

SC SUDOLT CONSULTING SRL

CUI 31236371

Nr. Reg. Com: J16/278/2013

Comuna Giurgita, Strada Gardareanu Gheorghe, Nr. 33, Jud Dolj

DENUMIRE PROIECT:

**MODERNIZARE STRĂZI DE INTERES LOCAL ÎN
COMUNA GHERCEȘTI, JUDEȚUL DOLJ**

FAZA DE PROIECTARE - ACORD DE MEDIU, Conform Anexa nr. 5.E la Legea 292/2018

PROIECT NR: 46/2019

BENEFICIAR:

COMUNA GHERCEȘTI, JUD. DOLJ

PROIECTANT GENERAL: SC SUDOLT CONSULTING SRL

PROIECTANT DE SPECIALITATE: SC UNIKTEHNO PROIECT SRL

2019

SC SUDOLT CONSULTING SRL

CUI 31236371

Nr. Reg. Com: J16/278/2013

Comuna Giurgita, Strada Gardareanu Gheorghe, Nr. 33, Jud Dolj

CONTRACT: 46/2019

DENUMIRE PROIECT:

**MODERNIZARE STRĂZI DE INTERES LOCAL ÎN COMUNA
GHERCEȘTI, JUDEȚUL DOLJ**

**FAZA DE PROIECTARE - ACORD DE MEDIU, Conform Anexei nr. 5.E din
Legea nr. 292 din 10.12.2018**

PROIECT NR: 46/2019

BENEFICIAR: COMUNA GHERCEȘTI, JUDEȚUL DOLJ

PROIECTANT GENERAL: SC SUDOLT CONSULTING SRL

PROIECTANT DE SPECIALITATE: SC UNIKTEHNO PROIECT SRL

COLECTIV ELABORARE:

SEF PROIECT: ING. PREDESEL SORIN.....

CUPRINS

I. DENUMIREA PROIECTULUI.....	4
II. TITULAR.....	4
III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT	4
IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE.....	17
V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI	17
VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI.....	18
A. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu ...	18
B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității.....	23
VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT.....	24
VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI.....	26
IX. LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/ SAU PLANURI/ PROGRAME/ STRATEGII/ DOCUMENTE DE PLANIFICARE.....	26
X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER.....	27
XI. LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII	28
XII. ANEXE - PIESE DESENATE.....	29
XIII. PENTRU PROIECTELE CARE 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, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMĂTOARELE:.....	29
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	30

Conținutul – cadru al memoriului de prezentare

Prezentul memoriu de prezentare este elaborat în conformitate cu Legea 292/2018 privind aprobarea metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice și private (Anexa nr. 5.E).

I. DENUMIREA PROIECTULUI

„MODERNIZARE STRĂZI DE INTERES LOCAL ÎN COMUNA GHERCEȘTI, JUDEȚUL DOLJ”

II. TITULAR

Localitate: Ghercești, Str. Eroilor Nr.107

Judet: Dolj

Țara: Romania

Cod postal: 207280

Telefon/ Fax: 0251-450580

Email: primariaghercesti@yahoo.ro

Primar: Păpăroiu Nolică-Cornel

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT

a) Rezumat al proiectului

Axa în plan

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”, tronsoanele de drum analizate sunt clasificate ca drumuri comunale și străzi de interes local, iar în funcție de traficul de perspectivă 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 documentații, sunt delimitate de limite de proprietate bine definite, nu se pot impune măsuri drastice de corecție a elementelor acestora. Ținând cont de ampriza drumurilor (delimitată de proprietăți) și de elementele geometrice existente, s-a propus o viteză de proiectare de **25 km/h** cu păstrarea în totalitate a traseului existent și cu proiectarea și amenajarea conform prevederilor STAS 863-85.

În plan, drumul păstrează traseul existent, dar amenajarea curbilor în plan și spațiu determină lărgirea platformei față de situația actuală.

Principalele date tehnice centralizate sunt următoarele:

Lungimea sectoarelor de drumuri ce fac obiectul acestui studiu este de 7706,00 m.

Drumurile laterale care se ramifică din drumul modernizat se vor asfalta pentru a nu se aduce noroi pe carosabil:

- Strada Aviatorilor = 28 buc x 10 m / buc = 280 m;
- Dc 86 = (2buc x 40 m/buc) + (7buc x 10 m /buc) = 150 m.

Profilul longitudinal

În profil longitudinal, linia roșie s-a proiectat cu respectarea prevederilor STAS 863-85 “Elemente geometrice ale traseelor – Prescripții de proiectare” și ORDIN 45/1998 pentru aprobarea “Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor” în corelare cu situația existentă din teren și obligația de a menține traseul existent fără exproprieri, luând în considerare următoarele criterii:

- asigurarea unor elemente geometrice în profil longitudinal corespunzătoare unei viteze de proiectare de 25 km/h;
- realizarea unor declivități cu lungime cât mai mare;
- realizarea racordărilor verticale cu raze mari astfel încât valoarea lungimii racordării verticale să fie cel puțin egală cu valoarea vitezei de bază;
- respectarea eventualelor puncte de cota obligate.

Deoarece pe Dc 86 tronsoanele aferente profilelor Tip 9, Tip 10 și Tip 12 (Km 0+150 - Km 0+385, Km 0+700 - Km 1+530, Km 1+530 - Km 2+440) au trama stradală îngustă și pentru a asigura accesul riveranilor la proprietăți profilul proiectat se aplică în debleu (caseta rutieră), motiv pentru care nu s-a putut folosi zestrea existentă (umplutura din pietriș infestat cu pământ).

Imaginea străzilor în profil longitudinal este dată mai jos.

Nr. crt	DENUMIRE STRADA	Declivitate Minima %	Declivitate Maxima %
1	Strada Aviatorilor	0.07	7.74
2	Dc 86	0.34	12.40

Pentru racordările verticale ale declivităților s-au adoptat raze între 400 m și 12 000 m.

Profilul transversal

În profil transversal, având în vedere situația existentă din teren și importanța drumurilor analizate, s-au proiectat elemente geometrice corespunzătoare unor drumuri de clasa tehnica V și IV cu două benzi de circulație, respectiv o bandă de circulație, conform “Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și Reabilitarea drumurilor” (Ordinului Ministrului Transporturilor nr. 45/06.04.1998 publicat în Monitorul Oficial al României, part. I, nr138 bis/06.06.1998).

Pe de altă parte, conform cap. 5, „Dispozitii finale” din „Normele tehnice privind proiectarea, construcția și modernizarea drumurilor”, care prevede: „În cazul modernizării, consolidării sau reabilitării unor sectoare de drumuri existente, care au o structură rutieră definitivă fără defecte majore structurale, sunt în rambleuri înalte sau debleuri adânci, au lucrări grele de sprijinire și consolidare, sunt în traversarea localităților cu numeroase accese și prezintă elemente geometrice care nu se încadrează în cele prevăzute de norme, iar amenajarea în condițiile normelor ar necesita lucrări de volume mari și costisitoare, exproprieri și/sau demolări sau ar elimina posibilitățile de acces la riverani, cu acordul administratorului drumului, acestea se pot corela cu viteza de proiectare în cadrul unui proces de proiectare excepțională, prin adoptarea unor elemente la limita celor rezultate din calcule, fără însă a afecta siguranța circulației, prevăzându-se măsuri corespunzătoare” și având în vedere solicitarea beneficiarului lucrării de a se păstra în totalitate traseul existent, se poate opta pentru reducerea excepțională a părții carosabile și a platformei.

În cadrul acestui proiect s-a avut în vedere respectarea STAS 863-85 “Elemente geometrice ale traseelor – Prescripții de proiectare” și ORDIN 45/1998 pentru aprobarea “Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor”, corelate cu cerința exprimată de beneficiar de a evita eventuale exproprieri și de a menține costurile la un nivel scăzut.

