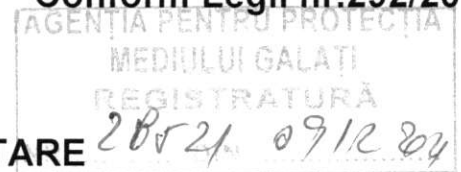


4/12/24

10708/13-124 FI Anexa nr. 5E
Conform Legii nr.292/2018



MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu

- I. **DENUMIREA PROIECTULUI:** „Asfaltare strada Viilor, oras Beresti , jud. Galati”
- II. **TITULAR** U.A.T. oras Beresti, str. Trandafirilor, nr. 28, tel/fax: 0236.342.329;
0236.342.524; cod postal 805100; e-mail: office@orasulberesti.ro
Numele persoanelor de contact: Primar Mihai-Lucian BEJAN
Responsabil pentru protectia mediului: Primar Mihai-Lucian BEJAN
- III. **DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT:**
a) **Rezumatul proiectului**

Lucrarile de asfaltare se vor executa pe strada Viilor ce este situata in zona de vest a orasului Beresti si este cuprinsa intre strazile Trandafirilor (DJ242B) si drumul judetean DJ242A . Traseul strazii propuse pentru modernizare a fost astfel selectat incat sa asigure legatura cu drumurile judetene ce strabat orasul Beresti .

Strada Viilor este amenajata in prezent la nivel de fundatie avand un strat de piatra cu grosime variabila (30 – 35cm), care prezinta numeroase denivelari si gropi, fara pante transversale de scurgere a apelor, iar pe timp ploios apa balteste pe carosabil , astfel circulatia mijloacelor de transport si a locuitorilor nu de face in conditii de siguranta si confort.

Strada dispune pe partea dreapta sau pe partea stanga de un sant dalat care necesita lucrari de curatire vegetatie si delcolmatare . Podetele existente sunt in buna stare si asigura continuitatea scurgerii apelor pluviale .

Sub actiunea traficului și a factorilor climatici, suprafața carosabila s-a degradat, prezentând defecțiuni grave (gropi, făgașe, praf vara și noroi în perioadele ploioase) ceea ce face ca în timpul primăverii și toamna circulația vehiculelor și a pietonilor să fie îngreunată.

In aceste condiții, circulația vehiculelor și a pietonilor se desfășoară necorespunzător din punct de vedere al siguranței circulației, necesitând reabilitarea strazii prin amenajarea cu un sistem rutier corespunzator traficului rutier clasei tehnice conform normativelor tehnice in vigoare.

Terenul ce urmează a se ocupa definitiv cu lucrări, aparține domeniului public al orasului Beresti și se află în administrarea Consiliului Local al orasului Beresti .

DESCRIEREA GENERALĂ A LUCRĂRILOR

a. Amplasamentul

Suprafața și situația juridică ale terenului care urmează să fie ocupat (definitiv și/sau temporar) de lucrare:

400 lei

- terenul pe care este amplasata strada ce urmează a fi amenajata, aparține domeniului public al orasului Beresti și nu sunt necesare lucrări de demolări de constructii sau rețele edilitare existente ;

- nu sunt afectate suprafete de teren din proprietate privată sau de stat ;
 - Suprafata totala a terenului din amplasament este $S= 5270,00\text{mp}$

b. Topografia

Ridicarea topografica efectuata a avut în vedere reperele în sistemul de referință național STEREO 70 .

- **Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului sistem stereo 70:**

Inceput proiect

X= 5147798.221

Y = 722332.57

Sfarsit proiect

X = 514894.32

Y = 723121.765

- **Nivelul maxim al apelor freactice:** este situat la adâncimi variabile mai mari de 2,80 m de la cotele actuale ale terenului natural .

DATE TEHNICE ALE INVESTIȚIEI (prezentarea proiectului)

Situatia existenta

Strada Viilor face parte din rețeaua de strazi ale orasului Beresti . Traseul strazii propuse pentru asfaltare a fost astfel selectat incat sa atinga obiective de interes social, cultural si sa asigure legatura cu drumurile judetene DJ242A si DJ242B (strada Trandafirilor) ce strabat orasul Beresti.

Conform studiului geotehnic strada Viilor este amenajata in prezent la nivel de fundatie avand un strat de balast (lidonit) amestecat cu piatra sparta cu grosime variabila (10 - 20cm), care prezinta numeroase denivelari si gropi, fara pante transversale de scurgere a apelor, iar pe timp ploios apa balteste pe carosabil facand improprie circulatia mijloacelor de transport si a locuitorilor, in conditii de siguranta si confort.

Sub acțiunea traficului și a factorilor climatici, suprafața carosabila s-a degradat, prezentând defecțiuni grave (gropi, fâgașe, praf vara și noroi în perioadele ploioase) ceea ce face ca în timpul primăverii și toamna circulația vehiculelor și a pietonilor să fie îngreunată.

▪ **Traseul în plan**

Din punct de vedere al stării de degradare și defecțiunilor sistemului rutier, se constată insuficiența capacității portante a acestuia pentru traficul actual și de perspectivă.

Creșterea traficului precum și lipsa de întreținere minimă au condus la accentuarea degradărilor astfel încât caracteristicile tehnice de exploatare a strazilor nu mai corespund normelor tehnice în vigoare. Cele mai întâlnite defecțiuni ale sistemului rutier sunt: cedari ale corpului drumului, gropile și fâgașele. Degradările semnalate au tendința de extindere și implicit conduc la periclitarea siguranței și confortului participanților la trafic.

Lungimea strazii studiate este de 850 m.

▪ **Traseul în profil longitudinal**

Traseul în profil longitudinal se poate caracteriza astfel:

- declivitățile longitudinale ale drumului corespund clasei tehnice în care se încadrează;
- nu este respectat în multe situații pasul de proiectare de 50 ml corespunzător vitezei care ar trebui asigurată, conform clasei tehnice în care se încadrează;
- de asemenea racordarile drumului în plan vertical sunt tratate defectuos generand o senzație majoră de disconfort.

▪ **Traseul în profil transversal**

Pe majoritatea lungimii strazii nu sunt respectate pantele transversale pentru partea carosabilă și acostamente, fapt care duce la staționarea apei timp îndelungat pe platforma drumului, apa infiltrându-se în corpul drumului ceea ce duce la apariția degradărilor în îmbrăcămintea rutieră.

▪ **Colectarea, scurgerea și evacuarea apelor de suprafață**

Pentru colectare apelor pluviale strada are pe partea dreapta sau pe partea stanga (sens de mers DJ242A spre strada Trandafirilor) un sant dalat și parțial din pamant (neprotejate) , cu secțiune trapezoidală și adâncime variind între 0,40 - 0,50m care prezintă pe alocuri dislocări ale pereților și la care nu s-a intervenit în timp cu lucrări de întreținere (cosirea/defrisarea vegetației, decolmatarea) .

Strada Viilor se intersectează cu strada Viilor (fundatura) care are podet în bună stare și care se menține . La intersecția strazii Voineștilor cu strada Plugului nu există podet pe timp ploios apele meteorice inunda și degradează corpul strazii .

