

ANEXA 5 Conținutul-cadru al memoriului de prezentare

I. Denumirea proiectului:

**"MODERNIZAREA REȚELEI DE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN SAT CIURESTII-NOI
COMUNA BALASESTI, JUDEȚUL GALATI"**

II. Titular

- numele companiei;
COMUNA BALASESTI, JUDEȚUL GALATI
- adresa poștală;
GALATI.
- numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet;
0236.344.782
- numele persoanelor de contact:
Maftei Paul Cezar
- director/manager/administrator;
-
- responsabil pentru protecția mediului.
-

III. Descrierea proiectului:

Rezumat al proiectului;

Obiectivul de investiții "**Modernizarea rețelei de drumuri de interes local în Sat Ciureștii-Noi Comuna Bălăsești, Județul Galați**" se încadrează în strategia de dezvoltare locală a Asociației GAL Tecuci este un document strategic care orientează dezvoltarea teritoriului, format din unitățile administrativ teritoriale: Bălăsești, Buciumeni, Cerțești, Corod, Cosmești, Costache Negri, Cudalbi, Drăgușeni, Ghidigeni, Gohor, Nicorești, Poiana, Priponești, Țepu, Valea Mărului, județul Galați și comuna Pochidia județul Vaslui, prin contribuția Fondului European Agricol de Dezvoltare Rurală FEADR 2014-2020 - **HCL pentru implementarea proiectului si aprobarea indicatorilor tehnico economici are nr. 38/14.12.2017.**

Proiectul a fost depus in cadrul GAL Tecuci in cadrul Măsurii M5/6B – „Renovarea satelor”

Măsura M5/6B “ Renovarea satelor” se încadrează, conform Regulamentului (CE) 1305/2013, în art.20, și contribuie la domeniul de intervenție DI 6B - Încurajarea dezvoltării locale în zonele rurale.

Măsura contribuie secundar la Domeniul de Interventie: 5C) Facilitarea furnizării și a utilizării surselor regenerabile de energie, a subproduselor, a deșeurilor, a rezidurilor și a altor materii prime nealimentare, în scopul bioeconomiei rurale.

Comuna Bălăsești este situată în partea de est a României și face parte din județul Galați, la zona de graniță cu județul Vaslui. Perimetrul comunei Bălăsești are o formă alungită pe direcția nord-vest spre sud-est și ocupă o suprafață de 6479 ha. Limitele administrative care o despart de unitățile teritoriale vecine sunt: la est - comuna Bălăbănești, sud - comuna Drăgușeni și Cerțești, la nord și vest - comunele Tutova și Grivița din

județul Vaslui. Limita nordică este dată de Lunca râului Bârlad și pe o mică porțiune de pârâu Jeravăț.

Comuna Bălășești cuprinde 4 sate: Bălășești, Ciurești, Ciureștii Noi și Pupezeni. Este situată în nordul județului Galați, la hotarul cu județul Vaslui, în colinele Covurluiului, altitudinea din cuprinsul teritoriului său variind între 59 m – 258 m. Suprafața este de 6.479 ha, iar populația este de 2566 locuitori (2002). Temperatura medie anuală a aerului este de 9,7° C. Comuna se află în bazinul hidrografic Siret, principalele ape fiind Bârlad și Hobana. Se află la 91 km de Galați și 22 km de Bârlad.

Recensământul populației, pentru anul 2011, la nivelul întregii comune este:

- Total: 2295 locuitori, din care:
- Masculin (bărbați/băieți): 1181 locuitori;
- Feminin (femei/fete): 1114 locuitori.

Din anul 1992, până în anul 2002, populația comunei Bălășești a crescut cu 122 de persoane: de la 2444 de persoane (în anul 1992), la 2566 de persoane (în anul 2002). Însă, din anul 2002 și până în anul 2011, populația a scăzut destul de mult, mai exact cu 271 de persoane: de la 2566 de persoane (în anul 2002), la 2295 de persoane (octombrie 2011).

Obiectiv studiat

Drumurile satești ce fac obiectul prezentei documentații, asigură legătura locuitorilor satului Ciureștii Noi către drumul județean DJ251B, acestea având acces direct la drumul județean. Satul Ciureștii Noi beneficiază de o sistematizare verticală bine pusă la punct, cuprinzând 10 tronsoane de drum principale cu lungimi diferite și acces în drumul județean DJ251B.

Drumurile studiate sunt situate central satului Ciureștii Noi, se vor moderniza pe lungime de 740m , respectiv în suprafață de 4400mp și vor fi definite astfel:

- **Ulita 5 – L=210m – la o distanță de 9,40 m de de limita ariei natural de interes comunitar ROSCI0360 (conform planșa atasată)**
- **Ulita 6 – L=530m – la o distanță de 8,80 m de limita ariei natural de interes comunitar ROSCI0360 (conform planșa atasată)**
- **Coordonatele geografice ale proiectului studiat (Stereo 70) sunt anexate la prezenta documentație.**

Pe aceste drumuri nu au fost modernizate și nu s-au făcut lucrări de întreținere. Fără execuția unui sistem rutier modern, nu ar rezolva problemele de fond, degradările apar la scurt timp datorită stagnării apelor în șanțuri și a hidraulicii defectuoase a podetelor. În ansamblu, această variantă este una necostisitoare, dar fără rezultate.

La execuția lucrărilor de modernizare a drumurilor satești propuse prin prezenta documentație nu este necesară ocuparea de noi suprafețe de teren, proiectarea făcându-se pe ampriza existentă a drumului, nefiind afectate rețelele electrice, telefonice din zonă.

Terenul ocupat este situat în intravilanul comunei Bălășești, în intravilanul satului Ciureștii Noi. Terenul respectiv se află în proprietatea publică a comunei și în administrarea Consiliului Local al acesteia.

Terenul studiat este încadrat la categoria de folosință neagră - căi de comunicație rutieră – drumuri satești, conform Inventarului Domeniului Public al Comunei Bălășești.

Cele două tronsoane au o **lungime totală de 740 m**, împărțită astfel:

Nr. Crt	Denumire Tronson	Pozitie in inventarul domeniului public Ciurestii-Noi - ANEXA 3	Lungime Proiectata (m)
1	Ulita 5	Ulita 5 - L.A. 0,41ha	210.00
2	Ulita 6	Ulita 6 - C.G. 0,36ha	530.00
Lungime totală =			740.00

Ulita 5 – se va moderniza pe o lungime de 210 ml, aceasta se desprinde din drumul județean DJ 251B la km 23+037 partea stângă.

Ulita 6 – se va moderniza pe o lungime de 530 ml, aceasta se desprinde din drumul județean DJ 251B la km 22+935 partea stângă. Pe întreg traseul există un număr de 5 curbe, cu valoarea cea mai mică a razei de 60 m, iar cea mai mare de 5000 m.

Suprapunerea traseului proiectat peste cel existent cu mici dezaxări pentru corectarea elementelor geometrice și supralărgiri în curbe, va duce la economii importante.

