

## ANEXA nr. 5E

### Memoriul de prezentare ASFALTARE STRAZI DE INTERES LOCAL IN COMUNA AMARASTII DE JOS, JUDETUL DOLJ

#### I.Denumirea proiectului: ASFALTARE STRAZI DE INTERES LOCAL IN COMUNA AMARASTII DE JOS, JUDETUL DOLJ

##### Titular:

- **numele:** Comuna Amarastii de Jos, județul Dolj
- **adresa poștală:** Primaria Amarastii de Jos, str. Principala, nr. 1000, județul Dolj
- **numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet;**

Telefon: 0251.374020 ;Fax: 0251.374020

Email: amarastii\_de\_jos@cjdolj.ro

##### - numele persoanelor de contact:

-- **director/manager/administrator;** - Primar Firanescu Marian

-- **responsabil pentru protecția mediului:** Viceprimar Tudoran Ion

#### III.Descrierea caracteristicilor fizice ale întreg ului proiect:

##### a)un rezumat al proiectului;

Drumurile propuse pentru asfaltare au fost identificate pe Planul Urbanistic General si pe planul cadastral al comunei. Acestea sunt clasificate In inventarul domeniului public al comunei AMARASTII DE JOS ca strazi locale.

In prezenta documentatie sunt cuprinse un numar de 15 strazi, avand lungimea totala de 14671.00 m, dupa cum urmeaza:

Nr. crt	Denumire strada	Origine (Km 0+000)	Destinatie	Lungime traseu curent (m)
1	Str Bujorilor	Intersectie DJ 542 Km 24+965	Sfarsit proiect Km 1+756 – rețeaua de strazi de interes local	1,756.00
2	Str. Targul Vechi	Intersectie DJ 542 Km 25+168	Sfarsit proiect Km 0+715 – rețeaua de strazi de interes local	715.00
3	Str. Blejgarilor	Intersectie cu rețeaua de strazi de interes local	Sfarsit proiect Km 0+617 – rețeaua de strazi de interes local	617.00
4	Str. Lalelelor	Intersectie DJ 604 Km 32+056	Sfarsit proiect Km 0+304 intersectie cu Str. Blejganilor	304.00
5	Str. Viilor	Intersectie DJ 542 Km	Sfarsit proiect Km 1+460	1,460.00

		26+385			– rețeaua de străzi de interes local	
<b>6</b>	Str. Viorelelor	Intersecție DJ 542 Km 26+385			Sfarsit proiect Km 1+199 – rețeaua de străzi de interes local	1,199.00
<b>7</b>	Str. Școala Mixta	Intersecție DJ 542 Km 26+714			Sfarsit proiect Km 1+554 – rețeaua de străzi de interes local	1,554.00
<b>8</b>	Str Stadionului	Intersecție DJ 542 Km 26+714			Sfarsit proiect Km 0+774 Str. Bisericii	774.00
<b>9</b>	Str. Unirii	Intersecție DJ 542 Km 27+182			Sfarsit proiect Km 1+614 – rețeaua de străzi de interes local	1,614.00
<b>10</b>	Str Gura Viilor	Intersecție DJ 542 Km 27+126			Sfarsit proiect Km 1+150 - rețeaua de străzi de interes local	1,150.00
<b>11</b>	Str. Teiului	Intersecție DJ 542 Km 27+684			Sfarsit proiect Km 1+268 - rețeaua de străzi de interes local	1,268.00
<b>12</b>	Str. Bisericii	Intersecție cu Str. Stadionului			Sfarsit proiect Km 1+061 – Str. Teiului	1,061.00
<b>13</b>	Str. Crinului	Intersecție Str. Lalelelor			Sfarsit proiect Km 0+601 – Str. Viorelelor	601.00
<b>14</b>	Str. Ciresului	Intersecție DJ 604 Km 32+504			Sfarsit proiect Km 0+323 – Str. Blejganilor	323.00
<b>15</b>	Str. Zorilor	Intersecție DJ 604 Km 32+315			Sfarsit proiect Km 0+275 – Str. Viorelelor	275.00

Conform O.G. nr. 43/1997 privind Regimul juridic al drumurilor, Legea nr. 82/1998 și “NORME TEHNICE din 30 august 2017 privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor”, străzile sunt de interes local, iar în funcție de traficul de perspectivă drumul proiectat se încadrează în clasa tehnică IV și V.

Pentru toate sectoarele elementele geometrice și amenajarea curbilor se tratează unitar, după aceleași standarde, astfel ca la sfârșitul lucrărilor prevăzute în documentație, drumul să asigure confortul și siguranța necesare pentru desfășurarea unei circulații optime.

#### Traseul în plan

Conform STAS 863-85 Elemente geometrice și amenajarea curbilor, s-au stabilit elementele geometrice ale drumului în plan și spațiu și parametrii de calcul necesari pentru determinarea acestora, în scopul desfășurării circulației în condiții normale de confort, siguranță și eficiență.

Deoarece traseul sectoarelor de drum analizate, ce fac obiectul prezentei documentatii, sunt delimitate de limite de proprietate bine definite, nu se pot impune masuri drastice de corectie a elementelor acestora. Tinand cont de ampriza drumurilor (delimitata de proprietati) si de elementele geometrice existente, s-a propus o viteza de proiectare de 25 - 40 km/h cu pastrarea In totalitate a traseului existent si cu proiectarea si amenajarea conform prevederilor STAS 863-85.

In plan, drumul pastreaza traseul existent, dar amenajarea curbelor in plan si spatiu determina largirea platformei fata de situatia actuala.

Principalele date tehnice centralizate sunt urmatoarele:

Lungimea sectoarelor de drumuri ce fac obiectul acestui studiu este de **14671.00 m.**

Drumurile laterale care se ramifica din drumul modernizat se vor asfalta pe o lungime de **10 m**, pentru a nu se aduce noroi pe carosabil.

### **Profilul longitudinal**

In profil longitudinal, linia rosie s-a proiectat cu respectarea prevederilor STAS 863-85 “Elemente geometrice ale traseelor – Prescriptii de proiectare” si ORDIN 45/1998 pentru aprobarea “Normelor tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor” in corelare cu situatia existenta din teren si obligatia de a mentine traseul existent fara exproprii, luand in considerare urmatoarele criterii:

- asigurarea unor elemente geometrice in profil longitudinal corespunzatoare unei viteze proiectare de 25 - 40 km/h;
- realizarea unor declivitati cu lungime cat mai mare;
- realizarea racordarilor verticale cu raze mari astfel incat valoarea lungimii racordarii verticale sa fie cel putin egala cu valoarea vitezei de baza;
- respectarea eventualelor puncte de cota obligate.

Deoarece strazile cu trama stradala ingusta si pentru a asigura accesul riveranilor la proprietati profilul proiectat se aplica in debleu, motiv pentru care nu s-a putut folosi zestrea existenta (balast si nisip infestat cu pamant).

