



COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A  
INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.  
DIRECȚIA REGIONALĂ DE DRUMURI ȘI PODURI TIMIȘOARA  
Str. Coriolan Băran nr. 18, Timișoara, România, 300238  
Tel.: (+4 0256) 246 602, Fax: (+4 0256) 246 632.  
E-mail: [oce@drdptm.ro](mailto:oce@drdptm.ro)  
CUI 16054368; J40/552/15.01.2004; Capital social 18.416.750 LEI  
Operator de date cu caracter personal nr. 16562  
[www.crovinieta.ro](http://www.crovinieta.ro) [www.drdptm.ro](http://www.drdptm.ro)



Serviciul Proiectare  
Nr. 130 303/06.08.2020  
Telefon: 0256 303073 Fax: 0256 303074

## MEMORIU DE PREZENTARE

Necesar emiterii acordului de mediu întocmit în conformitate  
cu prevederile Legii nr. 292 din 3 decembrie 2018 Anexa nr 5E

### I. Denumirea obiectivului:

„Reciclare IN SITU DN 7A km 88+876-92+855”

### II. Titular

- COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.  
DIRECȚIA REGIONALĂ DRUMURI ȘI PODURI TIMIȘOARA
- Adresa poștală: 300238 Timișoara, Str Coriolan Băran nr 18
- Telefon: 0256 246 602; fax. 0256 246 632; e-mail: [oce@drdptm.ro](mailto:oce@drdptm.ro); adresa paginii de internet:  
[www.drdptm.ro](http://www.drdptm.ro)
- Persoane de contact:  
DIRECTOR GENERAL REGIONAL - ing. Horațiu - Mircea SIMION  
Compartimentul Mediu – ing. Țițeica Frevonia

### III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

#### a) Rezumatul proiectului

DN 7A se desfășoară în partea de centru a țării și traversează județele Vâlcea și Hunedoara, asigurând legătura între Valea Oltului și Valea Jiului.

Acesta se desprinde din DN 7 la Brezoi urcă pe râul Lotru printre Munții Lotrului și Munții Căpățâni, ocolind Lacul Vidra și trecând în bazinul hidrografic al Jiului de Est prin pasul Groapa Seacă (1.575 m), apoi continuă printre Munții Parâng și Munții Șureanu în apropierea orașului Petrila și se termină în DN 66 în municipiul Petroșani.

Având în vedere potențialul turistic ridicat al zonei în scopul punerii în siguranță a rețelei rutiere prin îmbunătățirea confortului și siguranței circulației, D.R.D.P. Timișoara are în programul de lucrări de întreținere pe anul 2020 obiectivul “Reciclare IN SITU DN 7A km 88+876 – 92+855”

## Plan de situație

Sectorul proiectat începe la **km 88 +876** de la îmbrăcămintea bituminoasă existentă, continuă pe traseul lui DN 7A, pe lângă pensiunea turistică Groapa Seacă și se termină la **km 92+855** pe teritoriul administrativ al orașului Petrila în județul Hunedoara.

În plan, traseul proiectat este foarte sinuos și se menține pe traseul existent al drumului, având lungimea reală de 4,005 km.

Drumul este amplasat în zona de munte cu aliniamente racordate între ele cu serpentine, arce de cerc sau curbe progresive, razele de racordare fiind între 8,0 m - 350,0 m.

Elementele geometrice ale curbelor în plan și spațiu se mențin pentru viteza de proiectare de 20-50 km/h, conform STAS 863/1985: „**Elementele geometrice ale traseelor**”.

## Profil longitudinal

În profil longitudinal sectorul studiat prezintă declivități de peste 9%, iar traficul se desfășoară cu dificultate în special în perioadele cu condiții atmosferice defavorabile (ploi, zăpadă) Având în vedere faptul că diferențele de nivel sunt de aproximativ 300 m, în profil longitudinal s-a urmărit pe cât posibil linia terenului existent.

