

MEMORIU DE PREZENTARE
pentru obținerea
ACORDULUI DE MEDIU

OBIECTIV: REFACERE SI CONSOLIDARE TERASAMENTE 1,8 KM DRUMURI COMUNALE (DC 22 D – 1,8 KM) SI 8 PODETE (1 PE DC 22 B, 1 PE DS 4, 2 PE DV 37, 2 PE PARAU TARAIA), 1 PE DV4, 1 PE DV 36”

BENEFICIAR: COMUNA POLOVRAGI, JUDEȚUL GORJ

- 2019-

FOAIE DE PREZENTARE

DENUMIRE PROIECT: Refacere si consolidare terasamente 1,8 km drumuri comunale (DC 22 D – 1,8 km) si 8 podete (1 pe DC 22 B, 1 pe DS 4, 2 pe DV 37, 2 pe paraul Taraia), 1 pe DV4, 1 pe DV 36”

**PROIECTANT: SC RIONVIL SRL RM. VÂLCEA
Str. Bujorului nr. 1
Tel/Fax: 0350/808.769;**

AUTORIZATIE : J38/322/2001

CUI : RO 14159023

BENEFICIAR: COMUNA POLOVRAGI, JUDEȚUL GORJ

FOAIE DE SEMNĂTURI

DIRECTOR: Ing. Mosor Cosmin

**COLABORATORI: Ecolog. Matei Amelia
Ing. Diaconu Adriana
Ing. Miulescu Mihai
Ing. Osman Doralinda**

MEMORIU DE PREZENTARE pentru obținerea ACORDULUI DE MEDIU

Acest Memoriu de Presentare pentru obținerea Acordului de Mediu a fost realizat în conformitate cu Ordinul 135/2010 privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice și private, Anexa nr. 5 la metodologie – Conținutul cadru al memoriului de prezentare.

I. Denumirea proiectului:

„ Refacere si consolidare terasamente 1,8 km drumuri comunale (DC 22 D – 1,8 km) si 8 podete (1 pe DC 22 B, 1 pe DS 4, 2 pe DV 37, 2 pe paraul Taraia), 1 pe DV4, 1 pe DV 36”

a) denumirea titularului: Comuna Polovragi, Jud. Gorj;

b) adresa titularului, telefon, fax, adresa de e-mail: Comuna Polovragi, Jud. Gorj; Cod Poștal: 217365; Tel: 0253476135; Fax: 0253-476015.

c) reprezentanți legali, împuterniciți, cu date de identificare: dl. Epure Gheorghe - Primar

II. Descrierea proiectului:

Situatia existenta:

Drumul care face obiectul acestei investiții are lungimea totala de 2080 m si se desfasoara pe raza comunei Polovragi, se desprinde din DJ665, Horezu-Vaideeni-Polovragi si se directioneaza spre nord.

Drumul este pietruit si afectat de precipitatii.

Justificarea necesității proiectului

Scopul urmărit este de îmbunătățire a situației sociale și economice a locuitorilor în zonele rurale prin legarea acestora la rețeaua de drumuri publice comunale, județene și naționale. Se va realiza creșterea pieței agricole, a investițiilor locale, îmbunătățirea stării de sănătate, creșterea frecvenței și participarea tinerilor la sistemele de educație în folosul locuitorilor din mediul rural.

Prin realizarea podului, traficul în zonă va beneficia de condiții superioare de circulație, condiții care se vor concretiza într-o serie de avantaje economice, precum reducerea costurilor de exploatare a vehiculelor, viteză de parcurs sporită, deci o reducere a timpilor de parcurs și a pierderilor aferente.

Beneficiile cele mai importante sunt cele din reducerea costurilor generate utilizatorilor de drum compuse din economii la costurile de operare ale autovehiculelor și economii la timpul de călătorie al pasagerilor.

Descrierea constructiva a proiectului propus:

Traseul drumului proiectat se suprapune în totalitate pe cel existent. Pe întreg traseul se va reprofila partea carosabila si se va pregati platforma drumului in vederea aducerii la starea initiala (pietruire).

Prin amenajarea drumului nu sunt afectați stâlpii LEA amplasați pe marginea acestora.

Viteza de proiectare prevăzută este de 30 km/h, deoarece s-a respectat traseul actual. Deoarece pe acest drum nu s-a efectuat recenzia circulației, a fost stabilit un trafic ușor, care face să nu fie necesară dimensionarea sistemului rutier conform STAS 1339/79.