### **Profilul transversal**

In ceea ce priveste amenajarea în profil transversal situatia este urmatoarea:

**Profil Tip 1** (Total lungime de aplicabilitate=13 472.00 m):

- Latime platforma : 7.00m
- Latime carosabil : 5.50m
- Acostamente : 2x0.75 m din piatra sparta
- Rigola de pamant stanga si dreapta;
- Se aplica pe:

1.Str Bujorilor	Km 0+000 –Km 1+756
2.Str. Targul Vechi	Km 0+000 – Km 0+715
3.Str. Blejgarilor	Km 0+000 – Km 0+617
4.Str. Lalelelor	Km 0+000 – Km 0+304
5.Str. Viilor	Km 0+000 – Km 1+460
6.Str. Viorelelor	Km 0+000 – Km 1+199

7.Str. Scoala Mixta	Km 0+000 – Km 1+554
8.Str Stadionului	Km 0+000 – Km 0+774
9.Str. Unirii	Km 0+000 – Km 1+614
10.Str Gura Viilor	Km 0+000 – Km 1+150
11.Str. Teiului	Km 0+000 – Km 1+268
12.Str. Bisericii	Km 0+000 – Km 1+061

**Profil Tip 2** ( Total lungime de aplicabilitate=1199.00 m):

- Latime platforma : 5.00 m
- Latime carosabil : 4.00 m
- Acostamente : 2x0.50 m consolidate
- Banda de încadrare acostamente : 2x0.25 m din piatra sparta
- Rigola de pamant stanga si dreapta;
- Se aplica pe:

1.Str. Crinului	Km 0+000 – Km 0+601
2.Str. Ciresului	Km 0+000 – Km 0+323
3.Str. Zorilor	Km 0+000 – Km 0+275

**Profil Tip 3** ( Total lungime de aplicabilitate=540.00 m):

- Latime platforma:5.00 m
- Latime carosabil: 4.00 m
- Acostamente: 2x0.50m di piatra sparta
- Rigole de pamant

Se aplica pe:

- strazile laterale, care se asfalteaza pe 10m cu aceasi structura rutiera ca si strazile principale

Panta transversală a părții carosabile s-a proiectat sub formă de acoperiș pentru toate sectoarele de drum, cu respectarea valorii specifice îmbrăcăminților rutiere (2,5 % pentru îmbrăcăminte bituminoasă).

Acostamentele s-au prevăzut cu pantă transversală de 2,5 % (pentru acostamente asfaltate), 4% (pentru acostamente realizate din piatra sparta).

Rigola vor urmări traseul drumului, colectând și evacuând apa din zona spre zonele depresiune și podetele proiectate.

### **Structura rutiera**

Tinându-se cont de traficul de perspectiva din zona și de rezistența complexului rutier la ciclurile de îngheț-dezghet, s-a prevăzut sistemul rutier descris anterior la scenariul I verificat la ciclurile de îngheț-dezghet.

Deoarece strazile cu trama stradala ingusta si pentru a asigura accesul riveranilor la proprietati profilul proiectat se aplica in debleu, motiv pentru care nu s-a putut folosi zestrea existenta (balast si nisip infestat cu pamant).

Volumul lucrarilor de terasamente necesare atat pentru sistematizarea pe verticala s-a calculat pe baza profilurilor transversale tip anexate. La executarea lucrarilor de terasamente se va acorda o atentie deosebita depistarii exacte (In plan si spatiu) a eventualelor retele subterane existente (telefonie, gaze, electrice, apa si canalizare etc.).

Drumurile laterale vor avea acelasi sistem rutier ca si partea carosabila.

Solutia de modernizare adoptata prevede realizarea unor drumuri care sa satisfaca cerintele actuale si de perspectiva ale utilizatorilor prin realizarea unui sistem rutier modern, realizat dintr-o succesiune de straturi rutiere alcatuite din strat de fundatie, strat de baza, strat de legatura si strat de uzura (prezentate anterior), a carei durata de exploatare va fi sporita prin colectarea si evacuarea corespunzatoare a apelor meteorice si printr-o Intretinere curenta si periodica corespunzatoare.

La realizarea structurii rutiere toate lucrarile se vor executa mecanizat, conform legislatiei In vigoare cu respectarea prescriptiilor tehnice de executie ce vor fi prevazute pentru fiecare faza in caietele de sarcini ce se vor elabora in cadrul proiectului tehnic de executie.

Dimensionarea sistemelor rutiere s-a realizat In conformitate cu prevederile „Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple si semirigide (metoda analitica)” indicativ PD 177-2001. La dimensionarea sistemului rutier s-a luat in considerare traficul de calcul corespunzator perioadei de perspectiva, exprimat in osii standard de 115 KN, echivalent vehiculelor care vor circula pe drum.

Precizam ca traficul de calcul este pentru un recensamant NEREAL si a fost asimilat conform normativelor in vigoare la data intocmirii prezentului studiu.

In plan, drumul pastreaza traseul existent, dar amenajarea curbelor in plan si spatiu determina largirea platformei fata de situatia actuala.

Principalele date tehnice centralizate sunt urmatoarele:

Lungimea sectoarelor de drumuri ce fac obiectul acestui studiu este de 14671.00 m.

Drumurile laterale care se ramifica din drumul modernizat se vor asfalta pe o lungime de 10 m, pentru a nu se aduce noroi pe carosabil.

Profilul longitudinal

In profil longitudinal, linia rosie s-a proiectat cu respectarea prevederilor STAS 863-85 “Elemente geometrice ale traseelor – Prescriptii de proiectare” si ORDIN 45/1998 pentru aprobarea “Normelor tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor” in corelare cu situatia existenta din teren si obligatia de a mentine traseul existent fara exproprii, luand in considerare urmatoarele criterii:

- asigurarea unor elemente geometrice in profil longitudinal corespunzatoare unei viteze proiectare de 25 - 40 km/h;
- realizarea unor declivitati cu lungime cat mai mare;
- realizarea racordarilor verticale cu raze mari astfel incat valoarea lungimii racordarii verticale sa fie cel putin egala cu valoarea vitezei de baza;
- respectarea eventualelor puncte de cota obligate.

Deoarece strazile cu trama stradala ingusta si pentru a asigura accesul riveranilor la proprietati profilul proiectat se aplica in debleu, motiv pentru care nu s-a putut folosi zestrea existenta (balast si nisip infestat cu pamant).

Profilul transversal

În ceea ce privește amenajarea în profil transversal situația este următoarea:

**Profil Tip 1** (Total lungime de aplicabilitate=**13 472.00 m**):

- Latime platforma : 7.00m
- Latime carosabil : 5.50m
- Acostamente : 2x0.75 m din piatra sparta
- Rigola de pamant stanga si dreapta;
- Se aplica pe:

1.Str. Bujorilor	Km 0+000 – Km 1+756
2.Str. Targul Vechi	Km 0+000 – Km 0+715
3.Str. Blejgarilor	Km 0+000 – Km 0+617
4.Str. Lalelelor	Km 0+000 – Km 0+304
5.Str. Viilor	Km 0+000 – Km 1+460
6.Str. Viorelelor	Km 0+000 – Km 1+199
7.Str. Scoala Mixta	Km 0+000 – Km 1+554
8.Str Stadionului	Km 0+000 – Km 0+774
9.Str. Unirii	Km 0+000 – Km 1+614
10.Str Gura Viilor	Km 0+000 – Km 1+150
11.Str. Teiului	Km 0+000 – Km 1+268
12.Str. Bisericii	Km 0+000 – Km 1+061

**Profil Tip 2** ( Total lungime de aplicabilitate=**1199.00 m**):

- Latime platforma : 5.00 m
- Latime carosabil : 4.00 m
- Acostamente : 2x0.50 m consolidate
- Banda de încadrare acostamente : 2x0.25 m din piatra sparta
- Rigola de pamant stanga si dreapta;
- Se aplica pe:

1.Str. Crinului	Km 0+000 – Km 0+601
2.Str. Ciresului	Km 0+000 – Km 0+323
3.Str. Zorilor	Km 0+000 – Km 0+275

**Profil Tip 3** ( Total lungime de aplicabilitate=**540.00 m**):

- Latime platforma:5.00 m
- Latime carosabil: 4.00 m
- Acostamente: 2x0.50m di piatra sparta
- Rigole de pamant

Se aplica pe:

- strazile laterale, care se asfalteaza pe 10m cu aceasi structura rutiera ca si strazile principale

Panta transversală a părții carosabile s-a proiectat sub formă de acoperiș pentru toate sectoarele de drum, cu respectarea valorii specifice îmbrăcăminților rutiere (2,5 % pentru îmbrăcăminte bituminoasă).