## Profil transversal tip

Lucrarea se încadrează, conform Regulamentului aprobat prin HG 766/1997 și “Metodologiei de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor” în categoria de importanță “C” – Construcție de Importanță Normală.

Elementele în profil transversal sunt specifice unui drum de clasă tehnică IV, astfel:

- lățime parte carosabilă: 6,00 m;
- lățime platformă: 7,0 - 8,00 m;
- lățime acostamente: 2 x 0,50 m 2 x 1,00 m;
- structură rutieră: suplă.

**Soluția adoptată pentru a pune în siguranță sectorul analizat constă în reciclarea la rece a straturilor rutiere astfel:**

- frezarea îmbrăcămintei existente în grosime de 20,0 cm;
- realizarea unui strat de bază din anrobat, în grosime de 20,0 cm folosind material frezat, adaos de liant hidraulic, emulsie bituminoasă cationică cu rupere lentă tip EBCL 60 și apă, funcție de umiditatea amestecului.

**Stratul rutier obținut în urma reciclării se va acoperi cu un strat de uzură din beton asfaltic tip B.A. 16, în grosime de 6,0 cm, și are rol de protecție a stratului reciclat.**

Panta transversală în aliniament pe partea carosabilă este de 2,5% în acoperiș, iar pe acostamente panta transversală este de 4%.

Acostamentele 2x 0,50 m, respectiv 2 x 1,00 m se vor completa cu agregate sort 0-63 mm.

### **Dispozitive de colectare și evacuare a apei.**

Având în vedere faptul că lucrările de consolidare au fost întrerupte sunt necesare dispozitive de colectare și evacuare a apelor.

În concluzie D.R.D.P. Timișoara - Serviciul Proiectare a prevăzut șanțuri naturale, astfel încât descărcarea apelor pluviale să se realizează spre podețele și podurile existente.

Pe traseul sectorul analizat sunt 15 podețe și 1 pod care au rămas nefinalizate.

Menționăm că în prezenta documentație nu sunt cuprinse lucrări aferente podurilor și podețelor.

### **Siguranța circulației.**

După terminarea lucrărilor prevăzute în prezenta documentație tehnică, se va executa marcajul rutier, conform SR 1848-7/2015 – “Semnalizare rutieră. Marcaje rutiere.” cu vopsea pe bază de solvenți organici.

În timpul execuției lucrărilor , reglementarea circulației se va realiza în conformitate cu normativele și standardele în vigoare, cu o atenție deosebită pentru siguranța și fluidizarea traficului să fie prevăzută o presemnalizare corespunzătoare.

#### ***b) Justificarea necesității proiectului***

În anul 2016 S.C AECOM INGENIERIA S.R.L. București a realizat Proiectul Tehnic și Detaliile de Execuție aferente obiectivului "*Consolidare și amenajare DN 7A km 86+601-105+120*", iar în anul 2017 lucrările au fost întrerupte și s-a reziliat contractul cu Antreprenorul.

D.R.D.P. Timișoara a preluat de la D.R.D.P. Craiova DN 7A sectorul km 86+601-105+120 **Obârșia Lotrului - Petroșani situat pe raza județului Hunedoara** în anul 2019.

Datorită întreruperii lucrărilor pe sectorul analizat se impune realizarea unor lucrări de întreținere cât mai urgent posibil, până la implementarea obiectivului "*Consolidare și amenajare DN 7A km 86+601-105+120*", astfel încât circulația să se desfășoare în condiții de siguranță și confort.

Având în vedere potențialul turistic ridicat al zonei în scopul punerii în siguranță a rețelei rutiere prin îmbunătățirea confortului și siguranței circulației, D.R.D.P. Timișoara are în programul de lucrări de întreținere pe anul 2020 obiectivul "**Reciclare IN SITU DN 7A km 88+876 – 92+855**", având o lungime totală de 4.005 m.