Din punct de vedere al asigurării cerințelor esențiale de calitate conform Legii nr. 10/1995, strada nu are asigurate următoarele cerințe:

Nr. crt.	Denumirea cerințelor esențiale de calitate	Denumirea categoriilor de lucrări care nu au asigurate cerințele de calitate
A.	REZISTENȚĂ ȘI STABILITATE	
A.1.	Dimensionarea și verificarea sistemului rutier funcție de trafic și de capacitatea portantă a straturilor componente și a terenului de fundare	<u>Suprastructura</u> :- strada este amenajată la nivel de fundație (10-20cm) - există realizat un sistem de colectare și evacuare a apelor meteorice deteriorat - capacitatea portantă a strazii nu asigură preluarea traficului prognozat de 200 vehicule /zi
A.2.	Suprafața de rulare să asigure o circulație fără riscuri	
	- planeitatea suprafeței de rulare determinată de indicii de planeitate IRI m/Km	- suprafețele sunt denivelate și depășesc indicii de planeitate corespunzători nivelului de performanță N3 $\leq 5,5$
	- rugozitatea suprafeței de rulare este necorespunzătoare	- suprafața de rulare este din pietris, fiind sub nivelul de performanță N3
A.3.	Asigurarea evacuării apelor, în mod rapid, de pe suprafața carosabilă și necarosabilă a drumului, prin pante transversale și longitudinale spre guri de scurgere	- nu există rețea de canalizare pentru colectarea și evacuarea apelor meteorice
A.4.	Elementele geometrice în profil transversal	- profilul transversal tip, în conformitate cu Ordinul 49/1998 care se va aplica pentru strazi de categoria a IV-a Nu sunt asigurate
	- nr. benzi	- strada este profilată pentru o bandă de circulație pe o lungime de 850m - trebuie aduse corecturi în plan transversal
	- lățime benzi	- carosabil 4,00 m , - acostamente 2 x 0,50m Cerințe neasigurate
	- pantă transversală	- în profil transversal panta carosabilului de 1- 3% nu este asigurată
A.5.	Elementele geometrice în plan	

	- unghiuri dintre aliniamente succesive	- cerințe realizate parțial
	- raze curbe	
	- distanța minimă între intersecții	
	- lungime aliniamente	
A.6.	Elementele geometrice în profil longitudinal	
	-declivități maxime admise	- in general pantele și declivitățile existente se încadrează în limitele admise. Prin proiectare se vor aduce corecturi ale acestora.
	- lungimea minimă a pasului de proiectare	
	- razele minime de racordare verticală	
A.7.	Amenajarea curbilor în plan și spațiu	- se vor executa conform STAS 863/85; STAS 10144/3/91 și STAS 10144/4/95.
B.	SIGURANȚA ÎN EXPLOATARE	
B.1.	Starea de degradare a îmbrăcăminții rutiere determinată de indicele global de degradare I.G. și indicele de degradare I.D.	<u>Nivel de performanță</u> N3 IG □ 77 ID 7,6 □ 10 <u>Defecțiuni ale suprafeței de rulare:</u> - denivelări - uzura neuniformă , praf , noroi
B.2.	Siguranța circulației	- Se va asigura prin plantarea indicatoarelor rutiere conform SR 1848/2,3-2004 și prin executarea marcajelor orizontale conform SR 1848/7/2004.
	- indicatoare rutiere	- Lipsesc indicatoare si marcaje rutiere
	- marcaje rutiere	
C.	IGIENA, SĂNĂTATEA OAMENILOR, REFACEREA ȘI PROTECȚIA MEDIULUI	
	- eliminarea prafului depus	- carosabil cu degradari prin eroziune provocate de factori atmosferici - degradari datorate infiltrării apelor de suprafața cu pericol de accidente
	- plantații rutiere	
D.	PROTECȚIA ÎMPOTRIVA ZGOMOTULUI	
	- asigurarea unui nivel de zgomot în limite admisibile	- Datorita suprafeței de rulare necorespunzatoare, circulația se desfășoară cu zgomote mari, datorate folosirii autovehiculelor cu manevre suplimentare : debrayeri , accelerari, franari etc.
E.	SIGURANȚA LA FOC	
	- asigurarea căilor de acces ale vehiculelor de intervenție	- asigurarea căilor de acces ale autovehiculelor pentru intervenție, se face greu
	- marcarea căilor de evacuare, acces, intervenție	- cai de evacuare si acces interventii nemarcate

b) Justificarea necesitatii proiectului

Pentru aducerea strazii Viilor în condiții normale de exploatare, desfășurarea în bune condiții a activităților economice și de transport, se impune aducerea platformei carosabile la un nivel optim de funcționalitate prin amenajarea unui sistem rutier corespunzător traficului actual și de perspectivă și categoriei tehnice conform normativelor tehnice în vigoare.

c) Valoarea investiției

1.273.210,99 lei fara TVA

d) Perioada de implementare propusa

2 luni

e) Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar (planuri de situatie si amplasamente)

Se anexeaza prezentului memoriu de prezentare, urmatoarele planse:

D1. Plan de incadrare în judet

D2. Plan de incadrare in zona scara. 1 :10000

D3. Plan de situație proiectat scara 1 : 500

D4. Plan de situație proiectat scara 1 : 500

D5. Plan de situație proiectat scara 1 : 500

D6. Plan de situație proiectat scara 1 : 500

D7. Plan de situație proiectat scara 1 : 500

f) Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructii, etc.)

Situatia proiectata

Strada Viilor propusa pentru asfaltare are o lungime $L=0,850\text{km}$, este situata în intravilanul localității Beresti și accede la DJ 242A și DJ242B și la principalele instituții și unități de deservire din oras.

Traseul strazii proiectate se suprapune în totalitate cu traseul existent, inclusiv amenajările pentru scurgerea apelor (șanțuri longitudinale și podețe transversale), suprafețele de teren aferente, aflându-se în limitele de proprietate ale domeniului public.

În conformitate cu prevederile Ordinul nr. 49/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile urbane strada Viilor este o strada de categoria a „IV”-a - drum public din interiorul localității Beresti care asigura accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale.

Strada Viilor urmeaza a fi modernizata în conformitate cu STAS 10144/1-90; 2/91; 3/91 și va avea urmatoarele elemente in profil transversal :

- **profil transversal TIP I** – strada de categorai a IV-a , carosabil cu panta unica se aplica pe intraga lungime de $L= 850,00\text{m}$ a drumului

– lățime platformă strada	4,00 m
– parte carosabila	3,50 m
– acostamente	2 x 0,50 m
– santuri perreate	1 x 1,20 m

Viteza de proiectare va fi de 40 km/h, conform STAS 863/85.

Sistemul rutier - se prevede executarea unui sistem rutier cu imbracaminte asfaltica avand urmatoarea structura :

- Beton asfaltic rugos BAR16 - 4 cm strat uzură, conf. SR.174 – 1/2002;
- Beton asfaltic deschis BAD20 – 5cm strat de legatura , conf. SR.174 – 1/2002;
- Reprofilare si completare cu piatra sparta 15cm grosime medie
- Strat de fundatie din impietruirea existentă ce se scarifica .