Drumul se înscrie în clasa tehnica V, conform Ordinului 1296/2017, categoria de importanță “C” normală, conform Legii 10/1995.

La stabilirea platformei drumului si a lățimii părții carosabile se vor asigura prescripțiile STAS 2900-89, Normativului Departamental PD 67/1980 si Ordinului 1296/2017.

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

Traseul în plan

Refacerea drumului comunal DC 22D (L=2080m conform ridicării topografice) a fost prevăzută pe traseul existent, astfel încât aceste intervenții asupra drumului să fie compatibile cu prevederile Ordinului 1296/2017, STAS 863-85 și Specificația tehnică nr. 837 editată și aprobată de MLPTL.

Lungimea drumului:

Nr.crt	Denumire drum	Lungime m
1	DC 22D	2080
	TOTAL	2080

Sistemul rutier:

DC 22D

- reprofilare zester existenta;
- strat de fundatie din piatra sparta, cu grosimea de 12 cm, conf. 13242+A1:2008

Profilul longitudinal

Profilul longitudinal al drumului - este secțiunea verticală prin axa drumului, desfășurată pe un plan vertical, conținând atât linia roșie cât și linia neagră și o serie de date necesare execuției.

Declivitatea este cuprinsă între 1,00% și 13,76%.

La proiectarea liniei roșii se va respecta STAS 863/85 în ceea ce privește pasul de proiectare și curbele de racordare în plan vertical, corectându-se astfel denivelările existente și conferind sectorului supus modernizării și asfaltării un confort net superior celui existent.

Se vor avea în vedere următoarele aspecte :

- evitarea declivităților cu valori peste cele maxime admise sau sub cele minime, pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale ;
- evitarea frângerii frecvente a liniei roșii ;
- se va evita proiectarea liniei roșii în palier, pentru a asigura scurgerea apelor în lungul traseului ;

La proiectarea liniei roșii se vor avea în vedere punctele de cotă obligată, cum ar fi podețele și racordurile cu alte drumuri.

Profil transversal tip

Elementul principal dintr-un profil transversal îl constituie partea carosabilă destinată circulației vehiculelor, dispusă pe un sistem rutier alcătuit și dimensionat în așa fel încât să preia solicitările din trafic și condiții climatice pe o durată determinată în limita deformațiilor admisibile.

Pentru traseul proiectat a fost ales următorul profil transversal tip pentru drumuri comunale conform Ordinului 1296/2017:

DC 22D - PROFIL TRANSVERSAL TIP

- lungime = 2.080,00 m;
- platforma drumului = 5,00 m;
- parte carosabila = 4,00 m;
- acostamente piatra sparta 2 x 0,50m;
- Sistem rutier:
 - Reprofilare zestre existenta;

- strat de fundatie din piatra sparta, cu grosimea de 12 cm, conf. 13242+A1:2008, STAS 6400-84;
- profilul transversal tip în aliniament va fi sub formă de acoperis cu panta de 2,5%;
- acostamente piatra sparta cu panta de 4%;

LUCRARI DE PODURI SI PODETE

1. Podet 1 pe DV 37

Pe drumul vicinal DV 37, se va executa un podet tubular cu D=1000mm, L=9,20m, prevazut cu camera de cadere in amonte, conform planului de situatie, avand rolul de preluare si descarcare a apelor de suprafata care se acumuleaza in amonte.

Se va reface structura rutiera afectata de lucrari in zona podetului astfel:

- 20 cm fundatie din balast conf. STAS 6400-84;
- 15 cm fundatie din piatră spartă conf. SR EN 13242+A1:2008, STAS 6400-84;

2. Podet 2 pe DV 37

Pe drumul vicinal DV 37, se va executa un podet tubular cu D=1400mm, L=10,00m, peste paraul Lalailor (punct La Mariuca), conform planului de situatie, in zona podetului tubular existent, cu diametrul D=800mm, afectat de precipitatiile abundente din vara anului 2018.

Amonte si aval de podet se va perea albia si malurile paraului pe lungimea de 15m. Pereul se va executa din perez din piatra bruta in grosime de 20cm asezat pe un strat drenant de 10cm balast.