Pe întreaga lungime a traseului se va putea circula cu o viteză de 40 Km/h.

Profilul longitudinal proiectat

Profilul longitudinal se menține ca declivități cu aproximație peste cel existent. Corecțiile sunt făcute pentru înlăturarea denivelărilor locale. Pentru utilizarea zestrei de balast existente a drumului, s-a căutat ca linia roșie să fie dusă astfel ca să fie necesar un volum redus de balast în completarea drumului.

În general s-au păstrat declivitățile existente, dar s-a respectat pasul minim de proiectare de 100 m. Curbele de racordare în profil longitudinal au în general razele mai mari de 600 m. Valorile declivităților variază între 0,01% și maxim 5,78%.

Structura rutieră proiectată

Dimensionarea s-a făcut conform „Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide, Indicativ PD 177-2001, cu ajutorul programului de calcul Calderom 2000, rezultând o structură rutieră alcătuită din următoarele straturi:

- strat de uzură din beton asfaltic BAPC16 4 cm
- strat de legătură BADPC20 5 cm
- strat de fundație din piatră spartă artificială 20 cm
- strat de fundație din balast 20 cm

Profilul transversal proiectat

S-a prevăzut un **profil transversal tip cu platformă de 5 m** (parte carosabilă de 4.00m și acostamente 2 x 0.50m) pe toată lungimea celor două tronsoane de drum.

Profilul transversal va fi tip acoperiș cu deversul de 2,5% pentru partea carosabilă și 4% pentru acostamente.

Intersecții - Drumuri laterale

Intersecțiile cu drumurile naționale DJ251B va fi întreținută prin grija administratorului drumului respectiv și se va realiza prin racordări cu raze de 5-8 m.

Drumurile laterale sunt în număr de **6 bucăți** și se vor amenaja pe o lungime de 20 m din marginea drumului supus modernizării cu aceeași structură rutieră propusă pentru modernizarea drumului satesc.

Profilul transversal al drumurilor laterale va fi conform normelor tehnice, adică platforma de 5,00m (parte carosabilă 4.00m și acostamente 2x0.5m), cu specificația că acele drumuri care nu au platforma de 5,00m vor fi amenajate pe lățimea existentă, cu respectarea suprafeței amenajate destinate fiecărui drum lateral.

Lucrări de colectare și scurgere a apelor pluviale - Podețe

Pentru colectarea apelor pluviale și dirijarea lor spre emisari se vor executa **șanțuri de pamânt** în lungime totală de **1450 m**.

Pentru evacuarea apelor pluviale din zona drumului se vor executa:

- **6 podețe tubulare $\Phi 600$ mm laterale** din tuburi tip PREMO din beton, dotate cu timpane din beton armat la ambele capete și cameră de liniștire în amonte.

Siguranța circulației, semnalizare și marcaje

S-a prevăzut echiparea drumului cu **indicatoare de circulație**, după cerințele SR 1848-1,2,3 /2011.

Pentru desfășurarea circulației în condiții de siguranță s-au prevăzut **marcaje rutiere**, după cerințele SR 1848-7/2004.

Din punct de vedere al stării tehnice, situația existentă pe acest drum se prezintă astfel:

- drumurile nu au capacitate portantă corespunzătoare pentru preluarea unui trafic care crește cu trecerea timpului;
 - datorită lucrărilor de întreținere efectuate sporadic drumurile prezintă numeroase degradări (gropi, fagașe, văluriri) pe zona centrală a părții carosabile, circulația desfășurându-se cu dificultate;
 - șanțurii sau podețe pentru evacuarea apelor pluviale nu există;
 - partea carosabilă nu se diferențiază de acostamente, nu are pante transversale corespunzătoare spre șanțuri și apa stagnează în bălți accelerând procesul de degradare;
 - drumurile nu sunt dotate cu mijloace de semnalizare rutieră sau de siguranță a circulației.
- Toate deficiențele enumerate mai sus conduc la stagnarea apelor pe platforma drumului și

au ca efect diminuarea capacității portante a acestuia, ducând la formarea de fagașe care fac drumul impracticabil în sezonul ploios, constituind și surse de poluare și de degradare a condițiilor igienico-sanitare de viață a locuitorilor acestei comune. În anotimpul ploios și în perioadele de îngheț - dezgheț, circulația este deseori întreruptă, accesul locuitorilor la rețeaua de drumuri naționale, precum și la gospodăria fiind mult îngreunată.

Datorita deficiențelor enumerate circulația vehiculelor și a pietonilor se desfășoară necorespunzător.

- descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz);

- NU ESTE CAZUL

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

- NU ESTE CAZUL

- materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;

Principalele materiale folosite sunt produse de balastiera sau de cariera, piatra sparta si balast de diverse sorturi.

Asfalturile si betoanele de ciment vor fi facute in statii centralizate si transportate in santier conform caietelor de sarcini.

- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;

Nu este necesara.

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

Din punct de vedere constructiv, lucrarea este un obiectiv ingineresc de infrastructură de comunicații, cu amplasare pe teren domeniu public, teren proprietate comunală, sau teren care este ori care urmează să devină teren de utilitate publică.

Drumul va fi realizate pe apriza existenta, prin prezentul proiect se doreste sporirea gradului de confort a utilizatorilor drumurilor, scaderea zgomotului si a prafului.

Nu sunt necesare defrisari sau distrugerea spatiilor verzi, deoarece drmul este existent, prin prezentul proiect se vor moderniza conform standardelor europene.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;

Nu este cazul.

- resursele naturale folosite în construcție și funcționare;

agregate naturale (de râu), sortate și nesortate,
materiale rezultate din concasare (piatra sparta),
mixturi asfaltice si betoane, fabricate in statii centralizate,
apă.

- metode folosite în construcție;

În cea mai mare parte, lucrările de construcții constau în:

- lucrări de reparatii la sistemul rutier:

- cu mijloace mecanice:

- săpături: excavator de capacitate mică,

- umpluturi: fadroma, buldo-excavator, mai mecanic,

- cu mijloace manuale:

- săpături, așternere pat de pozare, umpluturi,
- montare tuburi de presiune tip PREMO de secțiune medie (DN 800 mm), îngropat,
- lucrări de construcții edilitare îngropate (camere de cădere),
- lucrări de montaj instalații tehnico-edilitare în cămine (armături).

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

Durata de execuție propusă: 24 luni.

- relația cu alte proiecte existente sau planificate;

Drumul face parte dintr-o rețea de drumuri complexa, pe majoritatea traseelor sunt existente rețele de apa, canalizare sau gaz, realizarea modernizării drumurilor fiind ultima etapa de lucru.