Acostamentele s-au prevăzut cu pantă transversală de 2,5 % (pentru acostamente asfaltate), 4% (pentru acostamente realizate din piatra sparta).

Rigolele vor urmări traseul drumului, colectând și evacuând apă din zona spre zonele de depresionare și podetele proiectate.

### Structura rutiera

Tinându-se cont de traficul de perspectivă din zona și de rezistența complexului rutier la ciclurile de îngheț-dezghet, s-a prevăzut sistemul rutier descris anterior la scenariul I verificat la ciclurile de îngheț-dezghet.

Deoarece strazile cu trama stradală îngustă și pentru a asigura accesul riveranilor la proprietăți profilul proiectat se aplică în debleu, motiv pentru care nu s-a putut folosi zestrea existentă (balast și nisip infestat cu pamant).

Volumul lucrărilor de terasamente necesare atât pentru sistematizarea pe verticală s-a calculat pe baza profilurilor transversale tip anexate. La executarea lucrărilor de terasamente se va acorda o atenție deosebită depistării exacte (în plan și spațiu) a eventualelor rețele subterane existente (telefonie, gaze, electrice, apă și canalizare etc.).

Drumurile laterale vor avea același sistem rutier ca și partea carosabilă.

### Drumuri laterale, accese la proprietăți

Intersecțiile cu drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime de 10 m de la marginea drumului proiectat pentru a nu se aduce noroi pe carosabil.

Pe aceste drumuri se va aplica o structură rutieră aferentă traseului curent.

Lungimea totală a drumurilor laterale asfaltate este următoarea:

**54buc x 10 m/buc = 540 m**

În ceea ce privește amenajarea în profil transversal situația este următoarea:

#### ➤ Profil Tip 3 (540.00 m):

- Latime platformă : 5.00m
- Latime carosabil : 4.00m
- Acostamente : 2x0.25 m din piatră spartă
- Rigolă de pamant stânga și dreapta;

### Scurgerea apelor

După reabilitarea sistemului rutier scurgerea apelor se face de pe carosabil datorită pantelor (sub formă de acoperis) în sens transversal și apoi în sens longitudinal prin rigolele de pamant până la podetele proiectate.

Pentru scurgerea apelor din zona drumului și în funcție de configurația terenului, s-au prevăzut:

- Podete – **11 buc.** cu L=7.00 m și Dn = 500;
- Rigole nepereche = **30 422 m**;

Dispoziția dispozitivelor de scurgere a apelor pe fiecare stradă este prezentată în tabelul următor:

Nr. Crt.	Denumire stradă	Rigole de pamant		Podete tubulare cu L=7.00 m și Dn 500	
		Lungime totală (m)	Dispunere rigole stânga și dreapta	Buc	Poziție kilometrică
1	Str Bujorilor	3,512.00	Km 0+000 – Km 1+756	1	Km 0+935
2	Str. Targul Vechi	1,430.00	Km 0+000 – Km 0+715	1	Km 0+330
3	Str. Blejgarilor	1,234.00	Km 0+000 – Km 0+617		

4	Str. Lalelelor	608.00	Km 0+000 – Km 0+304		
5	Str. Viilor	2,920.00	Km 0+000 – Km 1+460	1	Km 0+600
6	Str. Viorelelor	2,398.00	Km 0+000 – Km 1+199		
7	Str. Scoala Mixta	3,108.00	Km 0+000 – Km 1+554	2	Km 0+470 Km 0+840
8	Str Stadionului	1,548.00	Km 0+000 – Km 0+774		
9	Str. Unirii	3,228.00	Km 0+000 – Km 1+614	1	Km 0+809
10	Str Gura Viilor	2,300.00	Km 0+000 – Km 1+150	1	Km 0+495
11	Str. Teiului	2,536.00	Km 0+000 – Km 1+268	1	Km 0+350
12	Str. Bisericii	2,122.00	Km 0+000 – Km 1+061	2	Km 0+310 Km 0+740
<b>Tot Tip I</b>		<b>26,944.00</b>		<b>10</b>	
13	Str. Crinului	1,202.00	Km 0+000 – Km 0+601	1	Km 0+180
14	Str. Ciresului	646.00	Km 0+000 – Km 0+323		
15	Str. Zorilor	550.00	Km 0+000 – Km 0+275		
<b>Tot Tip II</b>		<b>2,398.00</b>		<b>1.00</b>	
16	Drumuri laterale	1,080.00	-		
<b>Tot Tip III</b>		<b>1,080.00</b>			
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>30,422.00</b>		<b>11</b>	

In zona de intersectie a strazilor modernizate cu DJ 604 si DJ 542 nu sunt necesare podete transversale. In aceste zone scurgerea apelor se face prin santurile existente ale drumului judetean la care se racordeaza rigolele proiectate pentru strazile modernizate.

Este obligatoriu ca dupa executarea lucrarilor pe aceste strazi, sistemele de scurgere a apelor sa se mentina in stare de functionare prin curatiri si decolmatari ori de cate ori este necesar. Aceasta sarcina revine beneficiarului pe tot parcursul anului, fiind stiut faptul ca apa care stagneaza pe platforma sau chiar la marginea platformei, pe acostamente sau in santuri, este un factor important de degradare prematura a starii drumului.

Noile podete proiectate se vor executa din tuburi din PREMO de beton armat, proiectate pentru drumuri, prinse la capete in timpane din beton. La capete acestea vor fi prevazute rigole pereate pe o lungime de 1,50m pe o parte si cealalta a camerei de cadere amenajate. Tuburile se monteaza pe un strat talpa de 20 cm balast si 15 cm beton. Umplutura din jurul tuburilor va fi din balast.

#### **Intersectii si siguranta circulatiei**

Amenajarea intersectiilor va lua in considerare evacuarea apelor din precipitatii din zona acestora, racordarea corespunzatoare a marginilor partilor carosabile ale drumurilor care se intersecteaza si realizarea unei Imbracaminti rutiere pe drumurile secundare. Intersectiile cu drumurile laterale se vor amenaja pe 10 m cu aceeasi structura rutiera a strazii principale.

In zona intersectiilor sunt prevazute 119 indicatoare de circulatie de tip:

- STOP – 14 buc;
- TRECERE DE PIETONI – 14 buc;
- CEDEAZA TRECERE – 57 buc;
- CURBA SIMPLA – 18 buc;
- SUCESIUNE DE DOUA SAU MAI MULTE CURBE – 4 buc;



- CURBA DEOSEBIT DE PERICULOASA – 12 buc;

Scurgerea apelor in zonele de intersectie a strazilor modernizate cu DJ 604 si DJ 542 se face prin santurile existente ale drumului judetean la care se racordeaza rigolele proiectate pentru strazile modernizate.

### **Semnalizare rutiera**

Pe timpul lucrarilor de executie a tronsonului de drum se vor avea in vedere asigurarea fluentei circulatiei prin semnalizarea provizorie a sectorului de drum.