Curbele se vor amenaja în conformitate cu prevederile STAS 863 și ținând cont de intensitatea traficului de perspectivă și a vitezei de proiectare. În curbele cu raze mai mari de 250 m se păstrează forma profilurilor din aliniamente.

În aceste condiții, având în vedere situația existentă din teren (spațiul limitat pentru modernizare) și importanța drumurilor analizate, ce fac obiectul prezentei documentații, elementele geometrice din profil transversal s-au proiectat astfel încât să se încadreze între limitele de proprietate actuale, rezultând următoarele elemente geometrice în profil transversal:

STR. AVIATORILOR

➤ **Profil Tip 1 (Km 0+000 - Km 2+000) și Profil Tip 2 (Km 2+000 - Km 2+500)**

- Lățime platformă : 7.00 m
- Lățime carosabil : 5.50 m
- Acostamente : stânga și dreapta de 0.75 m din piatră spartă;
- Șanț stânga și dreapta cu secțiune trapezoidală neprotejată.

➤ **Profil Tip 3**

Km 2+500 - Km 2+620

Km 2+690 - Km 3+300

Km 3+700 - Km 3+770

Km 3+800 - Km 3+900

Km 4+500 - Km 5+056:

- Lățime platformă : 7.00 m
- Lățime carosabil : 5.50 m
- Acostamente : stânga și dreapta de 0.75 m protejate cu beton asfaltic cu criblură (BA16)
- Șanț stânga și dreapta cu secțiunea protejată cu beton de ciment C25/30 în grosime de 10 cm, așezat pe un strat de nisip în grosime de 5 cm.

➤ **Profil Tip 4 (Km 3+300 - Km 3+700)**

- Lățime platformă : 7.00 m
- Lățime carosabil : 5.50 m
- Acostamente : stânga de 0.75 m din piatră spartă și dreapta de 0.75 m protejat cu beton asfaltic cu criblură (BA16) cu scopul de a împiedica pătrunderea apei în corpul drumului.
- Parapet metalic deformabil semigreu stânga, tip N2 pe fundații izolate
- Șanț dreapta cu secțiunea protejată cu beton de ciment C25/30 în grosime de 10 cm, așezat pe un strat de nisip în grosime de 5 cm.

➤ **Profil Tip 5 (Km 3+900 - Km 4+250)**

- Lățime platformă : 7.00 m
- Lățime carosabil : 5.50 m
- Acostamente : stânga de 0.75 m protejat cu beton asfaltic cu criblură (BA16) și dreapta de 0.75 m piatră spartă;
- Parapet metalic semigreu dreapta, tip N2 pe fundații izolate;
- Șanț stânga cu secțiunea protejată cu beton de ciment C25/30 în grosime de 10 cm, așezat pe un strat de nisip în grosime de 5 cm.

➤ **Profil Tip 6 (Km 4+250 - Km 4+500)**

- Lățime platformă : 7.00 m
- Lățime carosabil : 5.50 m
- Acostamente : stânga de 0.75 m protejat cu beton asfaltic cu criblură (BA16) și dreapta de 0.75 m piatră spartă
- Șanț stânga cu secțiunea protejată cu beton de ciment C25/30 în grosime de 10 cm, așezat pe un strat de nisip în grosime de 5 cm.

➤ **Profil Tip 7 (Km 2+620 - Km 2+690 și Km 3+770 - Km 3+800)**

- Lățime platformă : 7.00 m
- Lățime carosabil : 5.50 m
- Acostamente : stânga și dreapta de 0.75 m piatră spartă;
- Parapet metalic semigreu stânga și dreapta, tip N2 pe fundații izolate
- Șanț stânga și dreapta cu secțiunea protejată cu beton de ciment C25/30 în grosime de 10 cm, așezat pe un strat de nisip în grosime de 5 cm. (șanțuri poziționate la baza taluzelor)

➤ **Profil Tip 8 (drumuri laterale) - Strada Aviatorilor și DC 86**

- Lățime platformă : 5.00 m
- Lățime carosabil : 4.00 m
- Acostamente : stânga și dreapta de 0.75 m piatră spartă

- Șanț stânga și dreapta cu secțiune trapezoidală neprotejată (cu precizarea că pe lungimea razei de racordare șanțurile vor fi identice cu cele ale străzii principale).

Dc 86

➤ **Profil Tip 9 (Km 0+000 - Km 0+150 și Km 0+385 - Km 0+700)**

- Lățime platformă : 4.00 m
- Lățime carosabil : 4.00 m
- Rigole carosabile din beton C30/37 stânga și dreapta, așezate pe un strat de balast în grosime de 20 m.

Obs. Pe acest tronson de stradă, trama stradală este relativ îngustă și nu permite o lățime mai mare a platformei drumului.

➤ **Profil Tip 10 (Km 0+150 - Km 0+385)**

- Lățime platformă : 5.00 m
- Lățime carosabil : 4.00 m
- Acostamente: stânga și dreapta de 0.50 m consolidate (aceiași structură rutieră ca și partea carosabilă) ;

- Parapet metalic deformabil semigreu stânga, tip N2, pe fundații izolate;

- Rigola carosabilă din beton C30/37 stânga, așezat pe un strat de balast în grosime de 20 cm.

➤ **Profil Tip 11 (Km 0+700 - Km 1+530)**

- Lățime platformă : 5.00 m
- Lățime carosabil : 4.00 m
- Acostamente: stânga și dreapta de 0.50 m consolidate (aceiași structură rutieră ca și partea carosabilă);

- Parapet metalic deformabil semigreu stânga, tip N2, pe fundații izolate;

- Șanț ranforsat din beton C30/37 dreapta și dren sub șanț.

➤ **Profil Tip 12 (Km 1+530 - Km 2+440)**

- Lățime platformă : 5.00 m

- Lățime carosabil : 4.00 m

- Acostamente: stânga de 0.50 m consolidat

- Parapet metalic semigreu stânga, tip N2 pe fundații izolate

- Rigola carosabilă din beton C30/37 dreapta, așezat pe un strat de balast în grosime de 20 cm.

Obs. Rigola carosabilă se va executa în acostament dreapta (trama stradală îngustă).

➤ **Profil Tip 13 (Km 2+440 - Km 2+650)**

- Lățime platformă : 5.00 m

- Lățime carosabil : 4.00 m

- Acostamente: stânga și dreapta de 0.50 m consolidate

- Șanț stânga și dreapta cu secțiunea protejată cu beton de ciment C25/30 în grosime de 10 cm, așezat pe un strat de nisip în grosime de 5 cm.

Panta transversală a părții carosabile s-a proiectat sub formă de **acoperiș** pentru Str. Aviatorilor și **panta unică** pentru DC 86, cu respectarea valorii specifice îmbrăcăminților rutiere (**2,5% pentru îmbrăcăminte bituminoasă**).

Încadrarea părții carosabile se face cu **pana ranfort**, în conformitate cu STAS 1598/1-89.

Acostamentele s-au prevăzut cu **pantă transversală de 2,5 %** (pentru **acostamente consolidate**), **4%** (pentru **acostamente realizate din piatră spartă și cele protejate cu mixtură asfaltică dar neconsolidate**).

Pentru amenajarea acostamentelor structura rutieră este următoarea:

Pentru acostamentele adiacente șanțurilor betonate:

- 4 cm strat beton asfaltic BA16 rul 50/70;

- 12 cm strat de piatră spartă;

- 10 cm strat de balast.

Pentru restul acostamentelor (exclusiv cele consolidate)

- 12 cm-strat de fundație din piatră spartă de conf. SR EN 13242 și STAS 6400;

- 10 cm -strat inferior de fundație din balast conf. SR EN 13242 și STAS 6400.