Se va reface structura rutiera afectata de lucrari in zona podetului astfel:

- 20 cm fundatie din balast conf. STAS 6400-84;
- 15 cm fundatie din piatră spartă conf. SR EN 13242+A1:2008, STAS 6400-84;

3. Podet 3 pe DV 36

PODET D5

Podet peste torent

Pe drumul vicinal DV 36, in punctul Gheorghe Sucitu, se va executa un podet Tip D5 cu urmatoarele caracteristici.

- latime 5,90 m;
- lungime 9,70 m;

Infrastructura podetului – constă din elemente prefabricate tip L2, asezate pe fundatii din beton simplu;

Suprastructura podetului – alcătuită dintr-o rețea de 12 (10+2) dale prefabricate D5,

- L = 5,90 m;
- l = 79cm;
- h = 0,40 m;

Siguranta circulatiei pe podet:

Se va monta parapet metalic foarte greu pe Ltotal = 40m.

Lucrari in albie

Pentru asigurarea scurgerii debitului in conditii de siguranta in sectiunea podetului, s-au prevazut lucrari de stabilizare a talvegului si lucrari de aparari de maluri atat in amonte cat si in aval de pod, pe ambele maluri, astfel:

- in amonte si in aval pe ambele maluri s-au prevazut m aparari de maluri cu gabioane din plasa de sarma umplute cu bolovani de rau, tip: $G_1 = 1 \times 1 \times 4$; $G_{1,5} = 1,5 \times 1 \times 4$ si $S = 5 \times 0,5 \times 4$
- lungimea totala a protectiei malurilor este de 54,00 m si se va face in amonte si aval de pod pe ambele maluri. Inaltimea gabioanelor este de 2 m.
- In amonte se va executa un prag din gabioane tip $G_3 = 3 \times 1 \times 4$, pe L=12,00m.

4. Aparari de mal pe DC 22B

In vederea protejarii malului stang al paraului Taraia, amonte de podul situat pe DC 22B, la aproximativ 50m, se vor executa aparari de mal din gabioane tip $G_1 = 1 \times 1 \times 4$; $G_{1,5} = 1,5 \times 1 \times 4$ si $S = 5 \times 0,5 \times 4$ pe lungimea $L=60,00m$.

5. Pod peste paraul Taraia punct « La Hala »

La solicitarea beneficiarului de a consolida podul existent avand la baza concluziile expertizei tehnice, verificare hidraulica, studiu geotehnic, a fost analizat actuala structura propusa spre consolidare.

In urma verificarii hidraulice se concluzioneaza ca actualele culei se pot mentine prin consolidare si inaltare (pentru a asigura garda libera trecere plutitori).

Consolidarea consta in camasuire elevatii, subzidire fundatii si inlocuire suprastructura.

Podul proiectat va avea o lungime de 10,16m din care 7,72m suprastructura si 2 x 1,20m ziduri intoarse.

Latimea partii carosabile va fi de 4.0m si o latime totala de 5,00m.

Suprastructura:

Suprastructura este o dala monolita ce va asigura un gabarit de 4,00m carosabil si o latime totala de 5,00m.

Gabaritul este impus de elevatiile culeilor si lipsa spatiului de amenajare acces pe rampe.

Lungimea dalei va fi de 7,72m si o grosime de 0,40m din beton C35/45 si armatura BST500 (sau BST500s).

Dupa schema statica structura este o grinda simplu rezemata pe un strat de nisip si carton bitumat.

Incarcarile de calcul pentru structura sunt A13, S60.

Sistemul rutier pe pod este din beton asfaltic executat cu panta in acoperis.

Tablierul podului este proiectat cu panta longitudinala de 2%.

Parapetul pe pod este de tip metalic combinat.

Cale:

- Beton asfaltic cilindrat tip BAP16 - 6cm (4+3cm)
- Protectie hidroizolatie BA8 - 3cm
- Hidroizolatie din carton bitumat de min.4mm aplicata la cald.

Infrastructura:

Infrastructurile sunt culei existente ce se vor camasui 15cm si suprinalta.

Fundatiile se vor consolida prin subzidire 1.0m latime si min.1,25m adancime.

Etansietatea dintre tablier si ziduri de garda se va asigura prin intermediul rosturilor de dilatare de ~20mm (-10mm...+10mm).

Betoanele in contact cu pamantul se vor hidroizola cu emulsie bituminoasa.

Betoanele fetelor vazute se vor zugravi cu vopsele speciale anticorozive pentru betoane supuse la intemperii.