Dupa finalizarea lucrarilor, se vor efectua:

- marcaje verticale prin introducerea de indicatoare rutiere corespunzatoare, conform standardelor.

- marcaje longitudinale, transversal, cat si marcaje de orientare si informare, de attentionare, etc. Marcajul orizontal se va face pe toata lungimea drumului, cu un marcaj discontinuu sau continuu in functie de vizibilitate conform SR 1845-7/2004. Timpanele podetelor proiectate si a celor existente se vor vopsi cu vopsea reflectorizanta.

La realizarea structurii rutiere toate lucrarile se vor executa mecanizat, conform legislatiei in vigoare cu respectarea prescriptiilor tehnice de executie.

### **- justificarea realizării proiectului;**

Investitia propusa are o contributie importantă la rezolvarea problemelor economice si sociale In Romania, la protectia sănătății, imbunătățirea calitatii vietii si stimularea dezvoltarii economice. Pentru a contribui la dezvoltarea regiunilor, Romania trebuie să faca investitii semnificative in infrastructura de drumuri publice clasificate si incadrate, in conformitate cu prevederile legale in vigoare, drumuri de interes local, drumuri comunale si podete.

Avand in vedere starea de viabilitate a strazilor propuse, total necorespunzatoare, cu denivelari permanente ale suprafetei carosabile, cu noroi si aluviuni pe timp ploios, cu precipitatii sau praf pe timp secetos, modernizarea acestora este necesara pentru asigurarea unor oportunitati firesti cum ar fi:

- asigura dezvoltarea activitatilor economice;
- imbunatateste conditiile de mediu prin diminuarea noxelor si a prafului;
- asigura protectia zonei drumului impotriva actiunii necontrolate a apei si a fenomenului de inghet - dezghet:
  - reduce costurile de transport si consumul de carburant si lubrefianti;
  - diminueaza uzura prematura a componentelor autovehiculelor;
  - accesul unitatilor de interventie( ambulanta, protectie civila, etc).

Modernizarea (asfaltarea) este impusa de situatia existenta a strazilor si anume:

-capacitatea portanta depasita, existand numeroase defectiuni de tipul: fagase, lipsa sistemelor de colectare si evacuare a apelor pluviale, gropi, denivelari, tasari, ce fac imposibila circulatia rutiera in perioadele cu precipitatii;

-nu exista imbracamintea rutiera iar strazile studiate sunt neconforme cu necesitatile si perspectivele de dezvoltare economica si sociala a regiunii in care se situeaza, fapt ce necesita modernizarea cat mai rapida pentru imbunatatirea viabilitatii, precum si a confortului si sigurantei circulatiei pentru utilizatori.

Strazile in totalitate impun viteze de circulatie reduse, deoarece starea caii de circulatie este necorespunzatoare, iar odata cu asfaltarea se impune si realizarea bordurilor.

Alegerea strazilor pentru asfaltare a fost determinata si de urmatoarele considerente de importanta a acestora:

- posibilitatea atragerii investitorilor in vederea dezvoltarii activitatii de exploatare a resurselor existente in zona;
- posibilitatea facilitarii curselor de transport calatori pe raza satelor deservite de sectoarele de drum;
- asigura o mai buna legatura a locuitorilor satelor cu centrul comunei, cu orasul Dabuleni prin DJ542 si resedinta judetului, Craiova prin DJ604 Amarastii de Jos- Leu - ce se racordeaza cu DN 6.
- inscrierea in programul de dezvoltare a retelei de drumuri locale (judetene, comunale si stradale) si de imbunatatire a starii lor de viabilitate prin modernizarea tuturor traseelor, cu prioritate a celor care asigura legatura intre localitati cat si a celor cu racord la drumurile cu clasificare superioara, program stabilit prin Planul de Amenajare a Teritoriului Judetului (PAT);
- inscrierea in planul de dezvoltare generala stabilita prin Planul Urbanistic General - PUG, prin care toate strazile locale sunt incluse intr-un program de modernizare, avand in vedere pe de o parte starea lor de viabilitate necorespunzatoare, iar pe de alta parte importanta economica si sociala a acestor drumuri.

In contextul celor precizate asfaltarea strazilor are o importanta deosebita din urmatoarele puncte de vedere:

- asigura accesul locuitorilor catre sediile administratiei locale si ale celorlalte institutii de interes public;
- asigura accesul in zonele locuite atat a riveranilor, cat si a masinilor de transport in comun, Salvare, Politie si Pompieri;
- permite accesul mijloacelor de transport In comun asigurand circulatia locuitorilor pentru rezolvarea nevoilor zilnice (invatamant, sanatate, locuri de munca).

**- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;**

Caile de acces pentru realizarea obiectivului de investitii sunt insasi strazile supuse modernizarii. Nu este necesara executia de cai de acces provizorii avand in vedere faptul ca toate lucrarile sunt realizate pe drumurile existente ale comunei.

**- resursele naturale folosite în construcție și funcționare;**

În perioada de construcție se va folosi balast, nisip, pietris, piatră spartă, provenit de la societăți autorizate

**- metode folosite în construcție/demolare;**

- **planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune,exploatare, refacere și folosire ulterioară;**
- **relația cu alte proiecte existente sau planificate;**

Proiectul reprezintă modernizarea unor drumuri existente si nu au fost identificate proiecte noi în zonă, conform datelor obținute de la Primăria Amarastii de Jos și nu afectează rețelele stradale existente

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

Se vor moderniza drumuri existente.

Lucrarile de modernizare au fost astfel proiectate incat sa se incadreze in ampriza actuala, fiind amplasate in totalitate pe domeniul public și prin realizarea lor se imbunătățesc condițiile de trai ale locuitorilor comunei.

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

se vor folosi agregate minerale, alimentarea cu apă de la rețeaua de apă a comunei existentă. Imbunătățirea calitatii vietii locuitorilor poate duce la creșterea numărului de locuințe.

- **alte autorizații cerute pentru proiect.**

#### **IV.Descrierea lucrărilor de demolare necesare:**

- **planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului; - nu este cazul**

- **descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;**

Pamantul rezultat din sapaturi se va folosi la completarea terasamentelor. Se vor reface toate taluzurile afectate de sapaturi, prin protectie cu piatra si se vor inierba taluzele libere Se va curate amplasamentul de toate resturile din constructii si va fi readus la starea initiala.

- **căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz;** nu este necesară construirea unor căi noi de acces, se vor folosi cele existente care vor fi modernizare

- **metode folosite în demolare; nu este cazul**

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

Au fost analizate pentru fiecare strada cate doua scenarii / variante de modernizare a sistemului rutier, functie de structura traficului si conditiile geofizice ale terenului.

#### **1. Scenariul I**

Ca prim scenariu se propun imbracaminti asfaltice - s-a prevazut urmatorul sistem rutier pentru toate strazile:

- 4 cm BA 16
- 6 cm BAD 22.4
- 12 cm Piatra sparta amestec optimal (impanare cu split si innoroire)
- 30 cm Balast
- min.10 cm strat de forma din nisip

Durata de executie maxim 12 luni exclusiv perioada de intemperii.

## 2. Scenariul II

Al II – lea scenariu propune – imbracaminti din beton de ciment - s-a prevazut urmatorul sistem rutier pentru toate strazile:

- 18 cm imbracaminte din beton de ciment rutier executata intr-un singur strat
- 12 cm - strat de baza din piatra sparta amestec optimal
- 30 cm - fundatie din balast
- min.10 cm strat de forma din nisip

Durata de executie maxim 15 luni exclusiv perioada de intemperii.

