

# Memoriu de prezentare

Întocmit conform conținutului cadru prevăzut în Anexa nr. 5E a Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului

## 1 Denumirea proiectului

- „Modernizare prin asfaltare drumuri de interes local în comuna Ghimeș Făget, jud. Bacău” propus a fi amplasat în intravilanul și extravilanul com. Ghimeș Făget, satele Ghimeș, Făget, Bolovăniș, jud. Bacău.

## 2 Titular

- Titular:** Comuna Ghimeș – Făget, jud. Bacău, tel./fax: 0234-385611; 0234-385850, primar Gârbea Vilmoș; CUI: 4277870; email: [primariagf@yahoo.com](mailto:primariagf@yahoo.com)
- Proiectant:** S.C. ECOMARY S.R.L. Iași, Str. Petre Ispirescu, nr. 5, județul Iași, Cod fiscal RO 23089695, Reg. Comerțului J 22/174/2008, E-mail: [ecomary2008@yahoo.com](mailto:ecomary2008@yahoo.com)
- Reprezentant de mediu:** S.C. ECONOVA S.R.L. Iași; Adresa: B-dul Independenței nr.13, Bl. A1-4, Sc. D, et. 6, ap.18, IAȘI, jud. IAȘI; RO24586285; J22/3041/10.10.2008, tel./fax: 0232.212.385, contact: ing. Fănel Apostu, Mobil: 0743.552.313, [econova\\_iasi@yahoo.com](mailto:econova_iasi@yahoo.com).

## 3 Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect

### 3.1 Rezumatul proiectului

#### Scopul proiectului

Prin acest proiect se propune modernizarea prin asfaltare a drumurilor din comuna Ghimeș Făget, pe o lungime totală de 11.570 m. Drumurile propuse spre modernizare au fost întreținute cu piatră spartă, dar datorită acțiunii agenților de mediu (ploi, zăpadă, cicluri repetate de îngheț-dezghet) și a lipsei fondurilor pentru întreținerea curentă, drumurile sunt impropii circulației rutiere în condiții de confort și siguranță.

#### Elementele principale ale proiectului

Denumirea fiecărui drum care va fi supus modernizării, precum și structura rutieră existentă a acestora este prezentată în tabelul următor:

#### Drumuri ce vor fi supuse modernizării prin proiect

Nr. Crt.	Denumire drum	Lungime (m)	Parte carosabilă (m)	Limită proprietate (m)	Șanțuri	Îmbrăcăminte existentă
<b>Sat Bolovăniș</b>						
1	DC 141	4100	5,50 - 4,00	5,00 - 11,60	decolmatate sau neexistente	piatră spartă
TOTAL Sat Bolovăniș		4100				
<b>Sat Făget</b>						
1	Ulița Filaturii 1	480	2,75 - 4,00	3,80 - 10,30	neexistente	piatră spartă
2	Ulița Filaturii 2	1360	2,75 - 4,00	3,40 - 8,70	neexistente	piatră spartă
3	Ulița Filaturii 3	850	2,75 - 4,00	3,40 - 8,80	neexistente	piatră spartă
4	Ax 1	710	2,75 - 4,00	4,10 - 7,60	decolmatate sau neexistente	piatră spartă
5	Ax 2	745	2,75 - 4,00	3,80 - 6,00	decolmatate sau	piatră spartă

					neexistente	
6	Ax 3	135	2,75 - 3,50	3,50 - 6,10	neexistente	piatră spartă
7	Ax 4	245	2,75 - 3,50	3,50 - 6,40	neexistente	piatră spartă
8	Ax 5	185	2,75 - 3,50	3,40 - 6,60	neexistente	piatră spartă
TOTAL Sat Făget		4710				
<b>Sat Ghimeș</b>						
1	Ax 6	2760	2,75 - 4,00	3,10 - 8,7	neexistente	piatră spartă
Total Sat Ghimeș		2760				
<b>TOTAL LUNGIME STRĂZI 11570</b>						

Drumurile supuse modernizării nu sunt dotate cu conducte de alimentare cu apă și canalizare. Modernizarea drumurilor impune și relocarea stâlpilor de iluminat și a rețelei electrice, acolo unde este cazul, astfel:

**Tabel centralizator relocare stalpi**

Nr. Crt.	Drum	Poziție km	Parte drum
1	Ulița Filaturii 3	0+168,00	dreapta
2	Ulița Filaturii 3	0+488,00	dreapta
3	Ax 6	0+032,00	dreapta
4	Ax 6	0+147,00	dreapta
5	Ax 6	0+607,00	dreapta
6	Ax 6	1+891,00	dreapta
7	Ax 6	1+931,00	stânga
8	Ax 6	2+011,00	stânga
9	Ax 6	2+162,00	stânga
10	Ax 6	2+317,00	stânga
11	Ax 6	2+403,00	stânga
12	Ax 6	2+482,00	stânga
13	Ax 6	2+516,00	stânga
14	Ax 6	2+600,00	stânga
15	Ax 6	2+644,00	stânga
16	Ax 6	2+685,00	stânga
17	Ax 6	2+736,00	stânga

Soluția tehnică propusă de către expertul tehnic spre a fi dezvoltată în cadrul Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenție este VARIANTA A, modernizarea drumurilor cu structură rutieră suplă, astfel:

- 4 cm strat de uzură BA16;
- 6 cm strat de legătură BAD22,4;
- 15 cm strat de bază din piatră spartă;
- 15 cm scarificare cu adaos de piatră spartă strat de fundație.

Drumurile propuse pentru modernizare, fiind de clasă tehnică V, vor fi prevăzute cu parte carosabilă de 2.75 - 5.50 m și acostamente de 0.375-0.75 m.

#### **Alte elemente importante**

- Suprafața totală a drumurilor este de aproximativ 57.850 mp.
- Drumurile supuse modernizării se regăsesc în inventarul domeniului public al comunei Ghimeș Făget, privind atestarea domeniului public al comunei Ghimeș Făget. Drumurile proiectate se vor păstra în ampriza drumului existent și nu vor exista exproprieri din proprietate privată.
- Traseul în plan al drumurilor va păstra traseul inițial, făcându-se doar acele corecturi locale și strict necesare îmbunătățirii elementelor geometrice legate de circulație.
- În profil longitudinal se va păstra alina traseului existent, cotele existente ale drumurilor fiind considerate cote obligate.
- Elementele geometrice în profil transversal respectă dimensiunile drumurilor existente, adică parte carosabilă de 2.75 m – 5.50 m și acostamente de 0.375m – 0.75m.

### 3.2 Justificarea necesității proiectului

Drumurile incluse în proiect sunt în prezent neasfaltate, fiind din pământ și cu aport de piatră, greu practicabile în orice anotimp. Pe timp ploios sunt impracticabile iar în perioadele uscate generează praf. Traseul drumurilor nu este sistematizat, șanțurile sunt subdimensionate și colmatate. Nu are pante spre șanțuri, apa pluvială stagnează sau se scurge în lungul platformei drumului, accelerând procesul de degradare și eroziune. Totodată nu sunt asigurate măsuri pentru siguranța circulației, lipsesc indicatoarele de semnalizare.

Se impune astfel asfaltarea și modernizarea acestora.

### 3.3 Valoarea investiției

Valoarea investiției este de aprox. 1.100.000 lei inclusiv TVA. Finanțarea investiției se va face Sursele de finanțare ale proiectului "Modernizare drumuri comunale în comuna Ghimeș Făget, județul Bacău" vor fi asigurate din bugetul local al comunei Ghimeș Făget, județul Bacău.

### 3.4 Perioada de implementare propusă

Principalele etape de realizare a investiției au fost structurate după cum urmează:

- Etapa a) – pregătirea investiției. Această etapă presupune realizarea documentațiilor de avizare și a documentațiilor tehnice în vederea promovării investiției, fiind:
  - Documentația de avizare a investiției;
  - Proiectul tehnic de execuție și documentații tehnice de licitație;
  - Detalii de execuție;
  - Elaborarea documentațiilor de licitație pentru construire.
- Etapa b) – pregătirea licitației pentru construire . În această etapă este prevăzut a fi derulate activitățile de pregătire a licitației pentru construire în conformitate cu legislația. Tot în această etapă se prevede susținerea licitației pentru construire, evaluarea ofertelor și semnarea contractului de construire.
- Etapa c) – etapa de construire a lucrărilor de investiție . Această etapă cuprinde două subetape și anume:
  - Întocmirea documentațiilor pentru organizarea de șantier, realizarea organizării și realizarea proiectelor de mutări și protejări instalații (unde este cazul);
  - Asistența tehnică din partea Proiectantului pe întreaga durată de realizare a investiției;
  - Construirea efectivă.
- Programul de execuție a lucrărilor, graficele de lucru și programul de recepție pot suferi modificări din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile și a situațiilor neprevăzute și vor fi stabilite de antreprenorul general de comun acord cu beneficiarul.
- Etapa d) – etapa de garanție a lucrărilor executate . Proiectantul recomandă ca această etapă de garanție să fie de minim 24 luni.
- Etapa e) – etapa de exploatare și întreținere a lucrărilor . În această etapă se vor efectua lucrările de întreținere curentă.