Dispozitivele pentru scurgerea apelor vor urmări traseul drumului, colectând și evacuând apa din zonă spre zonele de depresionare și podețele proiectate.

Structura rutieră

*Ținându-se cont de traficul de perspectivă din zonă și de rezistența complexului rutier la ciclurile de îngheț-dezgheț, s-a prevăzut sistemul rutier descris anterior **la scenariul I** verificat la ciclurile de îngheț-dezgheț.*

Deoarece pe Dc 86 tronsoanele aferente profilelor Tip 9, Tip 10 și Tip 12 (Km 0+150 - Km 0+385, Km 0+700 - Km 1+530, Km 1+530 - Km 2+440) au trasa 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 (umplutura din pietriș infestat cu pământ).

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 structura rutieră descrisă **la scenariul I**.

Soluția de modernizare adoptată prevede realizarea unor drumuri care să satisfacă cerințele actuale și de perspectivă ale utilizatorilor prin realizarea unui sistem rutier modern, realizat dintr-o succesiune de straturi rutiere alcătuite din strat de fundație, strat de bază, strat de legătură și strat de uzură (prezentate anterior), a cărei durată de exploatare va fi sporită prin colectarea și evacuarea corespunzătoare a apelor meteorice și printr-o întreținere curentă și periodică corespunzătoare.

La realizarea structurii rutiere toate lucrările se vor executa mecanizat, conform legislației în vigoare cu respectarea prescripțiilor tehnice de execuție ce vor fi prevăzute pentru fiecare fază în caietele de sarcini ce se vor elabora în cadrul proiectului tehnic de execuție.

Dimensionarea sistemelor rutiere s-a realizat în conformitate cu prevederile „Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suplă și semirigide (metoda analitică)” indicativ PD 177-2001. La dimensionarea sistemului rutier s-a luat în considerare traficul de calcul corespunzător perioadei de perspectivă, exprimat în osii standard de 115 KN, echivalent vehiculelor care vor circula pe drum.

Precizăm că traficul de calcul este pentru un recensământ NEREAL și a fost asimilat conform normativelor în vigoare la data întocmirii prezentului studiu.

Drumuri laterale, accese la proprietăți

Intersecțiile cu drumurile laterale se vor amenaja pentru a nu se aduce noroi pe carosabil.

Pe aceste drumuri se va aplica o structură rutieră aferentă **scenariului I**.

Lungimea totală a drumurilor laterale asfaltate este **430 m**:

- **Strada Aviatorilor = 28 buc x 10 m / buc = 280 m;**
- **Dc 86 = (2buc x 40 m/buc) + (7buc x 10 m /buc) = 150 m.**

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

- Lățime platformă : 5.00 m
- Lățime carosabil : 4.00 m
- Acostamente : stânga și dreapta de 0.75 m piatră spartă
- Șanț stânga și dreapta cu secțiune trapezoidală neprotejată.

Scurgerea apelor

După reabilitarea sistemului rutier scurgerea apelor se face de pe carosabil datorită pantelor (sub formă de acoperiș sau unice) în sens transversal și apoi în sens longitudinal prin rigolele și șanțurile până la podețele proiectate.

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

- Podețe – **8 buc**;
- Șanțuri nepereate = **5860 m**;
- Șanțuri pereate = **4532 m**;
- Șanț ranforsat cu STHB 100 x 100 x 8 și h 1,50 m = **830 m**;
- Rigola carosabilă = **2087 m**.

Dispoziția dispozitivelor de scurgere a apelor pe fiecare tronson este prezentată în tabelele următoare.

Nr. Crt.	Profil tip aplicabil	Dispozitive de scurgerea apelor					
		Sant de pamant			Sant de betonat		
		Lungime totala (m)	Disponere stanga	Disponere dreapta	Lungime totala (m)	Disponere stanga	Disponere dreapta
Strada Aviatorilor L = 5056 m							
1	Profil tip 1	4,000.00	Km 0+000 - Km 2+000	Km 0+000 - Km 2+000	-	-	-
2	Profil tip 2	1,000.00	Km 2+000 - Km 2+500	Km 2+000 - Km 2+500	-	-	-
3	Profil tip 3	-	-	-	2,912.00	Km 2+500 - Km 2+620 Km 2+690- Km 3+300 Km 3+700 - Km 3+770 Km3+800 - Km 3+900 Km 4+500 - Km 5+056	Km 2+500 - Km 2+620 Km 2+690- Km 3+300 Km 3+700 - Km 3+770 Km3+800 - Km 3+900 Km 4+500 - Km 5+056
4	Profil tip 4	-	-	-	400.00	-	Km 3+300 - Km 3+700
5	Profil tip 5	-	-	-	350.00	Km 3+900 - Km 4+250	-
6	Profil tip 6	-	-	-	250.00	Km 4+250 - Km 4+500	-
7	Profil tip 7	-	-	-	200.00	Km 2+620 - Km 2+690 Km 3+770 - Km 3+800	Km 2+620 - Km 2+690 Km 3+770 - Km 3+800
Total General Str. Aviatorilor		5,000.00			4,112.00		
Dc 86 L = 2650 m							
8	Profil tip 9	-	-	-	-	-	-
9	Profil tip 10	-	-	-	-	-	-
10	Profil tip 11	-	-	-	-	-	-
11	Profil tip 12	-	-	-	-	-	-
12	Profil tip 13	-	-	-	420	Km 2+440 - Km 2+650	Km 2+440 - Km 2+650
Total General Dc 86		0.00			420.00		
13	Profil tip 8 Drum lat.	860.00	Staga	Dreapta	-	-	-
TOTAL GENERAL		5,860.00			4,532.00		

Nr. Crt.	Profil tip aplicabil	Dispozitive de scurgerea apelor					
		Sant de betonat ranforsat si dren longitudinal			Rigola carosabila		
		Lungime totala (m)	Disponere stanga	Disponere dreapta	Lungime totala (m)	Disponere stanga	Disponere dreapta
Strada Aviatorilor L = 5056 m							
1	Profil tip 1	-	-	-	-	-	-
2	Profil tip 2	-	-	-	-	-	-
3	Profil tip 3	-	-	-	-	-	-
4	Profil tip 4	-	-	-	-	-	-
5	Profil tip 5	-	-	-	-	-	-
6	Profil tip 6	-	-	-	-	-	-
7	Profil tip 7	-	-	-	-	-	-
Total General Str. Aviatorilor		0.00			0.00		
Dc 86 L = 2650 m							
8	Profil tip 9	-	-	-	930	Km 0+000 - Km 0+150 Km 0+385 - Km 0+700	Km 0+000 - Km 0+150 Km 0+385 - Km 0+700
9	Profil tip 10	-	-	-	235	-	Km 0+150 - Km 0+385
10	Profil tip 11	830.00	-	Km 0+700 - Km 1+530	-	-	-
11	Profil tip 12	-	-	-	910	-	Km 1+530 - Km 2+440
12	Profil tip 13	-	-	-	-	-	-
Total General Dc 86		830.00			2,075.00		
13	Profil tip 8 Drum lat.	-	-	-	-	-	-
TOTAL GENERAL		830.00			2075.00 + 12 = 2087 12 m rigola carosabila se aplica la int. DC 86 ci DJ 643F		

Pentru declivități mai mici de 0,40 % și mai mari de 4,00 % s-a prevăzut protejarea pereților dispozitivelor de colectare și evacuare a apelor de suprafață, conform normelor în vigoare.

Rigolele carosabile se vor realiza pe o adâncime de 0,80 m și o lățime de 0,90 m, realizate din beton C30/37 așezate pe strat de balast de 0,20 m. Plăcuțele carosabile cu o lățime de 49 cm și o grosime de 15 cm se realizează din beton armat C16/20. Pereții rigolei vor fi din beton simplu C30/37, cu grosimea de 30 cm.