A fost ales scenariul / varianta I – Imbracaminti asfaltice avand o serie de avantaje:

- costuri de realizare mici pentru drumurile modernizate;
- durata de executie mica;
- cheltuieli mici de intretinere;
- riscuri mult mai mici de deteriorare sub influenta factorilor de mediu;
- posibilitatea redarii in circuit natural fara riscul poluarii mediului;
- cheltuieli de organizare de santier mici, nefiind nevoie de baze de productie si depozite de agregate, de ocupare de terenuri suplimentare;
- emisii de noxe si praf mult mai reduse.- alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor).

## V. Descrierea amplasării proiectului:

Terenul pe care urmeaza a se construi investitia apartine Comunei Amarastii de Jos, jud. Dolj si face parte din suprafata arondata pentru traseele drumurilor publice existente.

Lucrarile modernizare au fost astfel proiectate incat sa se incadreze in ampriza actuala, fiind amplasate in totalitate pe domeniul public (intravilanul cat si in extravilanul comunei).

Dupa studiile topografice si conform proiectarii, realizarea investitiei nu va conduce la ocuparea definitiva a unor suprafete de teren suplimentare - suprafata platforma drum 122.517,14mp.

Comuna Amarastii de Jos este situata in partea sud-estica a judetului Dolj, la limita administrativa a acestuia cu judetul Olt si este strabatuta de drumul judetean DJ 604 ce leaga localitatile Leu (DN6)- Puturi - Castranova - Apele Vii - Celaru - Marotinu de Jos - Zvorsca - Amarastii de Sus - Amarastii de Jos - Bucinisu (limita Jud. Olt), DJ 542 ce leaga localitatile Redea (limita Jud. Olt) - Zvorsca - Amarastii de Sus - Amarastii de Jos – Dabuleni (DN54) si DJ 561C ce face legatura Intre localitatile Valea Stanciului (DJ 561B) - Murta - Lacusteni - Daneti – Dobrotesti - Amarastii de Jos.

Comuna Amarastii de Jos are in componenta trei sate:

- Amarastii de Jos - sat resedinta de comuna;
- Ocolna - sat component;
- Prapor - sat component.

Orasul cel mai apropiat fata de localitatea resedinta de comuna este municipiul Caracal (judetul Olt) situat la 27 km, iar fata de municipiul Craiova se gaseste la 58 km.

**- distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare;**

Nu este cazul

**- localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare**

- Nu este cazul

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

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

Amplasamentul proiectului este pe domeniul public al comunei Amarastii de Jos, in ampriza drumurilor existente, nu se propun exproprieri de terenuri.

Pentru acest proiect a fost emis Certificatul de Urbanism nr. 5 din 19.06.2019 de catre Primaria Comunei Amarastii de Jos.

**-- politici de zonare și de folosire a terenului; Nu este cazul**

**-- arealele sensibile; Nu este cazul**

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

**- detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.**

Se vor asfalta strazi existente

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

**(A)Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu:**

**a)protecția calității apelor:**

**- sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;**

- ape uzate menajere rezultate din organizările de șantier

- apa tehnologica pentru stropirea suprafetelor straturilor de balast, piatra sparta, beton asigurata de la rețeaua stradala

**- stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute.**

### **În perioada de construcție**

- organizarea de șantier va fi prevăzută cu toalete ecologice pentru nevoi igienico-sanitare, toalete ce vor fi vidanțate periodic cu firme specializate și autorizate.
- nu se vor evacua ape uzate în apele de suprafață sau subterane, nu se vor manipula sau depozita deșeuri, reziduuri sau substanțe chimice, fără asigurarea condițiilor de evitare a poluării directe sau indirecte a apelor de suprafață sau subterane;
- tehnologia de execuție a lucrărilor de realizare a proiectului și lucrările adiacente acestuia nu va influența calitatea apelor de suprafață și subterane;
- apa de baut pentru muncitori va fi asigurată individual de fiecare în parte.

### **În perioada de funcționare**

Pentru drenarea apelor pluviale s-au prevăzut șanțuri, rigole și podețe pe drumuri laterale care vor fi drenate și întreținute în permanență

#### **b) protecția aerului:**

- sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri;

### **În perioada de construcție:**

- emisii în atmosfera rezultate de la utilajele și mijloacele de transport folosite
- praf în perioadele secetoase

### **În perioada de funcționare:**

Proiectul nu poate produce poluarea aerului în mod suplimentar față de cea existentă în localitate

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

### **În perioada de construcție:**

- se va avea în vedere stropirea suprafețelor de teren la zi și curățirea corespunzătoare a mijloacelor de transport la ieșirea din șantier;
- impunerea de restricții de viteză pentru autocamioanele de transport;
- autovehiculele și utilajele folosite pentru executarea lucrărilor, vor respecta condițiile impuse prin verificările tehnice periodice în vederea reglementării din punct de vedere al emisiilor gazoase în atmosferă;
- transportul materialelor și deșeurilor produse în timpul executării lucrărilor de construcție se va face cu mijloace de transport adecvate, acoperite cu prelată, pentru evitarea împrăștiilor acestora;
- respectarea prevederilor Legii nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător;
- **pe perioada execuției lucrărilor** vor fi asigurate măsurile și acțiunile necesare pentru prevenirea poluării factorilor de mediu cu pulberi, praf și noxe de orice fel;

### **În perioada de funcționare:**

- pe perioada funcționării obiectivului vor fi asigurate măsurile și acțiunile necesare pentru prevenirea poluării factorilor de mediu cu pulberi, praf și noxe de orice fel;
- se va întreține spațiul verde aferent și se vor planta arbori și arbuști de-a lungul drumurilor în vederea ameliorării calității mediului;
- respectarea prevederilor Legii nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător;

#### **c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:**

- sursele de zgomot și de vibrații;

### **În perioada de construcție:**

- Zgomotul și vibrațiile produse de utilajele și mijloacele de transport care deservesc proiectul

### **În perioada de funcționare:**

Nu va fi un nivel suplimentar de zgomot și vibrații, va fi de altfel atenuat datorită calitatii drumului

**- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;**

### **În perioada de construcție:**

- rutele de transport pentru utilajele de mare tonaj vor fi atent alese.
- programul de lucru, respectiv orarul traficului auto va fi stabilit de comun acord cu comunitatea locală, obținându-se de fiecare dată acordul scris al acesteia
- folosirea unor utilaje noi, performante care respecta legislația în vigoare în ceea ce privește nivelul de zgomot
- programul de lucru al surselor de zgomot și vibrații în zona locuită va fi adaptat în funcție de cerințele populației rezidențiale;
- pentru prevenirea poluării fonice programul de lucru va fi stabilit astfel încât să producă un disconfort cât mai mic cetățenilor;
- respectarea duratei de execuție a proiectului astfel încât disconfortul generat de poluarea fonică să fie cât mai redus ca timp;
- se vor respecta prevederile HG 1756/2006 cu modificările și completările ulterioare privind limitarea nivelului emisiilor de zgomot în mediu produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor, fiind admisă doar folosirea echipamentelor ce poartă inscripționat în mod vizibil, lizibil și de neșters marcajul european de conformitate CE, însoțit de indicarea nivelului garantat al puterii sonore;

Conform prevederilor Ordinului Ministerului Sănătății nr. 119/2014 pentru aprobarea normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației, art.16: la limita receptorilor protejați, zgomotul datorat activității pe amplasamentele autorizate nu va depăși nivelul admis: 55 dB și curba zgomot Cz 50 în timpul zilei, respectiv 45 dB și curba zgomot Cz 40 în timpul nopții.