La realizarea lucrărilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementărilor naționale în vigoare, precum și legislației și standardelor naționale armonizate cu legislația U.E.; aceste materiale trebuie să fie în concordanță cu prevederile HG nr. 766/1997 și a Legii 10/1995 privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate la execuția lucrărilor.

Partea carosabila este incadrata cu pana ramfort.

Acostamentele vor fi consolidate cu: - 15cm piatra sparta.

Traseul in plan .Traseul strazii care face obiectul prezentului proiect are lungimea de 0,850km , acesta fiind proiectat cu aliniamente lungi corespunzatoare si curbe impuse de STAS 10144 privind elementele geometrice ale strazilor functie de viteza de circulatie proiectata.

Traseul proiectat in plan urmareste traseul existent cu imbunatatiri maxime posibile. Racordarile prevazute in plan sunt circulare. Elementele geometrice in plan sunt stabilite in conformitate cu STAS 863/85 pentru viteza de proiectare de 40 km/h.

Profilul longitudinal - se vor pastra pantele longitudinale existente cat si elementele geometrice existente, linia roșie adaptându-se corespunzător lucrărilor de asfaltare . Aliniamentele axului strazii se racordează între ele prin curbe în arc de cerc, având mărimile înscrise în proiect. Axul proiectat urmărește axul traseului existent .

Beneficiarul va lua toate masurile necesare astfel incat pe timp de iarna strada sa fie dezapezita , curatata de gheata , in caz contrar ea va fi inchisa circulatiei publice.

In profil transversal, panta carosabilului este de 2,5% spre sant , iar la acostamente panta este de 3%.

Amenajarea in spatiu a curbelor este in conformitate cu prevederile STAS 863/85 aferente vitezei de proiectare si categoriei strazii. Scurgerea apelor meteorice este asigurata prin pante longitudinale si transversale. Colectarea apelor se va face prin santul cu sectiune trapezoidala amenajat la marginea partii carosabile.

Santuri - Pentru colectarea și dirijarea apelor pluviale de pe platforma carosabila, se prevede executarea de santuri pereate cu sectiune trapezoidala amplasate pe partea dreapta sau stanga , sens de merd DJ242A spre strada Trandafirilor . Pereul se va executa din beton de ciment C20/25 de 10cm turnat pe un substrat de 5 cm nisip . La executarea santului pereat se va avea in vedere STAS 2914- 69 pct.5 pentru pantele minime si STAS 2916-73 pct.3.2. si 3.3. pentru pantele maxime .

Prin amenajarea străzii Viilor se va asigura o corelare optimă între cotele de nivelment ale acesteia și cotele proprietăților riverane de pe ambele părți astfel încât să nu constituie obstacole în calea scurgerii și evacuării apelor pluviale.

Podete – La intersectii, pentru asigurarea continuitatii scurgerii apelor pluviale se mentin podetele existenta aflate in buna stare care se metin , nefiind necesare alte amenajari. La intersectia cu strada Plugului este necesar executarea unui podet tubular PREMO Ø 600mm , L=5,00m .

Pentru a facilita accesul la proprietati riveranilor , se prevede executarea de podete tubulare PREMO Ø 400mm, L=3,00m , 12 bucati .

Strazile laterale existente (amorse strazi laterale) - se vor amenaja pe o lungime de 20,00m cu acelasi sistem rutier ca strada modernizata, in vederea protejarii strazii Viilor - conf CD 173 / 2001.

Semnalizarea strazii, va fi realizată astfel:

- semnalizarea orizontală prin marcaje longitudinale si transversale;

- semnalizarea verticală cu semne de circulație, amplasate vertical;

În condițiile de exploatare ale obiectivului proiectat, acesta nu constituie un punct generator de trafic, încât accesul rutier la obiectiv nu pune probleme deosebite în desfășurarea traficului.

În ideea asigurării nestânjenite a fluenței traficului rutier pe drumurile județene DJ 242A și strada Trandafirilor (DJ 242B), este necesară amplasarea pe strada Viilor la intersecția cu drumurile județene a unor indicatoare de avertizare și dirijarea circulației și anume: fig. B2 - oprire, fig. C11 - accesul interzis vehiculelor cu tracțiune animală, fig. A7 și fig. A8 - urcare cu înclinare mare, coborâre periculoasă, conform Codului rutier și STAS 1848-1/2011.

Semnalizarea circulației pe timpul execuției se va organiza în conformitate cu „Normele metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului”.

Toate lucrările de pe ampriza strazii se execută cu semnalizarea temporară corespunzătoare a punctelor de lucru conf. Ordinului MT/MI nr. 1112 / 411 /2004.

Categoria de importanță a construcției:

Stabilirea categoriei de importanță și a clasei de importanță a construcției este reglementată prin legea 10/95 - Legea privind calitatea în construcții în baza „Metodologiei de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor” aprobată cu Ordinul MLPAT nr. 31/n/1995, respectiv STAS 1273/93.

Strada Viilor ce face obiectul prezentei documentații se încadrează conform (cf. HG 766-97 anexa 3) la categoria de importanță „C” - **construcții de importanță normală**, și la clasa 4 din punct de vedere al construcțiilor hidrotehnice.

Domenii de exigență: Lucrările ce fac obiectul prezentei documentații conform HGR nr. 925/1995 și Ordin 777/N/28.10.1996, se încadrează în următoarele domenii de exigență: *Lucrări de drumuri*

A 4.1 - rezistența și stabilitate la solicitări statice, dinamice, seismice pentru construcții de drumuri;

B 2.1. - siguranța în exploatare la construcții de drumuri;

D 2.1. - sănătatea oamenilor și protecția mediului la construcții de drumuri;

SOLUȚII PRIVIND ASIGURAREA EXIGENȚELOR MINIME DE CALITATE

Rezistența și stabilitatea la sarcini statice, dinamice și seismice a carosabilului strazii este asigurată prin: sistemul rutier proiectat la capacitatea portantă cerută de intensitatea traficului actual și de perspectivă conform categoriei străzilor pentru un trafic mediu.

Siguranța la foc

Se vor avea în vedere următoarele:

- protecția oamenilor, a animalelor și a bunurilor materiale;
- împiedicarea extinderii incendiilor la obiective învecinate, pe timpul executării lucrărilor și a lucrărilor de reparații sau întreținere;
- menținerea în stare de funcționare permanentă, pentru accesul serviciilor mobile de pompieri, a evacuării ocupanților și a bunurilor materiale.

Pentru realizarea acestor deziderate se vor întocmi scenarii de siguranță la foc pentru fiecare situație concretă, având în vedere:

- riscul de izbucnire a incendiilor;
- condițiile de siguranță a utilizatorilor în caz de incendiu;
- caracteristicile specifice ale materialelor și semipreparatelor utilizate;
- posibilități de intervenție pentru stingerea incendiilor.

Siguranța în exploatare a străzii este realizată prin adoptarea elementelor geometrice caracteristice specifice străzilor în localități urbane, a unui sistem rutier stabil pentru traficul actual și de perspectivă.

