitatea în construcții) și a Legii nr 10 privind calitatea în construcții.
- prin caietul de sarcini la faza PT proiectantul va impune ca pe parcursul desfășurării lucrărilor să se ia măsuri pentru asigurarea stabilității solului;
- prin modernizarea străzilor se elimină emisiile de praf în atmosferă, îmbunătățindu-se calitatea mediului.
- prin îmbrăcăminte rutieră proiectată, nivelul zgomotului și vibrațiilor va fi cel normal aprobat de lege;
- apele provenite din precipitații de pe platforma străzilor vor fi colectate de rigole pe toata lungimea lor și deversate la sanurile existente , canalizare pluvială existentă pentru străzile ce se racordează la strada Horia și strada Colonel Vasiliu , alți emisari .

***IX.LEGĂTURA 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:***

La elaborarea proiectului s-au luat în considerare actele normative în vigoare cu referire la protecția mediului: legi, hotărâri de guvern, ordine ministeriale. Actele normative principale care asigură cadrul legislativ pentru protecția și managementul mediului și care au constituit elementul fundamental în evaluarea problemelor de mediu și în elaborarea Raportului de mediu sunt :

- Legea Protecției Mediului OUG 195/2005 aprobată prin Legea nr. 265/2006
- OUG nr. 57 din 20 iunie 2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și afaunei sălbatice
- Legea Apelor nr. 107/1996;
- Legea pentru aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național-sectiunea a III-a zone protejate - nr. 5/ 2000;
- Legea privind conservarea, protejarea și dezvoltarea pădurilor, exploatarea lor națională, economică și menținerea echilibrului ecologic – nr. 2/1987 (art. 35-39și anexa);

- Legea Fondului Funciar nr. 1 /2000;
- Legea privind asigurarea sanatatii populatiei nr. 3/1978;
- Legea privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului National – sectiunea a II-a – Apa –nr. 171 /1997;
- Legile pentru ratificarea conventiilor internationale la care Romania este parte;
- Strategia Nationala pentru Protectia Mediului si Planul National de Actiune pentru Protectia

Mediului.

- Planul de transpunere si implementare in legislatia nationala a Directivelor UE in vederea respectarii standardelor UE:
- Documentul de Pozitie al Romaniei de la Conferinta Interguvernamentala pentru Aderarea la Uniunea Europeana, la Capitolul 22 - Protectia mediului inconjurator - prevede ca Romania accepta acquis-ul comunitar in vigoare la data de 31 decembrie 2000.

Romania si-a asumat unilateral data de 1 ianuarie 2007 ca ipoteza de lucru pentru incheierea pregatirilor de aderare la Uniunea Europeana si va implementa acquis-ul comunitar in domeniul protectiei mediului pana la data aderarii, cu exceptia urmatoarelor acte comunitare:

Legislația comunitară	Legislația națională LEGI, HG, OG	Legislația națională ORDINE.NORMATIVE
CALITATEA AERULUI		
Directiva 96/62/EEC 1	O.U.G.195/12.12.2005	OMAPP 462/01/07/1993
Directiva 80/779/EEC 2	Legea 24/1994 (schimb.clima)	(O.M.T.33/1996
Directiva 82/884/EEC Pb	Legea 3/2001 (Prot.KYOTO)	O.MAPM 592/2002
Directiva 85/203/EECNO	HG 897/2003 HG 732/2001	
CALITATEA SOLULUI SI APELOR DE SUPRAFATA SI SUBTERANE		
Directiva COM 97/49	Legea apelor 107/1996	NTPA 002, NTPA 001
Directiva 75/44/EEC	Legea 458/2002 modificată	OMAPPM 485/1995
Directiva 78/659/EEC	completată cu Legea	OMAPM 1146/10.12.2002
Directiva 76/464/EEC	311/2004	
Directiva 80/778/EEC	HG188/2002/MTPA 011	
Directiva 91/271/EEC	HG 202/2002	
Directiva 86/278/EEC	HG 459/2002	
GESTIONAREA DESEURILOR		

X.LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER –

Organizarea de santier va fi localizata pe un teren liber,proprietatea Primariei mun icipiului Dorohoi.

XI.LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI

La finalizarea investitiei,zona organizarii de santier va fi refacuta ecologic prin inierbari si plantatii arbori.

Intocmit,
ing.Ionita-Rotaru Roxana

Verificat,
dr.ing.Zaharia Constantin