**Perioada efectivă de execuție a lucrărilor este de 24 luni.**

### 3.5 Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar

Sunt anexate planurile detaliate ale proiectului.

## 3.6 Caracteristici fizice ale proiectului

### 3.6.1 Profilul și capacitățile de producție

Sunt propuși următorii indicatori minimali:

- Străzi modernizate pe lungimea de **11.570 ml** cu următoarea structură rutieră:
  - 4 cm strat de uzură BA16;
  - 6 cm strat de legătură BAD22,4;
  - 15 cm strat de bază din piatra spartă;
  - 15 cm scarificare cu adaos de piatră spartă strat de fundație, din care:
    - 5.515 ml vor fi cu partea carosabilă de 2,75 m;
    - 5.555 ml vor fi cu partea carosabilă de 4,00 m;
    - 500 ml vor fi cu partea carosabilă de 5,50m.
- Rigola de acostament pe o lungime de 1.477 ml;
- Șanțuri pereate pe o lungime de 4.838 ml;
- Rigolă carosabilă pe o lungime de 910 ml;
- Dren longitudinal sub fund de șanț pe o lungime de 220 ml;
- Cămine de vizitare dren: 5 buc.;
- Drumuri laterale amenajate: 20 buc;
- Podeț pe drumuri laterale tuburi PREMO Ø600 mm: 4 buc;
- Podețe transversale tub PREMO Ø1000: 14 buc;
- Podeț transversal tub PREMO Ø600: 2 buc;
- Platforme de întâlnire: 17 buc;
- Consolidare terasamente cu gabioane pe o lungime de 970 ml;
- Relocare stâlpi: 17 buc;
- Marcaj longitudinal pe o lungime de 23,640 km;
- Semnalizare verticală: 88 indicatoare.

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

Drumurile propuse spre modernizare au fost întreținute cu piatră spartă, dar datorită acțiunii agenților de mediu (ploi, zăpadă, cicluri repetate de îngheț-dezghet) și a lipsei fondurilor pentru întreținerea curentă, drumurile sunt improprii circulației rutiere în condiții de confort și siguranță. Sunt încadrate în clasa V de siguranță rutieră.

### 3.6.3 Descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea

#### Caracteristicile tehnice și parametrii specifici investiției

Soluția tehnică propusă este de modernizarea drumurilor comunale cu structură rutieră suplă, având în componență următoarele straturi:

- 4 cm strat de uzură BA16;
- 6 cm strat de legătură BAD22,4;
- 15 cm strat de bază din piatra spartă;
- 15 cm scarificare cu adaos de piatră spartă strat de fundație.

Drumurile propuse pentru modernizare, fiind de clasă tehnică V, vor fi prevăzute cu parte carosabilă de 2.75 - 5.50, și acostamente de 0.375-0.75 m.

#### Elemente tehnice de proiectare în plan

Traseul în plan al străzilor studiate are o lungime totală de 11.570 m și este situat în comuna Ghimeș Făget, județul Bacău. Traseul proiectat se înscrie pe platforma existentă a drumului. Traseul în plan orizontal se va pastra, făcându-se doar acele corecturi locale și strict necesare îmbunătățirii

elementelor geometrice legate de circulație. Drumul este alcătuit dintr-o succesiune de aliniamente și curbe. Razele au fost alese astfel ca traseul să se încadreze pe suprafața de teren cuprinsă între limitele proprietăților. Caracteristicile principale ale traseului în plan al străzilor sunt după cum urmează:

**Caracteristicile principale ale traseului în plan al străzilor sunt după cum urmează:**

Nr. Crt.	Denumire strada	Lungime (m)	Numar curbe	Raza cea mai mică (m)	Raza cea mai mare (m)
1	DC 141	4100	45	25	350
2	Ulița Filaturii 1	480	9	20	200
3	Ulița Filaturii 2	1360	33	15	200
4	Ulița Filaturii 3	850	17	10	200
5	Ax 1	710	11	18	200
6	Ax 2	745	16	18	150
7	Ax 3	135	3	25	100
8	Ax 4	245	5	30	150
9	Ax 5	185	3	15	100
10	Ax 6	2760	48	10	200
<b>TOTAL</b>		<b>11570</b>			

**Elemente tehnice de proiectare în profil longitudinal**

În plan vertical se vor păstra pe cât posibil declivitățile existente, făcându-se doar acele corecturi locale și strict necesare îmbunătățirii elementelor geometrice legate de circulație, dar fără a implica lucrări de terasamente mari. Se menționează că realizarea profilului longitudinal, studiat în baza ridicărilor topografice a fost condiționat de existența unor puncte obligatorii întâlnite pe traseu (accese la proprietăți, intersecție cu drumuri laterale). Profilul longitudinal a fost studiat ținând cont și de scurgerea apelor, astfel încât să se asigure evacuarea acestora în lungul drumului, și apoi către emisar. Traseul străzilor în plan vertical este compus astfel:

**Traseul străzilor în plan vertical**

Denumire strada	Lungime (m)	Numar curbe verticale	Raza cea mai mică (m)	Raza cea mai mare (m)	Decl. cea mai mică (%)	Pe lungimea de (m)	Decl. cea mai mare (%)	Pe lungimea de (m)
DC 141	4100	13	800	5000	0,66	33,60	9,49	76,82
Ulița Filaturii 1	480	5	800	2000	0,47	81,24	3,07	32,01
Ulița Filaturii 2	1360	8	500	5000	0,15	58,19	7,33	27,41
Ulița Filaturii 3	850	7	800	5000	0,29	33,96	3,56	38,40
Ax 1	710	11	500	5000	0,12	22,67	5,59	29,04
Ax 2	745	7	500	5000	0,19	86,78	5,03	15,26
Ax 3	135	2	1000	5000	0,42	51,05	3,24	25,76
Ax 4	245	3	800	5000	0,12	33,38	2,74	36,58
Ax 5	185	5	500	800	0,39	21,56	5,02	20,76
Ax 6	2760	37	300	5000	0,27	140,48	12,53	82,55

**Elemente tehnice de proiectare în profil transversal**

Profilul transversal al străzilor (lățimea platformei, partea carosabilă, acostamente) s-a stabilit ținând cont de prevederile legale în vigoare. Caracteristicile geometrice ale fiecărei străzi, precum și structura rutieră se vor proiecta după cum urmează:

**Caracteristicile geometrice ale fiecărei străzi, precum și structura rutieră**

Denumire drum	Lungime (m)	De la km	Pana la km	Lungime (m)	Parte carosabila (m)	Acostament (m)		Latime platforma (m)	Profil transversal
						Stanga	Dreapta		
DC 141	4100	0+000,00	0+500,00	500,00	5,50	var.	var.	var.	TIP 1
		0+500,00	0+940,00	440,00	4,00	var.	var.	var.	TIP 2
		0+940,00	1+110,00	170,00	4,00	var.	-	var.	TIP 5
		1+110,00	1+488,00	378,00	4,00	var.	var.	var.	TIP 2
		1+488,00	1+508,00	20,00	4,00	POD			
		1+508,00	1+680,00	172,00	4,00	-	var.	var.	TIP 6

		1+680,00	1+900,00	220,00	4,00	var.	var.	var.	TIP 3
		1+900,00	3+035,00	1135,00	4,00	-	var.	var.	TIP 6
		3+035,00	3+050,00	15,00	4,00	POD			
		3+050,00	3+550,00	500,00	4,00	var.	var.	var.	TIP 2
		3+550,00	3+971,00	421,00	4,00	var.	var.	4,00	TIP 4
		3+971,00	3+981,00	10,00	POD				
		3+981,00	4+100,00	119,00	4,00	var.	var.	4,00	TIP 4
Ulița Filaturii 1	480	0+000,00	0+285,00	285,00	2,75	0,375	-	3,50	TIP 11
		0+285,00	0+480,00	195,00	2,75	0,375	0,375	3,50	TIP 10
Ulița Filaturii 2	1360	0+000,00	1+360,00	1360,00	2,75	0,375	0,375	3,50	TIP 10
Ulița Filaturii 3	850	0+000,00	0+850,00	850,00	2,75	0,375	0,375	3,50	TIP 10
Ax 1	710	0+000,00	0+110,00	110,00	4,00	-	var.	var.	TIP 8
		0+110,00	0+710,00	600,00	4,00	var.	var.	var.	TIP 9
Ax 2	745	0+000,00	0+415,00	415,00	4,00	var.	-	var.	TIP 7
		0+415,00	0+515,00	100,00	4,00	-	var.	var.	TIP 8
		0+515,00	0+745,00	230,00	4,00	var.	var.	var.	TIP 9
Ax 3	135	0+000,00	0+135,00	135,00	2,75	0,375	0,375	3,50	TIP 10
Ax 4	245	0+000,00	0+245,00	245,00	2,75	0,375	0,375	3,50	TIP 10
Ax 5	185	0+000,00	0+185,00	185,00	2,75	0,375	0,375	3,50	TIP 10
Ax 6	2760	0+000,00	0+500,00	500,00	4,00	var.	var.	var.	TIP 9
		0+500,00	0+900,00	400,00	2,75	0,375	0,375	3,50	TIP 12
		0+900,00	2+760,00	1860,00	2,75	0,375	0,375	3,50	TIP 13

În vederea modernizării drumurilor, se va aplica o îmbrăcămintă bituminoasă alcătuită din:

- 4 cm strat de uzură BA16;
- 6 cm strat de legătură BAD22,4;
- 15 cm strat de bază din piatră spartă;
- 15 cm scarificare cu adaos de piatră spartă strat de fundație.