Izolația termică, hidrofugă și pentru economia de energie

Prin impermeabilizarea cu beton asfaltic a sistemului rutier se asigură condiții optime de evacuare a apei de pe platforma străzii și reducerea poluării mediului ambiant prin eliminarea prafului.

Sănătatea oamenilor și protecția mediului va fi asigurată pe timpul exploatării prin realizarea impermeabilizării cu beton asfaltic a platformei carosabile.

Impermeabilizarea suprafeței de rulare mărește durata de exploatare și înlătură apariția poluării prin dispariția prafului, asigurând condiții optime de confort.

Protejarea rigolelor cu pereți din beton va asigura evacuarea rapidă a apelor pluviale, evitându-se inundațiile și depunerii măturii pe platforma străzii.

Lucrările proiectate nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, zgomotului sau peisajului.

Nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric. Prin executarea lucrărilor vor apărea unele influențe favorabile de mediu:

- scăderea poluării prin eliminarea circulației lente
- scăderea intensității zgomotului.

Pe perioada șantierului nu se vor folosi tehnici și substanțe poluante. Deseurile rezultate vor fi evacuate pe baza unui contract cu una dintre societățile de salubritate. Depozitarea temporară a deșeurilor și a materialelor de construcție va fi astfel efectuată încât să nu permită infestări ale solului. Deseurile rezultate în urma activităților din aceste spații se vor depozita în containere separate pe tipuri și ridicate periodic de către o unitate specializată. Se vor respecta prevederile normelor de salubritate în vigoare.

MASURI DE PROTECȚIA MUNCII

Pe timpul desfășurării lucrărilor, se reamintește constructorului ca și celorlalți factori implicați în realizarea obiectivului, obligativitatea respectării prevederilor generale din Legea Protecției Muncii nr. 319/2006 și Normele Generale de Protecția Muncii, reglementările specifice de protecție a muncii în domeniul lucrărilor prevăzute în proiect, precum și obligativitatea întocmirii Instrucțiunilor proprii pentru Securitatea și Sănătatea Muncii.

De asemenea se vor respecta normele de prevenire și stingere a incendiilor precum și măsurile de prim ajutor precizate în legislația în vigoare specifice lucrărilor prevăzute în proiect.

Executantul va lua măsuri prin responsabilii săi autorizați cu protecția muncii, pentru stabilirea tuturor măsurilor de protecția muncii necesare pentru toate tipurile de lucrări proiectate, în funcție de materialele, utilajele și sculele folosite la executarea lucrărilor proiectate.

CONSIDERATIUNI FINALE

Documentația de față cuprinde totalitatea lucrărilor necesare pentru aducerea platformei carosabile a străzii Viilor la un nivel optim de funcționalitate și exploatare, asigurarea unei circulații rutiere în condiții de siguranță și confort.

Înainte de începerea lucrărilor, odată cu predarea amplasamentului, beneficiarul împreună cu constructorul va convoca la teren detinatorii tuturor rețelelor edilitare existente în zona pentru recunoașterea traseelor, luându-se măsuri pentru protejarea eventual devierea acestora în scopul evitării deteriorării lor și asigurării lucrului fără pericol de accidente.

Se va urmări ca înainte de execuția platformei carosabile să se realizeze un grad optim de compactare: greutatea volumetrică minimă $q_{min.} = 1,65 - 1,7 \text{ t/mc}$.

Executarea lucrărilor de suprastructură va începe după pregătirea corespunzătoare a patului drumului, asigurarea planității cu respectarea prescripțiilor STAS-urilor și normativelor specifice STAS 2914/84; STAS 2916/87 normativ C 182/77 pentru lucrări de terasamente și

STAS 6400/84; STAS 662/2002; SR 179/95, SR 174/ 1,2-97; SR 175/87 - pentru suprastructura imbracaminti asfaltice.

Pentru controlul calitatii lucrarilor pe diferite stadii fizice , va fi chemat proiectantul inainte de finalizarea acestora si anume la:

- la predarea amplasamentului ;
- executarea fundatiei ;
- executarea imbracamintii asfaltice.

La execuție se vor respecta întocmai standardele și normativele specifice lucrărilor mai sus prezentate, detaliile și soluțiile din proiect. Eventualele nepotriviri cu situația din teren vor fi sesizate din timp în vederea soluționării acestora.

IV. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE

In cadrul proiectului, nu sunt cuprinse activitati de demolare de constructii sau rețele edilitare existente ;

V. DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI

Amplasamentul: Jud. Galați, oras Beresti, strada Viilor

Strada Viilor din orasul Beresti, legatura cu drumurile judetene DJ242A si DJ242B (strada Trandafirilor) si strabat intravilanul orasului Beresti.

Suprafața și situația juridică ale terenului care urmează să fie ocupat (definitiv și/sau temporar) de lucrare:

- terenul pe care este amplasata strada ce urmează a fi amenajata, aparține domeniului public al orasului Beresti;
- nu sunt afectate suprafete de teren din proprietate privată sau de stat ;
- Suprafata totala a terenului din amplasament este $S= 5270,00\text{mp}$

Lucrarea nu strabate situri arheologice, nefiind luate in evidenta Repertoriului Arheologic National asemenea terenuri in intravilanul orasului Beresti si nu se desfasoara in apropierea Monumentelor Istorice aflate in patrimoniul cultural.

Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului sistem stereo 70:

Inceput proiect

X= 5147798.221

Y = 722332.57

Sfarsit proiect

X = 514894.32

Y = 723121.765

VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, IN LIMITA INFORMATIILOR DISPONIBILE

A. Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu:

1) Protectia calitatii apelor

- surse de poluanti pentru ape

In cadrul obiectivului analizat "Asfaltare strada Viilor, oras Beresti , jud. Galati" nu sunt surse de poluanti ce pot conduce la deteriorarea calitatii apelor de suprafata cât si subterane.

In perioada de executie este exclusa, ca dintr-o serie de procese tehnologice sa fie deversate în cursurile de apa din zona analizata substanțe poluante, în special sub forma de pulberi, care vor fi preluate de acestea si duse în aval.

Dat fiind volumul redus al materialelor ce se vor folosi, nu pot rezulta cantitati importante de asemenea pulberi.

O atenție deosebită va trebui acordată momentului asternerii îmbracamintii bituminoase pe drumuri, pentru a se evita scurgerea unor produse petroliere în apele de suprafață. Apele menajere provenite de la organizarea de șantier vor fi colectate în toalete ecologice asigurate de către antreprenorul lucrării. Aceste toalete vor fi vidanțate periodic sau ori de câte ori este necesar, de către firma care le va pune la dispoziție.

- stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute
Nu este cazul

2) Protecția aerului

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

Realizarea investiției propuse implică, în perioada de execuție:

- traficul auto de lucru.

Aproape toate fazele de activitate se constituie în surse de emisie de particule în suspensie. Particulele generate de reabilitare sunt de origine naturală (praf mineral). Aceste surse de particule sunt însoțite de surse de emisie a poluanților specifici motoarelor cu ardere internă, reprezentate de motoarele utilajelor care execută operațiile respective.

O altă sursă de poluanți specifici motoarelor cu ardere internă este reprezentată de traficul auto de lucru (autovehiculele care transporta materiale și produse necesare modernizării).