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;

Scenarii propuse:

Pentru modernizarea celor două tronsoane ce fac obiectul investiției s-au analizat două variante de alcătuire structurală, și anume:

Varianta 1, cu o structură rutieră de tip elastic:

- strat de uzură din beton asfaltic BAPC16 4 cm
- strat de legătură BADPC20 5 cm
- strat de piatră spartă artificială/naturală 20 cm
- strat de balast 20 cm

Varianta 2, cu o structură rutieră de tip semirigid:

- strat de uzură din beton asfaltic BAPC16 4 cm
- strat de legătură BADPC20 5 cm
- strat de bază din balast stabilizat cu ciment 20 cm
- strat de balast 20 cm

ANALIZA SCENARIILOR PROPUSE:

Evaluare multicriterială:

Nr. Crt.	Criterii de analiză și selecție alternative	Structura rutieră tip elastic Varianta 1	Structura rutieră tip semirigid Varianta 2
1	Durata de exploatare mare/mica (10/1)	10	9
2	Raport preț investiție inițială / trafic satisfăcut (10/1)	10	9
3	Raport utilizare / temperatura mediu ambiant (10/1)	9	7
4	Raport rezistența la uzura / trafic mare (10/1)	9	9
5	Rezistența la acțiunea agenților petrolieri ce acționează accidental	8	8

	(10/1)		
6	Necesita utilaj specializate de execuție cu întreținere atenta (10/1)	10	7
7	Necesita adaptarea trafic la execuție (10/1)	10	7
8	Durata mica / mare de la punerea in opera pana la darea in circulație (10/1)	10	8
9	Poate prelua creșteri de trafic prin creșteri de capacitate portanta (10/1)	10	9
10	Execuția poate fi etapizata (10/1)	10	10
11	Riscuri de execuție (10/1)	8	7
12	Corecțiile in execuție se fac ușor/greu (10/1)	9	7
13	Confortul la rulare (lipsa rosturi transversale) mare/mic (10/1)	10	10
14	Execuție facila pe sectoare cu elemente geometrice (raze mici, supralărgiri foarte mari (10/1)	10	10
15	Creșterea rugozității prin aplicarea de tratamente bituminoase se poate face (10/1)	10	10
16	Cheltuieli de întreținere pe perioada de analiza (20 ani) (10/1)	8	7
17	Costuri inițiale de realizare a investiției (10/1)	9	10
18	Gradul de utilizare in structura rutiera a materialelor locale (10/1)	7	9
19	Opțiunea investitorului privind tipul structurii rutiere	10	8
TOTAL		177	161

Punctajul realizat:

Structura rutieră de tip elastic – Varianta 1 = 177 puncte.

Structura rutieră de tip semirigid – Varianta 2 = 161 puncte

Față de punctajul obținut maxim (177 din 190) – minim (161 din 190), **structura rutieră de tip elastic – Varianta 1** se califică realizând **177 puncte**, față de **structura rutieră de tip semirigid – Varianta 2**, ce a obținut **165 puncte**.

Evaluare comparativă a valorii de investiție:

- pentru **structura rutieră de tip elastic – Varianta 1**, valoarea investiției este 442,337 lei (fără TVA).

- pentru **structura rutieră de tip semirigid – Varianta 2**, valoarea investiției este 468,150 lei (fără TVA).

SCENARIUL RECOMANDAT:

În urma analizei rezultatelor obținute prin evaluarea multicriterială și evaluarea comparativă a valorii de investiție, s-a optat pentru alegerea **structurii rutiere de tip elastic – Varianta 1**, putându-se afirma că aceasta este soluția cea mai avantajoasă din punct de vedere tehnico – economic. Această soluție va fi adoptată la proiectarea investiției pentru faza Studiu de fezabilitate, ea putând fi reanalizată în detaliu de cel care va realiza proiectul de execuție.

AVANTAJELE SCENARIULUI RECOMANDAT:

Evaluarea multicriterială, completată cu evaluarea comparativă a valorii de investiție pentru cele două variante de alcătuire, a comparat avantajele și dezavantajele structurilor rutiere de tip elastic și ale structurilor rutiere de tip semirigid.

Folosirea structurilor rutiere de tip elastic pentru modernizarea drumurilor prezintă următoarele avantaje:

- perioada de realizare a îmbrăcăminții drumului este mai mică cu 20% din timpul de execuție față de structurile rutiere de tip semirigid și cu 40% față de structurile rutiere de tip rigid;
- realizarea unui confort sporit al căii de rulare;
- reducerea efectelor asupra mediului, sănătății oamenilor, respectiv reducerea zgomotului și poluarea mediului înconjurător cu praf și noxe;
- realizarea investiției la un preț mai mic cu până la 10%;
- întreținerea și reparația drumurilor se realizează cu costuri mai mici și într-o perioadă mai scurtă;
- siguranță mai mare în circulație, îndeosebi pentru perioada de iarnă;
- durată de exploatare în condiții de trafic normale ridicată;
- prezintă rezistență mare la uzură, dacă se folosesc agregate atent selecționate;
- prezintă o rugozitate bună în condițiile respectării rețetelor pentru mixturi;
- necesită cheltuieli mai mici de întreținere raportat la întreaga durată de viață;
- prezintă caracteristici foarte avantajoase din punct de vedere al verificării la îngheț-dezghet;
- materialele granulare utilizate în componența structurii rutiere se pot procura cu ușurință;
- realizarea structurii asfaltice poate fi etapizată;
- capacitatea portantă poate crește progresiv prin investiții etapizate;
- erorile de execuție pot fi remediate ușor față de alte tipuri de îmbrăcăminți rutiere;
- se pot realiza și pe trasee ce conțin și raze foarte mici, respectiv supralărgiri foarte mari, fără a necesita rosturi între calea curentă și cea din curbă;
- rugozitatea suprafeței poate fi sporită prin tratamente bituminoase, asigurând-se circulația și pentru declivități cu valori mai mari de 7-9%.

CONCLUZIE:

Din evaluarea multicriterială, completată cu evaluarea comparativă a valorii de investiție pentru cele două variante de alcătuire, a rezultat un punctaj mai mare al **structurii rutiere de tip elastic – Varianta 1**, față de **structura rutieră de tip semirigid – Varianta 2**, iar acest **fapt a condus la adoptarea soluției de alcătuire a structurii rutiere cu îmbrăcămințe asfaltică** în două straturi și un strat de bază din piatră spartă și fundație din balast pentru investiția:

"Modernizarea rețelei de drumuri de interes local în Sat Ciureștii-Noi Comuna Bălășești, Județul Galați".

- 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);

Realizarea acestui obiectiv de utilitate publică va încuraja și accelera procesele de dezvoltare socio-urbană a comunei BALASESTI (construcții de locuințe, unități economice, spații de agrement, agroturism ș.a.m.d.), așa cum prevede, de altfel, și Planul General de Urbanism.

Asigurarea unor condiții decente de confort casnic și oferirea unor servicii edilitare performante pentru locuitorii comunei vor fi factori de încurajare a stabilității populației în zonă.

- alte autorizații cerute pentru proiect.

Vor fi prezentate, după caz, în anexele la Memoriul de prezentare, conform cerințelor Avizatorului.