Racordari cu terasamentele:

Racordarea terasamentelor se face prin intermediul arpiilor de beton adaptate la oblicitatea traversarii raului si la situatia din teren.

Rampele de acces se vor inalta si amenaja pentru accesul pe pod pe min. 25m.

Podul este prevazut cu casuiri la un capat spre culee C1.

Albia in zona podului se va curata calibra si degaja de gunoae.

6. Pod de acces la Nita

Actualul pod nu asigura sectiunea de scurgere si in urma inundatiilor din vara anului 2018, podul a inundat zona.

Podul proiectat a fost dimensionat pentru debitele de calcul de Q 5% si verificat la Q1%.

Podul proiectat va avea o lungime de 10,04m din care 9,00m suprastructura si 2 x 0,50m ziduri intoarse.

Latimea partii carosabile va fi de 4,00m si o latime totala de 5,00m.

Suprastructura:

Suprastructura este o dala monolita ce va asigura un gabarit de 4,00m carosabil si o latime totala de 5,00m.

Dala va avea o grosime minima de 0,40m din beton C35/45 si armatura BST500 (sau BST500s).

Dupa schema statica structura este o grinda simplu rezemata pe un strat de nisip si carton bitumat.

Incarcarile de calcul pentru structura sunt A13, S60.

Sistemul rutier pe pod este din beton asfaltic executat cu panta in acoperis.

Tablierul podului este proiectat cu panta longitudinala de 2%.

Parapetul pe pod este de tip metalic combinat.

Cale:

- Beton asfaltic cilindrat tip BAP16 - 6cm (4+3cm)
- Protectie hidroizolatie BA8 - 3cm
- Hidroizolatie din carton bitumat de min. 4mm aplicata la cald.

Infrastructura:

Culei masive din beton armat executate fara ziduri intoarse, fundate direct

Fundatiile vor fi din beton simplu C20/25 si elevatiile C30/37.

Etansitatea dintre tablier si ziduri de garda se va asigura prin intermediul rosturilor de dilatare de ~20mm (-10mm...+10mm).

Betoanele in contact cu pamantul se vor hidroizola cu emulsie bituminoasa.

Betoanele felelor vazute se vor zugravi cu vopsele speciale anticorozive pentru betoane supuse la intemperii.

Racordari cu terasamentele si albie:

Racordarea terasamentelor se face prin intermediul gabioanelor ce se vor aranja in lungul albiei cate 20.0m amonte si 20.0m in aval.

Rampele de acces se vor inalta si amenaja pentru accesul pe pod pe max 25m.

Albia in zona podului se va curata, calibra si degaja de gunoai.

Dimensionarea podului a fost facuta avand la baza expertiza tehnica, studiile de teren si breviare de calcul adaptate la cerintele beneficiarului.

Actualul pod nu asigura sectiunea de scurgere si in urma inundatiilor din vara anului 2018, podul a inundat zona.

Podul proiectat a fost dimensionat pentru debitele de calcul de Q 5% si verificat la Q1%

7. Pod de la Popescu Gheorghe peste paraul Taraia

Dimensionarea podului a fost facuta avand la baza studiile de teren si breviare de calcul adaptate la cerintele beneficiarului.

In punctul La Popescu Gheorghe, drumul satesc traverseaza paraul Taraia prin vad si in urma inundatiilor din vara anului 2018, accesul autoturismelor a fost intrerupt ca urmare a nivelului ridicat al apelor.

Podul proiectat a fost dimensionat pentru debitele de calcul de Q 5% si verificat la Q1%.

Podul proiectat va avea o lungime de 10,04m din care 9,00m suprastructura si 2 x 0,50m ziduri intoarse.

Latimea partii carosabile va fi de 4,00m si o latime totala de 5,00m.

Suprastructura:

Suprastructura este o dala monolita ce va asigura un gabarit de 4,00m carosabil si o latime totala de 5,00m.

Dala va avea o grosime minima de 0,40m din beton C35/45 si armatura BST500 (sau BST500s).

Dupa schema statica structura este o grinda simplu rezemata pe un strat de nisip si carton bitumat.

Incarcarile de calcul pentru structura sunt A13, S60.

Sistemul rutier pe pod este din beton asfaltic executat cu panta in acoperis.

Tablierul podului este proiectat cu panta longitudinala de 2%.

Parapetul pe pod este de tip metalic combinat.