**D.R.D.P. Timișoara va executa în regie proprie lucrările cuprinse în prezenta documentație , în anul 2020.**

c) **Valoarea investiției:** 1.700.000 lei exclusiv TVA

d) **Perioada de implementare propusă**

5 luni

***e) Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar***

În vederea întocmirii prezentei documentații tehnice DRDP Timișoara - Serviciul Proiectare a efectuat măsurătorile topografice în sistem de referință STEREO 70 pentru planimetrie și în sistem Marea Neagră 75 pentru altimetrie.

Lucrările de întreținere prevăzute pentru obiectivul de mai sus au o suprafață totală de **32.500 m<sup>2</sup>** și se situează în ampriza existentă, terenul ocupat **aparține domeniului public al statului** încadrându-se în regimul de proprietate al Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și este în administrarea Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. – D.R.D.P Timișoara.

Conform **planurilor de situație anexate** suprafața de teren ocupată este de circa 32.500 m<sup>2</sup>, din care suprafața părții carosabile este de 24.500 m<sup>2</sup> și se desfășoară pe teritoriul administrativ al orașului Petrila, în județul Hunedoara.

***f) O descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect***

Lucrarea se încadrează, conform Regulamentului aprobat prin HG 766/1997 și “Metodologiei de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor” în categoria de importanță “C” – Construcție de Importanță Normală.

Elementele în profil transversal sunt specifice unui drum de clasă tehnică IV, astfel:

- lățime parte carosabilă: 6,00 m;
- lățime platformă: 7,0 - 8,00 m;
- lățime acostamente: 2 x 0,50 m 2 x 1,00 m;
- structură rutieră: suplă.

**Soluția adoptată pentru a pune în siguranță sectorul analizat constă în reciclarea la rece a straturilor rutiere astfel:**

- frezarea îmbrăcămintei existente în grosime de 20,0 cm;
- realizarea unui strat de bază din anrobat, în grosime de 20,0 cm folosind material frezat, adaos de liant hidraulic, emulsie bituminoasă cationică cu rupere lentă tip EBCL 60.

**Stratul rutier obținut în urma reciclării se va acoperi cu un strat de uzură din beton asfaltic tip B.A. 16, în grosime de 6,0 cm, și are rol de protecție a stratului reciclat.**

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

Principalele cantități de materiale utilizate pentru realizarea lucrărilor :

- beton asfaltic tip BA 16 pentru stratul de uzură: 3.455 t;
- liant hidraulic: 360 t;
- emulsie bituminoasă cu rupere lentă tip EBCL: 309 t;
- agregate sort 0-63 mm pentru completare acostamente: 1274 m<sup>3</sup>;
- motorină : 500 t.

- *racordarea la rețelele utilitare existente în zonă*: nu este cazul
- *căi noi de acces sau schimbări ale celor existente*: nu este cazul;
- *resurse naturale folosite în construcție și funcționare*:

Principalele tipuri de mijloace de transport și utilaje necesare pentru execuția lucrărilor :

- reciclator,
- autogreder ;
- autorăspânditor de liant hidraulic;
- repartizator finisor mixtură asfaltică;
- compactator pe pneuri static autopropulsat;
- rulou compresor
- autobasculantă pentru transport materiale;
- mijloace de transport auto pentru muncitori.

- *metode folosite în construcție /demolare*: frezarea îmbrăcămintei rutiere existe și realizarea unui strat de bază din anrobat bituminos folosind material frezat, adaos de liant hidraulic și emulsie bituminoasă cationică cu rupere lentă tip EBCL .

- *relația cu alte proiecte existente sau planificate*: se impune realizarea lucrărilor de întreținere cât mai urgent posibil, până la implementarea obiectivului "**Consolidare și amenajare DN 7A km 86+601-105+120**", astfel încât circulația să se desfășoare în condiții de siguranță și confort.

- *detalii privind alternativele care au fost luate în considerare*: nu este cazul

- *alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului* : nu este cazul

- *alte autorizații solicitate pentru proiect* : avizele și acordurile solicitate prin certificatul de urbanism nr. 36/13/15321 din 10.06.2020 eliberat de către Primăria Orașului Petrila, județul Hunedoara sunt următoarele:

- aviz Proiectant Inițial sau o documentație elaborată de un expert tehnic autorizat;
- acord proprietari terenuri;
- plan de situație topografic vizat de către OCPI Deva;
- Studiu geotehnic;
- dovada înregistrării proiectului la Ordinul Arhitecților.

