

SC TIPIC CONSULT PROIECT SRL
CUI 27927140; J16/76/2011
Telefon 0765.818.935

Conform Legii 292/2018

***„MODERNIZARE DRUMURI DE
INTERES LOCAL IN COMUNA
PLOPSORU, JUDETUL GORJ ”***

Beneficiar:

COMUNA PLOPŞORU

Proiectant:

SC TIPIC CONSULT PROIECT SRL
Str Trandafirului, nr 38, Comuna Pielesti, jud. Dolj



CUPRINS

CUPRINS	1
I. DENUMIREA PROIECTULUI	2
II. TITULAR	2
III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT	2
IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE	14
V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI.....	14
VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI	16
A. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu	16
B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității	19
VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT	19
VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI	21
IX. LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/ SAU PLANURI/ PROGRAME/ STRATEGII/ DOCUMENTE DE PLANIFICARE.....	22
X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER	23
XI. LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII	24
XII. ANEXE - PIESE DESENATE	25
XIII. PENTRU PROIECTELE PENTRU CARE ÎN ETAPA DE EVALUARE ÎNȚIALĂ AUTORITATEA COMPETENTĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI A DECIS NECESITATEA DEMARĂRII PROCEDURII DE EVALUARE ADECVATĂ, MEMORIUL SE VA COMPLETA CU URMĂTOARELE .	25
XIV. PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMĂTOARELE INFORMAȚII, PRELUATE DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE	28

Memoriu de prezentare

Prezentul memoriu de prezentare este elaborat în conformitate cu Legea 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului (anexa 5).

I. DENUMIREA PROIECTULUI

„MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA PLOPSORU, JUDETUL GORJ ”

Proiectul se încadrează în prevederile Legea 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului la Anexa nr. II pct. 10, lit. e) construcția de drumuri...

Proiectul propus **nu intra** sub incidența art. 28 din O.U.G. nr. 5712007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare.

Proiectul propus **nu intra** sub incidența art. 48 și 54 din Legea Apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare.

II. TITULAR

Comuna Ploșoru, județul Gorj

Adresa postală: Loc. Valeni, județul Gorj, Cod postal :217345

Numar telefon : 0253-285655

Fax: 0253-285660

Nume persoană de contact: Ștefănescu Victoria

Primar : Grigorie Petre

II.1. PROIECTANT

SC TIPIC CONSULT PROIECT SRL

Str Trandafirului, nr 38, Comuna Pielești, jud. Dolj

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT

a) Rezumat al proiectului

Necesitatea realizării lucrărilor rezultă pe de o parte din faptul că zona studiată este intens circulată, iar pe de altă parte, prin faptul că după realizarea drumurilor de interes local, în zona se pot crea oportunități de investiții în alte domenii, în special în cel de producție agricolă.

Necesitatea și oportunitatea investiției are drept scop mărirea capacității de circulație a drumurilor respective, corespunzător necesităților de trafic actuale și de perspectivă prin realizarea unor drumuri moderne care să asigure:

- scurtarea duratei deplasărilor (pentru călători și mărfuri);
- reducerea consumului de carburanți;
- scăderea sensibilă a uzurii tuturor componentelor autovehiculelor;
- consolidarea anumitor tronșoane de drum afectate de scurgerile necontrolate ale apelor și fenomenului de îngheț – dezgheț;
- îmbunătățirea condițiilor de mediu prin eliminarea unor noxe ce afectează aerul, apa, solul;

- accesul unitatilor de interventie(ambulanta, protectie civila, etc).
- asigura dezvoltarea activitatilor agricole si economice;
- prevenirea inzapezirii drumurilor.

Drumurile de interes local propuse pentru modernizare sunt amplasate pe raza Comunei Plopsoru, in satele Izvoarele, Ceplea, Brosteni, Cursaru, Brostenii de Sus, Piscuri, fac parte din reseaua de drumuri de interes local, iar entitatea responsabila cu implementarea proiectului este Comuna Plopsoru.

În momentul de față drumurile ce urmeaza a fi modernizate din punct de vedere rutier sunt din pamant si prezintă degradări: gropi, văluriri, denivelări si din aceasta cauza circulatia pe ele se desfasoara in conditii grele. In perioadele ploioase drumurile devin circulabile doar pentru vehiculele cu tractiune animala si tractoare.

In satul Izvoarele, comuna Plopsoru, reseaua de drumuri de interes local ce urmeaza a fi modernizate din punct de vedere rutier este compusa din : **DS 52, DS 53, DS 55, DS 56, DS 57, DS 58, DS 59, DS 60, DS 61, DS 62, DS 63**, in lungime totala de **3,186 km**.

Identificarea drumurilor de interes local propuse pentru modernizare si identificarea deficientelor:

- ✓ **D.S. 52, L = 150 m, l = 7 m**, lungime domeniul public 150 m, porneste din DE 79 Km 0+000 si isi continua traseul pana la izlaz km 0+150.
- DS 52 asigura accesul direct catre investitia de interes public: STATIE DE EPURARE APA MENAJERA COMUNA PLOPSORU.***
- ✓ **D.S.53, L = 100 m, l = 6 m**, lungime domeniul public 100 m, porneste din DE 79 Km 0+000 si isi continua traseul pana in camp (teren arabil) km 0+100. Pe partea stanga a drumului exista un canal de scurgere pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale.
 - ✓ **D.S. 55, L = 290 m, l = 6 m**, lungime domeniul public 350 m, pleaca din DE 79 Km 0+000 isi continua traseul pana la Padure km 0+290. Se prevede sant de pamant pe toata lungimea drumului, pe partea dreapta a drumului pentru asigurarea scurgerii apelor.
 - ✓ **D.S.56, L= 1270 m, l=6 m**, lungime domeniul public 1270 m, porneste din DE 79 Km 0+000 si se intoarce inapoi in DE 79. Pe traseu se intersecteaza cu DS 57 si DS 58, drumuri care sunt propuse pentru modernizare. Se prevad doua podete tubulare transversale de Ø 400mm, L=6m si un podet transversal metalic Ø300 mm, L=6m si santuri de pamant pentru asigurarea scurgerii apelor pe o lungime de 30 m.
 - ✓ **D.S. 57, L= 116 m, l=6 m**, lungime domeniul public 116 m, porneste din DS 56 km 0+000 si merge pana la padure km 0+116.
 - ✓ **D.S. 58, L= 116 m, l= 6 m**, lungime domeniul public 116 m, porneste din DS 56 km 0+000 si se continua pana la Casa Dobritoiu km 0+116

- ✓ **D.S. 59, L= 241 m, l=6 m**, lungime domeniul public 478 m, pleaca din DS 58 km 0+000 si merge pana la intersectia cu DS 60 km 0+241.
- ✓ **D.S. 60, L= 363 m, l= 6 m**, lungime domeniul public 363 m, pleaca DE 79 Km 0+000 si merge pana la km 0+363 - cimitir.

DS 60 asigura accesul direct catre investitia de interes public: Cimitir 1 Izvoarele.

- ✓ **DS 61, L= 95 m, l= 6 m**, lungime domeniul public 139 m, pleaca din DS 60, km0+000 si se continua pana la Casa Dobroiu km 0+095.
- ✓ **DS 62, L= 145 m, l= 5 m**, lungime domeniul public 145 m, porneste din DE 79 Km 0+000 si merge pana la Casa Dobroiu km 0+145.
- ✓ **DS 63, L= 300 m, l= 6 m**, lungime domeniul public 300 m, pleaca din DE 79 km 0+000 si merge pana Cimitir km 0+300. Se prevede un podet tubular transversal de Ø 400 (la fantana) si un podet tubular transversal de Ø 400, la urcare pentru descarcarea santului dr in sant stg, pentru scurgerea apelor pe partea stanga a drumului din intersectia cu drumul european DE 79 pana la podet, si sant din dale prefabricate, pe o lungime de 300 ml pe toata lungimea drumului.

DS 63 asigura accesul direct catre investitia de interes public: Cimitir 2 Izvoarele si catre releul de telecomunicatii.