Localizarea proiectului:

- 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;

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

- conform planului de amplasament atasat

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

Comuna Bălășești este situată în partea de est a României și face parte din județul Galați, la zona de graniță cu județul Vaslui. Perimetrul comunei Bălășești are o formă alungită pe direcția nord-vest spre sud-est și ocupă o suprafață de 6479 ha. Limitele administrative care o despart de unitățile teritoriale vecine sunt: la est - comuna Bălăbănești, sud - comuna Drăgușeni și Certești, la nord și vest - comunele Tutova și Grivița din județul Vaslui. Limita nordică este dată de Lunca râului Bârlad și pe o mică porțiune de pârâu Jeravăț.

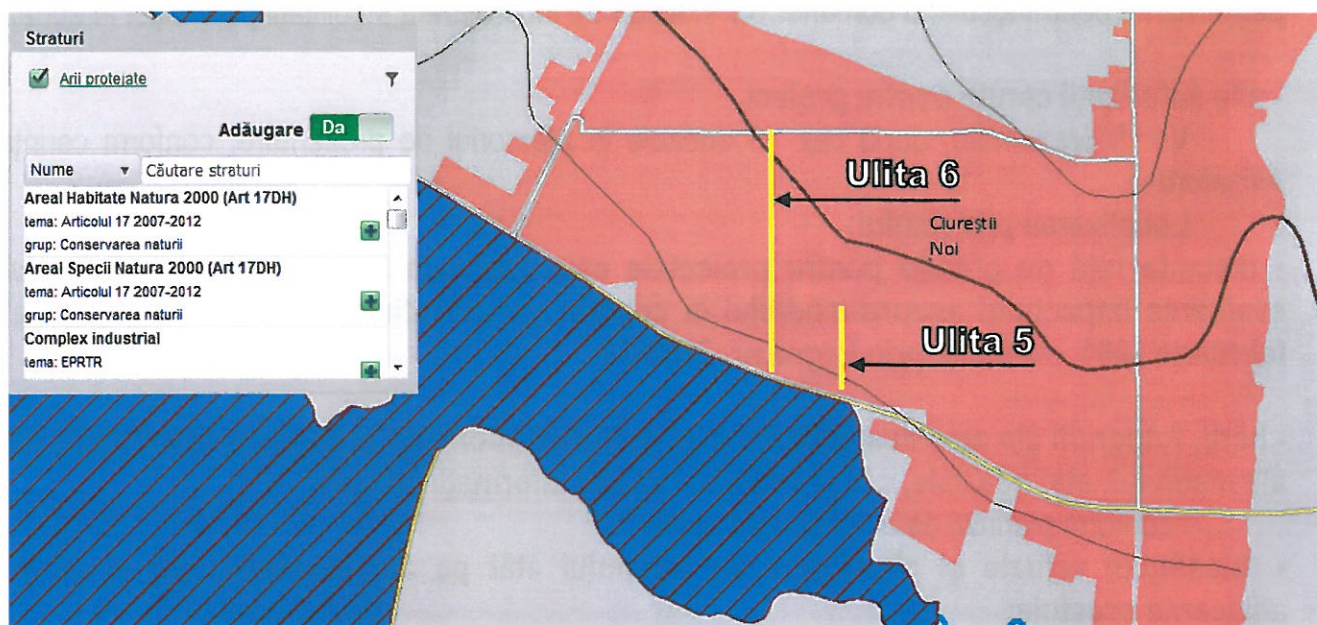
Comuna Bălășești cuprinde 4 sate: Bălășești, Ciurești, Ciureștii Noi și Pupezeni. Este situată în nordul județului Galați, la hotarul cu județul Vaslui, în colinele Covurluiului, altitudinea din cuprinsul teritoriului său variind între 59 m – 258 m. Suprafața este de 6.479 ha, iar populația este de 2566 locuitori (2002). Temperatura medie anuală a aerului este de 9,7° C. Comuna se află în bazinul hidrografic Siret, principalele ape fiind Bârlad și Hobana. Se află la 91 km de Galați și 22 km de Bârlad.

Recensământul populației, pentru anul 2011, la nivelul întregii comune este:

- Total: 2295 locuitori, din care:
- Masculin (bărbați/băieți): 1181 locuitori;

- Feminin (femei/fete): 1114 locuitori.
- politici de zonare și de folosire a terenului;
-
- arealele sensibile;

Așa cum rezultă din datele generate de <http://atlas.anpm.ro/atlas#> - Limite arii protejate (Aria natural de interes comunitar ROSCI0360 Râul Bârlad între Zorleni și Gura Gârbovățului), amplasamentul studiat nu se suprapune cu arii protejate, drumurile studiate sunt situate în intravilanul Satului Ciureștii-Noi, Comuna Balasesti, iar zona protejată este situată la Sud de drumul județean DJ 251 B.



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

Deoarece drumurile propuse sunt existente și deservește locuitorii comunei BALASESTI, nu sunt alte variante ce pot fi luate în considerare.

Caracteristicile impactului potențial, în măsura în care aceste informații sunt disponibile

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

- impactul asupra populației, sănătății umane, faunei și florei, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei, zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);

Prin proiectul promovat de Comuna BALASESTI se dorește reabilitarea traseelor, drum comunal existent, balastat, care prezintă o serie de degradări, așa cum a fost constatat în expertiza tehnică întocmită de expert tehnic atestat MLPAT Grădinaru T. Ioan.

Potrivit acesteia drumul va fi supus unei reabilitări generale, lucrările se referă la reabilitarea părții carosabile (sistem rutier nou) și amenajarea santurilor

Având în vedere faptul că drumurile sunt existente, acestea nu reprezintă un impact nou asupra populației, sănătății umane, faunei și florei, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei, zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural.

Mai mult, prin reabilitarea drumului se reduce impactul negativ produs de circulația auto, astfel se diminuează:

- zgomotu produs de traficul existent;
 - durata de deplasare;
 - consumul de carburant;
 - cantitatea de praf.
- extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate);

Printre siturile de importanță comunitară din județul Galați, declarate prin Ordinul nr. 2387/2011 pentru modificarea Ordinului nr. 1964/2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România face parte și aria ROSCI0360 - Râul Bârlad între Zorleni și Gura Gârbăvoțului, care este situată la Sud de drumul județean DJ 251 B este situată dar care nu se suprapune cu drumurile aflate în intravilan localității, iar speciile și habitatele de interes comunitar nu vor fi afectate de executarea acestui proiect.

Aria protejată asigură spațiul de dezvoltare pentru următoarele specii:

Species		
G	Code	Scientific Name
A	1188	Bombina bombina
F	1149	Cobitis taenia
R	1220	Emys orbicularis
M	1355	Lutra lutra
M	2633	Mustela eversmanii
F	1134	Rhodeus sericeus amarus
F	1146	Sabanejewia aurata
M	1335	Spermophilus citellus
A	1166	Triturus cristatus

Group: A = Amphibians, B = Birds, F = Fish, I = Invertebrates, M = Mammals, P = Plants, R = Reptiles

Situl ROSCI0360 are suprafața de 2478.8000 Ha și coordonatele: Longitudine - 27.669630, Latitudine - 46.206750. Aria nu se suprapune cu zona de intravilan a stulului Ciurestii – Noi.