Șanțurile pereate vor avea secțiunea trapezoidală, protejată cu beton de ciment C25/30 în grosime de 10 cm, așezat pe un strat de nisip în grosime de 5 cm.

Pentru a consolida taluzul de debleu și a crește rezerva de stabilitate a drumului s-a proiectat executarea unui **șanț ranforsat cu STHB 100 x 100 x 8 și h = 1,50 m**. În spatele șanțului s-a prevăzut o pernă de balast iar pe talpa acestuia un dren pentru captarea apelor subterane din material monogranular (sort 16-32 mm) învelit în geosintetic filtrant. În interiorul drenului se va monta un tub riflat perforat (pentru drenuri) Ø110 mm.

Drenul longitudinal are rolul de a colecta apele din amonte de drum și a împiedica pătrunderea acestora în corpul drumului.

Evacuarea apelor colectate de dren se face în podețele existente.

Este obligatoriu ca după executarea lucrărilor pe aceste străzi, sistemele de scurgere a apelor să se mențină în stare de funcționare prin curățiri și decolmatări ori de câte ori este necesar. Această sarcină revine beneficiarului pe tot parcursul anului, fiind știut faptul că apa care stagnează pe platforma sau chiar la marginea platformei, pe acostamente sau în șanțuri, este un factor important de degradare prematură a stării drumului.

Proiectarea dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafață (șanțuri, rigole dreptunghiulare acoperite cu dale carosabile etc.) s-a făcut conform STAS 10796/1-77, STAS 10796/2-79 și STAS 10796/3-88, plecând de la situația existentă și ținând seama de capacitățile de scurgere a debitelor apelor meteorice, natura terenului și de caracteristicile geometrice ale lucrării.

Clasa betoanelor utilizate pentru lucrările de asigurare a colectării și evacuării apelor de suprafață s-au ales în funcție de recomandările Indicativului ME 012/2-2010 și a Codului de practică pentru producerea betonului (CP 012/1-2007).

Podețe existente pentru care s-au prevăzut lucrări de reparații – 8 buc.

La podețele existente dimensionate corespunzător se vor înlocui timpanele. Peste podețe s-a prevăzut o placă carosabilă de minim 5.00 m x 2.50 m cu grosimea de 0.10 m armată cu STHB 100 x 100 x 8.

Poduri/podețe noi = 8 buc (6 buc. tubulare și 2 buc. dalate Tip D5)

Podețele existente sunt în stare avansată de degradare și s-a propus demolarea și înlocuirea cu podețe noi care să îndeplinească cerințele normelor actuale din punct de vedere al structurii de rezistență, al siguranței în exploatare și al circulației rutiere.

Nr. Crt.	Profil tip aplicabil	Dispozitive de scurgerea apelor	
		Podete	
		Tip	Dispunere
Strada Aviatorilor L = 5056 m			
1	Profil tip 1		
2	Profil tip 2	1 buc tubular de Ø 600, B=10.00 m	Km 2+462
3	Profil tip 3	1 buc tubular de Ø 1000, B=7.50 m	Km 3+145
		1 buc tubular de Ø 800, B= 8.00 m	Km 5+007
4	Profil tip 4	1 buc tubular de Ø 1000, B=10.00 m	Km 3+334
		1 buc tubular de Ø 800, B= 7.50 m	Km 3+580
5	Profil tip 5	1 buc tubular de Ø 1000, B=12.00 m	Km 4+437
6	Profil tip 6	2 buc dalate Tip D5, B=8.00 m	Km 2+670
			Km 3+782

➤ **Podete tubulare = 6 buc**

Noile podețe proiectate se vor executa din tuburi din PREMO de beton armat, proiectate pentru drumuri, prinse la capete în timpane din beton. La capete vor fi prevăzute rigole pereate pe o lungime de 1,50 m pe o parte și cealaltă. Tuburile se monteaza pe un strat talpă de 20 cm balast și 15 cm beton. Umplutura din jurul tuburilor va fi din balast.

Lungimea podețelor s-a stabilit în funcție de poziționarea în teren și de dimensiunile prefabricatelor utilizate.

➤ **Podete dalate = 2 buc**

Se vor demola podețele existente și se vor înlocui cu un podeț din dale prefabricate pretensionate tip D5, elevații prefabricate tip L pe fundații din beton simplu, care să îndeplinească cerințele normelor actuale din punct de vedere al structurii de rezistență, al siguranței în exploatare și al circulației rutiere.

Elemente principale și secundare de rezistență

Tablierul podețelor va fi alcătuit din dale prefabricate tip D5 (beton C25/30) peste care se va executa rambleul drumului.

Infrastructuri, aparate de reazem, dispozitive antiseismice, sferturi de con, aripi

Infrastructurile vor fi realizate din elemente prefabricate din beton armat tip L (beton armat C 25/20) așezate pe blocurile de fundare din beton simplu C 8/10 cu grosimea de 1.50 m și o pernă de piatră spartă.

Rezemarea elementelor prefabricate L pe blocurile de fundare și rezemarea dalelor tip D5 pe infrastructuri se va face prin intermediul unui pat de mortar.

Racordarea cu terasamentele se va face cu aripi prefabricate tip A3.

Dalele prefabricate precomprimate tip D5 au lungimea de 5.90 m și înălțimea de 0.40 m (dale curente) și 0,80 m (dale marginale) sunt uzinate, transportate și montate pe culei prin intermediul unui strat de carton bitumat. După montajul fâșiilor se face cimentarea armăturilor de fixare în găurile existente în dale și cele prevăzute în culei.

După montarea elementelor prefabricate se face armarea rosturilor de conlucrare ale fâșiilor cu frete de OB și matarea lor cu beton cu agregat marunt C 25/30.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul a 4 aripi prefabricate din beton armat tip A3 ce reazemă pe fundații independente din beton C 16/20.

La partea superioară a podețului se execută după cofrarea și turnarea timpanelor conform dispoziției generale, o hidroizolație cu membrană bituminoasă dublă, protejată cu o sapă de protecție de 5 cm, iar pe părțile laterale ale culeilor și pe laturile îngropate ale aripilor întoarse o hidroizolație cu bitum filerizat.

Albie, apărări de maluri, rampe de acces

În albie, pe toată lungimea podețului, se va executa un pereu din anrocamente.

Cale pod, guri de scurgere, parapete pietonali și de siguranță, dispozitive pentru rosturi

Structura rutieră pe podeț se va executa în aceeași alcătuire ca pe sectorul de drum pe care este amplasat podețul.

Se vor monta parapete de protecție tip H2 zincat la limita platformei.

Intersecții și siguranța circulației

Amenajarea intersecțiilor va lua în considerare evacuarea apelor din precipitații din zona acestora, racordarea corespunzătoare a marginilor părților carosabile ale drumurilor care se intersectează și realizarea unei îmbrăcăminti rutiere pe drumurile secundare.

În zona intersecțiilor sunt prevăzute **83** indicatoare de circulație:

STR. AVIATORILOR = 61 buc.

DC 86= 22 buc.

Amenajare intersecție DC 86 cu DJ 643F km 15+145 și intersecție Strada Aviatorilor cu DJ 643 F km 7+717

Realizarea racordarilor în zonele de intersecție cu DJ 643F se va realiza cu raze maxim posibile date de condițiile din teren, deoarece **nu sunt admise expropieri**. Din acest punct de vedere, raza minimă adoptată este de **12 m**. La intersecția celor două drumuri modernizate cu DJ 643 F au fost prevăzute indicatoare de circulație „STOP”.