In satul Ceplea, comuna Plopsoru, reseaua de drumuri de interes local ce urmeaza a fi modernizate din punct de vedere rutier este compusa din : **DS 66, DS 70** in lungime totala de **0,695 km**.

Identificarea drumurilor de interes local propuse pentru modernizare si identificarea deficientelor:

- ✓ **D.S. 66, L= 455 m, l=4 m**, lungime domeniul public 531 m, pleaca din DE 79 km 0+000 si merge pana la pasune km 0+455.

Se prevede rigola de acostament, pentru scurgerea apelor, pe partea stg a drumului.

- ✓ **D.S. 70, L= 240 m, l=6 m**, lungime domeniul public 240 m, pleaca DE 79 km 0+000 pana la km 0+240.

Se prevede sant de pamant, pentru scurgerea apelor, pe partea stg a drumului.

In satul Brosteni, comuna Plopsoru, reseaua de drumuri de interes local ce urmeaza a fi modernizate din punct de vedere rutier este compusa din : **DS 73, DS 74, DS 75** in lungime totala de **1,045 km**.

Identificarea drumurilor de interes local propuse pentru modernizare si identificarea deficientelor:

- ✓ **D.S. 73, L= 326 m, l=6 m**, lungime domeniul public 326 m, pleaca din DE 79 km 0+000 si merge pana la Mihalache Ilie km 0+326.

Se prevede sant de pamant pe partea stanga, pentru scurgerea apelor, de la km 0+226 pana la km 0+326 .

- ✓ **D.S. 74, L= 164 m, l=6 m**, lungime domeniul public 315 m, pleaca din DE 79, **Scoala Brosteni**, unde se prevede un podet tubular lateral Ø 400, merge pana la ogas km 0+164 .

Se prevede sant de pamant, pentru scurgerea apelor, pe partea stanga a drumului.

DS 74 asigura accesul direct catre investitia de interes public: Scoala Brosteni.

- ✓ **D.S. 75, L= 555 m, l=7 m**, lungime domeniul public 555 m, pleaca din DE 79 km 0+000 si se continua pana la intersectia cu DJ 673 km 0+555.

Se prevede santuri de pamant, pentru scurgerea apelor, pe partea stanga de la km 0+200 pana la km 0+555.

DS 75 se intersecteaza cu DJ 673.

In satul Cursaru, comuna Plopsoru, reseaua de drumuri de interes local ce urmeaza a fi modernizate din punct de vedere rutier este compusa din : **DS77, DS 78, DS 80** in lungime totala de **0,684 km**.

Identificarea drumurilor de interes local propuse pentru modernizare si identificarea deficientelor:

- ✓ **D.S. 77, L= 427 m, l=8 m**, lungime domeniul public 427 m, pleaca din DE 79 km 0+000, se intersecteaza cu DS 78 si DS 80 si merge pana la pasune km 0+427.

Se prevad santuri din dale prefabricate pe toata lungimea drumului, pentru scurgerea apelor, stg-dr a drumului.

- ✓ **D.S. 78, L= 142 m, l=7 m**, lungime domeniul public 142 m, pleaca din intersectia cu DS 77, partea dreapta, unde se prevede un podet tubular transversal Ø600, merge pana la km 0+142.

- ✓ **D.S. 80, L= 115 m, l=8 m**, lungime domeniul public 115 m, pleaca din intersectia cu DS 77, partea stanga unde se prevede un podet tubular transversal Ø600, merge pana la km 0+115.

In satul **Brostenii de Sus**, comuna Plopsoru, reseaua de drumuri de interes local ce urmeaza a fi modernizate din punct de vedere rutier este compusa din : **DS 81, DS 82** in lungime totala de **1,025 km**

Identificarea drumurilor de interes local propuse pentru modernizare si identificarea deficientelor:

- ✓ **D.S. 81, L= 764 m, l=8 m**, lungime domeniul public 764 m, pleaca din DE 79 km 0+000 si merge pana la Stefanoiu Gheorghe si Urucu Ion km 0+764. La pozitia km 0+465 se prevede un podet tubular transversal de Ø 600 pentru preluarea si dirijarea scurgerii apelor de pe DS 81 si DS 82.

Se prevad santuri din dale prefabricate, pentru scurgerea apelor, de la km 0+000 intersectia cu DE79, pe partea stanga, pana la intersectia cu DS 82, dupa care santul se va trece pe partea dreapta a drumului pana la km 0+764.

DS 81 se intersecteaza cu DC 55, drum comunal al Comunei Branesti, judetul Gorj.

- ✓ **D.S. 82, L= 261 m, l=8 m**, lungime domeniul public 300 m, pleaca din intersectia cu DS 81 km 0+000 si se continua km 0+261.

Se prevede santuri de pamant, pentru scurgerea apelor, pe partea stanga a drumului.

In satul Piscuri, comuna Plopsoru, reseaua de drumuri de interes local ce urmeaza a fi modernizate din punct de vedere rutier este compusa din : **DS 88** in lungime totala de **0,350 km**.

Identificarea drumurilor de interes local propuse pentru modernizare si identificarea deficientelor:

- ✓ **D.S. 88, L= 350 m, l=6 m**, lungime domeniul public 350 m, pleaca din DC 48 km 0+000 si merge pana la Casa lui Noroc Constantin km 0+350. De la intersectia cu DC 48 Km 0+000 pana la km 0+045 se prevede parapet metalic pe partea dreapta pana la pod. La km 0+045 se prevede un pod din grinzi prefabricate L=8m, l=6m.

b) Justificarea necesității proiectului

Necesitatea si oportunitatea investitiei „MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA PLOPSORU, JUDETUL GORJ ”, modernizarea drumurilor de interes local, in lungime de 6,985 km in satele Izvoarele, Ceplea, Brosteni, Cursaru, Brostenii de Sus, Piscuri, comuna Plopsoru, judetul Gorj are drept scop mărirea capacității de circulație a drumurilor respective, corespunzător necesităților de trafic actuale și de perspectivă prin realizarea unor drumuri moderne care să asigure:

- scurtarea duratei deplasărilor (pentru călători și mărfuri);
- reducerea consumului de carburanți;
- scăderea sensibilă a uzurii tuturor componentelor autovehiculelor;
- consolidarea anumitor tronsoane de drum afectate de scurgerile necontrolate ale apelor si fenomenului de inghet - dezghet;
- îmbunătățirea condițiilor de mediu prin eliminarea unor noxe ce afectează aerul, apa, solul;
- accesul unitatilor de interventie(ambulanta, protectie civila, etc).
- asigura dezvoltarea activitatiilor agricole si economice;
- prevenirea inzapezirii drumurilor

c) Valoarea investiției

Valoarea investiției cu TVA: 13.294.741,11 Lei

d) Perioada de implementare propusă

Implementarea proiectului - 12 luni

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

Planul de încadrare în zonă și planurile de situație, sunt atașate la memoriu, după cum se menționează în Anexe.