SE ATASEAZA HARTA ROSCI0360 - Râul Bârlad între Zorleni și Gura Gârbăvoșului.

- magnitudinea și complexitatea impactului;

Deoarece este drumul este existent prin reabilitare acestuia impactul asupra mediului se ameliorează.

- probabilitatea impactului;

Deoarece este drumul este existent prin reabilitare acestuia impactul asupra mediului se ameliorează.

- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;

Deoarece este drumul este existent prin reabilitare acestuia impactul asupra mediului se ameliorează.

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

Prin reabilitarea drumului se reduce impactul negativ produs de circulația auto, astfel se reduce:

- zgomotu produs de traficul existent;
- durata de deplasare;
- consumul de carburant;
- cantitatea de praf.

- natura transfrontieră a impactului.

NU este cazul.

IV. 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;

Apele pluviale preluate de elementele de colectare si evacuare prevazute in proiect se vor descarca in santurile drumului judetean DJ 251 B si nu genereaza un impact negative asupra apelor de suprafata sau subterane, asa cum rezulta din avizul nr. 1024/06.02.2019 emis de SGA Galati.

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

2. Protecția aerului:

- sursele de poluanți pentru aer, poluanți;

Prin protecția atmosferei se urmărește prevenirea, limitarea deteriorării și ameliorarea calității acesteia pentru a evita manifestarea unor efecte negative asupra mediului, sănătății umane și a bunurilor materiale.

Executantul lucrărilor are următoarele obligații în domeniu:

- a) să respecte reglementările privind protecția atmosferei, adoptând măsuri tehnologice adecvate de reținere și neutralizare a poluanților atmosferici;
- b) să doteze instalațiile tehnologice care sunt surse de poluare, cu sisteme de măsură, să asigure corecta lor funcționare, să asigure personal calificat și să furnizeze, la cerere sau

potrivit programului pentru conformare, autorităților pentru protecția mediului, datele necesare;

- c) să îmbunătățească performanțele tehnologice în scopul reducerii emisiilor poluante și să nu pună în exploatare instalațiile prin care se depășesc limitele maxime admise;
- d) să asigure, la cererea autorităților pentru protecția mediului, diminuarea, modificarea sau încetarea activității generatoare de poluare;

să asigure măsuri și dotări speciale pentru izolarea și protecția fonică a surselor generatoare de zgomot și vibrații, să verifice eficiența acestora și să pună în exploatare numai pe cele care nu depășesc pragul fonic admis.

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă.

3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- sursele de zgomot și de vibrații;

Sursele de zgomot și vibrații vor fi temporare pe perioada execuției, la reabilitarea drumului se vor pune în practică tehnologii de lucru conform normativelor și standardelor în vigoare.

Alte surse de zgomot și vibrații sunt cele permanente produse de traficul existent.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor.

4. Protecția împotriva radiațiilor:

- sursele de radiații;

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor.

5. Protecția solului și a subsolului:

- sursele de poluanți pentru sol, subsol și ape freatiche;

Protecția solului, a subsolului și a ecosistemelor terestre, prin măsuri adecvate de gospodărire, conservare, organizare și amenajare a teritoriului, este obligatorie pentru executanții lucrărilor de construcții.

Antreprenorul este obligat ca, înainte de amplasarea șantierului, să obțină acordul de mediu. Amplasamentul organizării de șantier se face, de preferință, în zone neîmpădurite, zone care și-au pierdut total sau parțial capacitatea de producție pentru culturi agricole sau silvice, stabilirea acestuia făcându-se pe bază de studii ecologice, avizate de organele de specialitate.

Antreprenorii lucrărilor de drumuri, lucrări amplasate pe terenuri agricole și forestiere, sunt obligați să ia măsuri de depozitare a stratului de sol fertil decopertat, în vederea refolosirii acestuia, de prevenire a eroziunii solului și de stabilizare permanentă a suprafețelor drumurilor în lucru, în special înainte de perioada de iarnă.

Pe parcursul desfășurării lucrărilor de execuție a drumurilor, antreprenorul va lua măsuri pentru asigurarea stabilității solului, corelând lucrările de construcție cu lucrările de ameliorare a terenurilor afectate. La execuția terasamentelor se va evita folosirea materialelor cu risc ecologic imediat sau în timp.

Beneficiarii lucrărilor de investiții, care dețin terenuri pe care nu le mai folosesc, vor proceda la redarea acestora în conformitate cu legea privind regimul juridic al drumurilor.

Drumurile, prin lucrările de exploatare și întreținere, pot afecta calitatea solului prin modificarea structurii, dereglarea echilibrelor ecosistemelor, modificarea habitatelor, divizarea teritoriului, întreruperea căilor de deplasare a faunei, consumul de teren agricol sau cu altă destinație productivă. Pe durata exploatării și întreținerii drumurilor se vor respecta măsurile de protecție a mediului în conformitate cu legislația în vigoare:

- se vor menține în bună stare de funcționare amenajările antipoluante și de protecție a mediului;
- se vor marca zonele sensibile ecologic, cu indicarea regimului de circulație și prin informarea publicului asupra importanței ecologice a obiectivului;
- se vor realiza plantații rutiere pentru protecția solului;

Executanții lucrărilor de construcții, care prospectează sau exploatează resursele subsolului, au următoarele obligații:

- a) să solicite și să obțină acord și/sau autorizație de mediu, potrivit legii, și să respecte prevederile acestora;
- b) să refacă terenurile afectate, să asigure încadrarea lor în peisajul zonei și să le aducă la parametrii productivi și ecologici naturali sau la un nou ecosistem funcțional, constituind în acest scop fondul de garanție necesar conform prevederilor legale, și să monitorizeze zona;
- c) să anunțe autoritățile pentru protecția mediului sau pe cele competente, potrivit legii, despre orice situații accidentale care pun în pericol ecosistemul terestru și să acționeze pentru refacerea acestuia.

- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului.

6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Protecția apelor de suprafață și subterane și a ecosistemelor acvatice are ca obiect menținerea și ameliorarea calității și productivității naturale ale acestora, în scopul evitării unor efecte negative asupra mediului, sănătății umane și bunurilor materiale.

La execuția lucrărilor de drumuri, executantul va asigura protecția apelor de suprafață, subterane și a ecosistemelor acvatice, care are ca obiect menținerea și ameliorarea calității și productivității naturale ale acestora, în scopul evitării unor efecte negative asupra mediului, sănătății umane și bunurilor materiale.

Conceperea și elaborarea traseului de drum s-a realizat prin alegerea soluției optime, pentru evitarea prejudiciilor ireversibile aduse mediului acvatic de orice tip. Sistemul de scurgere al apelor a fost proiectat pentru a proteja drumul și terenurile adiacente, pentru a fi compatibil cu mediul înconjurător.

Lucrările de execuție a infrastructurii rutiere vor respecta zonele de protecție sanitară impuse de legislația în vigoare.