Conform prevederilor Legii 265/2006 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, art. 64, f) persoanele fizice și juridice au obligația „să asigure măsuri și dotări speciale pentru izolarea și protecția fonică a surselor generatoare de zgomot și vibrații, astfel încât să nu conducă, prin funcționarea lor, la depășirea nivelurilor limită a zgomotului ambiental.” Nu se admit depășiri ale acestor indicatori.

### **În perioada de funcționare:**

- Intretinerea spațiului verde și plantarea de arbori și arbuști de-a lungul cailor rutiere

### **d) protecția împotriva radiațiilor:**

- sursele de radiații; Nu este cazul
- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor; Nu este cazul

### **e) protecția solului și a subsolului:**

- sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatice și de adâncime;

**În perioada de construire:**

- deseuri menajere
- deseuri din construcții
- eventuale pierderi de produse petroliere de la utilaje și mijloace de transport

**În perioada de funcționare:**

- posibile pierderi de produse petroliere de la autovehiculele care folosesc drumurile reabilitate  
lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului; lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;

- **amenajările și dotările pentru protecția solului și a subsolului**

**În perioada de construcție:**

- colectarea selectivă a deșeurilor menajere în spații amenajate corespunzător, betonate și în puștele inscripționate predate prin contract unor firme specializate și autorizate
- evitarea scurgerilor accidentale de produse petroliere de la utilajele și autovehiculele transportatoare precum și dotarea corespunzătoare cu substanțe absorbante;
- evitarea depozitării necontrolate a materialelor de construcție folosite și deșeurilor rezultate din acestea direct pe sol în spații neamenajate corespunzător;
- interzicerea evacuării de ape uzate, necontrolat pe teren; în cazul poluării accidentale a solului cu produse petroliere și uleiuri minerale de la vehiculele grele și de la echipamentele mobile se va proceda imediat la utilizarea materialelor absorbante, la decopertarea solului contaminat, stocarea temporară a deșeurilor rezultate și a solului decopertat în recipiente adecvate în vederea neutralizării de către firme specializate;
- alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport se va face de la stații de distribuție carburanți autorizate;
- se va asigura controlul strict al transportului materialelor de construcții cu autovehicule, pentru prevenirea deversărilor accidentale pe traseu;
- respectarea prevederilor Ordinului 756/1997 privind evaluarea poluării mediului, cu modificările și completările ulterioare

**In perioada de funcționare:**

- monitorizarea traficului de către beneficiar și intervenția cu materiale absorbante în cazul pierderilor de produse petroliere accidentale

**f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:**

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect - proiectul nu se realizează în arii protejate
- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate;

Pentru limitarea efectelor lucrărilor propuse asupra ecosistemelor terestre trebuie avute în vedere următoarele:

- replantarea zonelor afectate;



- plantarea de arbori și arbuști de-a lungul cailor rutiere;

**g) protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:**

- identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele;

Disconfortul produs locuitorilor este doar pe perioada de execuție a lucrărilor și este unul mediu

- **lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public;**

- **în perioada de construcție**

- circulația autovehiculelor de transport, utilajelor și vehiculelor de șantier ce va implica o creștere a traficului în zonă, reducerea căii rutiere disponibile, o creștere a fondului sonor și implicit impurificarea aerului.

- **în perioada de funcționare**

nu putem vorbi de disconfort suplimentar pentru locuitori

**dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public:**

**în perioada de construcție**

- rutele de transport pentru utilajele de mare tonaj vor fi atent alese.

- programul de lucru, respectiv orarul traficului auto va fi stabilit de comun acord cu comunitatea locală, obținându-se de fiecare dată acordul scris al acesteia

- folosirea unor utilaje noi, performante care respecta legislația în vigoare

- programul de lucru al surselor de zgomot și vibrații în zona locuită va fi adaptat în funcție de cerințele populației rezidențiale;

- pentru prevenirea poluării fonice programul de lucru va fi stabilit astfel încât să producă un disconfort cât mai mic cetățenilor;

- respectarea duratei de execuție a proiectului astfel încât disconfortul generat de poluarea fonică să fie cât mai redus ca timp

- **în perioada de funcționare**

- Plantarea de arbori și arbuști de-a lungul cailor rutiere

**h) prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatarei, inclusiv eliminarea:**

**În perioada de execuție** deșeurile rezultate sunt de următoarele categorii:

- deșeuri menajere produse de personalul care lucrează pe șantierul de construcții, constituite în principal din hârtie, pungi, folii de polietilenă, ambalaje PET, materii organice (resturi alimentare);

- deșeuri tehnologice produse la turnarea betoanelor, pământ rezultat din săpături, Deșeurile menajere generate pe amplasament vor fi colectate selectiv în pubele inscripționate și predate operatorului de salubritate al comunei Amarastii de Jos.

Deșeurile din construcții vor fi depozitate în spații special amenajate și vor fi preluate de pe amplasament de către constructorul autorizat și predate unor firme specializate pentru reciclare/eliminare.

Pământul rezultat din săpături se va folosi la completarea terasamentelor. Se vor reface toate taluzurile afectate de săpături, prin protecție cu piatra și se vor înierba taluzele libere

**- lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșuri generate;**

-20 03 01 deșuri municipale amestecate

17 01 01 Beton

17 05 04 pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03

15 01 01 ambalaje de hârtie și carton

15 01 02 ambalaje de material plastic

**- programul de prevenire și reducere a cantităților de deșuri generate; Vor fi respectate prevederile Legii 211/2011 privind regimul deșeurilor atât pe perioada efectuării lucrărilor de construire cât și în perioada desfășurării activității:**

art. 4, respectiv: (1) Ierarhia deșeurilor se aplică în funcție de ordinea priorităților în cadrul legislației și al politicii în materie de prevenire a generării și de gestionare a deșeurilor, după cum urmează:

a) prevenirea;

b) pregătirea pentru reutilizare;

c) reciclarea;

d) alte operațiuni de valorificare, de exemplu valorificarea energetică;

e) eliminarea.

art. 8: (1) Producătorii și deținătorii de deșuri persoane juridice sunt obligați să încadreze fiecare tip de deșeu generat din propria activitate în lista deșeurilor prevăzută la art. 7 alin. (1).

(4) Producătorii și deținătorii de deșuri persoane juridice sunt obligați să efectueze și să dețină o caracterizare a deșeurilor periculoase generate din propria activitate și a deșeurilor care pot fi considerate periculoase din cauza originii sau compoziției, în scopul determinării posibilităților de amestecare, a metodelor de tratare și eliminare a acestora.

art. 13: Producătorii de deșuri și deținătorii de deșuri au obligația valorificării acestora, cu respectarea prevederilor art. 4 alin. (1) - (3) și art. 20.

art. 20: Gestionarea deșeurilor trebuie să se realizeze fără a pune în pericol sănătatea umană și fără a dăuna mediului, în special:

a) fără a genera riscuri pentru aer, apă, sol, faună sau floră;

b) fără a crea disconfort din cauza zgomotului sau a mirosurilor;

c) fără a afecta negativ peisajul sau zonele de interes special

art. 17, (2) Producătorii de deșuri și autoritățile administrației publice locale au următoarele îndatoriri:

a) să atingă, până în anul 2020, un nivel de pregătire pentru reutilizare și reciclare de minimum 50% din masa totală a cantităților de deșuri, cum ar fi hârtie, metal, plastic și sticlă provenind din deșeurile menajere și, după caz, provenind din alte

surse, în măsura în care aceste fluxuri de deșeuri sunt similare deșeurilor care provin din deșeurile menajere;

art. 19: (1) Producătorii de deșeuri și deținătorii de deșeuri au obligația să supună deșeurile care nu au fost valorificate unei operațiuni de eliminare în condiții de siguranță, care îndeplinește cerințele art. 20.

art. 22: Deținătorii/Producătorii de deșeuri au obligația să desemneze o persoană din rândul angajaților proprii care să urmărească și să asigure îndeplinirea obligațiilor prevăzute de prezenta lege sau să delege această obligație unei terțe persoane. Persoanele desemnate, trebuie să fie instruite în domeniul gestiunii deșeurilor, inclusiv a deșeurilor periculoase, ca urmare a absolvirii unor cursuri de specialitate.