Utilajele, indiferent de tipul lor, funcționează cu motoare Diesel, gazele de esapament evacuate în atmosfera conținând întregul complex de poluanți specifici arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO_x), compuși organici volatili nonmetanici (COV_{nm}), metan (CH₄), oxizi de carbon (CO, CO₂), amoniac (NH₃), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO₂).

Complexul de poluanți organici și anorganici emisi în atmosfera prin gazele de esapament conține substanțe cu diferite grade de toxicitate. Se remarcă astfel prezența, pe lângă poluanții comuni (NO_x, SO₂, CO, particule), a unor substanțe cu potențial cancerigen evidențiat prin studii epidemiologice efectuate sub egida Organizației Mondiale a Sănătății și anume: cadmiul, nichelul, cromul și hidrocarburile aromatice policiclice (HAP).

Se remarcă, de asemenea, prezența protoxidului de azot (N₂O) - substanța incriminată în epuizarea stratului de ozon stratosferic - și a metanului care, împreună cu CO, au efecte la scară globală asupra mediului, fiind gaze cu efect de seră.

Este evident faptul că emisiile de poluanți scad cu cât performanțele motorului sunt mai avansate, tendința în lume fiind fabricarea de motoare cu consumuri cât mai mici pe unitatea de putere și cu un control cât mai restrictiv al emisiilor.

Sursele de emisie a poluanților atmosferici specifice obiectivului studiat sunt surse la sol sau în apropierea solului (înălțimi efective de emisie de până la 4 m față de nivelul solului), și mobile. Se menționează că emisiile de poluanți atmosferici corespunzătoare activităților aferente lucrării sunt intermitente.

- **Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă**

Nu este cazul.

3). Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

- Surse de zgomot și de vibrații

În perioada de execuție vor apărea surse de zgomot reprezentate de utilajele în funcțiune și de traficul auto de lucru. Se estimează că nivelurile de zgomot pot atinge

40-50 dB(A). In zona localităților se estimează că nivelurile echivalente de zgomot, pentru perioade de referință de 24h, nu vor depăși 50dB(A). La trecerea autobasculantelor prin localități pot apare niveluri ale intensității vibrațiilor peste cele admise prin SR 12025:1994. Nu se pot face prognoze din cauza numărului mare de factori de influență. Nivelurile de vibrații se atenuază cu pătratul distanței.

Zgomotul produs de activitatea de transport rutier este principala sursa de zgomot.

- Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva zgomotului si vibratiilor.

Consolidarea si asfaltarea sistemului rutier si realizarea unei suprafete de rulare corespunzatoare produce, prin excelenta, o reducere a poluarii sonore.

4). Protectia impotriva radiatiilor

- Surse de radiatii

Nu este cazul

- Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva radiatiilor

Nu este cazul.

5). Protectia solului si a subsolului

Surse de poluanti pentru sol si subsol, ape freaticice si de adancime

Forme de impact posibile asupra solului:

- degradarea fizică superficială a solului pe arii foarte restrânse adiacente drumului, în zonele de parcare și de lucru a utilajelor - se apreciază o perioadă scurtă de reversibilitate după terminarea lucrărilor și refacerea acestor arii;
- deversări accidentale de produse petroliere la nivelul zonelor de lucru - posibilitate relativ redusă în condițiile respectării măsurilor pentru protecția mediului, posibilități de remediere imediată;

In perioada de execuție se vor face verificări periodice și ori de câte ori se consideră necesar, a utilajelor utilizate.

Lucrarile si dotarile pentru protectia solului si a subsolului.

Trebuie mentionat ca in ansamblu, prin realizarea lucrarilor proiectate, impactul circulatiei rutiere asupra mediului se modifica in sens benefic.

Refacerea semnalizarii la nivelul normelor actuale, parapetii de siguranta, sunt masuri care conduc nemijlocit la reducerea numarului de accidente si, implicit, la reducerea poluarii accidentale.

6). Protectia ecosistemelor terestre si acvatice

- Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect

Lucrările cu potențial de agresiune a mediului (terasamente, asfaltari și betoane armate) vor fi în intravilan și ne semnificative, având în vedere aria lor de dispersie. Ecosistemele terestre și acvatice din amplasamentul lucrărilor au componente comune, neexistând elemente de genofond protejate endemice sau rareori situri în conservare.

- Lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia biodiversitatii, monumentelor naturii si ariilor protejate

Nu este cazul.

7). Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public

- Identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumente istorice si de arhitectura, alte zone asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional si altele .

In zona amplasamentului nu există obiective de interes public importante, monumente istorice si de arhitectura, situri arheologice sau alte zone asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional, etc.

Locuitorii din zonele imediat adiacente nu vor fi afectați prin expunerea la atmosfera poluată generate de lucrările din timpul fazei de construcție. Contribuția poluanților emiși (gaze și particule agresive) în perioada de construcție la creșterea ratelor de coroziune a construcțiilor și instalațiilor este minoră.

- Lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia asezarilor umane si a obiectivelor protejate si/sau de interes public.

Lucrarile prevazute se adreseaza reducerii poluarii sonore, amenajarii pentru scurgerea apelor, sustinerea corpului drumului, precum si imbunatatirea suprafetei de rulare.

8). Prevenirea si gestionarea deseurilor generate pe amplasament in timpul realizarii proiectului / in timpul exploatarei, inclusiv eliminarea

- Lista deseurilor (clasificate si codificate in conformitate cu prevederile legislatiei europene si nationale privind deseurile), cantitati de deseuri generate

Deșeurile rezultate din activitatea de șantier vor fi colectate corespunzător în pubele, iar acestea vor fi evacuate la cea mai apropiată groapă de gunoi. Pentru a asigura managementul deșeurilor în conformitate cu legislația națională, antreprenorul general al lucrărilor va încheia contracte cu operatorii de salubritate locali în vederea depozitării deșeurilor. Principalul tip de deșeuri va fi reprezentat prin deșeuri de construcție inerte (pământ, balast, piatră, ciment, asfalt), pentru care se propune re folosirea sau depozitarea sa în cea mai apropiată haldă municipală de deșeuri. Referitor la deșeurile menajere, acestea vor fi constituite din hârtie, pungă, folii de polietilenă, ambalaje PET, materii organice (resturi alimentare) rezultate de la personalul de execuție.

- Programul de prevenire si reducere a cantitatilor de deseuri generate

In timpul executarii lucrarilor din proiect, vor rezulta urmatoarele materiale ca deseuri, astfel:

- pamintul rezultat din sapaturi care va fi transportat la locuri de depozitare stabilite pe baza de proces verbal incheiat cu beneficiarul pentru care constructorul va executa toate operatiile necesare privind depozitarea (nivelare, imprastiere)
- mixturile asfaltice rezultate din decapari care vor fi utilizate de catre constructor, dupa ce le concaseaza si le va folosii la executarea fundatiilor la drumuri in functie de cantitatea rezultata, sau va evacua materialul si-l va depozita la gropile de depozitare a deseurilor din beton
- agregate naturale de rau sau sortate se pun direct in opera si nu rezulta deseuri de nicio natura.
- beton de ciment, betoane asfaltice nu vor avea deseuri pentru ca in tehnologia de executie cu aceste materiale se utilizeaza utilaje de asternere si betonare performante ce nu creeaza deseuri. In mod exceptional daca vor rezulta cantitati de material din modul de punere in opera, acestea se vor re folosii pentru ca in faza de asternere a betoanelor de orice fel, vor starea tehnica astfel incat nu vor crea deseuri.