Execuția lucrărilor de infrastructură se va face astfel încât contaminarea potențială a cursurilor de apă, lacurilor, pânzei freatice, să fie evitată. Amplasarea lucrărilor de artă – poduri, viaducte, ziduri de sprijin, tunele – se va face astfel încât să se evite:

- modificarea dinamicii scurgerii apelor prin reducerea secțiunilor albiilor;
- întreruperea scurgerilor apelor subterane.

Apele de pe suprafața drumului se vor colecta în șanțurile laterale drumului, prevăzute și dimensionate conform legislației în vigoare. Evacuarea apelor se face conform reglementărilor din acordul de mediu.

Deversarea apelor uzate menajere în șanțurile laterale ale drumului este interzisă. Evacuarea apelor uzate menajere, provenite de la amenajările colaterale drumului, neracordate la un sistem de canalizare, se face prin instalații de preepurare sau fose septice vidanjabile, care trebuie să fie executate conform normativelor în vigoare și amplasate la cel puțin 10m față de cea mai apropiată locuință. Instalațiile se execută și se întrețin în bună stare de funcționare de către beneficiarul acestor lucrări.

- **identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;**
- **lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate.**

7. 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 etc.;**

Conform Lista Monumentelor Istorice ale Jud. Galați, nu se afla nici un monument istoric in apropierea amplasamentului.

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

-

8. Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament:

- **tipurile și cantitățile de deșeuri de orice natură rezultate;**

În urma activității de reabilitare vor rezulta deseuri cu precadere în faza de construcție a obiectivului. Astfel, în urma lucrărilor de construcție a obiectivului vor rezulta:

- **deseuri de materiale de construcție, cod 17 01 (mixturi rezultate din frezare – 158 to) ;**

- **pământ și piatra rezultată din excavatii, cod 17 05 (pământ și piatră rezultată din decolmatarea șanțurilor și a podețelor – 60 to);**

- **modul de gospodărire a deșeurilor.**

Principalele produse generate de activitatea de construcție și întreținere a drumurilor, ce pot fi clasate ca deșeuri, sunt materialele rezultate din decapări și din demolări.

În activitatea de construcție și întreținere a infrastructurilor rutiere, se va ține seama de reglementările în vigoare privind colectarea, transportul, depozitarea și reciclarea deșeurilor.

Obligațiile care rezultă din prevederile Legii nr.137/1995 sunt următoarele:

- se vor recicla deșeurile refofosibile, prin integrarea lor, în măsura posibilităților, în lucrările de drumuri, în conformitate cu încercările de laborator;

- deșeurile ce nu pot fi reciclate prin integrarea în lucrările de drumuri, se vor colecta, depozita și preda centrelor de colectare sau se vor valorifica direct prin predare la diverși consumatori;
- se vor depozita deșeurile ce nu pot fi reciclate numai pe suprafețe special amenajate în acest scop;
- se vor respecta condițiile de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare, prevăzute în acordul și / sau autorizația de mediu;
- întreținerea utilajelor și vehiculelor folosite în activitatea de construcție și întreținere a drumurilor se efectuează doar în locuri special amenajate, pentru a evita contaminarea mediului.

În cazul accidentelor în care sunt implicate autovehicule, ridicarea caroseriilor, curățarea locului accidentului de resturi de metal și sticlă, decopertarea solului îmbibat cu produse petroliere și alte substanțe periculoase, refacerea vegetației, precum și repararea îmbrăcămînții rutiere și lucrările de consolidare a drumurilor avariate intră în sarcina celor vinovați de producerea incidentului, conform normelor în vigoare privind stabilirea și sancționarea contraveniențelor la normele privind exploatarea și menținerea în bună stare a drumurilor publice.

Deșeurile periculoase se identifică și se înregistrează la fiecare loc de producere, de descărcare sau depozitare.

Unitățile care produc, valorifică, colectează sau transportă deșeuri periculoase trebuie să asigure condițiile necesare pentru depozitarea separată a diferitelor categorii de deșeuri periculoase, în funcție de proprietățile fizico-chimice, de compatibilități și de natura substanțelor de stingere care pot fi utilizate pentru fiecare categorie de deșeuri în caz de incendiu. Se interzice amestecul diferitelor categorii de deșeuri periculoase, precum și al deșeurilor periculoase cu deșeuri nepericuloase.

În scopul îmbunătățirii securității operațiunilor de valorificare și eliminare, amestecul de deșeuri periculoase cu alte deșeuri, substanțe sau materiale se poate face numai cu acordul autorităților competente.

Producătorii de deșeuri au următoarele obligații:

- a) să ia măsurile necesare de reducere la minimum a cantităților de deșeuri rezultate din activitățile existente;
- b) să nu pună în circulație produse, dacă nu există posibilitatea eliminării acestora ca deșeuri;
- c) să conceapă și să proiecteze tehnologiile și activitățile specifice, astfel încât să se reducă la minimum cantitatea de deșeuri generată de aceste tehnologii;
- d) să ambaleze produsele în mod corespunzător, pentru a preveni deteriorarea și transformarea acestora în deșeuri;
- e) să evite formarea unor stocuri de materii prime, materiale auxiliare, produse și subproduse ce se pot deteriora ori pot deveni deșeuri ca urmare a depășirii termenului de valabilitate;
- f) să valorifice în totalitate, dacă este posibil din punct de vedere tehnic și economic, subprodusele rezultate din procesele tehnologice;
- g) să nu amestece diferitele categorii de deșeuri periculoase sau deșeuri periculoase cu deșeuri nepericuloase;

- h) să asigure echipamente de protecție și de lucru adecvate operațiunilor aferente gestionării deșeurilor în condiții de securitate a muncii;
- i) să nu genereze fenomene de poluare prin descărcări necontrolate de deșeurii în mediu;
- j) să ia măsurile necesare astfel încât eliminarea deșeurilor să se facă în condiții de respectare a reglementărilor privind protecția populației și a mediului;
- k) să nu abandoneze deșeurile și să nu le depoziteze în locuri neautorizate;
- l) să separe deșeurile înainte de colectare, în vederea valorificării sau eliminării acestora;
- m) să desemneze o persoană, din rândul angajaților proprii, care să urmărească și să asigure îndeplinirea obligațiilor prevăzute de lege în sarcina producătorilor de deșeurii;
- n) să țină evidența deșeurilor și operațiunilor cu deșeurii în conformitate cu prevederile legale în vigoare;
- o) să permită accesul autorităților de inspecție și control la metodele, tehnologiile și instalațiile pentru tratarea, valorificarea și eliminarea deșeurilor tehnologice, precum și la documentele care se referă la deșeurii;

Producătorii și deținătorii de deșeurii periculoase au obligația să elaboreze, în condițiile legii, planuri de intervenție pentru situații accidentale și să asigure condițiile de aplicare a acestora.

Producătorii și deținătorii de deșeurii își vor organiza sistemul propriu de eliminare a deșeurilor, dacă deșeurile nu pot fi preluate de unități specializate din sistemul organizat în acest scop.