Structura rutieră propusă a fost dimensionată conform PD 177-2001 – Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide și a STAS-urilor 1709/1-90 – Adâncimea de îngheț în complexul rutier, respectiv 1709/2-90 – Prevenirea și remedierea degradărilor din îngheț-dezghet. Sistemul rutier a fost dimensionat pentru perioadă de perspectivă de 15 ani.

Acostamentele se vor realiza din piatră spartă, cu o grosime de 10 cm și lățimea specificată în tabelul de mai sus. De-a lungul tronsoanelor cu șanț pereat, acostamentele se vor realiza din beton clasa C30/37, acestea făcând parte din șanțul pereat. Tronsoanele de drum unde partea carosabilă este de 2,75 m, vor avea acostamente consolidate cu mixtură asfaltică (4 cm BA16 și 6 cm BAD22,4).

Drumurile realizate cu o singură bandă de circulație vor fi prevăzute cu platforme de întâlnire, după cum urmează:

Tabel centralizator platforma de întâlnire

Nr. Crt.	Poziție km	Parte drum	Observații
Drum comunal DC141			Platformele de întâlnire vor avea lățimea de 2 m, iar lungimea în funcție de situația din teren (40 – 60 ml). Structura rutieră a platformelor va fi aceeași cu a drumurilor principale.
1	0+801,00	dreapta	
2	1+250,00	stânga	
3	1+590,00	stânga	
4	1+990,00	stânga	
5	2+450,00	dreapta	
6	2+730,00	dreapta	
7	3+310,00	dreapta	
8	3+610,00	stânga	
9	3+915,00	dreapta	
Ulița Filaturii 3			
1	0+660,00	stânga	
Ax 6			
1	0+270,00	stânga	

2	0+500,00	dreapta	
3	0+885,00	stânga	
4	1+190,00	stânga	
5	1+600,00	stânga	
6	2+000,00	dreapta	
7	2+350,00	dreapta	

Pentru consolidarea terasamentelor se vor folosi ziduri de sprijin din gabioane, astfel:

**Tabel centralizator consolidare terasamente cu gabioane**

Nr. Crt	De la poziția km	Până la poziția km	Lungime (m)	Parte drum
Drum comunal DC141				
1	0+900,00	1+190,00	290,00	stânga
2	1+700,00	1+900,00	200,00	dreapta
3	2+100,00	2+200,00	100,00	dreapta
4	2+350,00	2+400,00	50,00	dreapta
5	2+600,00	2+700,00	100,00	dreapta
6	2+800,00	2+850,00	50,00	dreapta
7	3+120,00	3+300,00	180,00	stânga
TOTAL LUNGIME			970,00	

### ***Scurgerea apelor pluviale***

Dirijarea, colectarea și evacuarea apelor se va face gravitațional - prin sistemul centralizat de pante, atât longitudinale cât și transversale, ale căii spre șanțuri și rigole, după cum urmează:

### **Șanțuri și rigole**

Denumire drum	Lungime (m)	De la km	Pana la km	Scurgerea apelor pluviale	
				Stanga	Dreapta
DC 141	4100	0+000,00	0+500,00	-	Sant pereat
		0+500,00	0+940,00	-	Sant pereat
		0+940,00	1+110,00	-	Rig. acostament
		1+110,00	1+488,00	-	Sant pereat
		1+488,00	1+508,00	POD	
		1+508,00	1+680,00	Rig. acostament	-
		1+680,00	1+900,00	Sant pereat	-
		1+900,00	3+035,00	Rig. acostament	-
		3+035,00	3+050,00	POD	
		3+050,00	3+550,00	-	Sant pereat
		3+550,00	3+971,00	Sant pereat	-
		3+971,00	3+981,00	POD	
		3+550,00	4+100,00	Sant pereat	-
Ulița Filaturii 1	480	0+000,00	0+285,00	-	Rig. Carosabila
		0+285,00	0+480,00	-	-
Ulița Filaturii 2	1360	0+000,00	1+360,00	-	-
Ulița Filaturii 3	850	0+000,00	0+850,00	-	-
Ax 1	710	0+000,00	0+110,00	Rig. Carosabila	-
		0+110,00	0+710,00	-	-
Ax 2	745	0+000,00	0+415,00	-	Rig. Carosabila
		0+415,00	0+515,00	Rig. Carosabila	-
		0+515,00	0+745,00	-	-
Ax 3	135	0+000,00	0+135,00	-	-
Ax 4	245	0+000,00	0+245,00	-	-
Ax 5	185	0+000,00	0+185,00	-	-
Ax 6	2760	0+000,00	0+500,00	-	-
		0+500,00	0+900,00	-	Sant pereat
		0+900,00	2+760,00	Sant pereat	-

Podețele de acces la proprietăți nu fac obiectul prezentei documentații, fiind realizare ulterior prin

grija beneficiarului.

Datorită infiltrațiilor de apă din terasamente, pe drumul comunal DC141, de la km 1+680,00 până la km 1+900,00 se va dispune un dren sub fundul șanțului. Astfel, pe această lungime, se vor dispune cămine de vizitare a drenului la fiecare 50 m, rezultând un număr de 5 cămine de vizitare. La capătul spre amonte al drenului se va monta tub neted din PVC Ø110 mm, în scopul de a realiza puțul de ventilație necesar funcționării drenului.

Evacuarea apelor colectate în șanțuri și rigole se va face prin intermediu podețelor transversale, după cum urmează:

**Tabel centralizator podețe transversale**

Nr. crt.	Poziție Km	Situație existentă în teren	Soluție propusă prin proiectare
Drum comunal DC141			
1	0+494,00	Podeț existent, degradat și colmatat	Podeț NOU, L=7,50 m, tuburi prefabricate PREMO Ø1000 mm, prevăzut cu timpane, camera de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
2	0+665,00	Podeț existent, degradat și colmatat	Podeț NOU, L=7,50 m, tuburi prefabricate PREMO Ø1000 mm, prevăzut cu timpane, camera de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
3	1+015,00	Podeț existent, degradat și colmatat	Podeț NOU, L=7,50 m, tuburi prefabricate PREMO Ø1000 mm, prevăzut cu timpane, camera de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
4	1+320,00	Podeț existent, degradat și colmatat	Podeț NOU, L=7,50 m, tuburi prefabricate PREMO Ø1000 mm, prevăzut cu timpane, camera de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
5	1+680,00	Podeț existent, degradat și colmatat	Podeț NOU, L=7,50 m, tuburi prefabricate PREMO Ø1000 mm, prevăzut cu timpane, camera de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
6	2+143,00	Podeț existent, degradat și colmatat	Podeț NOU, L=7,50 m, tuburi prefabricate PREMO Ø1000 mm, prevăzut cu timpane, camera de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
Ax 1			
7	0+109,00	Subtraversare	Podeț NOU, L=5,00 m, tuburi prefabricate PREMO Ø600 mm, prevăzut cu timpane, camera de cădere în amonte, cameră de fugă în aval și radier de beton
Ax 2			
8	0+417,00	Subtraversare	Podeț NOU, L=5,00 m, tuburi prefabricate PREMO Ø600 mm, prevăzut cu timpane, camera de cădere în amonte, cameră de fugă în aval și radier de beton
Ax 6			
9	0+500,00	Neexistent	Podeț NOU, L=7,50 m, tuburi prefabricate PREMO Ø1000 mm, prevăzut cu timpane, camera de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
10	0+752,00	Podeț existent, degradat și colmatat	Podeț NOU, L=5,00 m, tuburi prefabricate PREMO Ø1000 mm, prevăzut cu timpane, camera de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
11	0+807,00	Podeț existent, degradat și colmatat	Podeț NOU, L=5,00 m, tuburi prefabricate PREMO Ø1000 mm, prevăzut cu timpane, camera de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
12	0+986,00	Podeț existent, degradat și colmatat	Podeț NOU, L=5,00 m, tuburi prefabricate PREMO Ø1000 mm, prevăzut cu timpane, camera de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
13	1+352,00	Podeț existent, degradat și colmatat	Podeț NOU, L=5,00 m, tuburi prefabricate PREMO Ø1000 mm, prevăzut cu timpane, camera de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
14	1+646,00	Podeț existent, degradat și colmatat	Podeț NOU, L=5,00 m, tuburi prefabricate PREMO Ø1000 mm, prevăzut cu timpane, camera de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
15	2+245,00	Podeț existent,	Podeț NOU, L=5,00 m, tuburi prefabricate PREMO Ø1000 mm, prevăzut



		degradat și colmatat	cu timpane, camera de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton
16	2+760,00	Neexistent	Podet NOU, L=5,00 m, tuburi prefabricate PREMO Ø1000 mm, prevăzut cu timpane, camera de cădere în amonte, aripi de racordare în aval și radier de beton