Scurgerea apelor în zonele de intersecție a străzilor modernizate cu **DJ 643F**:

- preluarea apelor pluviale din zona intersecției a **Str. Aviatorilor** cu **DJ 643F**, se va face prin șanțurile de beton proiectate;

- preluarea apelor pluviale din zona intersecției a **DC 86** cu **DJ 643F**, se va face prin rigolele carosabile proiectate. Transversal drumului județean, a fost prevăzută o rigolă carosabilă transversale în lungime de 12 m.

Sisteme de protecție pentru siguranța circulației

Pe drumul investigat pe zonele înalte se vor amplasa parapete tip **N2**.

Nr. Crt.	Profil tip aplicabil	Parapet tip N2 (m)	
		Disponere stanga	Disponere dreapta
Strada Aviatorilor L = 5056 m			
4	Profil tip 4	400.00 Km 3+300 - Km 3+700	-
5	Profil tip 5	-	350.00 Km 3+900 - Km 4+250
7	Profil tip 6	100.00 Km 2+620 - Km 2+690 Km 3+770 - Km 3+800	100.00 Km 2+620 - Km 2+690 Km 3+770 - Km 3+800
Total General Str. Aviatorilor		950.00	
Dc 86 L = 2650 m			
9	Profil tip 10	235.00 Km 0+150 - Km 0+385	-
10	Profil tip 11	830.00 Km 0+700 - Km 1+530	-
Total General Dc 86		1,065.00	
TOTAL GENERAL		2,015.00	

Parapetul tip N2 este un parapet elastic, alcătuit din elemente metalice, cu un singur rând de elemente de glisare (glisieră sau lise), asamblate între ele cu buloane, fixate pe un stâlp metallic de susținere, printr-un etrier din profil metalic și amortizor de șoc. Glisierele sunt confecționale din tablă de 3 mm grosime și 2 lungimi standard de 4.20 m și 6.20 m. Stâlpii de susținere, din profil metalic tip “I” 120 se montează la distanța de 2.00 m, respectiv la distanța de 3.00 m.

Parapetele vor fi conform STAS 1948/1/91 și SR 1948/2/95 în clasele de performanță din SR EN 1317/1,2, respectiv parapete deformabile de tip semigreu N2 conform EN 1317/1,2.

Platforme de încrucișare

Pentru sectoarele de drum care se încadrează în clasa tehnică IV (**DC 86**), având în vedere și categoria lor funcțională în cadrul rețelei de drumuri cu o singură bandă de circulație s-au prevăzut platforme de încrucișare la o distanță care să asigure vizibilitatea la întâlnirea cu vehiculele din sens opus, dar nu mai mare de 200 - 300 m. (conf Ord. nr.46 din 27 ianuarie 1998).

Nr. buc = 5
Lungime platformă = 20 m
Lățime = 2,00 m
Lungime pana de racord = 10 m

Semnalizare rutieră

Lucrarea va fi executată și semnalizată în conformitate cu prevederile art 33, alin. 2 din O.U.G. 195/2002 cu completările și modificările ulterioare și art. 8 al. 3 și 4 și art. 87 din Regulamentul de aplicare a O.U.G. 195/2002, cu Instrucțiunile comune M.I. - M.T. nr. 1112/411, publicat în M.O. nr. 397 din 24.08.2000.

Pe timpul lucrărilor de execuție a tronsonului de drum se vor avea în vedere asigurarea fluenței circulației prin semnalizarea provizorie a sectorului de drum.

După finalizarea lucrărilor, se vor efectua:

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

- marcaje longitudinale, transversal, cât și marcaje de orientare și informare, de atenționare, etc. Marcajul orizontal se va face pe toată lungimea drumului, cu un marcaj discontinuu sau continuu în funcție de vizibilitate conform SR 1845-7/2004. Timpanele podețelor proiectate și a celor existente se vor vopsi cu vopsea reflectorizantă.

b) Justificarea necesității proiectului

Documentația a fost elaborată la cererea primăriei comunei Ghercești, județul Dolj, în conformitate cu strategia județeană care vizează sprijinirea și promovarea unei dezvoltări economice și sociale echilibrate a tuturor regiunilor prin îmbunătățirea infrastructurii și a mediului de afaceri.

Având în vedere starea de viabilitate a drumurilor propuse, total necorespunzătoare, cu denivelări permanente ale suprafeței carosabile, cu noroi și aluviuni pe timp ploios, cu precipitații sau praf pe timp secetos, modernizarea acestora este necesară pentru asigurarea unor oportunități firești cum ar fi:

- asigură dezvoltarea activităților economice;
- îmbunătățește condițiile de mediu prin diminuarea noxelor și a prafului;
- asigură protecția zonei drumului împotriva acțiunii necontrolate a apei și a fenomenului de îngheț - dezgheț:

- reduce costurile de transport și consumul de carburant și lubrefianți;
- diminuează uzura prematură a componentelor autovehiculelor;
- accesul unităților de intervenție (ambulanța, protecție civilă, etc).

Modernizarea (asfaltarea) este impusă de situația existentă a străzilor și anume:

- capacitatea portantă depășită, existând numeroase defecțiuni de tipul: fâgașe, lipsa sistemelor de colectare și evacuare a apelor pluviale, gropi, denivelări, tasări, ce fac imposibilă circulația rutieră în perioadele cu precipitații;

- **Strada Aviatorilor** prezintă un strat de asfalt degradat, pe o distanță de aproximativ 2 Km, în rest stratul de asfalt este inexistent pe porțiuni mari;

- nu există îmbrăcăminte rutieră pe **DC 86** conforma cu necesitățile și perspectivele de dezvoltare economică și socială a regiunii în care se situează, fapt ce necesită modernizarea cât mai rapidă pentru îmbunătățirea viabilității, precum și a confortului și siguranței circulației pentru utilizatori.

Străzile în totalitate impun viteze de circulație reduse, deoarece starea căii de circulație este necorespunzătoare, iar odată cu asfaltarea se impune și realizarea semnalizării și dispozitivelor de evacuare apă.

Alegerea străzilor pentru asfaltare a fost determinată și de următoarele considerente de importanță a acestora:

- posibilitatea atragerii investitorilor în vederea dezvoltării activității de exploatare a resurselor existente în zonă;
- posibilitatea facilitării curselor de transport călători pe raza satelor deservite de sectoarele de drum;
- asigură o mai bună legătură a locuitorilor satelor cu centrul comunei, cu reședința județului, Craiova, prin DJ641 și DJ 643F.
- Înscrierea în programul de dezvoltare a rețelei de drumuri locale (județene, comunale și stradale) și de îmbunătățire a stării lor de viabilitate prin modernizarea tuturor traseelor, cu prioritate a celor care asigură legătura între localități cât și a celor cu racord la drumurile cu clasificare superioară, program stabilit prin Planul de Amenajare a Teritoriului Județului (PAT);
- Înscrierea în planul de dezvoltare generală stabilită prin Planul Urbanistic General - PUG, prin care toate străzile locale sunt incluse într-un program de modernizare, având în vedere pe de o parte starea lor de viabilitate necorespunzătoare, iar pe de altă parte importanța economică și socială a acestor drumuri.