Antreprenorul are următoarele obligații:

- a) să depună separat deșeurile și deșeurile de ambalaje reciclabile acolo unde există recipiente special destinate acestui scop;
- b) să nu abandoneze și să nu depoziteze deșeurile în afara locurilor destinate acestui scop; să valorifice deșeurile combustibile și degradabile biologic, iar pe cele nerecuperabile să le depună în depozitul final de deșeurii al localității.

9. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

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

-

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

-

V. Prevederi pentru monitorizarea mediului:

- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

Nu sunt. Nu este cazul.

VI. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară (IPPC, SEVESO, COV, LCP, Directiva-cadru apă, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru a deșeurilor etc.)

Nu sunt. Nu este cazul.

VII. Lucrări necesare organizării de șantier:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

Organizarea de șantier se va face în vecinătatea amplasamentului pe teritoriul comunei Balasesti. Lucrările de organizare de șantier vor cuprinde următoarele măsuri:

Împrejmuirea organizării;

Împrejmuirea provizorie se recomandă din stâlpi de lemn sau metalici pe care va fi montată împrejmuirea din plasă. Înălțimea gardului va fi de 2,00 m.

Spații de depozitare;

Spațiile de depozitare vor fi de 2 tipuri:

- deschise – pentru prefabricate, materiale lemnoase, agregate. În aceste condiții se propune o platformă acoperită cu balast;

- închise – pentru celelalte materiale de construcții care nu pot fi expuse factorilor atmosferici și care pot fi furate: vopsele, cuie, șuruburi, ciment, tablă, etc.; de asemenea pentru scule, instrumente.

- Accesele, auto și pietonal, s-au prevăzut separate pentru asigurarea securității și siguranței, precum și din considerente de confort. În general accesele provizorii, pentru organizare de șantier, se recomandă a fi organizate astfel ca ele să coincidă cu cele prevăzute în planul de situație.

Alimentarea cu energie electrică; - nu este cazul

Organizarea de șantier va fi înzestrată cu curent electric pentru iluminare și prize pentru conectarea vibratoarelor și a altor aparate, utilaje, etc. Curentul electric va fi asigurat cu generatoare electrice.

Alimentarea cu apa curentă; - nu este cazul. Organizarea nu se va racorda la rețeaua de apă a comunei Balasesti, deoarece Satul Ciurestii-Noi nu este prevăzut cu sistem de aducțiune apă curentă.

Executantul va asigura toalete ecologice personalului, iar apa necesară pentru executia drumului va fi adusa cu cisterne.

Proiectul de organizare a execuției lucrărilor pe șantier (D.T.O.E.), ca și Proiectul tehnologic specific obiectivului vor fi adaptate de Antreprenor – ținând seama de caracteristicile lucrărilor inginerești exterioare liniare – la prevederile Proiectului tehnic (P.T.+C.S.) și condițiile concrete din teren (amplasamente, gospodării edilitare existente, vecinătăți, condiții de avizare, condiționări de execuție în spații obligate, timp și anotimp, program și schimburi de lucru, dotare tehnică proprie, dimensionare formații de lucru ș.a.m.d.).

Toate lucrările sau intervențiile care implică și participarea terților (deținători de utilități, administratori, proprietari, vecini) vor fi planificate de Investitor și Antreprenor în consens cu reprezentanții/delegații autorizați de acești deținători, iar efectuarea lucrărilor se va face numai cu asistență de specialitate sau în prezența acestora. Siguranța depozitării materialelor, paza bunurilor și măsurile asiguratorii rămân în grija constructorului.

- localizarea organizării de șantier;

DISPUNEREA ORGANIZĂRII DE SANTIER SE VA ASIGURA LA CAPATUL ULITEI 5, SE ATASEAZA PLANSA D2 – PLAN DE SITUATIE.

Depozitele, magaziiile, șoproanele și țărcurile de șantier vor fi amenajate, de regulă, în variante constructive provizorii, din elemente de inventar, pe amplasamente puse la dispoziție de Administrația publică locală în baza unor înțelegeri contractuale cu Antreprenorul.

Punctele fixe de organizare a șantierului vor fi instalate pe domeniul public în locuri în care pot fi asigurate utilitățile de electricitate și apă la vestiare și unde sunt posibilități de acces auto nestânjenit.

Organizarea de șantier se va face în vecinătatea amplasamentului, între marginea drumului și limitele de proprietate.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Lucrările necesare organizării de șantier vor fi de mică amploare, fără impact negativ semnificativ asupra mediului.

După dezafectarea punctelor de organizare a șantierului amplasamentele vor fi readuse la starea inițială prin grija Antreprenorului și sub supravegherea Administrației publice locale.

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

-

- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

-

VIII. 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;

Amplasamentele de pe domeniul public afectate de construirea rețelelor publice și a construcțiilor edilitare aferente acestora se readuc de Antreprenor la starea inițială imediat după terminarea tronsonului stradal, prin lucrări de terasamente cu mijloace manuale și mecanice.

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

-

- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

-

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

Suprafețele stradale din intravilan și terenurile din extravilan afectate de execuția lucrărilor de bază ale investiției publice ori a lucrărilor de organizare a șantierului se readuc la starea

inițială de Antreprenor după terminarea lucrărilor de bază, inclusiv în ceea ce privește refacerea zonelor verzi și a plantațiilor stradale, dacă acestea au fost afectate.

Nu sunt prevăzute modificări privind starea și destinația suprafețelor publice pe traseul rețelelor publice.

Suprafețele de teren ocupate de obiectele tehnologice se împrejmuesc și se sistematizează la cotele din proiect, iar pe perimetrul interior al incintelor se plantează – acolo unde este navoie – perdea verde, arbuști ornamentali sau/și pomi fructiferi.

IX. 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 etc.)

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 de depoluare.

3. Alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.

X. Pentru proiectele pentru care în etapa de evaluare inițială autoritatea competentă pentru protecția mediului a decis necesitatea demarării procedurii de evaluare adecvată, memoriul va fi completat cu:

Scenariul de referință

Insuficiența fondurilor a condus la imposibilitatea asigurării cu utilități minime în vederea realizării unui nivel civilizată de viață, cu efecte asupra stării de sănătate a locuitorilor comunei, precum și a nivelului de poluare a zonei.

Cele două tronsoane au o **lungime totală de 740 m**, împărțită astfel:

Nr. Crt	Denumire Tronson	Pozitie in inventarul domeniului public Ciurestii-Noi - ANEXA 3	Lungime Proiectata (m)
1	Ulita 5	Ulita 5 - L.A. 0,41ha	210.00
2	Ulita 6	Ulita 6 - C.G. 0,36ha	530.00
Lungime totală =			740.00

Ulita 5 – se va moderniza pe o lungime de 210 ml, aceasta se desprinde din drumul județean DJ 251B la km 23+037 partea stângă.

Ulita 6 – se va moderniza pe o lungime de 530 ml, aceasta se desprinde din drumul județean DJ 251B la km 22+935 partea stângă. Pe întreg traseul există un număr de 5 curbe, cu valoarea cea mai mică a razei de 60 m, iar cea mai mare de 5000 m.