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

Lucrarile principale ale investitiei sunt:

Denumire drumuri	Caracteristici tehnice al drumurilor propuse spre modernizare
<p>DS 66 L= 0,455 km l= 4m</p>	<p>Profil transversal tip 1 Numarul benzilor de circulatie : 1 Latimea partii carosabile : 3 m Latimea platformei drumului : 3,40 m Acostamente : 1x0,4m= 0,4m Rigola de acostament : 0,6m x 455m Sistem rutier propus : -un strat inferior de fundatie din balast sort 0-63 de 20 cm grosime; -un strat superior de fundatie din piatra sparta mare sort 63-90 de 15 cm grosime; -un strat de legatura din AB 31,5 , in grosime de 6 cm; -un strat de uzura din beton asfaltic BA16 in grosime de 4 cm</p>
<p>DS 62 L= 0,145 km l= 5 m</p>	<p>Profil transversal tip 2 Numarul benzilor de circulatie : 1 Latimea partii carosabile : 4 m Latimea platformei drumului : 5 m Acostamente : 2x0,5m= 1 m Sistem rutier propus : -un strat inferior de fundatie din balast sort 0-63 de 20 cm grosime; -un strat superior de fundatie din piatra sparta mare sort 63-90 de 15 cm grosime; -un strat de legatura din AB 31,5, in grosime de 6 cm; -un strat de uzura din beton asfaltic BA16 in grosime de 4 cm</p>
<p>DS 53, DS 55, DS 56, DS 57, DS 58, DS 59, DS 60, DS 61, DS 63, DS 70, DS 73, DS 74, DS 88 L= 3,971 km l= 6m</p>	<p>Profil transversal tip tip 3 Numarul benzilor de circulatie : 1 Latimea partii carosabile : 4 m Latimea platformei drumului : 5 m Acostamente : 2x0,5m= 1 m Sant de pamant 1 ml x 824ml Sant din dale prefabricate 1ml x 300ml Podet tubular transversal Ø 400mm, L=6m – 4 buc Podet metalic transversal Ø 300mm, L= 6m – 1 buc Podet tubular lateral Ø 400mm, L=5m – 1 buc Parapet metalic – 45 ml Pod din grinzi prefabricate L= 8m, l=6m – 1 buc Sistem rutier propus : -un strat inferior de fundatie din balast sort 0-63 de 20 cm grosime ; -un strat superior de fundatie din piatra sparta mare sort 63-90 de 15 cm grosime ; -un strat de legatura din AB 31,5, in grosime de 6 cm ; -un strat de uzura din beton asfaltic BA16 in grosime de 4 cm</p>
<p>DS 52, DS 78 L= 0,292 km l= 7m</p>	<p>Profil transversal tip 4 Numarul benzilor de circulatie : 2x2,75m=5,5m Latimea partii carosabile : 5,5 m Latimea platformei drumului : 7 m Acostamente : 2x0,75m= 1,5 m Podet tubular transversal Ø 600mm, L= 7m – 1 buc Sistem rutier propus : -un strat inferior de fundatie din balast sort 0-63 de 20 cm grosime ; -un strat superior de fundatie din piatra sparta mare sort 63-90 de 15 cm grosime ;</p>

	-un strat de legatura din AB 31.5, in grosime de 6 cm ; -un strat de uzura din beton asfaltic BA16 in grosime de 4 cm
DS 75 L=0,555 km l=7m	Profil transversal tip 5 Numarul benzilor de circulatie : 2x2,5m=5m Latimea partii carosabile : 5 m Latimea platformei drumului : 6 m Acostamente : 2x0,5m= 1 m Sant de pamant 1m x 355ml Sistem rutier propus : -un strat inferior de fundatie din balast sort 0-63 de 20 cm grosime ; -un strat superior de fundatie din piatra sparta mare sort 63-90 de 15 cm grosime ; -un strat de legatura din AB 31.5, in grosime de 6 cm ; -un strat de uzura din beton asfaltic BA16 in grosime de 4 cm
DS 77, DS 80, DS 81, DS 82 L=1,567 km l= 8 m	Profil transversal tip 6 Numarul benzilor de circulatie : 2x2,75m=5,50 m Latimea partii carosabile : 5,50 m Latimea platformei drumului : 7 m Acostamente : 2x0,75m= 1,50 m Sant de pamant 1m x 361 ml Sant din dale prefabricate 1ml x 1.094ml Podet tubular transversal Ø 600 mm, L= 7m – 2 buc Sistem rutier propus : -un strat inferior de fundatie din balast sort 0-63 de 20 cm grosime ; -un strat superior de fundatie din piatra sparta mare sort 63-90 de 15 cm grosime ; -un strat de legatura din AB 31,5, in grosime de 6 cm ; -un strat de uzura din beton asfaltic BA16 in grosime de 4 cm

Se prezintă elementele specifice caracteristice proiectului propus:

- profilul și capacitățile de producție:

Profilul lucrărilor este modernizarea drumurilor de interes local, în lungime de 6,985 km în satele Izvoarele, Ceplea, Brosteni, Cursaru, Brostenii de Sus, Piscuri, comuna Plopsoru, județul Gorj.

- descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament:

Variantele constructive de realizare a investiției sunt :

-structură rutiera suplă din mixturi asfaltice : structura rutiera supla este alcatuita dintr-un ansamblu de straturi realizate din materiale necoezive stabilizate mecanic sau/si cu lianti hidrocarbonati, îmbracamintea si stratul de baza fiind realizate din mixturi asfaltice, sau, în mod exceptional, din macadam bituminos sau din macadam (pietruire);

Așa cum s-a arătat, varianta cea mai avantajoasă, atât din punct de vedere economic cât și al tehnologiei de execuție este varianta cu o structură rutieră supla din mixturi asfaltice .

Pentru o corecta clasificare a structurilor rutiere este necesar sa se cunoasca în totalitate materialele utilizabile în straturile rutiere prin caracteristicile lor care intervin în cadrul metodelor de dimensionare adoptate, precum si modul de comportare al acestora în exploatare, care poate conduce, prin studii atente si, din pacate de durata, la concluzii interesante, menite de multe ori sa influenteze etapele de calcul de dimensionare, tehnologiile de executie, implementarea unor noi solutii etc.

Activitatea practica de constructie, modernizare si întretinere a drumurilor preconizeaza utilizarea unor materiale de calitate care sa fie procurate, pe cât posibil, din apropierea zonei de amplasament a drumului, astfel încât cheltuielile de transport sa fie minime. Luând ca determinant pentru gasirea solutiei optime de executie costul minim al lucrarilor, se poate ajunge la utilizarea unor materiale diverse, care, pe baza unor cercetari sistematice si prin folosirea unor tehnologii adecvate, se pot aduce în stadiul de utilizare curenta în tehnica rutiera.

Îmbracamintea rutiera este situata la partea superioara a structurii rutiere si poate fi alcatuita din unul sau doua straturi care suporta direct actiunea traficului rutier si a factorilor climaterici. Imbracaminti rutiere bituminoase face parte din tipurile de îmbracaminti rutiere moderne sunt. Îmbracamintea rutiera bituminoasa în doua straturi este alcatuita din stratul de uzura si din stratul de legatura.

Conditii tehnice pentru straturi rutiere de fundatie .

Panta transversala a patului drumului trebuie sa fie:

- aceeasi cu cea a îmbracamintei rutiere, daca terasamentele sunt executate din pamânturi necoezive sau în cazul terasamentelor prevazute cu un strat de forma;
- de min. 4 %, daca terasamentele sunt executate din pamânturi coezive, fara strat de forma.

În profil longitudinal, patul drumului va avea aceleasi declivitati cu cele ale îmbracamintei, admitindu-se aceleasi tolerante cu ale acesteia.

Pantele transversale si declivitatile suprafetei straturilor de fundatie sunt aceleasi cu cele ale îmbracamintilor sub care se executa si în conformitate cu reglementarile în vigoare.

Denivelarile admise la executia straturilor de fundatie sunt urmatoarele:

- în profil transversal cu $\pm 0,5$ cm diferite de cele admisibile pentru îmbracamintile sub care se executa;

Executia straturilor de fundatie din balast necesita urmatoarele operatii:

- asternerea si nivelarea agregatului natural la sablon, manual sau mecanic, în straturi de max. 15 cm, înainte de compactare. Grosimea materialului asternut înainte de compactare poate depasi 15 cm în cazul folosirii unor utilaje de compactare ale caror caracteristici tehnice permit compactarea unor grosimi mai mari. În acest caz, grosimea de asternere se va determina pe santier înainte de începerea executiei;
- adaugarea prin stropire a cantitatii necesare de apa pentru asigurarea umiditatii optime de compactare Proctor modificat;
- îndesarea nisipului prin pilonare sau vibrare si a balastului prin compactare si vibrare.

Descarcarea din autocamioane a agregatelor naturale se va face prin basculare, de preferinta în mers, iar împrastierea si nivelarea acestora, cu autogrederul sau buldozerul.