În contextul celor precizate asfaltarea străzilor are o importanță deosebită pentru comună și din următoarele puncte de vedere:

- asigură accesul locuitorilor către sediile administrației locale și ale celorlalte instituții de interes public din comună;
- asigură accesul în zonele locuite atât a riveranilor, cât și a mașinilor de transport în comun, Salvare, Poliție și Pompieri;
- permite accesul mijloacelor de transport în comun asigurând circulația locuitorilor satelor pentru rezolvarea nevoilor zilnice (învățământ, sănătate, locuri de muncă).

c) Valoarea investiției

TOTAL VALOARE (cu TVA):	17,390,800.588
Din care C+M (cu TVA)	15,789,982.330

d) Perioada de implementare propusă

Durata de implementare a obiectivului de investiții este de 15 luni (3+12 => 3 luni proiectare și inginerie + 12 luni execuția lucrărilor).

e) Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente)

- anexe

f) Descrierea caracteristicilor fizice ale proiectului, formele fizice ale proiectului

În prezenta documentație sunt cuprinse un număr de **2 străzi**, având lungimea totală de **7706,00 m** și suprafața platforma străzi **60 755,29 mp**, după cum urmează:

Nr. crt	Denumire stradă	Origine (Km 0+000)	Destinație	Lungime traseu curent (m)
1	Str. Aviatorilor	Intersecție Strada Aviatorilor ZONA CENTURA DE NORD CRAIOVA	Sfârșit proiect Km 5+056 intersecție cu DJ 643F	5056,00
2	DC 86	Intersecție DJ 643F	Sfârșit proiect Km 2+650 – rețeaua de străzi de interes local	2650,00
TOTAL				7706,00

Suprafața ocupată de rețeaua de drumuri aparține domeniului public.

Drumurile propuse pentru asfaltare au fost identificate pe Planul Urbanistic General și pe planul cadastral al comunei. Acestea sunt clasificate în inventarul domeniului public al comunei Ghercești, jud Dolj ca drumuri comunale.

Se prezintă elementele specifice caracteristice proiectului propus:

- profilul și capacitățile de producție:

Profilul lucrărilor este asfaltarea unor străzi de interes local, nemodernizate, fără îmbrăcăminte bituminoasă.

- descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament:

Pe amplasamentul pe care se propune această investiție nu există nici o instalație, deci nu există flux tehnologic.

- descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea:

Proiectul propus nu presupune procese de producție. Prin realizarea proiectului rezultă modernizarea străzilor.

- materiale prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora:

Combustibilii utilizați sunt reprezentați de combustibilii necesari funcționării mașinilor pentru realizarea investiției și anume: motorină, benzină, uleiuri, apă tehnologică, etc. Asfaltul, stratul de legătură, stratul de bază, piatra spartă vor fi procurate din surse proprii sau de la alți producători, autorizați de ANRM.

- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă:

Prin natura lucrărilor, asfaltarea străzilor nu necesită racordare la rețelele de utilități existente în zonă.

- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției:

Refacerea amplasamentului constă în îndepărtarea surplusului deșeurilor de orice natură, a produselor de balastieră și mixtură asfaltică. Deșeurile vor fi transportate de o firmă autorizată către un depozit conform.

La finalul perioadei de modernizare vehiculele și utilajele folosite vor fi retrase de pe amplasament.

Platforma organizării de șantier va fi dezafectată, iar terenul va fi refăcut pentru folosința anterioară.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente:

Pentru realizarea investiției nu sunt necesare căi noi de acces. Caile de acces pentru realizarea obiectivului de investiții sunt însăși străzile supuse modernizării. Materialele necesare mai pot fi aduse în șantier utilizând DJ 641 - Mischii - Ghercești – Pielești, DJ 643- Craiova – Ghercești și DJ 643F.

- resursele naturale folosite în construcție:

Resursele naturale folosite sunt: piatră spartă, balast, nisip, precum și apă pentru realizarea elementelor proiectului descrise anterior.

- metode folosite în construcție:

Metodele folosite sunt specifice construirii drumurilor și anume: terasamente, compactări, așternerea produselor de balastieră, a mixturilor asfaltice și lucrări pentru gospodărirea apelor.

- planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară:

Planul de execuție constă în lucrările propriu-zise la infrastructura și suprastructura drumului și la dispozitivele de scurgere a apelor, după care străzile se vor da în exploatare. În cazul în care apar defecțiuni ulterioare punerii în funcțiune, în decursul anilor, acestea vor fi remediate conform normativelor în vigoare.

- relația cu alte proiecte existente sau planificate:

În momentul de față nu există proiecte în desfășurare în comuna Ghercești, deci proiectul de asfaltare propus nu are legătură cu niciun proiect.

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare:

Lucrările desfășurate au fost impuse de amplasamentul existent al drumurilor, neavând alte alternative de amplasament.

- alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (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):

Prin realizarea proiectului nivelul de trai al cetățenilor va crește, ceea ce va conduce la creșterea numărului de locuințe. Totodată aceste gospodării se vor racorda la rețeaua de canalizare, astfel ca va apărea activitatea de preluare a apelor uzate menajere de la locuințe și epurarea și eliminarea acestora.

- alte autorizații cerute pentru proiect:

Pentru realizarea proiectului s-au solicitat prin certificatul de urbanism avize și acorduri de la APM și SPLDP.

IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE

- planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului

Pentru realizarea proiectului nu sunt necesare lucrări de demolare, traseul drumurilor fiind în totalitate pe actualul amplasament. Lucrările necesare asfaltării drumurilor sunt specifice lucrărilor de profil și anume excavări în corpul drumului, scarificări, compactări, etc. Ca urmare nu s-a întocmit un plan de execuție a lucrărilor de demolare.

- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului

Refacerea amplasamentului constă în îndepărtarea surplusului produselor de balastieră și mixtură asfaltică. Acestea vor fi transportate de către constructor la un centru autorizat de Agenția pentru Protecția Mediului.

La finalul perioadei de modernizare vehiculele și utilajele folosite vor fi retrase de pe amplasament.

Platforma organizării de șantier va fi dezafectată, iar terenul va fi refăcut pentru folosința anterioară.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz:

Pentru realizarea investiției nu sunt necesare căi noi de acces. Căile de acces pentru realizarea obiectivului de investiții sunt însăși străzile supuse modernizării. Materialele necesare mai pot fi aduse în șantier utilizând DJ 641 - Mischii - Ghercești – Pielești, DJ 643- Craiova – Ghercești și DJ 643F.

- metode folosite în demolare:

Pentru asfaltarea străzilor propuse prin prezentul proiect nu sunt prevăzute lucrări de demolare, deci nu se va apela la nicio metodă de demolare.

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare:

Lucrările desfășurate au fost impuse de amplasamentul existent al drumurilor, neavând alte alternative de amplasament.

- alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor):

Deoarece pentru realizarea proiectului nu se apelează la lucrări de demolare, nu vor apărea activități care să derive din această activitate.

V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI

Străzile de interes local sunt situate în intravilanul comunei Ghercești conform PUG și fac parte din inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al comunei Ghercești. Asupra terenului nu este impus regim special.

Terenul nu se află în zona de protecție a monumentelor istorice.

- **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 modificările și completările ulterioare**

Proiectul nu cade sub incidența Convenției pentru evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001.

- **localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei Monumentelor Istorice actualizată periodic și publicată în Monitorul Oficial al României și a Repertoriului Arheologic Național instituit prin OG nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare**

Străzile din proiect nu sunt incluse în Lista monumentelor istorice, situri arheologice, arii naturale protejate și nici în zone de protecție ale acestora sau zone construite protejate.

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

La baza realizării proiectului a stat PUG-ul comunei Ghercești, hărți topocadastrale și ortofotoplanul puse la dispoziție de către OCPI Dolj.

- **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**

TABEL DE COORDONATE CAPETE DRUMURI PROIECTATE –COMUNA GHERCEȘTI, JUDEȚUL DOLJ

NR. CRT.	DENUMIRE STRADA	COORDONATE			
		ÎNCEPUT DRUM		SFÂRȘIT DRUM	
		EST	NORD	EST	NORD
1.	Str. Aviatorilor	409836.83	314290.58	411328.44	317482.59
2.	DC 86	415293.57	323044.02	413400.00	324758.78

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

Lucrările desfășurate au fost impuse de amplasamentul existent al drumurilor, neavând alte variante de amplasament.

VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI

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

1. 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 suprafețelor 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 toaile ecologice pentru nevoi igienico-sanitare, toaile 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 asigurata individual de fiecare in 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

2. 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 împrăștierii 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;

3. 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 deservește proiectul

În perioada de funcționare:

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

4. Protecția împotriva radiațiilor:

- *sursele de radiații electromagnetice*

În perioada de exploatare a proiectului, liniile electrice subterane de joasă tensiune (0,4kV) pozate la adâncimea de 1,2 m nu vor genera câmp electromagnetic.

- *amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor electromagnetice*

Echipamentele de transformare sunt proiectate astfel încât să nu se depășească valorile limită de expunere la câmpuri electromagnetice, prevăzute în actele normative în vigoare.

5. Protecția solului și a subsolului:

- *sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatic 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 reabilite lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului; lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;

- *lucrările 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

În perioada de functionare:

- monitorizarea traficului de catre beneficiar si interventia cu materiale absorbante in cazul pierderilor de produse petroliere accidentale

6. 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 si arbusti de- a lungul cailor rutiere;

7. Protecția așezărilor umane și 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 executie a lucrărilor si este unul mediu.

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

În perioada de constructie:

- 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 functionare:

Nu putem vorbi de discomfort suplimentar pentru locuitori

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

În perioada de constructie:

- 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 legislatia in 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 functionare:

- Plantarea de arbori și arbusti de-a lungul căilor rutiere

8. Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate de amplasament în timpul realizării proiectului/ în timpul exploatării, inclusiv eliminarea:

În perioada de execuție a proiectului, deșeurile ce vor rezulta sunt cele specifice activității din domeniul construcțiilor. Deșeurile ce vor rezulta din resturi de materiale sunt: balast, nisip, beton, asfalt, etc. Toate aceste deșeuri se încadrează în categoria deșeurilor inerte.

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

Deșeurile rezultate vor fi de tip:

- deșeuri rezultate din construcții și demolări, cod 17: beton cod 17 01 01, asfalturi cod 17 03 02, fier și oțel cod 17 04 05, amestecuri metalice cod 170 04 07, pământ și pietre cod 17 05 04, resturi de balast cod 17 05 08;

- deșeurile rezultate în timpul execuției lucrărilor precum și cele provenite de la organizările de șantier vor fi depozitate în gropi special amenajate, de unde ulterior vor fi valorificate sau preluate pentru umpluturi;

- deșeurile menajere provenite din activitatea personalului ce se desfășoară în incinta șantierului se colectează (pe tipuri de deșeuri - selectiv) într-un container metalic amplasat în loc special, care se golește periodic la rampa de salubritate.

Activitățile de colectare și evacuare periodică a deșeurilor provenite din activitățile de șantier reduc la minim posibilitatea de poluare.

În categoria deșeurilor sunt cuprinse și anvelope uzate, acumulatori, tuburi fluorescente, piese de schimb, etc. Acestea vor fi colectate și evacuate separat prin unități de salubritate specializate în colectarea acestor tipuri de deșeuri.

În urma execuției lucrărilor nu rezultă deșeuri ca atare.

- programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri 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 deșeuri 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 deșeuri 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 deșeuri și deținătorii de deșeuri 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 deșeuri 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 deșeuri, 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 a deșeurilor;

Colectare selectiva, depozitare in spatii amenajate, predare periodica catre un operator autorizat pentru eliminarea/reciclarea acestora

9. 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 lubrifianți.

Schimbarea lubrifianților 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

Lucrările de asfaltare presupun lucrări de terasamente, care se execută în corpul drumurilor, pe anumite porțiuni, pentru a corecta profilul longitudinal sau transversal al drumului. Acestea se realizează pentru a crește gradul de siguranță și de confort în deplasare a participanților la trafic.

Pământul rezultat în urma lucrărilor de terasamente va fi depozitat în locurile cu probleme ale localității, indicate de Primărie, cum ar fi ogașele și ravenele. Terenul pe care se va depozita pământul va fi teren din domeniul public, acesta nu se va depozita pe terenuri private.

Apa folosită pentru realizarea proiectului va fi apă tehnologică adusă prin grija constructorului, în cisterne. Nu se va folosi apă din alte surse naturale.

În ceea ce privește biodiversitatea, prezentul proiect nu face obiectul unor lucrări care să folosească această resursă.

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), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente; natura impactului (adica impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ)

În 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 eșapament produse de utilajele și mijloacele de transport
- Alterarea temporară a peisajului localității

Totusi lucrarile se vor desfasura etapizat, pe cate o stradă, 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 și flora – se va decoperta solul cu vegetație și va fi replantat după realizarea santurilor, rigolelor, podetelor

Calitatea și regimul cantitativ al apei

Nu vor fi afectate apele prin implementarea proiectului.

Calitatea aerului –

Lucrările se vor desfășura etapizat, pe câte o stradă, nu în toată localitatea concomitent, iar impactul asupra aerului va fi redus și punctiform.

Apreciem că nu vor fi creșteri substanțiale de noxe prin implementarea acestui proiect, iar acestea sunt produse de utilaje și mijloace de transport în perioada de construcție, însă 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.

Punerea în funcțiune a obiectivelor proiectului nu generează emisii în atmosferă.

Clima – 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, iar lucrările vor fi efectuate etapizat.

Influența climei asupra proiectului – lucrările nu se vor executa în zona cu risc de alunecări de teren și de inundații. Este asigurată scurgerea apelor pluviale.

Zgomote și vibrații - activitatea se va desfășura în limitele normale ale zgomotului și vibrațiilor admise, datorită utilajelor performante folosite, verificării acestora periodică în perioada de construcție

Peisaj si mediu vizual

– impact temporar pe perioada de executie a lucrarilor,

Patrimoniu istoric si cultural - nu este afectat in zona neexistand 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):*

Nu este cazul.

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 si mijloace de transport verificate periodic din punct de vedere al emisiilor de gaze de esapament in aer

- intretinerea periodica a acestora prin repararea la servisiuri autorizate și alimentarea in statii PECO autorizate

- umezirea periodica a drumurilor de acces in perioadele secetoase

- gestionarea atenta a deseurilor menajere si din constructii

- limitarea spatiului pe cat posibil pentru organizarea de santier

- *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 periodică a stării rețelei de drumuri asfaltate conform unui grafic stabilit și remedierea de urgență a unor eventuale incidente.

- Întretinerea spațiului verde a arborilor și arbuștilor existenți de-a lungul drumurilor
- Plantarea unor arbori și arbuști de-a lungul drumurilor acolo unde nu există

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 comunitară (IEP, SEVESO, Directiva-cadru apă, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru deșeurii etc.)

Directiva 2010/75/UE privind emisiile industriale (IED) acoperă ca zonă de reglementare următoarele șapte directive, adunând astfel într-un singur instrument legislativ clar și coerent un set de norme comune pentru autorizarea și controlul instalațiilor industriale, având drept scop reducerea emisiilor industriale de pe teritoriul Uniunii Europene cu precădere printr-o mai bună aplicare a celor mai bune tehnici disponibile, astfel:

- Directiva 2008/1/CE privind prevenirea și controlul integrat al poluării (IPPC)
- Directiva 2001/80/CE privind limitarea emisiilor în atmosferă a anumitor poluanți provenind de la instalații de ardere de dimensiuni mari (LCP)
- Directiva 2000/76/CE privind incinerarea deșeurilor
- Directiva 1999/13/CE a Consiliului din 11 martie 1999 privind reducerea emisiilor de compuși organici volatili datorate utilizării solvenților organici în anumite activități și instalații
- Directiva 78/176/CE privind deșeurile din industria dioxidului de titan
- Directiva 82/883/CE privind modalitățile de supraveghere și control al zonelor în care există emisii provenind din industria dioxidului de titan
- Directiva 92/112/CE privind procedurile de armonizare a programelor de reducere, în vederea eliminării, a poluării cauzate de deșeurile din industria dioxidului de titan

✓ **Directiva IPPC**

Prevederile Directivei 96/61/CE privind prevenirea și controlul integrat al poluării, cunoscută sub denumirea de Directiva IPPC, au fost transpuse în legislația națională prin OUG nr.152/2005 privind prevenirea, reducerea și controlul integrat al poluării, aprobată prin Legea nr.84/2006.