#### **IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare**

Nu este cazul

#### **V. Descrierea amplasării proiectului**

- *localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniu cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2314/2004cu modificările ulterioare și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr.43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic*:



Sectorul proiectat începe la **km 88 +876** de la îmbrăcămintea bituminoasă existentă, continuă pe traseul lui DN 7A, pe lângă pensiunea turistică Groapa Seacă și se termină la **km 92+855** pe teritoriul administrativ al orașului Petrila în județul Hunedoara și nu este pe Lista monumentelor istorice actualizată

*- 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 zonele adiacente acestuia:*



*- coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului: sunt în sistem de referință STEREO 70 pentru planimetrie și în sistem Marea Neagră 75 pentru altimetrie, conform tabel cu coordonate aferent obiectivului „**Reciclare IN SITU DN 7A km 88+876-92+855**”*

## **VI. Descrierea efectelor semnificative posibile ale proiectului asupra mediului**

### **a) Protecția calității apelor**

În timpul derulării lucrărilor de întreținere pe DN 7 A km 88+876-92+855, nu se estimează deversări de fluide sau alte materiale poluante în emisarii de suprafață sau contaminarea apei freatică. Pot

apărea surse accidentale de poluanți (combustibili) pe sol, care pot ajunge în apa freatică, dar cu probabilitate redusă și în cantități controlabile.

Având în vedere că în perioada executării lucrărilor nu rezultă ape uzate tehnologice, nu se impun măsuri speciale în acest sens.

Pentru evitarea antrenării poluanților scăpați accidental pe sol, care pot fi infiltrați în apele subterane, respectiv pentru evitarea unor scurgeri accidentale de combustibili sau materiale în apele de suprafață se vor lua următoarele măsuri:

- verificarea periodică și menținerea într-o stare tehnică corespunzătoare a tuturor utilajelor și mijloacelor de transport auto utilizate;

- respectarea normelor privind manipularea materialelor utilizate (asfalt, bitum, etc.) atât în timpul transportului, cât și în timpul punerii în operă.

#### **b) Protecția aerului**

Principalele surse de poluare existente în zonă sunt traficul rutier și activitățile industriale ale agenților economici din zonă.

Sursele de emisii poluante pentru atmosferă în perioada executării lucrărilor de întreținere a drumului, respectiv în perioada de funcționare, vor fi cele datorate activităților specifice de construcții (particule în suspensie antrenate de vânt), respectiv emisiile generate de utilajele și mijloacele de transport auto și din traficul rutier (gaze de eșapament rezultate din arderea motorinei și benzinei).

Pe amplasament nu vor exista surse de emisii staționare dirijate, emisiile din activitățile de construcții (particule în suspensie) fiind difuze și în cantități mici.

Emisiile din sursele mobile vor fi dispersate în zona de execuție a lucrărilor, vor avea caracter temporar și impactul asupra calității aerului din aceste surse va fi nesemnificativ.

Prin realizarea lucrărilor de întreținere pe DN 7 A km 88+876 – 92+855 se va îmbunătăți siguranța circulației, a suprafeței de rulare rezultatul fiind reducerea frânelor brușate și a ambalării motorului la accelerarea de după frânare, reducându-se implicit poluarea datorată arderii combustibilului.

#### **c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor**

Sursele potențiale de zgomot și vibrații sunt constituite de utilajele și mijloacele de transport auto angrenate în activități de construcții - în perioada desfășurării lucrărilor de întreținere, respectiv de traficul rutier în perioada de exploatare a drumului.

*Lucrările de întreținere au ca efect reducerea impactului produs de zgomot și vibrații, datorită îmbunătățirii caracteristicilor suprafeței de rulare.*

#### **d) Protecția împotriva radiațiilor**

Executarea lucrărilor de întreținere pe DN 7A km 88+876 – 92+855 nu presupune crearea sau manipularea de surse de radiații.