Cale:

- Beton asfaltic cilindrat tip BAP16 - 6cm (4+3cm)
- Protectie hidroizolatie BA8 - 3cm
- Hidroizolatie din carton bitumat de min. 4mm aplicata la cald.

Infrastructura:

Culei masive din beton armat executate fara ziduri intoarse, fundate direct

Fundatiile vor fi din beton simplu C20/25 si elevatiile C30/37.

Etansietatea dintre tablier si ziduri de garda se va asigura prin intermediul rosturilor de dilatare de ~20mm (-10mm...+10mm).

Betoanele in contact cu pamantul se vor hidroizola cu emulsie bituminoasa.

Betoanele felelor vazute se vor zugravi cu vopsele speciale anticorozive pentru betoane supuse la intemperii.

Racordari cu terasamentele si albie:

Racordarea terasamentelor se face prin intermediul gabioanelor ce se vor aranja in lungul albiei cate 20,00m amonte si 20,00m in aval.

Apararile de mal se vor realiza din gabioane, tip G1 (1,00 x 1,00 x 4,00m) si G1,5 (1,50 x 1,00 x 4,00m) asezate pe saltea de gabioane cu dimensiunile 5,00 x 0,50 x 4,00m.

Inaltimea gabioanelor este de 2 m pe malul stang si 3m pe malul drept.

Rampele de acces se vor inalta si amenaja pentru accesul pe pod pe max 15m.

Structura rutiera pe rampe este urmatoarea:

- 40 cm fundatie din balast conf. STAS 6400-84;
- 20 cm fundatie din piatra sparta conf. SR EN 13242+A1:2008, STAS 6400-84;
- 6 cm strat de legatura din BAD 22,4 conf. conf. AND605, SR EN 13108-1;
- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BA 16, conform conf. AND605, SR EN 13108-1

Albia in zona podului se va curata, calibra si degaja de gunoarie.

8. Podet 8 pe DV 4

Pe drumul vicinal DV 4, se va executa un podet tubular cu D=1400mm, L= 7,50m, peste paraul Porcului (catun rudarie), conform planului de situatie, in zona podetului tubular existent, cu diametrul D=800mm, afectat de precipitatiile abundente din vara anului 2018.

Amonte si aval de podet se va parea albia si malurile paraului pe lungimea de 15m. Pereul se va executa din perez din piatra bruta in grosime de 20cm asezat pe un strat drenant de 10cm balast.

Se va reface structura rutiera afectata de lucrari in zona podetului astfel:

- 20 cm fundatie din balast conf. STAS 6400-84;
- 15 cm fundatie din piatră spartă conf. SR EN 13242+A1:2008, STAS 6400-84;

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

Nu este cazul

Materiile prime, energia si combustibilii utilizati, cu modul de asigurare a acestora;

La realizarea lucrărilor, se vor utiliza materii prime și materiale (beton,nisip, piatră brută, cofraje din lemn, armături, balast, asfalt, beton asfaltic si mixtura asfaltica), aprovizionate de la bazele autorizate, respectiv statii de sortare, statii de betoane, statii de asfalt si combustibili auto necesari functionarii utilajelor și vehiculelor respectiv motorina (ce va fi aprovizionata din statii de distributie, statii PECO).

Principalele tipuri de mijloace de transport și utilaje necesare pentru execuția lucrărilor prevăzute în proiect sunt:

- buldozer
- excavator pe pneuri cu comandă hidraulică;
- încărcător frontal pe pneuri;
- autobasculantă pentru transport materiale;
- autobetonieră - CIFA;
- cilindru compactor;
- mijloace de transport auto pentru muncitori;

Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă

Nu este cazul, lucrările de execuție fiind în exclusivitate manuale și mecanizate.

Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției

Lucrările de bază odată finalizate, vor fi urmate de lucrări specifice de redare a amplasamentului la starea inițială, care constau în transportul materialelor și deșeurilor în locații stabilite.

Surplusul de terasamente va fi depozitat în locuri puse la dispoziție de beneficiar, unde vor fi nivelate, compactate și înierbate. De asemenea, taluzele rezultate în urma executării lucrărilor se vor înierba.

Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente.

Nu este cazul ;

Accesul în localitate se face foarte ușor fiind străbătută de DN67 (Târgu Jiu–Râmnicu Vâlcea) la sud și de drumul județean 665 desprins dinDN67 pe traseul Horezu – Vaideeni – Polovragi – Novaci – Bumbăști Jiu.