Obiectivul Directivei 96/61/CE este realizarea unui sistem integrat pentru prevenirea și controlul poluării provenită de la activitățile specificate în Anexa I a Directivei 96/61/CE. Această anexă nu menționează proiecte de tipul celui prezentat în acest memoriu.

✓ **Directiva LCP**

Prevederile Directivei 2001/80/CE privind limitarea emisiilor de poluanți în aer proveniți de la instalațiile mari de ardere (Directiva LCP) au fost transpuse în legislația națională prin HG nr.440/2010 privind stabilirea unor măsuri pentru limitarea emisiilor în aer ale anumitor poluanți proveniți de la instalațiile mari de ardere.

Proiectul nu intră în categoria instalațiilor mari de ardere.

✓ **Directiva COV**

Prevederile Directivei 94/63/CE privind controlul emisiilor de compuși organici volatili (COV) rezultați din depozitarea carburanților și din distribuția acestora de la terminale la stațiile de distribuție a carburanților, au fost transpuse în legislația națională prin HG 568/2001 privind stabilirea cerințelor tehnice pentru limitarea emisiilor de compuși organici volatili rezultați din depozitarea, încărcarea, descărcarea și distribuția benzinei la terminale și la stațiile de benzină, modificată și completată prin HG 893/2005.

Proiectul nu intră sub incidența acestei directive.

✓ **Directiva SEVESO**

Prevederile Directivei 96/82/CE privind controlul accidentelor majore în care sunt implicate substanțe periculoase (SEVESO II) au fost transpuse în legislația națională prin HG nr.804/2007 privind controlul activităților care prezintă risc de accident major în care sunt implicate substanțe periculoase, Ordinul nr.1084/2003 privind procedurile de notificare a activităților care prezintă pericole de producere a accidentelor majore în care sunt implicate substanțe periculoase și respectiv, a accidentelor majore produse, etc.

Proiectul nu se încadrează în domeniul avut în vedere de HG 804/2007.

Directiva – Cadru Apă

Directiva – cadru privind apa a fost transpusă în legislația națională prin legea nr.310/2004 pentru modificarea și completarea Legii apelor nr.107/1996.

Implementarea proiectului se va face astfel încât să respecte prevederile din Legea apelor nr.107/1996 cu modificările și completările ulterioare, prin realizarea unui management corect al apelor uzate în perioada de construcție și prevenirea scurgerilor de poluanți pe sol în timpul construcției și exploatarei astfel încât să nu existe efecte asupra apelor subterane.

Directiva – Cadru Aer

Proiectul nu va afecta calitatea aerului, având doar influență temporară locală în perioada de construcție.

Directiva – Cadru Deșeuri

Directiva Cadru privind deșeurile a fost transpusă în legislația României prin OUG nr.78/2000 privind regimul deșeurilor aprobată prin Legea nr. 426/ 2001, modificată și completată de OUG nr.61/2006, aprobată prin Legea 27/2007, HG nr.856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, precum și prin alte reglementări.

Deșeurile rezultate în perioada de construcție a proiectului vor fi colectate în sistem selectiv și transportate de pe amplasament de către o firmă specializată.

X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

Execuția 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 construcție 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

Amplasamentul pentru organizarea de șantier a fost ales luând în considerare:

- accesul la rețeaua de drumuri și apropierea de locul de realizare a investiției
- disponibilitatea terenului

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier:

Efectele asupra mediului în aria organizării de șantier decurg din:

- ocuparea terenului
- amenajarea platformelor
- depozitarea deșeurilor.

Durata impactului este limitată, până la terminarea lucrărilor și dezafectarea organizării de șantier, urmată de refacerea terenului.

Impactul asupra mediului se reduce la dispariția florei și faunei de pe amplasamentul organizării de șantier, impact ce va fi minimalizat în momentul terminării lucrărilor prin refacerea amplasamentului.

- surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier:

- apa menajera uzata
- emisii de poluanți în aer de la motoarele autovehiculelor
- deseuri menajere și din construcții

- 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;
- se vor lua măsuri de verificare tehnică pentru a evita emisii mari datorate unor defecțiuni.
- 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 și pubele pentru colectarea selectivă a deșeurilor menajere și corespunzătoare a celor din construcții care vor fi predate unor firme autorizate;
- la finalizarea investiției se vor aduce la starea inițială de funcționare zonele afectate sau ocupate temporar;

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 caz de 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 refacă aspectul inițial 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 unor astfel de incidente, se va acționa imediat pentru a controla, izola, elimina poluarea, anunțându-se GNM-CJ Dolj;

În cazul unor poluări accidentale cu produse petroliere se va proceda la aplicarea de substanțe absorbante pentru reducerea efectului acestora și se va reface zona afectată;

- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

Se vor respecta prevederile OUG 68/2007 privind răspunderea de mediu cu referire la prevenirea și repararea prejudiciului asupra mediului cu modificările și completările

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

Reabilitarea mediului va include:

- Excavarea și îndepărtarea elementelor constructive ale proiectului;
- Curățarea terenului de posibile resturi de materiale de construcție;
- Umplerea excavațiilor cu pământ de calitate similară cu cel din zona învecinată acestora;
- Așezarea unui strat de sol vegetal la suprafața terenului astfel încât să permită desfășurarea activităților agricole anterioare pe terenurile reabilitate.

XII. ANEXE - PIESE DESENATE

1. Plan de încadrare în zonă
2. Profil transversal tip 1
3. Profil transversal tip 2
4. Profil transversal tip 3
5. Profil transversal tip 4
6. Profil transversal tip 5
7. Profil transversal tip 6
8. Profil transversal tip 7
9. Profil transversal tip 8
10. Profil transversal tip 9
11. Profil transversal tip 10
12. Profil transversal tip 11
13. Profil transversal tip 12
14. Profil transversal tip 13

XIII. PENTRU PROIECTELE CARE 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, 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.

Proiectul propus **nu intră** sub incidența art. 28 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare.

XIV. PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMĂTOARELE INFORMAȚII, PRELuate DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE

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 apă.

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

Proiectul nu se realizează pe un curs de apă.

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.

Nu este cazul.

**Semnătura și ștampila titularului
Păpăroiu Nolică-Cornel**

SC SUDOLT CONSULTING SRL

CUI 31236371

Nr. Reg. Com: J16/278/2013

Comuna Giurgita, Strada Gardareanu Gheorghe, Nr. 33, Jud Dolj

FILA FINALA

DENUMIRE PROIECT:

**MODERNIZARE STRĂZI DE INTERES LOCAL ÎN
COMUNA GHERCEȘTI, JUDEȚUL DOLJ**

BENEFICIAR:

COMUNA GHERCEȘTI, JUD. DOLJ

PROIECTANT GENERAL: SC SUDOLT CONSULTING SRL

PROIECTANT DE SPECIALITATE: SC UNIKTEHNO PROIECT SRL

PROIECTUL CONTINE: 31 pagini scrise
14 piese desenate

REPARTIZAREA EXEMPLARELOR:

- ex. nr. 1, 2 - beneficiar
- ex. nr. 3 - proiectant

SEF PROIECT: ING. PREDESEL SORIN.....

2019