Compactarea straturilor de fundatie din balast se realizeaza cu compactoare vibratoare, compactoare cu pneuri, sau, în lipsa acestora, cu compactoare cu rulouri netede.

Compactarea cu ajutorul compactoarelor cu pneuri se recomanda pentru materiale cu echivalentul de nisip de 25...40 %, iar cu compactoare vibratoare, pentru materiale cu echivalentul de nisip de min. 40 %.

Straturile de fundatie din balast trebuie compactate pâna la realizarea gradului de compactare 95...98 % Proctor modificat, pentru drumurile din clasele tehnice IV si V, si 98...100 % Proctor modificat, pentru drumurile din clasele tehnice I, II si III.

Pentru obtinerea unui grad de compactare corespunzator, o contributie însemnata o are si dirijarea circulatiei pe întreaga suprafata a fundatiei, dirijare ce se obtine prin blocarea axei drumului.

Din cercetarile efectuate prin masuratori s-a tras concluzia ca stratul de fundatie bine compactat nu transmite decât 10 % din presiunea aplicata pe suprafata patului drumului, în timp ce în cazul unei compactari insuficiente, valorile presiunilor transmise cresc la cca 25 %.

Straturi de fundatie din piatra sparta .

Executia straturilor de fundatie din piatra sparta mare 63...90 mm, denumite si rassel, comporta urmatoarele operatii:

- asternerea si compactarea la uscat a pietrei sparte pâna la înclestarea acesteia.

Compactarea se face cu ajutorul compactoarelor cu rulouri netede de 60 kN, dupa care operatia se continua cu compactoare cu pneuri sau vibratoare de 100...140 kN;

- împanarea pietrei sparte cu split 16...25 mm, care se compacteaza si se raspândește succesiv pe toata suprafata;

- înnorirea sau colmatarea stratului cu nisip sau savura urmata de o compactare corespunzatoare;

- acoperirea cu material de protectie (nisip grautos sau savura), în cazul în care asternerea stratului superior nu se face imediat.

Compactarea straturilor de fundatie din piatra sparta se face folosind mai întâi pentru înclestarea pietrei sparte compactoare cu rulouri netede de 60 kN si continuând apoi cu compactoare vibratoare sau cu pneuri de 100...140 kN. În practica se poate obtine variatia masei compactatorului prin lestarea rulourilor metalice ale compactoarelor obisnuite.

Verificarea compactarii se face prin supunerea la strivire a unei pietre, de natura si dimensiunea celor folosite la executarea stratului, aruncata în fata utilajului cu care s-a executat compactarea. Compactarea se considera corespunzatoare daca piatra respectiva este strivita fara ca stratul sa sufere dislocari sau deformari.

Verificarea capacitatii portante la nivelul straturilor de fundatie se efectueaza cel mai frecvent prin masuratori cu deflectometrul, în conformitate cu reglementarile în vigoare.

Clasificarea mixturilor asfaltice :

Tipurile de mixturi asfaltice care se produc la noi în tara pot fi grupate astfel:

- betoane asfaltice (B. A.);
- asfaltul turnat (A. T.);

- mortare asfaltice (M. A.);
- anrobate bituminoase (A. B.).

Betoanele asfaltice sunt amestecuri alcatuite, dupa dozaje judicios stabilite, din cribluri, nisip si filer aglomerate cu bitum, dupa o tehnologie adecvata. Ele se utilizeaza în principal pentru realizarea îmbracamintilor bituminoase cu durata de exploatare îndelungata, pe drumuri cu solicitari importante din trafic si din conditiile climaterice.

În functie de necesitati, betoanele asfaltice se pot proiecta si realiza într-o mare diversitate, si anume:

- betoane asfaltice cu executia la cald, grupa care cuprinde:

- betonul asfaltic bogat în criblura, care se poate realiza în doua variante:

cu agregate naturale pâna la 8 mm (B. A. 8) sau cu agregate naturale pâna la 16 mm (B. A. 16).

Scheletul mineral este alcatuit din criblura 3-8, respectiv 3-8 si 8-16, în proportie de 45...70 %, filer si fractiuni de nisipuri sub 0,09 mm în proportie de 8...12 %, restul de pâna la 100 % fiind ocupat de filer si nisipuri cu dimensiunea granulelor de 0,09...3,15 mm.

Continutul de bitum D 80/120 sau D60/80 este diferentiat în functie de clasa tehnica a drumului, respectiv de categoria tehnica a strazii pe care se aplica, încadrându-se în ecartul 6,0...7,5 %, procent raportat la masa mixturii asfaltice. Aceste tipuri de betoane asfaltice se folosesc ca strat de uzura pe drumuri si strazi cu trafic important si cu declivitati ce nu depasesc 6 %. Grosimea minima a stratului de uzura în acest caz este de 4,0 cm;

Asternerea mixturilor asfaltice pe stratul suport se face cu ajutorul raspânditoarelor finisoare, care sunt formate în principiu din: sasiu automotor pe senile sau pe pneuri, un buncar în care se descarca autobasculantele (situat în partea din fata a utilajului), un alimentator construit dintr-o banda transportoare metalica si doua snecuri pentru repartizarea mixturii asfaltice pe întreaga latime a benzii de executat, o grinda vibratoare si o placa nivelatoare care în general este încalzita. Latimea de asternere este de max. 4,00 m.

Compactarea mixturilor asfaltice este operatia de îndesare a materialului din stratul rutier si se realizeaza cu ajutorul unor utilaje adecvate, care sa permita obtinerea unor caracteristici fizico-mecanice optime pentru stratul bituminos.

Dupa compactare stratul bituminos trebuie sa aiba un grad de compactare de min. 96 % pentru straturile de uzura si de legatura si de min. 95 % pentru stratul de baza din anrobate bituminoase.

Compactarea mixturilor asfaltice este o operatie deosebit de importanta pentru obtinerea unor straturi rutiere de calitate.

Avantajele unei sistem rutier suplu de tipul îmbracaminti asfaltice si a unui sistem rutier elastic de tipul îmbracaminti din macadamuri semipenetrante cu bitum fata de Sistem rutier cu structura rigida:

- timp mai scurt de punere in opera si redarea circulatiei mult mai rapid;
- conditii de temperatura si umiditate;

- costuri de realizare mai mici
- Grosimea structurii asfaltice poate fi etapizată
- Capacitatea portantă poate crește progresiv prin investiții etapizate
- Greșelile de execuție pot fi corectate ușor
- Prezintă confort la rulare prin lipsa rosturilor
- Se pot realiza și pe trasee ce conțin raze mici, respectiv supralărgiri, fără a necesita rosturi între calea curentă și calea în curbă
- durata de execuție mică
- cheltuieli mici de întreținere
- riscuri mult mai mici de deteriorare sub influența factorilor de mediu
- posibilitatea redării în circuit natural fără riscul poluării mediului
- cheltuieli de organizare de șantier mici, nefiind nevoie de baze de producție și depozite de agregate, de ocupare de terenuri suplimentare.
- emisii de noxe și praf mult mai reduse.

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

Proiectul propus nu presupune procese de producție. Prin realizarea proiectului rezultă o rețea de drumuri de interes local în lungime de 6,985 km în satele Izvoarele, Ceplea, Brosteni, Cursaru, Brostenii de Sus, Piscuri, comuna Plopsoru, județul Gorj.

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

Pentru realizarea investiției este necesar asigurarea de nisip, balast, piatra sparta, ca materie primă, pentru pozarea conductelor și a caminelor în șanțuri. De asemenea pentru sistemul rutier și amenajarea scurgerii apelor este necesar de mixturi asfaltice (AB31,5 și BA16) și podete, rigole de acostamente, șanțuri din dale prefabricate.

Combustibilii utilizați sunt reprezentați de benzina, motorina, uleiuri, apa tehnologică, etc, necesari funcționării autovehiculelor și utilajelor pentru realizarea investiției.

Energia electrică va fi asigurată printr-un grup electrogen.

Toate aceste materii prime, combustibili și energia electrică vor fi asigurate de către constructor, din surse proprii sau vor fi procurate de la alți producători, autorizați de ANRM.

- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă:

Nu este cazul.

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

Terenul afectat de execuția lucrărilor și de organizarea de șantier va fi readus la starea inițială prin îndepărtarea tuturor deșeurilor de orice natură.

Deșeurile vor fi transportate de o firmă autorizată către un depozit conform.

La finalul perioadei de execuție a rețelei de drumuri vehiculele și utilajele folosite vor fi retrase de pe amplasament.

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

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente:

Pentru realizarea investiției nu sunt necesare căi noi de acces. Materialele necesare vor fi aduse în șantier utilizând drumul național DN66, existent.

- resursele naturale folosite în construcție:

Resursele naturale folosite sunt: agregate naturale, piatra sparta, balast, nisip, precum și apă pentru realizarea elementelor proiectului descrise anterior.

- metode folosite în construcție:

Metodele folosite sunt lucrări specifice de construcții.

Realizarea armăturilor la lucrări de beton armat.

Betonul este transportat în amplasamente și turnat folosind utilaje obișnuite pe șantierele de construcții.

Lucrările de refacere a terenului ocupat temporar în interiorul proiectului cuprind:

- curățarea terenului de materiale, deșeuri, reziduuri

- transportul resturilor de materiale și al deșeurilor în afara amplasamentului, la locurile de depozitare stabilite

- nivelarea terenului.

La încheierea tuturor lucrărilor pentru care este utilizată organizarea de șantier, se procedează la:

- retragerea macaralelor, a autovehiculelor de transport și a celorlalte utilaje

- dezafectarea organizării de șantier

- refacerea terenului ocupat temporar, astfel încât să fie pregătit pentru utilizarea din perioada anterioară organizării de șantier.

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

Planul de execuție constă în lucrările propriu-zise la rețeaua de drumuri de interes local, după care se va da în circulație. În cazul în care apar defecțiuni ulterioare punerii în circulație, în decursul anilor, acestea vor fi remediate conform normativelor în vigoare.

- relația cu alte proiecte existente sau planificate:

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

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare:

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

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

Prin realizarea proiectului nivelul de trai al cetățenilor va crește, ceea ce va conduce la creșterea numărului de locuințe. Se vor scurta duratele deplasărilor (pentru călători și mărfuri); se va reduce consumul de carburanți; se va scădea uzura tuturor componentelor autovehiculelor; se vor consolida anumite tronșoane de drum afectate de scurgerile necontrolate ale apelor și fenomenului de îngheț - dezgheț; se vor îmbunătăți condițiile de mediu prin eliminarea unor noxe ce afectează aerul, apa, solul; se va permite accesul unităților de intervenție (ambulanta, protecție civilă, etc); se va asigura dezvoltarea activităților agricole și economice; se va preveni înzapezirea drumurilor.

- alte autorizații cerute pentru proiect:

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

IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE

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

Nu este cazul.

- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului

Refacerea amplasamentului constă în îndepărtarea surplusului de pamant, a produselor de balastieră și mixtură asfaltică rezultate de la executarea lucrărilor de modernizare a drumurilor. Acestea vor fi transportate de către constructor la un centru autorizat de Agenția pentru Protecția Mediului.

La finalul realizării investiției vehiculele și utilajele folosite vor fi retrase de pe amplasament.

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

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

Pentru realizarea investiției nu sunt necesare căi noi de acces. Materialele necesare vor fi aduse în șantier utilizând drumul național DN66, existent.

- metode folosite în demolare:

Nu este cazul.

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare:

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

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

Deseurile rezultate din demolări vor fi transportate prin grija constructorului la centre specializate de colectare a deșeurilor, autorizate de ANPM Gorj. Nu vor apărea alte tipuri de activități.

V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI

În comuna Plopsoru, rețeaua de drumuri de interes local ce urmează a fi modernizate din punct de vedere rutier are o lungime totală de **6,985 km**.

În **satul Izvoarele**, comuna Plopsoru, rețeaua de drumuri de interes local ce urmează a fi modernizate din punct de vedere rutier este compusă din : **DS 52, DS 53, DS 55, DS 56, DS 57, DS 58, DS 59, DS 60, DS 61, DS 62, DS 63**, în lungime totală de **3,186 km**.

În **satul Ceplea**, comuna Plopsoru, rețeaua de drumuri de interes local ce urmează a fi modernizate din punct de vedere rutier este compusă din : **DS 66, DS 70** în lungime totală de **0,695 km**.

În **satul Brosteni**, comuna Plopsoru, rețeaua de drumuri de interes local ce urmează a fi modernizate din punct de vedere rutier este compusă din : **DS 73, DS 74, DS 75** în lungime totală de **1,045 km**.

In satul Cursaru, comuna Plopsoru, rețeaua de drumuri de interes local ce urmează a fi modernizate din punct de vedere rutier este compusă din : **DS77, DS 78, DS 80** în lungime totală de **0,684 km**.

In satul Brostenii de Sus, comuna Plopsoru, rețeaua de drumuri de interes local ce urmează a fi modernizate din punct de vedere rutier este compusă din : **DS 81, DS 82** în lungime totală de **1,025 km**.

In satul Piscuri, comuna Plopsoru, rețeaua de drumuri de interes local ce urmează a fi modernizate din punct de vedere rutier este compusă din : **DS 88** în lungime totală de **0,350 km**.

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

Localitatea Plopsoru se află la o distanță de aproximativ 100 km față de granița țării în sud, respectiv punctul de trecere Porțile de Fier I.

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

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

Drumurile pe care urmează a fi modernizate nu sunt incluse în Lista monumentelor istorice, situri arheologice, arii naturale protejate și nici în zone de protecție ale acestora sau zone construite protejate.

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

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

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

Coordonatele STEREO 70 ale unui drum : 365460 N; 372660 E

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

Drumurile de interes local propuse pentru modernizare sunt amplasate pe raza Comunei Plopsoru, în satele Izvoarele, Ceplea, Brosteni, Cursaru, Brostenii de Sus, Piscuri, fac parte din rețeaua de drumuri de interes local, iar entitatea responsabilă cu implementarea proiectului este Comuna Plopsoru.

Suprafața totală a terenului ocupat este de **44.836 mp** (platforma drumurilor satești proiectate - parte carosabilă, acostamente) aflate în totalitate în pe domeniul public.

Terenul ocupat de lucrare aparține domeniului public și se află în administrarea Comunei Plopsoru, județul Gorj.

Terenul ocupat de lucrare aparține domeniului public și se află în administrarea Comunei Plopsoru, județul Gorj. Drumurile de interes local propuse pentru modernizare fac parte din domeniul public al UAT Plopsoru.

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

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

a. Protecția calității apelor:

Sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul

Sursele de poluare a apei asociate perioadelor de construcție sunt:

- Activitățile igienico-sanitare ale personalului muncitor.
- Întreținerea și igienizarea spațiilor administrative aferente organizării de șantier.

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

În perioada de construcție, constructorul va aduce în șantier un wc ecologic.

b. Protecția aerului:

Sursele de poluanți pentru aer, poluanți emiși

În perioada de construcție a proiectului sursele de poluanți atmosferici sunt reprezentate de:

- vehicule rutiere utilizate pentru transportul componentelor din lemn ale construcțiilor, al betonului, al altor echipamente, al materialelor de construcție și montaj;
- utilaje pentru diferite activități de construcție-montaj (excavator cu o cupă);
- manipularea materialelor de construcție aflate sub formă de pulberi (ciment).

Aceste surse nu sunt de tipul surselor industriale staționare și au emisii temporare.

Poluanții generați în atmosferă sunt cei specifici arderii motorinei precum și particule în suspensie cu un spectru dimensional larg.

Gazele de eșapament de la vehiculele și utilajele acționate de motoarele cu ardere internă conțin:

- oxizi de azot (NO_x și N₂O);
- oxizi de carbon (CO și CO₂);
- compuși organici volatili (metan și compuși non metanici);
- metale grele (cadmiu, cupru, crom, nichel, seleniu, zinc);
- poluanți organici persistenti.