### Drumuri laterale

În lungul străzilor proiectate există un număr de 21 drumuri laterale ce vor fi amenajate pe o lungime de 25 m, după cum urmează:

**Tabel centralizator drumuri laterale**

Nr. crt.	Poziție Km	Parte drum	Parte carosabilă (m)	Acostament (m)	Lungime (m)
Drum comunal DC141					
1	0+090,00	dreapta	4,00	0,50	25
2	0+934,00	dreapta	4,00	0,50	25
3	2+986,00	stânga	4,00	0,50	25
4	3+245,00	dreapta	4,00	0,50	25
5	3+342,00	dreapta	4,00	0,50	25
Ulița Filaturii 2					
1	0+089,00	stânga	2,75	0,375	25
2	0+650,00	stânga	2,75	0,375	25
3	0+887,00	dreapta	2,75	0,375	25
4	0+940,00	dreapta	2,75	0,375	25
5	1+341,00	stânga	2,75	0,375	25
Ax 1					
1	0+360,00	stânga	2,75	0,375	25
Ax 2					
1	0+490,00	dreapta	2,75	0,375	25
Ax 5					
1	0+164,00	stânga	2,75	0,375	25
Ax 6					
1	0+304,00	dreapta	5,50	0,75	25
2	0+422,00	dreapta	4,00	0,50	25
3	0+525,00	stânga	2,75	0,375	25
4	0+575,00	stânga	2,75	0,375	25
5	0+682,00	dreapta	2,75	0,375	25
6	1+771,00	stânga	2,75	0,375	25
7	1+793,00	dreapta	2,75	0,375	25

Drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime de 25 m cu următoarea structura rutiera:

- primii 15 m se vor amenaja cu aceeași structura ca a drumurilor principale, astfel:
  - 4 cm strat de uzură BA16;
  - 6 cm strat de legătură BAD22,4;
  - 15 cm strat de bază din piatra spartă;
  - 15 cm scarificare cu adaos de piatră spartă strat de fundație.
- Următorii 10 m se vor amenaja cu următoarea structura:
  - 30 cm strat din piatra spartă.

Scurgerea apelor pluviale în dreptul drumurilor laterale se va face prin intermediul podețelor laterale realizate din tuburi PREMO Ø600, după cum urmează:

**Tabel centralizator podețe laterale**

Nr. crt.	Poziție Km	Parte drum	Soluție propusă
Drum comunal DC141			
1	0+090,00	dreapta	Podet NOU, L=10,00 m, tuburi prefabricate PREMO Ø600 mm, prevăzut cu timpane și radier din beton
2	0+934,00	dreapta	Podet NOU, L=10,00 m, tuburi prefabricate PREMO

			Ø600 mm, prevăzut cu timpane și radier din beton
Ax 6			
1	0+682,00	dreapta	Podet NOU, L=10,00 m, tuburi prefabricate PREMO Ø600 mm, prevăzut cu timpane și radier din beton
2	1+773,00	stânga	Podet NOU, L=10,00 m, tuburi prefabricate PREMO Ø600 mm, prevăzut cu timpane și radier din beton

### **Semnalizarea circulației**

Pe toată lungimea traseelor se vor monta indicatoare rutiere conform SR 1848/1-2008 – Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 1: Clasificare, simboluri și amplasare. Vor rezulta un număr total de 88 de indicatoare rutiere, având următoarea clasificare:

#### **Tipuri indicatoare rutiere**

<b>Tip indicator</b>	<b>Denumire</b>	<b>Buc.</b>
A1	Curbă la stânga	17
A2	Curbă la dreapta	12
A3	Curbă dublă sau o succesiune de mai mult de două curbe, prima la stânga	6
A4	Curbă dublă sau o succesiune de mai mult de două curbe, prima la dreapta	4
A7	Coborâre periculoasă	2
A8	Urcare cu înclinare mare	2
A9	Drum îngustat pe ambele părți	1
B2	Stop	28
B5	Prioritate pentru circulația din sens invers	1
B6	Prioritate față de circulația din sens invers	1
C1	Accesul interzis	2
C24	Interzis a vira la stânga	3
C25	Interzis a vira la dreapta	3
D1	Înainte	1
D3	La dreapta	1
G4	Sens unic	4
Total indicatoare		88

Marcajele longitudinale se execută mecanizat, prin aplicarea de vopsele de marcaj rutier de culoare albă conform SR 1848/7-2004 – Semnalizare rutieră. Marcaje rutiere. Tehnologia de execuție a marcajelor se va face conform caietelor de sarcini, iar natura și calitatea materialelor folosite la execuția acestui obiectiv vor fi cele prevăzute în SR EN 1871 – Produse pentru marcarea rutieră. Proprietăți fizice.

Pe drumul comunal DC141 se va prevedea parapet de siguranță tip greu pe o lungime de 3.515 m, conform AND 593-2014 – Normativ pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri poduri și autostrăzi, de la km 0+000,00 până la km 3+550,00, astfel:

- de la km 0+000,00 până la km 1+488,00 – parapet tip greu pe partea stângă a drumului;
- de la km 1+508,00 până la km 3+035,00 – parapet tip greu pe partea dreaptă a drumului;
- de la km 3+050,00 până la km 3+550,00 – parapet tip greu pe partea dreaptă a drumului.

### **3.6.4 Materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora**

Sunt propuși următorii indicatori minimali:

- Străzi modernizate pe lungimea de **11.570 ml** cu următoarea structură rutieră:
  - 4 cm strat de uzură BA16;
  - 6 cm strat de legătură BAD22,4;
  - 15 cm strat de bază din piatra spartă;
  - 15 cm scarificare cu adaos de piatră spartă strat de fundație,
din care: 5.515 ml vor fi cu partea carosabilă de 2,75 m;  
5.555 ml vor fi cu partea carosabilă de 4,00 m;

500 ml vor fi cu partea carosabilă de 5,50m.

- Rigola de acostament pe o lungime de 1.477 ml;
- Șanțuri pereate pe o lungime de 4.838 ml;
- Rigolă carosabilă pe o lungime de 910 ml;
- Dren longitudinal sub fund de șanț pe o lungime de 220 ml;
- Cămine de vizitare dren: 5 buc.;
- Drumuri laterale amenajate: 20 buc;
- Podeț pe drumuri laterale tuburi PREMO Ø600 mm: 4 buc;
- Podețe transversale tub PREMO Ø1000: 14 buc;
- Podeț transversal tub PREMO Ø600: 2 buc;
- Platforme de întâlnire: 17 buc;
- Consolidare terasamente cu gabioane pe o lungime de 970 ml;
- Relocare stâlpi: 17 buc;
- Marcaj longitudinal pe o lungime de 23,640 km;
- Semnalizare verticală: 88 indicatoare.

Materiile prime, materialele și echipamentele se procură din surse autorizate.

### **3.6.5 Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă**

Nu e cazul.

### **3.6.6 Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției**

Se vor ocupa strict suprafețele prevăzute în proiect – respectiv căile de rulare supuse modernizării și acostamentele aferente. După finalizarea lucrărilor, terenul va fi curățat corespunzător.

### **3.6.7 Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente**

Nu e cazul. Drumurile supuse modernizării sunt existente. Nu se creează accese noi.

### **3.6.8 Resursele naturale folosite în construcție și funcționare**

Soluția de modernizare aleasă este:

- 4 cm strat de uzură BA16;
- 6 cm strat de legătură BAD22,4;
- 15 cm strat de bază din piatra spartă;
- 15 cm scarificare cu adaos de piatră spartă strat de fundație,

Materiile prime se procură din surse autorizate.