- in cazul cofrajelor se vor folosi panouri modulare sau scindura ce se va recupera pentru refolosire sau in cazul scandurilor (cherestea) deseurile vor fi colectate de constructor pentru utilizare la foc .
- Planul de gestionare a deseurilor

Deseurile rezultate din constructia lucrarilor prevazute in prezenta Documentatie de avizare a lucrarilor sunt nesemnificative (eventuale cofraje din lemn care s-au deteriorat in timpul decofrării). Acestea vor fi transportate si colectate de constructor pentru utilizare la foc. Pentru cantitatile de mixturi asfaltice rezultate din decapari, constructorul va utiliza aceste materiale prin concasare la executarea fundatiilor la drumuri in functie de cantitatea rezultata sau va evacua materialul si-l va depozita la gropi de depozitare a deseurilor din beton.

9). Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase

- Substantele si preparatele chimice periculoase utilizate si/sau produse.
Nu este cazul.
- Modul de gospodarie a substantelor si preparatelor chimice periculoase si asigurarea conditiilor de protectie a factorilor de mediu si a sanatatii populatiei.
Nu este cazul.

Prin proiectul propus a se realiza nu se vor genera substante chimice periculoase și nici nu vor fi folosite în exploatare astfel de substante.

B. UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE , IN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, A APEI SI BIODIVERSITATII.

Pentru implementarea proiectului se vor utiliza următoarele resurse naturale:

- agregate minerale de balastiera si de cariera;
- apa;
- filer;
- bitum;

VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECATATE IN MOD SEMNIFICATIV IN PROIECT

- impactul asupra populatiei, sanatatii umane, biodiversitatii, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, terenurilor, solului, folosintelor, bunurilor materiale, calitatii si regimului cantitativ al apei, calitatii aerului, climei , zgomotelor si vibratiilor, peisajului si mediului vizual, patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente.

Impactul asupra populației și sănătății umane

Impactul asupra populației pe perioada de execuție a lucrării, care se prevede a se realiza in 2 luni, este negativ, temporar si localizat la zona de lucru.

Realizarea lucrărilor propuse va conduce la:

- îmbunătățirea performanței legăturii cu drumurile naționale prin creșterea vitezei de transport și a reducerii ratei accidentelor prin adoptarea de măsuri de siguranță;
- îmbunătățirea condițiilor de transport și siguranța circulației inclusiv asigurarea unor intervenții rapide a echipajelor de poliție, pompieri și salvare în zonă;
- imbunatatirea infrastructurii fizice;
- creșterea capacității portante a traseului analizat;
- creșterea mobilității locuitorilor din zonă, către centrele polarizatoare;

- reducerea costurilor de întreținere pentru mijloacele de transport.

Pentru protejarea participanților la trafic și a personalului utilizat la realizarea proiectului se vor semnaliza corespunzător toate zonele de lucru.

Constructorul are obligația pe timpul executării lucrărilor, de a menține drumul în condiții de circulație în deplină siguranță și confort.

Intregului personal care participă la executarea lucrărilor i se vor efectua instructaje de sănătate și securitate în muncă și apărarea împotriva incendiilor, conform legislației în vigoare, de către constructor.

În cazul producerii prafului, urmare a executării unor lucrări cuprinse în proiect, se vor lua măsuri de stropire anterioara a zonei pentru protejarea sănătății personalului utilizat la execuția lucrărilor.

Poluarea aerului din cauza exploatării drumurilor se manifesta prin emisiile provenite de la circulația vehiculelor, în special de la gazele de ardere rezultate.

Se constata ca aportul exploatării drumurilor la poluarea aerului reprezinta cca 10 -15 % din fondul de noxe.

Se apreciaza ca, prin realizarea proiectului se produce o ameliorare a fluentei traficului cu repercursiuni favorabile asupra emisiilor poluante provenite de la autovehicule, acestea reducandu-se cu cca 20 – 25 %.

Impactul asupra faunei și florei

Activitățile ce urmeaza sa se desfasoare conform proiectului nu vor avea un impact semnificativ asupra habitatelor si faunei din zona.

Impactul asupra solului

În perioada de execuție, impactul funcționării utilajelor și a mijloacelor de transport de pe amplasamentul proiectului se exercita ca urmare a antrenării de către apele pluviale a poluanților rezultați din arderea combustibilului și are un caracter temporar. Impactul determinat de pierderile de carburanți și ulei este nesemnificativ, având în vedere ca se recomandă să se utilizeze utilaje și mijloace de transport de ultimă generație.

Impactul produs de deșeurile existente pe amplasament este de asemenea nesemnificativ, respectandu-se modul de gospodărire a deșeurilor. În perioada de operare a sectorului considerat, impactul rezultat din traficul rutier se considera nesemnificativ, având în vedere că traficul va fi fluidizat ca urmare a realizării lucrărilor proiectate.

Impactul asupra calității și regimului cantitativ al apei
Impactul desfășurării traficului rutier asupra calității apei subterane va fi nesemnificativ, având în vedere realizarea proiectului.

Apele pluviale colectate de pe platforma drumului depind cantitativ de regimul pluviometric.

Poluanții se depun și se acumulează pe platforma drumului în perioade secetoase fiind spălați în perioade ploioase.

În perioada de execuție a lucrării, materialele utilizate (agregate, beton de ciment , betoane asfaltice, semifabricatele) se transporta și se pun direct în opera pe măsură ce se execută fiecare categorie de lucrare cuprinsă în proiect.

Impactul asupra calității aerului.

În perioada de execuție a proiectului toată activitatea desfășurată pe amplasamentul lucrării poate avea un impact local asupra calității aerului.

Astfel se recomandă luarea următoarelor măsuri de protecție a mediului și a sănătății oamenilor:

- alimentarea cu carburanți a mijloacelor de transport și a utilajelor să se facă numai în locuri special amenajate cu mijloace auto autorizate (cisterne de carburant dotate cu pompe de alimentare prevăzute cu pistol cu sistem autoblocant)
- agregate naturale de rau, conform procesului tehnologic, se vor uda periodic;
- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic din punct de vedere tehnic, în ateliere specializate, pentru creșterea performanțelor acestora
- utilizarea pe cât posibil a mijloacelor de transport și a utilajelor de generație recentă, prevăzute cu sisteme de minimizare și reținere a poluanților .

Impactul zgomotului și vibrațiilor

În perioada de execuție, funcționarea utilajelor, cu mase proprii mari și a echipamentelor cu funcții adecvate în timpul deplasării și executării categoriilor de lucrări, constituie sursa de zgomot și vibrații. Impactul va fi direct, negativ, pe termen scurt și localizat la zona de lucru.

În perioada de operare traficul rutier nu va fi sursa producerii unor cantități mari de zgomot sau vibrații, datorită asigurării fluenței traficului rutier.