În perioada de după terminarea lucrărilor, nu sunt surse de emisii de poluanți chimici în aer.

Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă

În scopul limitării emisiilor de gaze și particule poluante provenite de la motoarele autovehiculelor și utilajelor, vor fi urmărite măsurile necesare pentru ca acestea să fie verificate tehnic și să funcționeze la parametri normali.

c. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Sursele de zgomot și de vibrații

În perioadele de construcție a proiectului, sursele de zgomot și vibrații sunt reprezentate de vehiculele și utilajele folosite pentru activități de transport, construcție, montaj și dezafectare.

În perioada de după terminarea lucrărilor sursele de zgomot și vibrații nu mai există.

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Vor fi utilizate vehicule și utilaje aflate în stare bună de funcționare, care corespund cerințelor de mediu privind emisiile acustice.

După punerea în exploatare a proiectului, nu este necesară activitatea de monitorizare a zgomotului.

d. Protecția împotriva radiațiilor:

Sursele de radiații electromagnetice

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

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor electromagnetice

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

e. Protecția solului și a subsolului:

Sursele de poluanți pentru sol, subsol și ape freatică

Proiectul nu conține surse de poluare a solului.

În etapele de construcție a proiectului sursele de poluanți pentru sol, subsol și ape freatică pot fi reprezentate de eventualele scurgeri accidentale de combustibil și/sau substanțe chimice folosite la utilajele și vehiculele prezente pe șantier.

Lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului

Se vor utiliza doar vehicule și utilaje aflate în stare bună de funcționare, corespunzător cerințelor din domeniul protecției mediului.

Deșeurile generate pe amplasament vor fi colectate în sistem selectiv și transportate de o firmă specializată către un depozit conform.

f. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Etapa de execuție a infrastructurii de drumuri poate genera perturbări asupra florei și faunei riverane existente în apropierea amplasamentului construcțiilor. Ecosistemele acvatice pot fi afectate în situația în care în albiile râurilor sau cuvetele lacurilor sunt transportate și/sau depozitate materiale de construcție (nisip, pietriș, bolovăniș) necesare pentru sau provenind de la lucrările de construcție.

De asemenea, datorită manevrărilor de materiale și a traficului de șantier, pot apărea depuneri locale mărite de praf pe suprafața apei, efectul acestora având influențe periculoase asupra biotopului și biocenozelor.

g. Protecția așezărilor umane și altor obiective de interes public:

La proiectare s-au luat măsuri care în exploatare să asigure protecția sănătății oamenilor și a mediului înconjurător.

La elaborarea proiectului se vor prevedea cantități de lucrări pentru curățirea terenului după execuție în așa fel încât la terminarea lucrărilor, aspectul și protecția mediului să nu fie afectate.

Nu sunt obiective de interes public sau așezări umane care să fie direct afectate de către lucrare. Va exista un impact negativ, de scurta durată, în perioada de execuție prin îngustarea căii de circulație auto, prin mărirea traficului greu în zonă, prin zgomotul propus de lucrările de dezafectare.

Pe parcursul lucrărilor se va urmări ca circulația să se desfășoare pe cât posibil în bune condiții.

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

În perioada de construcție, se vor lua măsuri de prevenire a căderii accidentale a componentelor construcțiilor în timpul transportului prin localități.

h. Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate de amplasament în timpul realizării proiectului/ în timpul exploatarei:

Tipurile și cantitățile de deșuri de orice natură rezultate

Deșeurile rezultate în urma desfășurării activităților de construcție-montaj, (codificate conform HG nr.856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, Anexa 2) sunt următoarele:

- deșuri din construcții: cod 17
 - pământ și piatră rezultată din excavații, cod 17 05;
 - deșuri de materiale de construcție, cod 17 01 rezultate din eventuala rebutare a unor șarje de betoane dacă nu se respecta graficele de lucru;
 - deșuri metalice, în cantități rezultate din montajul împrejmuirii și altor subansamble, din activitatea de întreținere a utilajelor de la organizarea de șantier cod 17 04;
- deșuri de ambalaje și deșuri asimilabile din comerț: cod 15 și cod 20
 - deșuri de hârtie și carton de la ambalaje - cod 20 01 01/15 0101 rezultate din activitățile de birou în cadrul organizării de șantier;
 - deșuri de lemn de la ambalaje - cod 20 01 38/15 01 03 rezultate din activitatea curentă de pe șantier;
 - deșuri de mase plastice de la ambalaje - cod 20 01 39/15 01 02 rezultate din activitățile de birou în cadrul organizării de șantier;
 - alte tipuri de deșuri în cantități nesemnificative, cod 20 01 și 2002.
- deșuri nespécificate în altă parte: cod 16
 - deșuri de la tehnologia de montare a cablurilor electrice - cod 16 02;
 - deșuri de la baterii și acumulatori - cod 16 06;

Modul de gospodărire a deșeurilor

Surplusul de excavație constând în pământ vegetal va fi transportat și depozitat în locurile indicate de către autoritățile competente.

Pentru realizarea eficientă și organizarea optimă a colectării și transportului deșeurilor și materialelor reciclabile se va avea în vedere alegerea unui sistem adecvat de colectare.

Se recomandă colectarea de tip selectiv, în recipiente speciale alese în funcție de tipurile și cantitățile de deșuri generate.

i. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

Substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și / sau produse

Pentru funcționarea utilajelor și vehiculelor utilizate în perioada de construcție a proiectului se va folosi motorină. Se vor lua măsuri de prevenire a scurgerii acestui combustibil pe sol.

În cadrul activităților de exploatare a proiectului nu se produc substanțe sau preparate chimice periculoase.

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

Se vor lua măsuri de prevenire a scurgerii motorinei pe sol. Periodic se vor realiza verificări pentru prevenirea unor eventuale scurgeri de motorină.

Scurgerile de uleiuri și lubrifianți de la diverse echipamente sunt prevenite prin sistemele de etanșare sau chiar dublă etanșare sau sunt reținute în vase colectoare.

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

Lucrările de construcție a rețelei de canalizare presupun lucrări de terasamente, care se execută înspre limita proprietatilor. Acestea se realizează pentru a poza conductele.

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

Resursele naturale folosite sunt nisipul care inconjoara conductele pentru a le proteja, dar si balast si piatra sparta pentru amenajarea statie de epurare, a drumului si aleilor de acces si refacerea structurii rutiere

Pentru realizarea proiectului nu este necesara apa tehnologica.

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

VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT

Impactul asupra populației și sănătății umane

Impactul asupra populației și sănătății umane nu este unul semnificativ, acesta fiind dat de praful ridicat în atmosfera în timpul realizării proiectului, impact ce va fi redus la minimum după terminarea acestuia.

Impact direct asupra locuitorilor poate apărea numai în caz de accident în timpul transportului sau manevrării materialelor.

Pentru prevenirea poluării apei în perioada de construcție, se iau măsuri de prevenire a unor eventuale accidente și măsuri de reducere a poluării în cazul producerii accidentelor cu risc pentru calitatea apei.

Pentru reducerea efectelor negative asupra populației și sănătății umane, lucrătorii vor fi informați și instruiți cu privire la respectarea regulilor privind protecția calității apelor și prevenirea accidentelor.

Efecte negative asupra apelor s-ar putea produce doar în caz de scurgeri accidentale de ulei sau carburanți pe sol, dar se vor lua măsuri de prevenire a poluării.

Utilajele și vehiculele utilizate pentru asfaltarea drumurilor vor genera poluanți specifici arderii motorinei. Se vor lua măsuri de prevenire și reducere a poluării aerului, măsuri ce vor fi respectate pe întreaga perioada de execuție lucrări.

În perioada de exploatare, funcționarea proiectului nu produce emisii de poluanți în aer.

Zgomotul: Procesele tehnologice de construcție – decapare strat vegetal, săpare, terasare, compactare, așternere strat final implică folosirea unor utilaje, care în lucru reprezintă surse de zgomot. În perioada de execuție, punctual, în zonele de activitate a utilajelor și în imediata apropiere

a acestora, se pot atinge valori ridicate ale nivelului de zgomot. Prin îndepărtarea de sursă, nivelul de zgomot se reduce

Zgomotul din perioada de construcție poate avea un impact pe termen scurt.