### **3.6.9 Metode folosite în construcție/demolare**

Modernizarea se face în următoarele etape tehnologice:

- Săpături mecanice, lărgirea platformei existente a drumurilor, după caz;
- Corecția și reprofilarea, umpluturi, compactări, conform cu elementele geometrice și de profil propuse; gabioane, poduri, podețe etc;
- Scarificare și reprofilare teren existent, 15 cm
- Strat de fundație din balast cu grosimea de 15cm;
- Strat de legătură din beton asfaltic BAD22,4 în grosime de 6 cm
- Strat de uzura din beton asfaltic BAP16 în grosime de 4 cm;
- Amenajarea acostamentelor;
- Realizarea șanțurilor și a rigolelor carosabile și betonate;
- Lucrări de siguranța circulației, prin montarea de indicatoare de circulație și realizarea de marcaje longitudinale, transversale, diverse;

- Pentru lucrările de realizare a drumurilor nu sunt necesare căi de acces provizorii, transportul materialelor la punctul de lucru de la balastierele și stația de betoane făcându-se pe drumurile existente cu mijloace auto.

### **3.6.10 Planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară**

Proiectul se implementează pe o perioadă de 24 luni.

### **3.6.11 Relația cu alte proiecte existente sau planificate**

Nu e cazul.

### **3.6.12 Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare**

S-au analizat alternativa 0 – de nerealizare a proiectului. În urma analizei multicriteriale, a rezultat că cea mai avantajoasă din punct de vedere al mediului este alternativa de modernizare. Din punct de vedere tehnologic, s-au analizat 2 variante:

VARIANTA A: Realizarea unei structuri rutiere suple, astfel:

- 4 cm strat de uzură BA16;
- 6 cm strat de legătură BAD22,4;
- 15 cm strat de bază din piatra spartă;
- 15 cm scarificare cu adaos de piatră spartă strat de fundație.

VARIANTA B: Realizarea unei structuri rutiere rigide, având în componență următoarele straturi:

- 22 cm strat de beton de ciment BcR 4,0;
- folie de polietilena;
- 3 cm strat de nisip;
- 15 cm scarificare cu adaos de piatră spartă.

Soluția tehnică propusă de către expertul tehnic spre a fi dezvoltată în cadrul Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenție este VARIANTA A, modernizarea drumurilor cu structură rutieră suplă.

### **3.6.13 Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului**

Proiectul este de amploare scăzută, astfel necesarul de materiale naturale este redus. Pe parcursul execuției lucrărilor se va intensifica traficul greu pe drumurile publice. Având în vedere amploarea redusă precum și timpul relativ scurt de execuție, se estimează că nu va exista un impact suplimentar generat de traficul greu.

### **3.6.14 Alte autorizații cerute pentru proiect**

Nu e cazul.

## **4 Descrierea lucrărilor de demolare necesare**

Proiectul nu prevede lucrări de demolare.

## **5 Descrierea amplasării proiectului**

Proiectul prevede **modernizare prin asfaltare drumuri de interes local în comuna Ghimeș Făget, jud. Bacău**. Drumurile propuse pentru modernizare sunt situate în intravilanul și extravilanul com. Ghimeș Făget, satele Ghimeș, Făget, Bolovăniș, jud. Bacău. Lungimea totală a drumurilor este de 11570 m.

Traseul în plan al străzilor studiate are o lungime totală de 11.570 m și este situat în comuna Ghimeș Făget, județul Bacău. Traseul proiectat se înscrie pe platforma existentă a drumului. Traseul în plan

orizontal se va pastra, făcându-se doar acele corecturi locale și strict necesare îmbunătățirii elementelor geometrice legate de circulație. În plan vertical se vor păstra pe cât posibil declivitățile existente, făcându-se doar acele corecturi locale și strict necesare îmbunătățirii elementelor geometrice legate de circulație, dar fără a implica lucrări de terasamente mari. Profilul transversal al străzilor (lățimea platformei, partea carosabilă, acostamente) s-a stabilit ținând cont de prevederile legale în vigoare.

Amplasarea exactă a tronsoanelor de drum care se modernizează este prezentată în anexă.

## 5.1 Distanța față de granițe

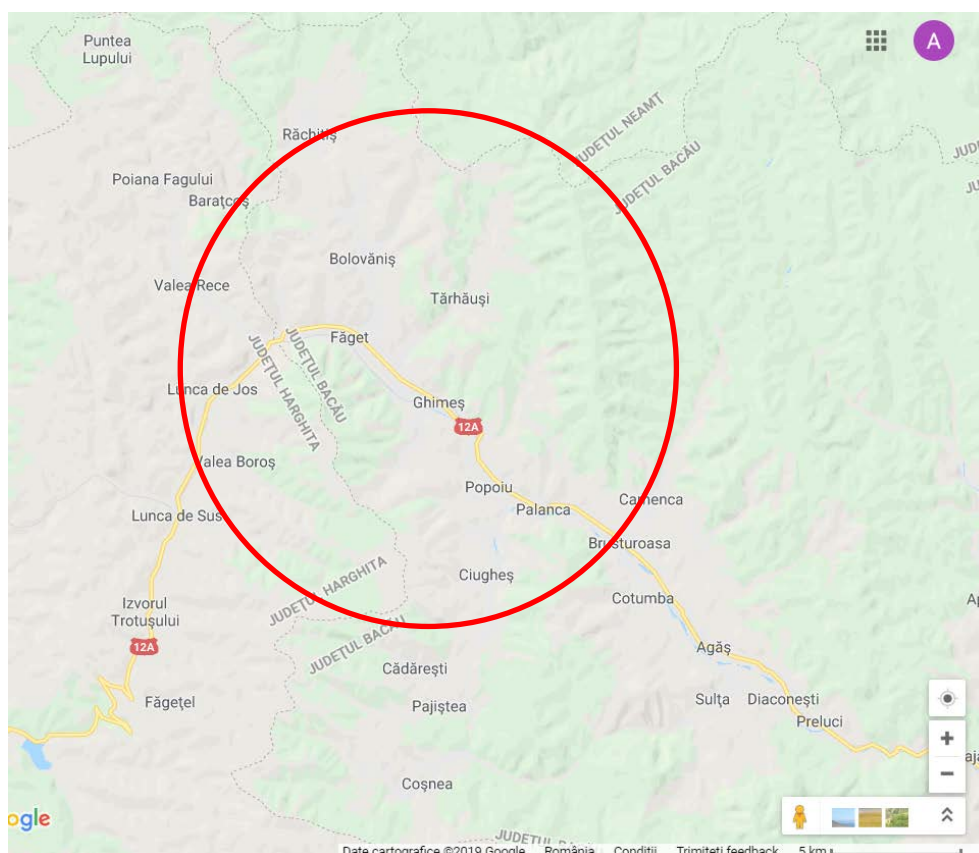
Proiectul nu are impact transfrontalieră și nu intră sub incidența [Convenției](#) privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea [nr. 22/2001](#), cu completările ulterioare.

## 5.2 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, amplasamentul proiectului nu interferă cu patrimoniul cultural.