#### **e). Protecția solului și subsolului**

Sursele potențiale de poluare a solului și subsolului datorită lucrărilor propuse sunt scurgerile accidentale pe sol a poluanților (carburanți, uleiuri, materiale periculoase utilizate), utilaje grele și atmosferice de poluanți (particule minerale solide, diferiți compuși chimici în suspensie sau gazoși, etc.) care se depun pe sol și pot fi transportate în adâncime sau în apele de suprafață.

Scurgerile accidentale pe sol a carburanților, uleiurilor minerale sau a materialelor periculoase se poate produce prin manipularea acestora în mod necorespunzător sau prin funcționări defectuoase ale utilajelor și mijloacelor de transport auto.

Pentru evitarea antrenării poluanților scăpați accidental pe sol se vor lua următoarele măsuri:

- verificarea periodică și menținerea într-o stare tehnică corespunzătoare a tuturor utilajelor și mijloacelor de transport auto utilizate;
- respectarea normelor privind manipularea materialelor utilizate (asfalt, bitum, etc.) atât în timpul transportului, cât și în timpul punerii în operă;
- respectarea normelor de protecția mediului la desfășurarea activității specifice de construcții.

#### **f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice**

Principalii poluanți prezenți în mediu în vecinătatea zonelor de lucru (drum în lucru, organizarea de șantier, căi de acces, etc.) sunt particulele de praf.

Sursele de poluare specifice perioadei de exploatare sunt:

- traficul rutier;
- activitățile din spațiile de parcare.

Urmare executării lucrărilor de întreținere, se apreciază că impactul drumului asupra vegetației și faunei din zonă este minim și nu sunt necesare măsuri speciale de protecție.

În concluzie se poate aprecia ca poluarea aerului are un impact foarte mic asupra florei și faunei.

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

Pentru protecția florei și faunei în perioada de operare o atenție deosebită se va acorda lucrărilor de întreținere, respectiv curățirea șanțurilor, precum și a deșeurilor pentru a nu stânjenii dezvoltarea normală a vegetației.

Se va evita depozitarea necontrolată a pământului provenit din curățire șanțuri , respectându-se cu strictețe depozitarea acestora în locuri stabilite de autoritățile locale din zonele adiacente sectorului de drum studiat.

La finalizarea lucrărilor, Executantul va reface cadrul natural a suprafețelor de teren ocupate temporar, la forma inițială.



**g) Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:**

Prezentul obiectiv nu presupune traversarea unor localități.

În timpul execuției lucrărilor de întreținere, pot apărea eventuale accidente rutiere, în special în cazul transporturilor periculoase.

Măsurile ce pot fi luate în perioada de execuție a lucrărilor, pentru protecția eventualelor obiective de interes public se referă la :

- pregătirea personalului privind situațiile de avarii posibile care pot apărea în timpul execuției lucrărilor;
- respectarea normelor de Apărare Împotriva Incendiilor, respectarea procedurilor de revizii și reparații cât și asigurarea asistenței tehnice corespunzătoare la executarea acestora;
- verificarea periodică și menținerea într-o stare tehnică corespunzătoare a tuturor utilajelor și mijloacelor de transport auto utilizate;
- respectarea normelor privind manipularea materialelor utilizate, atât în timpul transportului cât și în timpul punerii în operă;
- respectarea normelor de protecția mediului la desfășurarea activității specifice de construcții;
- intervenția rapidă în caz de poluări accidentale pentru eliminarea cauzelor și diminuarea daunelor.

**h). Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul proiectului în timpul exploatării, inclusiv eliminarea :**

Executantul are obligativitatea de a respecta legislația în vigoare, referitoare la gestiunea deșeurilor generate pe amplasament, în perioada de execuție a lucrărilor de întreținere.

Deșeurile tehnologice care vor rezulta în urma lucrărilor de întreținere sunt constituite din pământ provenit din reprofilare șanțurilor naturale existente

Se menționează că acesta se va evacua de pe amplasament prin grija Executantului, spre locuri stabilite împreună cu autoritățile locale.