Activitățile de șantier se vor desfășura în perioada normală de lucru, în afara orelor de odihnă 20,00-7,00.

Nivelul zgomotului la sol și spre zonele învecinate va fi variabil, cu valori mai mici decât la sursă.

Atenuarea naturală a zgomotului depinde mai ales de distanțele dintre sursă și receptori.

Protecția lucrătorilor va fi realizată prin aplicarea măsurilor generale de protecția muncii și prin măsuri specifice.

După punerea în funcțiune a lucrărilor nivelul de zgomot pe amplasament va fi mai scăzut.

Impactul asupra faunei și florei

Întrucât lucrările se execută pe amplasamentul existent, nu există impact semnificativ asupra florei și faunei din zonă.

Impactul asupra solului

Impactul principal asupra solului constă în ocuparea suprafețelor de teren necesare amplasării utilajelor și depozitelor de materiale și combustibili, dar și în ocuparea căilor de transport și de circulație. Insa acest impact este de scurta durata si anume doar pe perioada de realizare a investitiei.

Sursele posibile de poluare ale solului și subsolului în perioada de execuție sunt:

- pierderi accidentale de produse petroliere și uleiuri de la de la vehiculele și utilajele ce asigură operații de transport-încărcare sau alte lucrări;
- depozitare necorespunzătoare a deșeurilor rezultate din activitățile de șantier;
- pierderi accidentale de ape uzate;
- poluarea accidentală poate apărea cu ocazia accidentelor de circulație ale vehiculelor ce transporta materiale de construcție, alte produse toxice sau corozive care pot produce degradări ale solului, ale apelor de suprafață și subterane, ale vegetației.

Impactul deșeurilor rezultate în urma activităților desfășurate poate fi prevenit prin colectare în sistem selectiv, urmând a fi valorificate sau eliminate de pe amplasament de către operatorii economici autorizați.

În general atât deșeurile valorificabile, nevalorificabile cât și deșeurile menajere se vor colecta, depozita și evacua corespunzător. Printr-un management adecvat nu vor fi pierderi de substanțe, combustibili și uleiuri la nivelul solului. Desfășurarea activității pe amplasament în conformitate cu regulamentul de funcționare precum și cu respectarea condițiilor impuse în autorizații nu se poate produce o poluare semnificativă a solului.

Impactul asupra folosințelor

Terenul ocupat de rețeaua de canalizare din proiect își va păstra folosința existentă de drumuri.

Impactul asupra bunurilor materiale

Pentru suprafețele de teren pe care le va ocupa, proiectul va produce venituri, valorificând ariile respective în toate anotimpurile

Impactul asupra calității și regimului cantitativ al apei

Vor fi luate măsuri pentru prevenirea și înlăturarea scurgerilor accidentale care ar putea polua apa subterană. La organizarea de șantier, se va evita scurgerea de ape uzate pe sol, acestea fiind evacuate din zona respectivă.

Efecte negative asupra apelor s-ar putea produce doar în caz de scurgeri accidentale de ulei sau carburanți pe sol, dar în proiect vor exista măsuri de prevenire a poluării.

Impactul asupra calității aerului și asupra climei

Lucrările constituie pe de o parte o sursă de emisii de praf, iar pe de altă parte, o sursă de emisie a poluanților specifici arderii combustibililor fosili atât în motoarele utilajelor de construcții, cât și ale mijloacelor de transport folosite

În perioada de construcție, impactul proiectului asupra aerului constă în generarea de poluanți atmosferici de către sursele următoare:

- vehicule rutiere pentru transportul materialelor de construcție;
- utilaje și vehicule pentru diferite activități de construcție-montaj;
- manipularea materialelor de construcție aflate sub formă de pulberi.

Vor fi luate măsuri pentru limitarea emisiilor.

Funcționarea proiectului nu produce emisii de poluanți în aer.

Impactul asupra zgomotelor și vibrațiilor

În perioada de execuție a lucrărilor de canalizare, vehiculele și utilajele folosite pentru transport și în activitățile de șantier vor avea impact asupra zgomotului.

Zgomotele și vibrațiile apar datorită funcționării utilajelor, încărcare - descărcare materii prime, produse finite, dar acestea vor fi temporar. Nivelul zgomotului la sol și spre zonele învecinate va fi variabil, în funcție de viteza vântului, cu valori mai mici decât la sursă.

Atenuarea naturală a zgomotului depinde mai ales de distanță. De aceea, principala măsură pentru a obține un impact diminuat este alegerea amplasamentului proiectului la distanță suficientă față de localitatea învecinată.

Impactul asupra peisajului și mediului vizual

În perioada de execuție a lucrărilor, în peisaj vor apărea drumuri ușor afectate vizual, platforme, precum și șanțuri și pământ de la lucrările de excavații, utilajele necesare, diverse materiale.

Se poate aprecia că prin realizarea proiectului vor fi efecte benefice asupra zonei.

Impactul asupra patrimoniului istoric și cultural

Vestigii arheologice nu se află pe traseul rețelei de drumuri.

În cursul efectuării săpăturilor, dacă se vor întâlni vestigii arheologice, vor fi urmate procedurile legale.

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

- Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu:

Constructorul va lua toate măsurile pentru protecția ecosistemelor prin montarea de pubele și colectarea selectivă a deșeurilor, montarea unui Wc ecologic și eliberarea organizării de șantier de orice resturi de materiale de construcție. Tot prin grija constructorului se va urmări ca toate utilajele și autovehiculele să aibă ITP-ul la zi, să corespundă din punct de vedere tehnic, să nu aibă scurgeri de lichide și să nu emită noxe în afara limitelor admise prin lege.

După intrarea în exploatare a proiectului, nu vor fi necesare activități de monitorizare a mediului deoarece proiectul în sine nu produce poluare.

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

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

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

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

✓ **Directiva IPPC**

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

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

✓ **Directiva LCP**

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

Proiectul nu intră în categoria instalațiilor mari de ardere.

✓ **Directiva COV**

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

Proiectul nu intră sub incidența acestei directive.

✓ **Directiva SEVESO**

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

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

Directiva – Cadru Apă

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

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

Directiva – Cadru Aer

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

Directiva – Cadru Deșeuri

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

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

X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER

- Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier

Organizarea de șantier cuprinde amenajări temporare pentru:

- parcul de utilaje, autovehicule, autocisterne
- depozitarea echipamentelor, pieselor, materialelor, pieselor de schimb
- verificarea și pregătirea pentru montaj a unor componente ale construcțiilor
- depozitarea temporară a deșeurilor de diferite categorii
- spații necesare personalului de conducere și tehnic
- spații necesare personalului de pază.

Lucrările pentru organizarea de șantier cuprind:

- curățarea și nivelarea terenului
- amenajarea platformelor
- construcții sumare
- îngrădirea incintei.

- Localizarea organizării de șantier

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

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

- Descrierea impactului asupra mediului al lucrărilor organizării de șantier

Efectele asupra mediului în aria organizării de șantier decurg din:

- ocuparea terenului
- amenajarea platformelor
- depozitarea deșeurilor.

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

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

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

În zona organizării de șantier, apar emisii de poluanți în aer de la motoarele autovehiculelor.

Totodată, se produce zgomot de la autovehicule și de la activități de depozitare, manevrare.

- Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu

Se vor lua măsuri de vacarea să nu ajungă pe sol și să nu fie sub influența precipitațiilor, pentru a evita infiltrațiile de poluanți tehnici pentru a evita emisii mari datorate unor defecțiuni.

Depozitarea materialelor și depozitarea deșeurilor vor fi realizate astfel încât să nu ajungă în sol.

XI. LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII ÎN MASURĂ ÎN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE

- Lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității

La finalul perioadei de construcție vehiculele și utilajele folosite vor fi îndepărtate de pe amplasament.