Suprapunerea traseului proiectat peste cel existent cu mici dezaxări pentru corectarea elementelor geometrice și supralărgiri în curbe, va duce la economii importante.

Pe întreaga lungime a traseului se va putea circula cu o viteză de 40 Km/h.

Profilul longitudinal proiectat

Profilul longitudinal se menține ca declivități cu aproximație peste cel existent. Corecțiile sunt făcute pentru înlăturarea denivelărilor locale. Pentru utilizarea zestrei de balast existente a drumului, s-a căutat ca linia roșie să fie dusă astfel ca să fie necesar un volum redus de balast în completarea drumului.

În general s-au păstrat declivitățile existente, dar s-a respectat pasul minim de proiectare de 100 m. Curbele de racordare în profil longitudinal au în general razele mai mari de 600 m. Valorile declivităților variază între 0,01% și maxim 5,78%.

Structura rutieră proiectată

Dimensionarea s-a făcut conform „Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide, Indicativ PD 177-2001, cu ajutorul programului de calcul Calderom 2000, rezultând o structură rutieră alcătuită din următoarele straturi:

- | | |
|---|-------|
| • strat de uzură din beton asfaltic BAPC16 | 4 cm |
| • strat de legătură BADPC20 | 5 cm |
| • strat de fundație din piatră spartă artificială | 20 cm |
| • strat de fundație din balast | 20 cm |

Profilul transversal proiectat

S-a prevăzut un **profil transversal tip cu platformă de 5 m** (parte carosabilă de 4.00m și acostamente 2 x 0.50m) pe toată lungimea celor două tronsoane de drum.

Profilul transversal va fi tip acoperiș cu deverul de 2,5% pentru partea carosabilă și 4% pentru acostamente.

Intersecții - Drumuri laterale

Intersecțiile cu drumurile naționale DJ251B va fi întreținută prin grija administratorului drumului respectiv și se va realiza prin racordări cu raze de 5-8 m.

Drumurile laterale sunt în număr de **6 bucăți** și se vor amenaja pe o lungime de 20 m din marginea drumului supus modernizării cu aceeași structură rutieră propusă pentru modernizarea drumului satesc.

Profilul transversal al drumurilor laterale va fi conform normelor tehnice, adică platforma de 5,00m (parte carosabilă 4.00m și acostamente 2x0.5m), cu specificația că acele drumuri care nu au platforma de 5,00m vor fi amenajate pe lățimea existentă, cu respectarea suprafeței amenajate destinate fiecărui drum lateral.

Lucrări de colectare și scurgere a apelor pluviale - Podețe

Pentru colectarea apelor pluviale și dirijarea lor spre emisari se vor executa **șanțuri de pamânt** în lungime totală de **1450 m**.

Pentru evacuarea apelor pluviale din zona drumului se vor executa:

- **6 podețe tubulare Ø600 mm laterale** din tuburi tip PREMO din beton, dotate cu timpane din beton armat la ambele capete și cameră de liniștire în amonte.

Siguranța circulației, semnalizare și marcaje

S-a prevăzut echiparea drumului cu **indicatoare de circulație**, după cerințele SR 1848-1,2,3 /2011.

Pentru desfășurarea circulației în condiții de siguranță s-au prevăzut **marcaje rutiere**, după cerințele SR 1848-7/2004.

De asemenea, s-au identificat următoarele cerințe și necesități referitoare la oportunitatea investiției:

- îmbunătățirea accesului la infrastructura de bază pentru populația rurală;
- îmbunătățirea calității vieții locuitorilor din zona țintă;
- eliminarea riscurilor ce vizează sănătatea umană, mediul natural și durabilitatea pe termen lung a infrastructurii locale;
- ameliorarea calității mediului înconjurător în zona țintă;
- implementarea pe plan local a cerințelor privind starea infrastructurii de bază prevăzute în Strategia de Dezvoltare a județului Galați, Strategia Regională de dezvoltare și Planul Național de Dezvoltare Locală;
- creșterea atractivității zonei pentru locuit și pentru potențialii investitori;
- realizarea unui sistem de drumuri în concordanță cu reglementările legale în domeniu și dezideratele Uniunii Europene.

Scopul proiectului de investiție este asigurarea unui sistem rutier viabil în conformitate cu cerințele Uniunii Europene, în vederea îmbunătățirii accesului la infrastructură de bază pentru populația rurală.

Obiectivul general al proiectului urmărește **diminuarea tendințelor de declin social și economic și creșterea nivelului de trai al populației din mediul rural prin reducerea decalajului rural-urban, ca urmare a îmbunătățirii accesului la infrastructura de bază în comuna Balasesti, județul Galați.**

Prin implementarea proiectului va crește numărul locuitorilor din mediul rural ce beneficiază de infrastructură modernă de transport, acest fapt conducând **la creșterea calității vieții populației din mediul rural și la o dezvoltare economică durabilă a zonei țintă.**

SE ATASEAZA INVENTARUL DE COORDONATE SISTEM STEREO 1970

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

ROSCI0360 Râul Bârlad între Zorleni și Gura Gârbovățului.

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

Printre siturile de importantă comunitară din județul Galați, declarate prin Ordinul nr. 2387/2011 pentru modificarea Ordinului nr. 1964/2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importantă comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice

europene Natura 2000 în România face parte și aria ROSCI0360 - Râul Bârlad între Zorleni și Gura Gârbăvoțului, care este situată la Sud de drumul județean DJ 251 B este situată dar care nu se suprapune cu drumurile aflate în intravilan localității, iar speciile și habitatele de interes comunitar nu vor fi afectate de executarea acestui proiect.

Situl ROSCI0360 are suprafața de 2478.8000 Ha și coordonatele: Longitudine - 27.669630, Latitudine - 46.206750. Aria nu se suprapune cu zona de intravilan a stulului Ciurestii – Noi.

SE ATASEAZA HARTA ROSCI0360 - Râul Bârlad între Zorleni și Gura Gârbăvoțului.

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;

Proiectul propus nu are legătură și nu este necesar 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;

Prin proiectul promovat de Comuna BALASESTI se dorește reabilitarea traseelor, drum comunal existent, balastat, care prezintă o serie de degradări, așa cum a fost constatat în expertiza tehnică întocmită de expert tehnic atestat MLPAT Grădinaru T. Ioan.

Potrivit acesteia drumul va fi supus unei reabilitări generale, lucrările se referă la reabilitarea părții carosabile (sistem rutier nou) și amenajarea santurilor.

Având în vedere faptul că drumurile sunt existente, acestea nu reprezintă un impact nou asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar.

Mai mult, prin reabilitarea drumului se reduce impactul negativ produs de circulația auto, astfel se diminuează:

- zgomotul produs de traficul existent;
- durata de deplasare;
- consumul de carburant;
- cantitatea de praf.

f) alte informații prevăzute în ghidul metodologic privind evaluarea adecvată.

-

**Semnătura și ștampila
S.C. DET AXIS PROIECT S.R.L.**

Ing. Vizitiu Dragoș