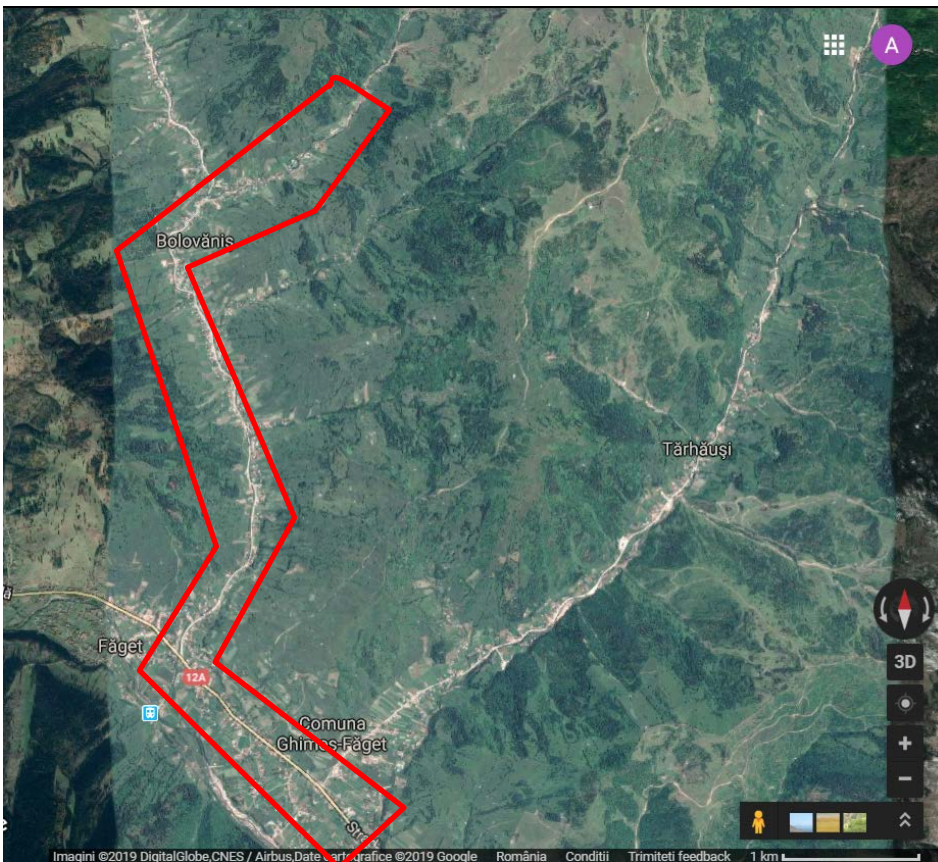
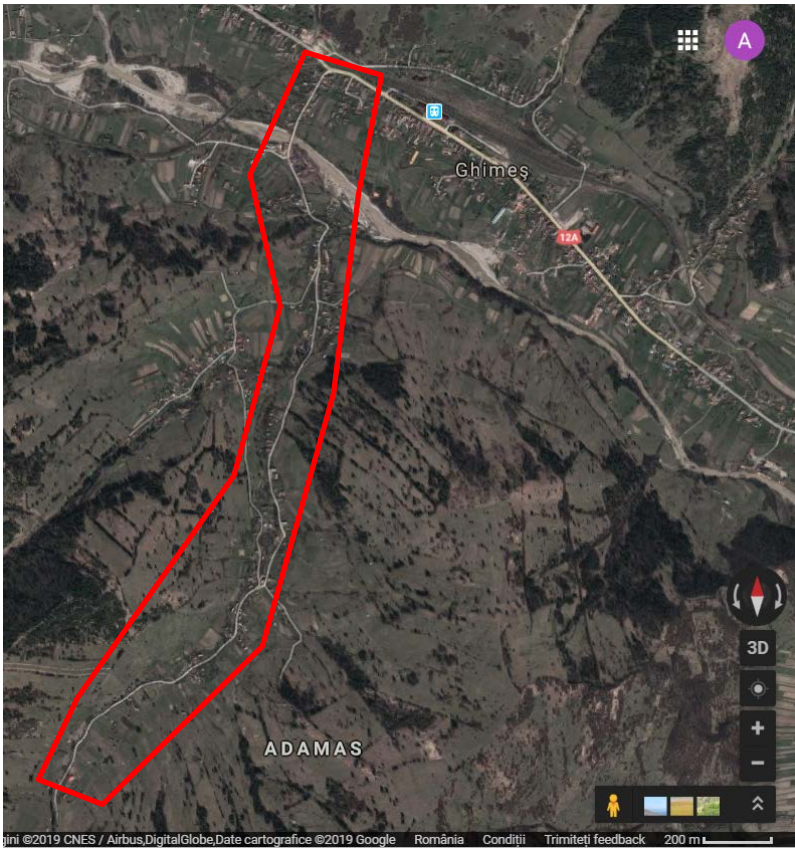
## 5.3 Hărți, fotografiile ale amplasamentului

Se prezintă în continuare fotografiile cu drumurile prevăzute pentru modernizare.



Amplasarea proiectului





**Evidențierea drumurilor care se modernizează**

## 5.4 Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului

Coordonatele sunt prezentate în anexă, sub formă de fișier DWG, care conține coordonatele STEREO70 ale limitelor drumurilor. Coordonatele punctelor de început și de capăt sunt prezentate în tabelul de mai jos.

**Coordonate STEREO70 – puncta de început și de capăt**

Nr. Pct.	Drum	X	Y
1.	DC 141	582537.81	561817.19
2.		583235.02	563854.03
3.	Ax1	581566.77	564509.57
4.		581590.40	565120.30
5.	Ax2	581536.95	565014.14
6.		581244.44	565389.55
7.	Ax3	581243.06	565263.66
8.		581150.04	565191.98
9.	Ax4	581186.26	565235.46
10.		581150.01	565462.05
11.	Ax5	580885.58	565538.17
12.		580905.03	565711.41
13.	Ulița filaturii 1	580532.09	566122.16
14.		580178.08	565881.48
15.	Ulița filaturii 2	579951.03	566003.27
16.		580252.04	566027.61
17.	Ulița filaturii 3	580555.75	565582.92
18.		580301.09	566018.43
19.	Ax6	580721.02	566078.30
20.		580887.71	569494.87

Drumurile supuse modernizării sunt situate în vecinătatea sitului ROSCI0323 Munții Ciucului, fără a intercepta situl. Se menționează că drumurile supuse modernizării sunt existente și că lucrările de modernizare a acestora nu afectează în niciun fel starea de conservare a sitului. Proiectul nu prevede ocuparea permanentă de teren suplimentar și nici ocuparea temporară de teren.

## 5.5 Detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.

Drumurile supuse modernizării sunt existente și nu e cazul să fie luate în considerare alternative de amplasament.

## 6 Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului

( în limita informațiilor disponibile)

### 6.1 Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu

#### 6.1.1 Protecția calității apelor

*Sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul:*

- În timpul construcției:
- Eventualele surse de poluanți pentru ape sunt doar în timpul execuției lucrărilor și constau în scurgeri accidentale de produse petroliere de la utilaje sau materii prime / materiale / deșeuri în apele curgătoare.

- Se generează exclusiv ape uzate menajere care sunt colectate într-un WC ecologic amplasat temporar de către constructor în zona organizării de șantier. Utilajele care vor acționa pe amplasament pot avea scurgeri de uleiuri. Aceste scurgeri pot afecta calitatea solului și a apelor curgătoare. Scurgerile de ulei (sau alți carburanți) sunt controlate de constructor prin procedurile interne ale acestuia. În general, se urmărește ca utilajele să fie în bună stare de funcționare. Schimburile de ulei nu se fac pe amplasament.
- Refacerea supratraversărilor (podețelor) pot cauza creșterea temporară a turbidității apelor curgătoare. În cazul DC 141 sunt refăcute 6 podețe din prefabricate PREMO DN1000 mm;
- În timpul funcționării – nu sunt surse de poluare a apelor

#### Stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute

- Nu e cazul;

#### Măsuri

- nu sunt permise evacuări de deșeuri și ape uzate în apele de suprafață, subterane sau terenurile adiacente.
- Pe întreaga perioadă de execuție a lucrărilor, se va asigura în albiile cursurilor de apă scurgerea normală a apelor.
- după terminarea lucrărilor se vor îndepărta din albie eventualele resturi de materiale, pentru a nu stânjeni scurgerea normală a apelor.

Alte măsuri pentru prevenirea scurgerilor în apele curgătoare sunt:

- Se va evita poluarea apelor prin scurgeri de carburanți, uleiuri de la utilaje. Scurgerile de ulei (sau alți carburanți) sunt controlate de constructor prin procedurile interne ale acestuia. În general, se urmărește ca utilajele să fie în bună stare de funcționare. Schimburile de ulei nu se fac pe amplasament.
- Deseurile rezultate vor fi tratate în conformitate cu legislația în vigoare, adică vor fi identificate, se vor stoca temporar în șantier corespunzător și eliminate / valorificate numai prin operatori autorizați.
- Operațiile de întreținere și reparație a utilajelor și echipamentelor vor fi realizate în ateliere/locatii cu dotări adecvate.

### **6.1.2 Protecția aerului**

- *Surse:* emisii de gaze de eșapament de la utilaje; emisii de praf din lucrările de terasamente (excavații, frezări etc.) și din transportul materialelor;
- *Măsuri:* întreținerea corespunzătoare a utilajelor. Revizia tehnică periodică la zi. Se vor folosi utilaje moderne, prevăzute cu sisteme catalitice de reducere a emisiilor.
- respectarea unui program de lucru;
- Frontul de lucru va fi stropit cu apă pentru limitarea emisiilor de praf;
- Transportul materialelor prăfoase se face în bene autorizate, acoperite cu prelată.

### **6.1.3 Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor**

- *Surse:* funcționarea utilajelor de construcție (în timpul construcției) și traficul auto (în timpul funcționării);
- *Măsuri:* Se vor folosi utilaje moderne, prevăzute cu sisteme de reducere a zgomotului și vibrațiilor;
- Nivelul de zgomot, nu va depăși valoarea maximă de 65 dB(A) la limita șantierului și 50 dB(A) la limita receptorilor protejați (în conformitate cu prevederile STAS 10009/2017 privind acustica urbană și ale Ord. MS nr. 119/2011)
- Utilajele vor fi în bună stare de funcționare, cu inspecția tehnică periodică la zi;
- Se va respecta un program de lucru pe timp de zi, pentru a proteja populația vecină de zgomotul din șantier.