Platforma organizării de șantier va fi dezafectată permițând revenirea la folosința anterioară.

Deșeurile generate vor fi eliminate de pe amplasament și transportate de o firmă autorizată către un depozit conform.

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

În cazul unor scurgeri de motorină sau uleiuri, vor fi luate imediat măsuri de colectare și prevenire sau înlăturare a poluării solului, pentru a preveni infiltrarea în adâncime spre apa subterană.

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

Reabilitarea mediului va include:

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

XII. ANEXE - PIESE DESENATE

1. Plan de incadrare
2. Plan de situatie
3. Profil transversal tip

XIII. PENTRU PROIECTELE CARE INTRA SUB INCIDENTA PREVEDERILOR ART 28 DIN OUG 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI SI FAUNEI SALBATICE APROBATA CU MODIFICARI SI COMPLETARI PRIN LEGEA NR 49/2011 CU MODIFICARILE SI COMPLETARILE URMATOARE:

a) descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului.

Proiectul se va desfasura in intravilan, in apropierea ariei protejate Coridorul Jiului, fara a se intersecta cu aceasta.

Coordonatele STEREO 70 ale inceputului de proiect sunt:

DS 88:365460 N; 372660 E

Coordonatele STEREO 70 ale sfarsitului de proiect sunt:

DS81:353395 N; 375990 E

Drumurile modernizate sunt in afara ariei naturale protejata.

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

Denumire: Aria Protejata Coridorul Jiului;

Cod: RO SCI0045

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

Acest proiect nu aduce modificari peisajului natural, nu influenteaza existenta speciilor si habitatelor din aria protejata, deoarece in prezent categoria de folosinta este drumuri de interes local, investitie care se realizeaza pe drumurile existente.

Specii si habitate intalnite in situl Coridorul Jiului

Tipuri de habitate care au stat la baza desemnarii sitului:

1530* - Pajiști și mlaștini halofile panonice și ponto-sarmatice; 3130 - Ape stătătoare oligotrofile până la mezotrofile cu vegetație din Littorelletea uniflorae și/sau Isoeto-Nanojuncetia; 3140 - Ape puternic oligo-mezotrofile cu vegetație bentonică de specii de Chara spp.; 3150 - Lacuri naturale eutrofile cu vegetație tip Magnopotamion sau Hydrocharition; 3260 - Cursuri de apă din zona de câmpie până în etajul montan, cu vegetație din Ranunculion fluitantis și Callitriche-Batrachion; 3270 - Râuri cu maluri nămolose cu vegetație din Chenopodion rubri p.p. și Bidention p.p.; 6120* - Pajiști xerice pe nisipuri calcaroase; 6430 - Comunități de lizieră cu ierburi înalte higrofile de la câmpie până în etajele montan și alpin; 6440 - Pajiști aluviale din Cnidion dubii; 6510 - Pajiști de altitudine joasă

(*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*); 9130 - Păduri de fag de tip *Asperulo-Fagetum*; 9170 - Păduri de stejar cu carpen de tip *Galio-Carpinetum*; 91E0* - Păduri aluviale cu *Alnus glutinosa* și *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*); 91F0 - Păduri ripariene mixte cu *Quercus robur*, *Ulmus laevis*, *Fraxinus excelsior* sau *Fraxinus angustifolia*, din lungul marilor râuri (*Ulmenion minoris*); 9110* - Vegetație de silvostepă eurosiberiană cu *Quercus* spp.; 91 MO - Păduri balcano-panonice de cer și gorun ; 91Y0 - Păduri dacice de stejar și carpen; 92A0 - Zăvoaie cu *Salix alba* și *Populus alba*.

Specii de mamifere care au stat la baza desemnării sitului:

1355 - *Lutra lutra* (Vidră, Lutră); 1335 - *Spermophilus citellus* (Popândău, Suită).

Specii de amfibieni și reptile care au stat la baza desemnării sitului :

1188 - *Bombina orientalis* (Buhai de baltă cu burta roșie); 1220 - *Emys orbicularis* (Broască țestoasă de apă); 1166 - *Triturus cristatus* (Triton cu creastă).

Specii de pești care au stat la baza desemnării sitului :

4125 - *Alosa immaculata*; 1130 - *Aspius aspius* (Avat); 1149 - *Cobitis taenia* (Zvârlugă); 1124 - *Gobio albipinnatus* (Porcușor de șes); 2555 - *Gymnocephalus baloni* (Ghiborț de râu); 1157 - *Gymnocephalus schraetzer* (Răspăr); 1145 - *Misgurnus fossilis* (Tipar); 2522 - *Pelecus cultratus* (Sabiță); 1134 - *Rhodcus sericeus amarus* (Boarță); 1146 - *Sabanejewia aurata* (Dunariță); 1160 - *Zingel zingel* (Fusar); 1159 - *Zingel zingel* (Pietrar).

Specii de nevertebrate care au stat la baza desemnării sitului : 4013 - *Carabus hungaricus*; 1044 - *Coenagrion mercuriale* (Țărăncuță); 4045 - *Coenagrion omatum* (Țărăncuță); 4048 - *Isophya costata* (Cosaș); 1042 - *Leucorrhinia pectoralis* (Calul dracului); 1083 - *Lucanus cervus* (Rădașcă. Râgacea); 4054 - *Pholidoptera transsylvanica* (Cosașul transilvănean).

Specii de plante care au stat la baza desemnării sitului :

1428 - *Marsilea quadrifolia* (Trifoiș de baltă).

In urma deplasărilor in teren mentionam ca nu au fost identificate tipuri de habitate, specii de plante, reptile, nevertebrate si mamifere care au stat la baza desemnării Sitului Natura 2000 Coridorul Jiului, in zona de implementare a proiectului si in zona de deversare a apelor epurate in raul Jiu.

Specii de pesti intalnite in zona de deversare a apelor epurate in Raul Jiu:

In urma deplasarii in teren au fost intalnite in zona de deversare a apelor epurate in Raul Jiu urmatoarele specii de pesti:

- Pelecus cultratus (sabiță);
- Carassius gibelio (caras);
- Esox lucius (stiuca);
- Cyprinus carpio (crap);
- Scardinius erythrophthalmus (roșioara);
- Leuciscus cephalus (clean);
- Barbus barbus (mreana);
- Silurus glanis (somon).

Exemplarele uneia dintre speciile enumerate mai sus fac parte dintre speciile de pesti care au stat la baza desemnarii sitului. Este vorba despre sabita (Pelecus cultratus). Numarul de exemplare estimat in zonă in urma cercetarilor este redus si nu influenteaza starea de conservare a populatiilor speciei respective la nivelul intregului sit.

Totodata precizam faptul ca in vecinatatea statiei de epurare se afla un lac, in care a fost identificata specia Bombina bombina (buhaiul de balta cu burta rosie). Acesata specie nu este inasa afectata de implementarea proiectului, impactul asupra acesteia fiind unul neutru, deoarece in lac nu se efectueaza nici un fel de lucrari, apa rezultata din statia de epurare fiind deversata in raul Jiu.

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 „MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA PLOPSORU, JUDETUL GORJ ” nu are legatura directa cu managementul conservarii Sitului de Importanta Comunitara RO SCI0045 Coridorul Jiului.

Din punct de vedere administrativ Situl de Importanta Comunitara ROSCI 0045 Coridorul Jiului este acordat in custodie Consiliului Judetean Dolj; nu exista pana in prezent Planul de management al sitului.

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

Întrucât investitia se realizeaza pe drumurile existente, nefiind afectate suprafete suplimentare si se realizeaza in interiorul satului, in intravilan, impactul potential al proiectului asupra speciilor din aria naturala protejata de interes comunitar este unul redus, nesemnificativ.

f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare:

Proiectul propus **nu intra** sub incidenta art. 28 din O.U.G. nr. 5712007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, cu modificarile si completarile ulterioare.

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

1. Localizarea proiectului:
2. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă
3. Indicarea obiectivului / obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz.

Semnătura și ștampila titularului

.....