Art. 23 (1) Producătorul sau deținătorul care transferă deșeuri către una dintre persoanele fizice ori juridice prevăzute la art. 22 alin. (1) în vederea efectuării unor operațiuni de tratare preliminară operațiunilor de valorificare sau de eliminare completă nu este scutit de responsabilitatea pentru realizarea operațiunilor de valorificare ori de eliminare completă.

Se va evita formarea de stocuri de deșeuri, ce urmează să fie valorificate, care ar putea genera fenomene de poluare a mediului sau care prezintă riscuri de incendiu fata de vecinătăți.

Deșeurile identificate pe parcursul desfășurării activității vor fi codificate conform Anexei 2 a HG 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor, incluse în evidența gestiunii deșeurilor și valorificate/eliminate conform prevederilor legale corespunzătoare fiecărui tip de deșeu.

Conform HG 856/2002 constructorul are obligația să țină evidența strictă a cantităților și tipurilor de deșeuri produse, valorificate sau comercializate și circuitul acestora.

Deșeurile destinate proceselor de recuperare sau eliminare pot fi transportate numai de agenți economici autorizați, cu respectarea prevederilor H.G. nr. 1061/2008.

- planul de gestionare al deșeurilor pe amplasament – colectare selectivă, depozitare în spații amenajate, predare periodică către un operator autorizat pentru eliminarea/reciclarea acestora

- **planul de gestionare a deșeurilor;**

colectare selectivă, depozitare în spații amenajate, predare periodică către un operator autorizat pentru eliminarea/reciclarea acestora

**i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:**

- **substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;**

**În perioada de execuție,** constructorul va utiliza o cantitate însemnată de carburanți și uleiuri pentru utilajele terasiere și vehiculele de transport.

În perioada de funcționare nu vor fi necesare astfel de substanțe

- **modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.**

Alimentarea cu carburanți, repararea și întreținerea mijloacelor de transport și a utilajelor folosite pe șantier se va face numai la societăți specializate și autorizate; Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având făcute reviziile tehnice și schimburile de lubrifianti.

Schimbarea lubrifiantilor și întreținerea acumulatorilor se vor executa în ateliere specializate. Se interzice stocarea temporară și depozitarea carburanților și substanțelor periculoase pe și în zona aferentă amplasamentului;

Din implementarea proiectului nu vor rezulta deșeuri de azbociment.

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

Se vor utiliza agregate minerale, solul rezultat de la săpături va fi folosit la refacerea taluzurilor și terasamentelor

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

**- impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotului și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre**

**a)In perioada de construcție**

- Nivelul crescut al zgomotului și vibrațiilor produse de utilajele și mijloacele de transport pe perioada realizării proiectului

- Emisiile suplimentare de gaze de esapament produse de utilajele și mijloacele de transport

- Alterarea temporară a peisajului localității

**Totusi lucrarile se vor desfasura etapizat, pe cate o ulita, iar impactul asupra populatiei va fi redus si punctiform.**

Pământul rezultat din săpături se va folosi la completarea terasamentelor. Se vor reface toate taluzurile afectate de săpături, prin protecție cu piatra și se vor înierba taluzele libere. Apreciem că nu vor fi creșteri substanțiale ale gazelor cu efect de seră prin implementarea acestui proiect, iar aceste gaze cu efect de seră produse de utilaje și mijloace de transport în perioada de construcție vor fi mult diminuate și prin capacitatea de absorbție a mediului înconjurător, ținând cont de faptul că în mediul rural există mult spațiu verde și mulți arbori.

Realizarea proiectului se va face etapizat, fără a fi deschise mai multe fronturi de lucru.

Punerea în funcțiune a obiectivelor proiectului nu generează gaze cu efect de seră.

**Sanatatea umana**

Atât în faza de construcție cât și de funcționare nu este pusă în pericol sănătatea umană

Fauna si flora – se va decoperta solul cu vegetatie si va fi replantat dupa realizarea santurilor , rigolelor, podetelor

### **Calitatea si regimul cantitativ al apei**

**Nu vor fi afectate apele prin implementarea proiectului.**

### **Calitatea aerului –**

Lucrarile se vor desfasura etapizat, pe cate o ulita nu in toata localitatea concomitent iar impactul asupra aerului va fi redus si punctiform.

Apreciem ca nu vor fi cresteri substantiale de noxe prin implementarea acestui proiect, iar acestea sunt produse de utilaje si mijloace de transport in perioada de constructie, insa vor fi mult diminuate si prin capacitatea de absorbtie a mediului inconjurator, tinand cont de faptul ca in mediul rural exista mult spatiu verde si multi arbori.

Punerea in functiune a obiectivelor proiectului nu genereaza emisii in atmosfera.

**Clima** – Apreciem ca nu vor fi cresteri substantiale ale gazelor cu efect de sera prin implementarea acestui proiect, iar aceste gaze cu efect de sera produse de utilaje si mijloace de transport in perioada de constructie vor fi mult diminuate si prin

capacitatea de absorbtie a mediului inconjurator, tinand cont de faptul ca in mediul rural exista mult spatiu verde si multi arbori, iar lucrarile vor fi efectuate etapizat.

Influenta climei asupra proiectului – lucrarile nu se vor executa in zona cu risc de alunecari de teren si de inundatii. Este asigurata scurgerea apelor pluviale.

**Zgomote si vibratii** - activitatea se va desfasura in limitele normale ale zgomotului si vibratiilor admise, datorita utilajelor performante folosite, verificarii acestora periodica in perioada de constructie

### **Peisaj si mediu vizual**

– impact temporar pe perioada de executie a lucrarilor,

**Patrimoniul istoric si cultural** - nu este afectat in zona ne existand asemenea obiective.

**Interactiunea acestor elemente - impactul asupra fiecarui element fiind de nivel mic spre mediu, punctiform si temporar nu este de natura sa produca efecte negative semnificative pentru zona de implementare.**

**Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ):**

Impactul negativ generat de implementarea proiectului este direct produs de efectele generate de lucrarile de constructie si de amplasare conducte de alimentare cu apa si canalizare, insa este unul temporar, pe termen mediu, 12 luni.

Exploatarea obiectivelor construite nu genereaza un impact negativ de luat in considerare.

Nu putem vorbi de impact cumulativ, nu sunt proiecte existente sau propuse in zonă, lucrarile se realizeaza etapizat si nu exista impact remanent.

De asemenea nu se va implementa un alt proiect generator de impact in zona de amplasare a proiectului, cum ar fi constructii, reabilitari, extinderi de retele de alimentare cu apa si canalizare sau alte investitii propuse in zona proiectului.