#### **6.1.4 Protecția împotriva radiațiilor**

Nu e cazul.

#### **6.1.5 Protecția solului și a subsolului**

- *Surse:* scurgeri accidentale de produse petroliere de la utilaje (combustibili, ulei de motor, ulei hidraulic etc.)
- *Măsuri:* Utilajele vor fi în bună stare tehnică, având inspecția tehnică periodică la zi.
- Parcarea utilajelor se va face în spațiu amenajat în afara amplasamentului proiectului, pus la dispoziție de Primărie. Intervențiile tehnice asupra utilajelor și alimentarea acestora se vor realiza doar în spații autorizate (service-uri).

#### **6.1.6 Protecția ecosistemelor terestre și acvatice**

Drumurile supuse modernizării sunt situate în vecinătatea sitului ROSCI0323 Munții Ciucului, fără a intercepta situl. Se menționează că drumurile supuse modernizării sunt existente și că lucrările de modernizare a acestora nu afectează în niciun fel starea de conservare a sitului. Proiectul nu prevede ocuparea permanentă de teren suplimentar și nici ocuparea temporară de teren.

Nu se schimbă folosința terenului. Proiectul prevede doar modernizarea unor drumuri existente, care sunt deja asimilate în mediul local. Nu se interceptează habitate de interes comunitar. Lucrările se desfășoară strict în perimetrul drumurilor existente.

Biodiversitatea nu este afectată în niciun fel de lucrările de modernizare. Lucrările sunt de mică amploare și localizate pe fronturi de lucru; astfel, un eventual deranj (perturbare) a speciilor de animale este ușor asimilat în mediu; nu se depășește capacitatea de autoregenerare a biodiversității. Lucrările de modernizare nu produc modificări cuantificabile la nivelul sitului. Nu se cauzează declin în populația speciilor și nu este afectată starea generală de conservare a speciilor cuprinse în fișa sitului.

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

Drumurile supuse modernizării traversează zone locuite ale satelor Ghimeș, Făget și Bolovăniș. Pe majoritatea tronsoanelor, drumurile sunt flancate de o parte și de alta de locuințe. Este posibil ca în timpul lucrărilor de execuție să se producă perturbări asupra populației învecinate. Pentru a limita aceste perturbări, constructorul va implementa o serie de măsuri specifice, detaliate mai jos.

- *Surse:* zgomot, vibrații, emisii de pulberi (în timpul construcției și în timpul funcționării);
- *Măsuri:* Proiectul se va realiza cu respectarea distanțelor minime de protecție sanitară, recomandate între zonele protejate, conform prevederilor Ord. MS nr. 119/2011 pentru aprobarea Normelor de igienă și a recomandărilor privind mediul de viață al populației;
- Pentru evitarea oricăror situații de risc și accidente în timpul perioadei de execuție se vor respecta toate prescripțiile tehnice, de exploatare și întreținere prevăzute în normativele tehnice relevante, respectându-se în același timp și normele privind securitatea muncii pe șantier.
- Lucrările se vor desfășura pe timp de zi, cu respectarea măsurilor de bune practici în construcții, cum ar fi: stropirea frontului de lucru cu apă, limitarea emisiilor de praf prin reducerea suprafețelor decopertate, reducerea manipulării materialelor prafoase etc.

#### **6.1.8 Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatarei, inclusiv eliminarea**

- *Tipuri:* 17.05.04: pământ și pietre, altele decât cele de la 17.05.03 – în cantități reduse.
- Deșeuri menajere în perioada de construcție.
- *Gestiune:* Perioada de construcție - Deșeurile rezultate sunt în responsabilitatea constructorului. Se vor colecta selectiv și se vor preda la operatori autorizați în vederea valorificării/eliminării;

- Perioada de funcționare: deșeurile stradale sunt în responsabilitatea Primăriei. Astfel, periodic, străzile comunale se curăță de praf, pietriș. Deșeurile colectate sunt eliminate corespunzător conform sistemului de management al deșeurilor din comună.

### 6.1.9 Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase

Nu e cazul.

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

Nu se schimbă folosința terenului. Proiectul prevede doar modernizarea unor drumuri existente, care sunt deja asimilate în mediul local. Nu se intercepțează habitate de interes comunitar. Proiectul nu prevede ocuparea de suprafețe suplimentare de teren. Lucrările se desfășoară strict în perimetrul drumurilor existente.

## 7 Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect

### **Impact asupra populației: perturbarea populației în timpul execuției lucrărilor**

- *În etapa de execuție:* impact ne semnificativ datorat activităților de construcție, caracterizat prin:
  - Zgomot și vibrații
  - Emisii de praf în atmosferă;
  - Scurgeri potențiale de produse petroliere pe sol.
- În scopul prevenirii impactului, constructorul va adopta o serie de măsuri specifice:
  - Lucrările se vor desfășura pe timp de zi;
  - Toate utilajele vor avea revizia tehnică periodică la zi. Se vor folosi utilaje moderne care sunt dotate cu sisteme de reducere a zgomotului.
  - Transportul materialelor prăfoase se face în bene acoperite cu prelată;
  - Frontul de lucru se stropește cu apă pentru reducerea emisiilor de praf;
  - Lucrările se vor desfășura în baza procedurilor specifice, care prevăd măsuri de prevenire a scurgerilor accidentale și acțiuni intervenție în caz de scurgeri accidentale de produs petrolier.
- *În etapa de funcționare:* impactul ne semnificativ asupra așezărilor umane și a obiectivelor de interes public cauzat de circulației auto.
- *Extinderea impactului* – local, numai în zona de lucru, pe perioada execuției și funcționării obiectivului;
- *Natura transfrontieră a impactului* – nu este cazul;
- *Mărimea și complexitatea impactului* – impact ne semnificativ pe perioada execuției proiectului și a funcționării acestuia;
- *Probabilitatea impactului* – redusă;
- *Durata, frecvența și reversibilitatea impactului* – nu este cazul.

## 8 Prevederi pentru monitorizarea mediului

- *Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă:*
  - **Nu se impun măsuri de monitorizare a mediului.**

## 9 Legătura cu alte acte normative și / sau planuri / programe / strategii / documente de planificare

- *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).
  - **Proiectul nu se încadrează în niciuna din directivele de mai sus.**
- *Planuri / programe / strategii / documente de programare / planificare din care face parte proiectul. Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat:*
  - **Proiectul este prevăzut în strategia de dezvoltare a comunei Ghimeș Făget.**

## 10 Lucrări necesare organizării de șantier

- *Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier:*

Lucrările de modernizare a drumului sunt liniare și nu necesită o organizare propriu-zisă de șantier pentru angajați. Sunt prevăzute depozite temporare de materiale (pietriș, balast, nisip) în puncte strategice (intersecții, lărgiri ale drumului). Acestea nu ocupă teren suplimentar față de cel ocupat deja de drumul existent. Utilajele sunt parcate pe timp de inactivitate într-un spațiu pus la dispoziție de primăria Ghimeș Făget – în satul Ghimeș. Pe frontul de lucru se va utiliza un WC ecologic. Eventualele deșeuri menajere se colectează în containere mobile de mici dimensiuni, care sunt introduse în cadrul sistemului local de gestiune a deșeurilor. Eventualele deșeuri rezultate din organizarea de șantier (lemn, cofraje, balast, ciment, plastic etc.) sunt colectate pe categorii și gestionate corespunzător, prin predarea către operatori autorizați în vederea valorificării sau eliminării acestora, după caz.

Toate materialele, echipamentele și utilajele se vor aduce în șantier pe măsura evoluției lucrărilor. Lucrările vor fi date în circulație pe tronsoane imediat după terminarea execuției.

- *Localizarea organizării de șantier:*
  - Utilaje – pe un spațiu de 500 mp la intrarea în satul Ghimeș – domeniu public, neconstruit, pus la dispoziție de primăria Ghimeș - Făget;
  - Personal – WC ecologic mobil.
  - Depozite temporare de materiale – în spații disponibile, pe drum – în intersecții, în lărgiri ale drumului.
- *Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier:* nu e cazul
- *Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier:* nu e cazul.
- *Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu:* nu e cazul.

## 11 Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității

(în măsura în care aceste informații sunt disponibile)

- *Lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității:* la finalizarea lucrărilor se va proceda la curățarea șantierului astfel încât să nu mai existe deșeuri de nici un fel.
- *Aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale:* natura proiectului nu presupune riscuri de poluări accidentale;
- *Aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației:* drumul este realizat pentru o durată de viață de minim 25 ani. La finalizarea acestei durate, drumul va fi refăcut sau modernizat, după caz;
- *Modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului:* nu e cazul. Drumul are această funcțiune de o perioadă lungă de timp și va avea aceeași funcțiune și de aici încolo. Nu se prefigurează schimbarea destinației drumului.