Resurse naturale folosite în construcție și funcționare:

- nisip ;
- balast;
- piatră brută;
- piatra sparta ;
- lemn – cofraje , sprijiniri.

Aalte materiale de constructie utilizate:

- armături;
- beton;
- asfalt;
- beton asfaltic si mixtura asfaltica.

Ca si combustibil se utilizeaza motorina, pentru masinile si utilajele de execuție

Metode folosite în construcție:

Se utilizează metodele clasice pentru execuția, podurilor:

- terasamente ;
- strat de balast (drenant) ;
- montare elemente prefabricate ;
- hidroizolație ;
- structura rutieră ;
- parapet.

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

Execuția lucrărilor se va realiza pe o perioadă de 12 luni.

Relația cu alte proiecte existente sau planificate

Nu este cazul

Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare:

Nu este cazul

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

Nu este cazul

Alte autorizații cerute pentru proiect

Conform Certificatului de Urbanism eliberat de Primăria comunei Polovragi, anexat documentației.

Localizarea proiectului:

Obiectivul de investiție este amplasat comuna Polovragi, pe teren aparținând domeniului public aflat în administrarea Comunei Polovragi.

Comuna Polovragi se învecinează:

- La nord – județul Vâlcea (comuna Malaia);
- La est - județul Vâlcea (comuna Vaideeni);
- La vest – Comuna Baia de Fier;
- La sud – Comuna Alimpești din județul Gorj și comuna Slătioara din județul Vâlcea.

Comuna Polovragi este așezată în Depresiunea Polovragi, depresiune situată în partea central sud-vestică a țării, făcând parte din Depresiunea Subcarpatică Olteană cuprinsă între Bistrița Vâlcii și Tismana.

Accesul în localitate se face foarte ușor fiind străbătută de DN67 (Târgu Jiu–Râmnicu Vâlcea) la sud și de drumul județean 665 desprins din DN67 pe traseul Horezu – Vaideeni – Polovragi – Novaci – Bumbăști Jiu.

- 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

Nu este cazul;

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

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

Categoria de folosință – teren neproductiv

- **politici de zonare și de folosire a terenului**

Cale de comunicație - zona pentru circulație rutieră și pietonală;

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

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

- amplasamentul a fost ales conform destinație acestuia - cale de comunicație - zona pentru circulație rutieră și pietonală.

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

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

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

Factori de mediu	Natura impactului			
	<u>D</u> irect/ <u>I</u> ndirect	<u>S</u> ecundar/ <u>C</u> umulativ	Pe termen <u>s</u> curt, <u>m</u> ediu sau <u>l</u> ung	<u>P</u> ermanent/ <u>T</u> emporar
Populație	I	S	S	T
Sanatate umana	I	S	S	T
Flora și fauna	I	S	S	T
Sol	I	S	S	T
Bunurilor materiale	I	S	S	T
Apa	I	S	S	T
Aer	I	S	S	T
Clima	-	-	-	-
Zgomot și vibrații	I	S	S	T
Peisaj și mediu vizual	I	S	S	T
Patrimoniul istoric și cultural	-	-	-	-

- **extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate)**

Nu este cazul

- **magnitudinea și complexitatea impactului**

Nu este cazul

- **probabilitatea impactului;**

Probabilitatea impactului este redusă, urmare a argumentelor menționate la punctele anterioare.

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

Nu este cazul

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

Nu este cazul

- natura transfrontieră a impactului.

Nu este cazul

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

1. Protecția calității apelor

Sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul.

Execuția și funcționarea obiectivului nu este de natura poluatoare pentru ape.

Asigurarea cu apă potabilă necesară șantierului în timpul execuției obiectivului, se va realiza de către constructor cu apă potabilă îmbuteliată iar apă tehnologică se va transporta la punctul de lucru cu autocisterna, dacă este necesară.

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

Nu este cazul

În perioada de construcție, evacuările fecaloide menajere aferente punctului de lucru reprezintă principala sursă de generare a apelor uzate, motiv pentru care se va instala pe șantier toaleta ecologică vidanjabilă, a cărei mentenanță se va realiza de o firmă specializată, pe bază de contract.