În perioada de exploatare a drumului, în programul de întreținere drumuri, Beneficiarul lucrării va cuprinde și modul de gestionare a deșeurilor conform legii.

**i). Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase**

Substanțele toxice și periculoase utilizate pot fi: carburanți, lubrefianți, și acidul sulfuric pentru baterii, necesari funcționării utilajelor și autovehiculelor necesare realizării lucrărilor, precum și substanțele din vopseaua de marcaj rutier.

De asemenea materialele periculoase utilizate la lucrările specifice de drumuri (bitum), în cazul unor deversări accidentale pe sol, pot cauza deteriorarea acestui factor de mediu, pe suprafețe restrânse. Bitumul din compoziția mixturilor asfaltice intră în categoria preparatelor periculoase, fiind toxic pentru organismele vii.

Manipularea necorespunzătoare a carburanților și uleiurilor minerale folosite pentru utilaje și mijloace auto, eventualele neetanșeități sau chiar defecțiuni pot determina scurgeri accidentale pe sol sau în apele de suprafață, conducând la deteriorarea acestor factori de mediu.

Astfel reviziile tehnice și schimburile de ulei se recomandă a se efectua periodic, în ateliere specializate, iar vopseaua de marcaj va fi adusă în recipiente etanșe care după utilizare se vor returna producătorilor.

Referitor la mixtura asfaltică se aprovizionează de la o firmă specializată, iar D.R.D.P. Timișoara se ocupă doar de transportul și punerea în operă .

În consecință lucrările de întreținere a drumului nu presupun utilizarea unor tipuri de materiale care pot fi încadrate în categoria substanțelor toxice și periculoase.

## **VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect :**

*- impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității, conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei, zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizua, patrimoniul istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente:*

- *Impactul asupra populației, sănătății umane*

Sectorul de drum prevăzut în proiect nu străbate nicio localitatea, iar prin implementarea proiectului, traficul (indirect populația) va beneficia de condiții superioare de circulație și vor fi create condiții de siguranță rutieră, condiții care se vor concretiza într-o serie de avantaje socio-economice precum: - siguranța circulației;

- reducerea cheltuielilor de exploatare a vehiculelor;

- viteză de parcurs sporită.

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

Întregului personal care participă la execuția lucrărilor li se va efectua instrucțiunile de securitate și sănătate în muncă și apărare împotriva incendiilor, conform legislației în vigoare.

- *Impactul asupra faunei și florei*

Din punct de vedere geografic, sectorul de drum proiectat este situat într-o zonă de munte, caracterizată prin existența unor arbori și arbuști și asociații de plante specifice zonelor de munte. Fauna este reprezentată prin animale sălbatice și păsări.

Având în vedere că execuția lucrărilor se prevede a se realiza în 3 luni, se consideră că impactul este nesemnificativ asupra faunei și florei din zonă.

În perioada de operare, deșeurile de pe amplasament sunt gestionate de administratorul drumului, cu respectarea legislației în vigoare.

- *Impactul asupra solului*

În perioada de execuție, impactul funcționării utilajelor și a mijloacelor de transport de pe amplasamentul proiectului se exercită ca urmare a antrenării de către apele pluviale a poluanților rezultați din arderea combustibilului și are un caracter temporar.

Impactul determinat de pierderile de carburanți și ulei este nesemnificativ, având în vedere că se recomandă să se utilizeze utilaje și mijloace de transport de ultimă generație.

Impactul produs de deșeurile existente pe amplasament este de asemenea nesemnificativ, respectându-se modul de gospodărire a deșeurilor, conform celor descrise la capitolul IV.8.

În perioada de operare a sectorului considerat, impactul rezultat din traficul rutier se consideră nesemnificativ, având în vedere că traficul va fi fluidizat ca urmare a realizării lucrărilor de întreținere.