- **extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate): aria geografică și numărul persoanelor aceste elemente. Nu este cazul**

**Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);**

local, numai în zona de lucru pe perioada de realizare a lucrărilor prevăzute în proiect, impactul va fi redus și reversibil;

în perioada de funcționare efectul cumulat este prognozat a fi redus dacă este respectată legislația în vigoare;

- **magnitudinea și complexitatea impactului;**

impactul asupra factorilor de mediu generat în perioada de execuție a proiectului prin lucrările de construcție, utilaje, mijloacele de transport și organizarea de șantier este mediu

- **probabilitatea impactului; Nu este cazul**

- **durata, frecvența și reversibilitatea impactului;**

maxim 12 luni, local, în zona de lucru, pe perioada lucrărilor de construcții și vor avea caracter temporar; reduse în perioada de exploatare a investiției.

- **măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;**

realizarea unui program de lucru cu un orar bine stabilit;

- realizarea lucrărilor din intravilan ca lucrări prioritare, finalizate cât mai rapid, ținându-se cont însă și de respectarea procesului și timpilor tehnologici;

- curățarea de pământ sau alte materiale a pneurilor autovehiculelor de transport sau a altor utilaje ce părăsesc zonele de lucru;

- efectuarea de controale la transportul de beton cu autobetoniere, pentru a se preveni în totalitate descărcări accidentale pe traseu sau spălarea tobelor și aruncarea apei cu lapte de ciment în parcursul din localități sau pe drumurile publice.

- folosirea unor utilaje și mijloace de transport verificate periodic din punct de vedere al emisiilor de gaze de esapament în aer

- întreținerea periodică a acestora prin repararea la servicii autorizate și alimentarea în stații PECO autorizate

- umezirea periodică a drumurilor de acces în perioadele secetoase

- gestionarea atentă a deșeurilor menajere și din construcții

- limitarea spațiului pe cât posibil pentru organizarea de șantier

- **natura transfrontalieră a impactului.**

proiectul nu este susceptibil de a genera un impact semnificativ transfrontier

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

Verificarea periodica a starii retelei de drumuri asfaltate conform unui grafic stabilit si remedierea de urgenta a unor eventuale incidente.

- Intretinerea spatiului verde a arborilor si arbustilor existenti de-a lungul drumurilor

- Plantarea unor arbori si arbusti de-a lungul drumurilor acolo unde nu exista

#### **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: 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).**

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

#### **X. Lucrări necesare organizării de șantier:**

##### **- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;**

Executia lucrărilor prevăzute prin proiect va respecta obligatoriu măsurile specifice pentru reducerea și/sau eliminarea efectelor generate de acestea asupra sănătății umane și mediului înconjurător.

Se au în vedere:

- împrejmuirea corespunzătoare a zonelor de lucru, montarea de avertizoare, etc;
- limitarea pe cât posibil a suprafeței afectate organizării de șantier
- întreținerea/repararea utilajelor, instalațiilor și mijloacelor de transport etc. se va realiza numai de către societăți specializate autorizate;
- întreținerea corespunzătoare a utilajelor/mijloacelor de transport utilizate în lucrările de construcții în vederea evitării scurgerilor de combustibili și uleiuri uzate pe sol/apă și de alte substanțe toxice și periculoase;
- se interzice stocarea temporară și depozitarea carburanților și substanțelor periculoase în zona aferentă amplasamentului;
- în perioada de execuție a lucrărilor vor fi stabilite zone de parcare a autovehiculelor și a utilajelor utilizate;

- este interzisă părăsirea incintei organizării de șantier cu roțile autovehiculelor și/sau caroseria murdară;
  - alimentarea cu carburanți, repararea și întreținerea mijloacelor de transport și a utilajelor folosite pe șantier se va face numai la societăți specializate și autorizate;
  - localizarea organizării de șantier organizarea de șantier va fi amenajată astfel încât să asigure facilitățile de bază conform prevederilor Legii nr. 50/1991 privind autorizarea lucrărilor de construcții, cu modificările și completările ulterioare
  - organizarea de santier va fi amplasata in apropierea terenului de sport al comunei, pe un teren viran;
  - **descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier:**
  - organizarea de santier va fi amplasata in apropierea terenului de sport al comunei, pe un teren viran, astfel încât impactului generat de aceasta asupra factorilor de mediu locali pe timpul derulării lucrărilor prevăzute prin proiect să fie cât mai redus;
  - *surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier:*
  - Apa menajera uzata
  - Deseuri menajere si din constructii
  - *dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu:*
  - în perioada propusă pentru construcția obiectivului, se va respecta programul de lucru care se va impune prin autorizația de construcție;
  - execuția lucrărilor de construcție se va face doar cu firme autorizate și care să respecte legislația de mediu în vigoare, se vor amplasa toalete ecologice si pubele pentru colectarea selectiva a deseurilor menajere si corespunzatoare a celor din constructii care vor fi predate unor firme autorizate;
  - la finalizarea investiției se vor aduce la starea inițială de funcționare zonele afectate sau ocupate temporar;
  - *localizarea organizării de șantier;*
  - organizarea de santier va fi amplasata in apropierea terenului de sport al comunei, pe un teren viran;
  - *descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;*
  - surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;
  - Apa menajera uzata
  - Deseuri menajere si din constructii
  - Zgomot și vibrații
  - Emisii în aer de la utilaje si autovehicule
  - *dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.*
- masurile prevazute pentru reducerea eliminarea acestora prezentate anterior
- XI.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 cazde accidente și/sau la încetarea activității;**

- se va reda terenul la forma inițială, inclusiv în zona de depozitare a materialelor în cadrul organizării de șantier; se vor executa lucrări de refacere a solului, cu relocarea solului decopertat care să refaca aspectul initial al zonei;

- la finalizarea lucrărilor de construcție, zonele care au fost ocupate temporar vor fi curățate și nivelate iar terenul readus la starea inițială ;

-surplusul de pamant rezultat se va evacua pe un teren pus la dispoziție de primăria comunei;

**- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;**

Se vor lua toate măsurile pentru evitarea poluărilor accidentale, iar în cazul unorastfel de incidente, se va acționa imediat pentru a controla, izola, elimina poluarea, anunțându-se GNM-CJ Dolj;

In cazul unor poluari accidentale cu produse petroliere se va proceda la aplicarea de substante absorbante pentru reducerea efectului acesteia si se va reface zona afectata;

**- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;**

se vor respecta prevederile OUG 68/2007 privind raspunderea de mediu cu referire la prevenirea si repararea prejudiciului asupra mediului cu modificarile si completarile

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

**XII.Anexe - piese desenate:**

**1.planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele); planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);**

**2.schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile dedepoluare;**

**3.schema-flux a gestionării deșeurilor;**

**4.alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.**

**XIII.Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor natural protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cumodificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, memoriul va fi completat cu următoarele:**

a)descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională

Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

b)numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar;

c)prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;

d)se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;

e)se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;

f)alte informații prevăzute în legislația în vigoare.

**Nu este cazul**

**XIV.Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele,memoriul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate:**

1.Localizarea proiectului:

- bazinul hidrografic;

- cursul de apă:

- corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): denumire și cod.

**Nu este cazul, proiectul nu are impact asupra corpurilor de apa.**

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

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

**XV.Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. ....**

**privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor înconformitate cu punctele III-XIV.**

**Semnătura și ștampila titularului  
Primar Firanescu Marian**