2. Protecția aerului

Sursele de poluanți pentru aer, poluanți

Sursele de impurificare a atmosferei în timpul realizării obiectivului, sunt surse aferente metodelor de execuție și sunt nepermanente, ele apărând numai în perioada de execuție, aceste surse fiind reprezentate de emisiile de gaze provenite de la esapamentul mijloacelor de transport și a utilajelor, dotate cu motoare cu aprindere prin compresie (MAC) și praful provocat de acestea în timpul deplasării.

În perioada de funcționare obiectivul nu poluează factorul de mediu aer.

Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă

Pentru protecția atmosferei în perioada de execuție a lucrărilor:

- se vor utiliza mașini/echipamente performante, cu emisii reduse de poluanți din arderea combustibililor (catalizator, consum de motorină cu conținut redus de sulf, eficiența sporită a arderii în motoare; se va evita utilizarea mașinilor non-Euro);
- se vor alege trasee optime din punct de vedere al protecției mediului, pentru vehiculele care transportă materiale de construcție ce pot elibera în atmosferă particule fine; transportul acestor materiale se va face pe cât posibil cu vehicule cu prelate.
- pentru a se împiedica ridicarea prafului în atmosfera provocat de utilaje, se va umezi terenul acolo unde este necesar.

3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Sursele de zgomot și vibrații

- traficul rutier
- funcționarea utilajelor
- activitățile desfășurate în perioada de execuție, (compactare și cilindrare, excavare, asternere) în zonă pot constitui o sursă de zgomot.

Zgomotul înregistrat pe perioada lucrărilor este temporar și intermitent, în funcție de durata de funcționare a utilajelor.

Pe perioada de funcționare a obiectivului, nu există surse de zgomot peste limitele admise, fiind doar zgomotul produs de autovehiculele participante la trafic.

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Având în vedere că activitatea nu este permanentă, apreciem că:

- față de împrejurimi impactul zgomotului și al vibrațiilor este nesemnificativ și nu va afecta populația;

- nu se impun amenajări speciale pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

4. Protecția împotriva radiațiilor

Nu sunt surse de radiații.

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor

Nu este cazul,

5. Protecția solului și a subsolului

Sursele de poluanți pentru sol, subsol și ape freatică

Pe perioada realizării obiectivului, posibilele surse de poluare sunt reprezentate de utilajele folosite la execuția lucrărilor, existând riscul pierderilor accidentale de ulei sau combustibili, ca urmare a unor defecțiuni tehnice;

În perioada de funcționare obiectivul nu prezintă un pericol de poluare pentru factorul de mediu sol.

Lucrările și dotările pentru protecția solului și subsolului

- depozitarea deșeurilor municipale se va face în pubele tipizate, amplasate în locuri accesibile, de unde vor fi preluate periodic de către serviciile de salubritate din zonă.

- scurgerile accidentale de uleiuri și carburanți vor fi localizate prin împrăștierea unui strat de produs absorbant, după care vor fi eliminate prin depozitarea în container special amenajat, și vor fi eliminate de pe amplasament, prin firmă specializată;

- pentru suprafețele de pământ contaminate accidental în timpul execuției, se propune excavarea volumului de pământ și depunerea în gropile de împrumut într-o diluție care să permită derularea proceselor de decontaminare prin atenuare naturală.

6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Terenul pe care este amplasat obiectivul, nu se află în zonă protejată sau interzisă.

Identificare arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect

Nu este cazul.

Lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate

Nu este cazul.

7. Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public.

Identificare obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție

În zonă nu sunt obiective de interes public, monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție.

Sursele de poluanți pentru așezările umane

- emisiile de poluanți și zgomot generate de traficul greu și de utilajele grele folosite în șantier și în apropierea așezărilor umane;

- emisiile de poluanți și zgomot generate de manevrarea pământului (terasamente) și a materialelor de construcții.

Măsuri de reducere / ameliorare a impactului asupra populației, sănătății umane

Aspectele de mediu pot fi generate de traficul greu pentru transportul materialelor și zgomotul produs de activitatea desfășurată în execuție.

Pentru limitarea preventiva a zgomotului, vibrațiilor și a emisiilor poluante din gaze de esapament produse de autovehicole grele, sunt luate următoarele măsuri :

- reducerea vitezei de deplasare și menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport
- pentru traficul de șantier se vor alege trasee care să evite pe cât posibil zonele dens populate;
- se va acorda o atenție sporită manevrării utilajelor în apropierea zonelor locuite.

În perioada de funcționare obiectivul aduce un plus de confort pentru populație și nu afectează existența așezărilor umane.

8. Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament

La executia obiectivului, se va ține seama de reglementările în vigoare privind colectarea, transportul, depozitarea.

Deșeurile rezultate sunt:

- cod 20 03 01 - deșeuri municipale amestecate
- cod 17 04 05 - deșeuri de fier
- cod 17 01 01 - deșeuri de beton
- cod 17 05 04 - deșeuri de pământ și pietre
- cod 17 03 02 - asfalturi

Se vor avea în vedere următoarele:

Deșeurile municipale - vor fi depozitate în pubele amplasate pe șantier, de unde vor fi ridicate periodic de societatea de salubritate din zona pe baza de contract.

Deșeurile din materiale de construcții:

La realizarea obiectivului se folosesc ca materiale de construcție : beton, beton asfaltic, balast, , mixtura asfaltică, piatra spartă. Cele care sunt clasate ca deșeuri sunt utilizate și transportate într-un loc stabil și benefic.

Măsuri:

- Reducerea la minimum a cantităților de deșeuri rezultate din activitățile existente ;
- Colectarea selectivă a deșeurilor în vederea valorificării sau eliminării acestora ;
- Luarea de măsuri pentru împiedicarea abandonării, înlăturării sau eliminării necontrolate a deșeurilor, precum și orice alte operațiuni neautorizate, efectuate cu acestea ;

9. Gospodărirea substanțelor toxice și periculoase

Obiectivul nu generează substanțe toxice și periculoase.

V. Prevederi pentru monitorizarea mediului

În scopul eliminării eventualelor disfuncționalități, pe întreaga durată a șantierului vor fi supravegheate:

- buna funcționare a utilajelor;
- modul de depozitare al deșeurilor;
- respectarea rutelor alese pentru transportul materialelor de construcție în zona de acces a șantierului;
- curățenia pe șantier și în zonele adiacente șantierului;
- respectarea normelor de securitate, respectiv a normelor de securitate a muncii;
- respectarea măsurilor de reducere a poluării;
- refacerea la sfârșitul lucrărilor a amplasamentului afectat și aducerea acestuia la forma inițială;

- nivelul emisiilor din aer, pentru a servi ca probe martor în timpul monitorizării impactului proiectului;
- nivelul zgomotului și vibrațiilor generate pe perioada de șantier, la limita zonei rezidențiale.

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

Nu este cazul.

VII. Lucrări necesare organizării de șantier

Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier

Organizarea de șantier se face pe un teren cu S= 500 mp, aparținând domeniului public, pus la dispoziția constructorului de către Primăria comunei Polovragi.

Se va amenaja o platforma balastata, imprejmuita, pentru garare utilaje.

Materialele se transporta din bazele de aprovizionare in santier doar în momentul în care se vor pune în operă, nefiind necesară depozitarea acestora în zona punctului de lucru.

Utilajele folosite în execuție nu vor fi staționate dupa program in punctul de lucru, ci în organizarea de șantier existentă a constructorului.

În zona de executie a lucrarilor si in organizarea de santier va fi amplasată cate o toaletă ecologică vidanjabila a caror mentenanta se va realiza de catre o firma specializata pe baza de contract..

Amplasare panou informativ la intrarea in santier.

Semnalizarea punctelor de lucru precum si asigurarea sigurantei circulatiei pe timpul executiei lucrarilor.

De asemenea, se va avea in vedere, asigurarea echipamentelor de protectie a lucrarilor, programul de lucru etc. Toate acestea intra in responsabilitatea constructorului .

Organizarea de santier va fii imprejmuita si dotata cu pichet PSI.

Localizarea organizării de șantier

Terenul necesar organizării de șantier va fi pus la dispoziție de Primăria Comunei Polovragi, județul Gorj.

Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier

Nu este cazul;

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

În perioada de construcție, evacuările fecaloid menajere aferente punctului de lucru reprezintă principala sursă de generare a apelor uzate, motiv pentru care se va instala pe șantier toaleta ecologica vidanjabila, a căror mentenanță se va realiza de firme specializate, pe bază de contract.

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

Nu este cazul;

VII. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile

Se va efectua curățirea fronturilor de lucru, prin eliminarea tuturor deșeurilor.

La finalizarea lucrărilor, zona afectată va fi amenajată din punct de vedere peisagistic, pentru aducerea la starea inițială.

Întocmit,
Ing. Matei Amelia