Impactul asupra peisajului

După încheierea lucrărilor constructorul are obligația de a lua o serie de măsuri în sensul refacerii calității estetice a mediului afectat.

Peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic:
nu este cazul

Lucrările ce intră în cadrul actualului proiect nu vor afecta zonele menționate anterior.

- extinderea impactului (zona geografică, numărul populației / habitatelor/ speciilor afectate);
Nu este cazul

- magnitudinea și complexitatea impactului;
Nu este cazul

- probabilitatea impactului;
Nu este cazul

- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;
Nu este cazul

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

- natura transfrontalieră a impactului.
Nu este cazul

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

Dotările și măsurile prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

Pentru investiția *“Asfaltare strada Viilor, oras Beresti, jud. Galati”* considerăm că nu sunt necesare prevederi speciale pentru monitorizarea mediului deoarece după executarea lucrărilor de reabilitare a drumurilor, acestea nu vor afecta factorii de mediu.

IX. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI / SAU PLANURI / PROGRAME / STRATEGII / DOCUMENTE DE PLANIFICARE:

A. Justificarea incadrarii proiectului , dupa caz, in prevederile altor acte normative nationale care transpun legislatia Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European si a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea si controlul integrat al poluarii), Directiva 2012/18/ce a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politica comunitara in domeniul apei, Directiva Cadru – Aer 2008/50/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului inconjurator si un aer mai curat in Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 19 noiembrie 2008, privind deseurile si de abrogare a anumitor directive , si altele).

Nu este cazul

B. Planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face parte proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.

Proiectul tehnic si Devizul General pentru *“Asfaltare strada Viilor, oras Beresti, jud. Galati”* a fost aprobat prin Hotararea Consiliului Local al orasului Beresti.

X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER

Organizarea de santier se amplaseaza cu aprobarea Beneficiarului si acordul locuitorilor din zona. Toate aceste lucrari au caracter provizoriu, astfel incat la terminarea obiectivului trebuie sa fie dezafectate in totalitate, iar zonele afectate de organizarea de santier vor fi curatate, in conformitate cu normele si legile de protectia mediului. Executantul este obligat sa asigure realizarea constructiilor provizorii necesare desfasurarii in conditii optime a executiei lucrarilor, activitatii de supraveghere precum si depozitarii temporare a materialelor necesare realizarii prezentului proiect.

Proiectul de organizare de santier va fi intocmit de executantul lucrarii.

Curatenia pe santier se va mentine zilnic, de catre executant, astfel incat sa nu afecteze constructiile din vecinatate si circulatia in zona. Pe timpul lucrarilor se vor lua masuri organizatorice pentru prevenirea degajarii prafului si pentru reducerea la minim a zgomotelor. Pentru realizarea obiectivului sunt necesare a se realiza organizarea de santier.

Acestea se poate amenaja pe terenuri publice sau private numai cu acordul Beneficiarului sau titularului.

Organizarea de santier se materializeaza la nivel conceptual in cadrul proiectului de organizare de santier.

Proiectul de organizare de santier trateaza conceptia de ansamblu a organizarii santierului de constructii tinand seama de specificul, volumul, natura, valoarea si durata lucrarii constructii-montaj aferente obiectivului de investitie sau obiectului de constructie ce urmeaza a fi executat.

Proiectul de organizare de santier trateaza/cuprinde urmatoarele aspecte:

- a) procedeele tehnologice adecvate pentru executia lucrarilor, in concordanta cu proiectul tehnologic, precum si dotarile si organizarea corespunzatoare a acestor procedee;
- b) in proiectul de organizare se regaseste planificarea executiei lucrarilor in succesiunea logica tehnologica-organizatorica a desfasurarii acestora.
- c) se pun in evidenta duratele optime de executie a lucrarilor tinand seama de

- termenele contractate si de caracteristicile reale ale santierului
- d) trateaza problemele legate de necesarul de forta de munca precum si aspecte legate de constructiile si dotarile social-administrative culturale necesare populatiei santierului.
 - e) posibilitatile de utilizare a fortei de munca din zona santierului si transportul local pentru personalul din imprejurimi.

Organizarea de santier trebuie sa cuprinda un minim de elemente cum ar fi:

- birou de lucru, vestiar muncitori, magazine scule unelte si materiale
- toaleta ecologica
- spatii de depozitare a materialelor
- spatii de parcare a utilajelor
- parcare auto
- alimentare cu apa
- alimentare cu energie electrica
- sistem de colectare a apelor meteorice
- pichet PSI
- etc...

Organizarea de santier trebuie imprejmuita si supravegheata pentru eliminarea diferitelor riscuri care pot aparea.

La terminarea lucrarilor Antreprenorul are obligatia de a desfiinta organizarea de santier si aducerea terenului aferent organizarii de santier la starea initiala, sau cea prevazuta in contractul de incheiere a spatiului.

XI. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTITIEI, IN CAZ DE ACCIDENTE SI/SAU LA INCETAREA ACTIVITATII, IN MASURA IN CARE ACESTE INFORMATII SUNT DISPONIBILE:

Lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii

Intrucat lucrarea se realizeaza pe drum existent nu se pune problema refacerii amplasamentului la finalizarea investitiei.

Pentru mentinerea cadrului natural existent si pentru imbunatatirea acestuia, se propun urmatoarele masuri:

- pentru asigurarea evacuării apelor din zona drumului, vor fi prevazute santuri si rigole care sa conduca apele colectate la podetele tubulare.
- in scopul preintampinarii iesirii de pe partea carosabila, va fi prevazuta semnalizare rutiera verticala si orizontala.

In cazul in care, in perioada executiei, vor aparea ca necesare si alte masuri fata de cele prevazute, se va completa lista cu lucrari necesare pentru protectia mediului.

La finalizarea lucrărilor aferente recomandăm următoarele:

- curățirea zonei aferente investiției, prin evacuarea din amplasament a deșeurilor menajere, precum și a deșeurilor specifice și transportul acestora la cel mai apropiat depozit de deșeuri autorizate;
- evacuarea din amplasamente a tuturor utilajelor utilizate la execuția investiției;
- lucrări de aducere a amplasamentului la starea inițială.

- aspecte referitoare la prevenirea si modul de raspuns pentru cazuri de poluare accidentale;
Luand in considerare lucrarile proiectate care conduc la realizarea unei cai de rulare de calitate cu asigurarea fluentei traficului, se apreciaza ca poluantii solizi si lichizi proveniti din exploatarea drumului si antrenati de apele de suprafata vor fi diminuatii cu cca 90 %.
Trebuie mentionat ca in ansamblu, prin realizarea lucrarilor proiectate, impactul circulatiei rutiere asupra mediului se modifica in sens benefic.
Refacerea semnalizarii rutiere, prin montarea indicatoarelor rutiere si executarea marcajelor longitudinale si transversale, sunt masuri care conduc nemijlocit la reducerea numarului de accidente si, implicit, la reducerea poluarii accidentale.
- aspecte referitoare la inchiderea /dezafectarea/demolarea instalatiei/instalatiilor;
Nu este cazul
- modalitati de refacere a starii initiale / reabilitare in vederea utilizarii ulterioare a terenului
Nu este cazul

XII. ANEXE – PIESE DESENATE

1. Plan de incadrare in judet
2. Plan de incadrare în zonă
3. Planuri de situatie
4. Profile transversale tip

XIII. PROIECTE CARE INTRA SUB INCIDENȚA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENTA A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI SI FAUNEI SĂLBATICE, APROBATA CU MODIFICĂRI SI COMPLETĂRI PRIN LEGEA NR. 49/2011

Investiția "Asfaltare strada Viilor, oras Beresti , jud. Galati" nu se afla intr-o arie naturala proiejata sau in imediata vecinătate a unei astfel de zone.