- *Impactul asupra calității și regimului cantitativ al apei*

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

Apele pluviale colectate de pe platforma drumului depind cantitativ de regimul pluviometric. Poluanții se depun și se acumulează pe platforma drumului în perioade secetoase fiind spălați în perioade ploioase. În perioada de execuție a lucrării, se recomandă ca materialele, semifabricatele, preparatele chimice, se vor transporta pe amplasamentul lucrării, ritmic, pe măsură ce se execută fiecare categorie de lucrare cuprinsă în proiect.

- *Impactul asupra calității aerului*

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

Acțiunea poluanților atmosferici asupra sănătății umane se manifestă atunci când depășesc un nivel maxim admis și devin nocive. Nocivitatea acestor poluanți depinde de concentrația lor dar și de durata expunerii. Astfel se recomandă luarea următoarelor măsuri de protecție a mediului și a sănătății oamenilor:

- alimentarea cu carburanți a mijloacelor de transport și a utilajelor să se facă numai în cadrul organizării de șantier,

- zonele de lucru cu agregate naturale se vor uda periodic,

- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic din punct de vedere tehnic, în ateliere specializate, pentru creșterea performanțelor acestora,

- utilizarea pe cât posibil a mijloacelor de transport și a utilajelor de generație recentă, prevăzute cu sisteme de minimizare și reținere a poluanților.

În perioada de operare datorită realizării proiectului care include și execuția lucrărilor privind siguranța circulației impactul asupra calității aerului va fi redus, prin îmbunătățirea fluenței circulației

rutiere, implicit reducerea consumului de carburanți, ceea ce determină o reducere corespunzătoare a poluării.

- *Impactul zgomotului și vibrațiilor*

Impactul zgomotului și vibrațiilor pe durata execuției are caracter temporar și este nesemnificativ. În perioada de operare traficul rutier nu va fi sursa producerii unor cantități mari de zgomot sau vibrații, datorită asigurării fluenței traficului rutier.

- *Impactul asupra peisajului*

În timpul execuției lucrării, un management defectuos al deșeurilor pe amplasamentul proiectului, ar putea duce la alterarea peisajului.

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

**Prin executarea lucrărilor proiectate prevăzute, nu se introduc efecte negative asupra mediului înconjurător, ci dimpotrivă vor apărea influențe favorabile asupra factorilor de mediu care să conducă la scăderea nivelului de poluare a aerului și a vegetației din zona drumului, prin reducerea emisiilor gazelor de eșapament și praf.**

#### **VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului**

– *dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile* : nu este cazul

#### **IX. Legătura cu alte acte normative și sau planuri programe strategii documente de planificare :**

Nu este cazul .

#### **X. Lucrări necesare organizării de șantier**

– *descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;*

Reciclarea îmbrăcămintei rutiere se realizează IN SITU, iar betonul asfaltic tip BA 16 pentru acoperirea stratului rutier rezultat se pune în operă pe măsură ce este adus pe amplasament.

Referitor la utilajele necesare lucrărilor de întreținere acestea staționează pe DN 66 la sediul districtului Livezeni din cadrul D.R.D.P Timișoara.

**În consecință pentru lucrările de întreținere nu este necesară organizarea de șantier.**

– *localizarea organizării de șantier:* **D.R.D.P Timișoara - Districtul Livezeni** pe DN 66 km 131+200

– *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* : nu este cazul

– *dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu:* nu este cazul

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

– lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea obiectivului, în caz de accidente și/sau la încetarea activității: nu este cazul

– aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale: nu este cazul;

– aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației: nu este cazul;

– modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului: nu este cazul.

**XII. Anexe – piese desenate referitoare la organizarea de șantier : nu este cazul**

**XIII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor art.28 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare: nu este cazul**

**XIV. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele: nu este cazul**

**DIRECTOR GENERAL REGIONAL**

ing. Horațiu - Mircea **SIMION**



Șef Serviciu Proiectare  
ing. Daniela **PAL**

*D Pal*

Întocmit,  
ing. Mihai **MALIȚA**

*M Malita*