## 12 Anexe - piese desenate

Se anexează:

- CU
- Planuri detaliate ale drumurilor supuse modernizării
- Decizia etapei de evaluare inițială
- Fișier DWG cu coordonate STEREO și detalii drumuri.

## 13 Relația proiectului cu ariile naturale protejate

Proiectul NU intră sub incidența 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.

Amplasamentul este situat în apropierea sitului Natura 2000 ROSCI0323 Munții Ciucului, fără a-l intercepta.

## 14 Relația proiectului cu apele

Proiectul se realizează pe ape și are legătură cu apele, fiind încadrat în Legea Apelor nr. 107/1996, la art. 48, alin. (1), lit. e): traversări de cursuri de apă cu lucrările aferente: poduri, conducte, linii electrice etc. Proiectul este localizat în bazinul Troțușului, în secțiunea Confluență Valea Rece – confluență Urmeniș.

### **1. Localizarea proiectului**

- bazinul hidrografic – BH Siret, subbazinul Troțuș,
- cursul de apă: denumirea și codul cadastral: corp de apă Troțuș confluență Valea Rece – confluență Urmeniș, cod corp apă: RW12.1.69.2; cod european RO\_XII\_1.69\_WB4.

- corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): denumire și cod: corp de apă Trotuș confluență Valea Rece – confluență Urmeniș, cod corp apă: RW12.1.69.2.

### **2. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață;**

Conform Planului de management al Spațiului Hidrografic Siret, Râul Trotuș, în secțiunea RW12.1.69.2 are Stare ecologică bună; Stare chimică bună și Stare globală bună.

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

Conform Planului de management al Spațiului Hidrografic Siret, anexa 7.1, obiectivele de mediu pentru râul Trotuș, secțiunea RW12.1.69.2. sunt:

- Obiectiv de mediu stare ecologică: menținerea stării ecologice bune
- Obiectiv de mediu stare chimică: menținerea stării chimice bune
- Obiectiv de mediu stare globală: menținerea stării globale bune.

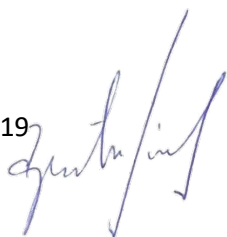
## **15 Criterii de selecție pentru stabilirea necesității efectuării evaluării impactului asupra mediului**

<b>Criteriu conform Anexa 3 la Legea 292/2018</b>	<b>Aplicarea criteriului la proiectul analizat</b>
<b>1. Caracteristicile proiectelor</b>	
Caracteristicile proiectelor trebuie examinate, în special, în ceea ce privește:	
a) dimensiunea și concepția întregului proiect;	Dimensiune redusă; modernizarea drumurilor existente în lungime totală de 11570 ml; nu se ocupă suprafețe noi de teren; drumurile existente sunt deja asimilate în mediu
b) cumulara cu alte proiecte existente și/sau aprobate;	Nu e cazul
c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității;	NU se utilizează resurse suplimentare de sol, teren, apă sau biodiversitate; materialele sunt furnizate din surse autorizate
d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;	Nesemnificativ
e) poluarea și alte efecte negative;	Nesemnificativ – durata de execuție este redusă (24 luni). Modernizarea drumurilor conduce la reducerea emisiilor de praf
f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice;	Nu e cazul
g) riscurile pentru sănătatea umană - de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice.	Nu e cazul
<b>2. Amplasarea proiectelor</b>	
Sensibilitatea ecologică a zonelor geografice susceptibile de a fi afectate de proiecte trebuie luată în considerare, în special în ceea ce privește:	Proiectul este amplasat în vecinătatea sitului Natura 2000 ROSCI0323 Munții Ciucului, fără a-l intercepta și fără a avea vreo influență asupra acestuia. Proiectul nu afectează starea de conservare a sitului.
a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor;	Proiectul nu prevede modificarea utilizării actuale a terenului.
b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia;	Nu se ocupă suprafețe noi de teren; drumurile existente sunt deja asimilate în mediu. Nu se afectează disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia;
c) capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:	Modificările aduse mediului prin proiectul propus sunt minore și nu depășesc capacitatea de absorbție a mediului natural
1. zone umede, zone riverane, guri ale râurilor;	Nu e cazul
2. zone costiere și mediul marin;	Nu e cazul
3. zonele montane și forestiere;	Nu e cazul

4. arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional;	Proiectul este amplasat în vecinătatea sitului Natura 2000 ROSCI0323 Munții Ciucului, fără a-l intercepta și fără a avea vreo influență asupra acestuia. Proiectul nu afectează starea de conservare a sitului.
5. zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică;	Proiectul este amplasat în vecinătatea sitului Natura 2000 ROSCI0323 Munții Ciucului, fără a-l intercepta și fără a avea vreo influență asupra acestuia. Proiectul nu afectează starea de conservare a sitului.
6. zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri;	Nu e cazul.
7. zonele cu o densitate mare a populației;	Nu e cazul.
8. peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic.	Nu e cazul
<b>3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial</b>	
Efectele semnificative pe care le pot avea proiectele asupra mediului trebuie analizate în raport cu criteriile stabilite la pct. 1 și 2, având în vedere impactul proiectului asupra factorilor prevăzuți la art. 7 <a href="#">alin. (2)</a> din prezenta lege, și ținând seama de:	Nu sunt efecte semnificative.
a) importanța și extinderea spațială a impactului - de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată;	Importanță locală
b) natura impactului;	Impact neutru
c) natura transfrontalieră a impactului;	Nu e cazul
d) intensitatea și complexitatea impactului;	Intensitate redusă
e) probabilitatea impactului;	Probabilitate scăzută
f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului;	Doar în perioada de execuție – 24 luni
g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate;	Nu e cazul
h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.	Prin aplicarea de măsuri de reducere a emisiilor de zgomot și publeri.

Întocmit:  
Fănel APOSTU

Data: 21.05.2019



# Cuprins

<b>1</b>	<b>Denumirea proiectului</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Titular</b> .....	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect</b> .....	<b>1</b>
3.1	Rezumatul proiectului .....	1
3.2	Justificarea necesității proiectului .....	3
3.3	Valoarea investiției .....	3
3.4	Perioada de implementare propusă .....	3
3.5	Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar .....	3
3.6	Caracteristici fizice ale proiectului .....	4
3.6.1	Profilul și capacitățile de producție .....	4
3.6.2	Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz) .....	4
3.6.3	Descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea .....	4
3.6.4	Materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora .....	10
3.6.5	Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă .....	11
3.6.6	Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției .....	11
3.6.7	Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente .....	11
3.6.8	Resursele naturale folosite în construcție și funcționare .....	11
3.6.9	Metode folosite în construcție/demolare .....	11
3.6.10	Planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară .....	12
3.6.11	Relația cu alte proiecte existente sau planificate .....	12
3.6.12	Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare .....	12
3.6.13	Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului .....	12
3.6.14	Alte autorizații cerute pentru proiect .....	12
<b>4</b>	<b>Descrierea lucrărilor de demolare necesare</b> .....	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Descrierea amplasării proiectului</b> .....	<b>12</b>
5.1	Distanța față de granițe .....	13
5.2	Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural .....	13
5.3	Hărți, fotografii ale amplasamentului .....	13
5.4	Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului .....	15
5.5	Detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare .....	15
<b>6</b>	<b>Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului</b> .....	<b>15</b>
6.1	Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu .....	15
6.1.1	Protecția calității apelor .....	15
6.1.2	Protecția aerului .....	16
6.1.3	Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor .....	16
6.1.4	Protecția împotriva radiațiilor .....	17
6.1.5	Protecția solului și a subsolului .....	17
6.1.6	Protecția ecosistemelor terestre și acvatice .....	17
6.1.7	Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public .....	17
6.1.8	Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatării, inclusiv eliminarea .....	17
6.1.9	Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase .....	18
6.2	Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității .....	18
<b>7</b>	<b>Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect</b> .....	<b>18</b>
<b>8</b>	<b>Prevederi pentru monitorizarea mediului</b> .....	<b>18</b>
<b>9</b>	<b>Legătura cu alte acte normative și / sau planuri / programe / strategii / documente de planificare</b> .....	<b>19</b>
<b>10</b>	<b>Lucrări necesare organizării de șantier</b> .....	<b>19</b>
<b>11</b>	<b>Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității</b> ..	<b>20</b>
<b>12</b>	<b>Anexe - piese desenate</b> .....	<b>20</b>
<b>13</b>	<b>Relația proiectului cu ariile naturale protejate</b> .....	<b>20</b>
<b>14</b>	<b>Relația proiectului cu apele</b> .....	<b>20</b>
<b>15</b>	<b>Criterii de selecție pentru stabilirea necesității efectuării evaluării impactului asupra mediului</b> .....	<b>21</b>