- Numele si codul ariei naturale protejate de interes comunitar;
Nu este cazul
- Prezenta si efectivele/suprafetele acoperite de specii si habitate de interes comunitar în zona proiectului;
Nu este cazul
- Managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;
Nu este cazul
- Impactul potențial al proiectului asupra speciilor si habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;
Nu este cazul
- Alte informații
Nu este cazul

XIV. PROIECTE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE

Proiectul nu se realizeaza pe ape si nu are legatura cu apele curgatoare ori necurgatoare.

Se mentioneaza ca, in conformitate cu metodologia de adjudecare a executiei lucrarilor, stabilirea terenurilor de amplasare a organizarii de santier, a bazelor de productie, a variantelor de circulatie, a depozitelor, precum si a celorlalte terenuri ocupate temporar se face de catre constructor la elaborarea ofertelor.

In acest sens, in instructiunile pentru ofertanti vor fi prevazute obligatii pentru acesta privind:

- obtinerea tuturor avizelor si acordurilor conform Certificat de Urbanism;
- obtinerea autorizatiei de construire pentru lucrarile provizorii;
- readucerea terenurilor ocupate temporar la forma initiala cu amenajarile stabilite de organele competente.

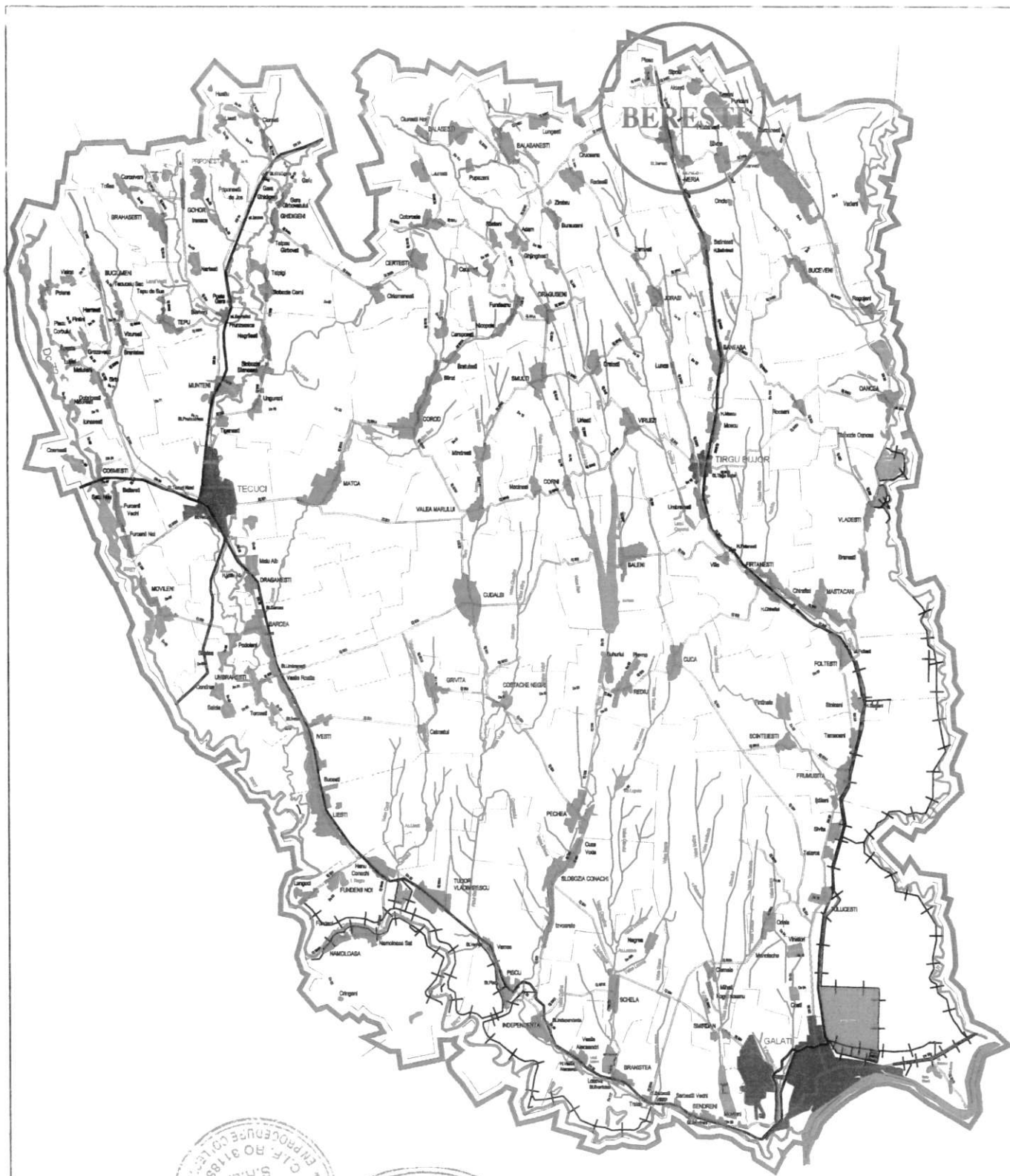
Intocmit,

PRIMAR

BEJAN MIHAI LUCIAN



Compartiment Urbanism
Vasile Nica
P.N.



VERIFICATOR EXPERT	<i>ing. Cerceș C.</i>	SEMNTURA	<i>[Signature]</i>	REFERAT/EXPERTIZA	<i>445/22</i>	NR/DATE	<i>189/2015</i>
Proiectant	S.C. VEGA '93 S.R.L. 117-144-1093 C.I.F. RO 318980 Nr. Sediului nr. 2, Strada 4-Bucuresti VEGA HOLDING BUCURESTI, ROMANIA Tel. 0236-475105, 4641 tel. 0236-41930 fax e-mail: office@vega93.ro www.vega93.ro	SEMNTURA	<i>[Signature]</i>	Beneficiar	U.A.T. ORAS BERESTI		
ELABORAT	NUMELE SI PRENUMELE	SEMNTURA	SCARA	Proiect	Pr. nr. 18/2015		
SEF PROIECT	ing. ELENA DARIE		%		ASFALTARE STRADA VIILOR ORAS BERESTI, JUD. GALATI		
PROIECTAT	ing. DORIN DUDUTA		DATA	Denumire plan	PLAN DE INCADRARE IN JUDET		
DESENAT	th. pr. E. CONSTANTINESCU	<i>[Signature]</i>	10/2015		Pl. nr. D1		

