

MEMORIU DE PREZENTARE

Conf. LEGEA nr. 292 din 3 decembrie 2018 privind evaluarea impactului
anumitor proiecte publice și private asupra mediului
(Anexa nr. 5.E la procedură)

I. DENUMIREA PROIECTULUI:

“Reabilitare și modernizare străzi din orașul Strehaia, județul Mehedinți”

II. TITULAR:

- numele companiei: ORAȘUL STREHAIA;
- adresa poștală: Orașul Strehaia, jud. Mehedinți, Bulevardul Republicii nr. 124;
- nr. de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa pag. de internet: Tel/Fax: 0252 370 159, primariastrehaia@yahoo.com
- numele persoanelor de contact: Primar Giura Ioan
- responsabil pentru protecția mediului: Primar Giura Ioan

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT:

a) rezumat al proiectului:

Orașul Strehaia este situat în partea de est a județului Mehedinți pe drumul național DN 6 la circa 25 km de orașul Filiași și la circa 50 km de reședința de județ, Drobeta Turnu Severin.

În conformitate cu HG Nr. 766-21.11.1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții, anexa nr. 2 a Regulamentului privind conducerea și asigurarea calității în construcții, drumurile proiectate se încadrează în categoria de importanță „C” – construcții de importanță Normală.

În conformitate cu prevederile Ordinului MT Nr. 49/1998 pentru aprobarea „Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localități urbane”, străzile investigate sunt străzi de categoria a III-a și a IV-a.

Drumurile proiectate sunt în număr de **33** și au o lungime totală de **9.538,0 m**, acestea asigurând deplasarea localnicilor și a mijloacelor auto în interiorul localităților Strehaia, cât și conectivitatea cu drumurile DN 6, DN 67A și DJ 607.

Străzile proiectate din orașul Strehaia sunt împărțite după cum urmează:

nr crt.	Denumire strada	Lungime (m)
1	Stadionului	168
2	Eufrosin Poteca	539
3	C.R. Motru (tronson Izvorului - Fagului)	270
4	Mihai Eminescu	96
5	Izvorului	113
6	Pătrașcu cel Bun (partial M.Viteazau - bifurcație)	310

7	Teilor	92
8	Hușniței (tronson Republicii - drumul malul Hușniței)	260
9	Tudor Vladimirescu	170
10	Al. Vlahuță	990
11	Trandafirilor	160
12	Brâncoveanu	160
13	Cotoroaia	381
14	Dealului (tronson Dunării - Gheorghe Doja)	425
15	N. Bălcescu	434
16	Oltului (tronson Dealului - Republicii)	395
17	G-ral Grigorescu	164
18	Marășți	225
19	Rovine	1023
20	M. Sadoveanu (tronson Eroilor - Câmpului)	557
21	Independenței (tronson A.I.Cuza - M.Sadoveanu)	290
22	Fundătura	147
23	Nouă	235
24	Jiului	64
25	Motrului	164
26	Oituz	125
27	Salcimului	257
28	Măceșului	201
29	Mureș	280
30	Mărășești	200
31	Petre Carp	140
32	Câmpului (între DJ607-Măceșului)	293
33	Câmpului (între DJ607-Pîrîul Cotoroaia)	210
	TOTAL	9538

Elemente in profil transversal

Racordarea marginilor părții carosabile a drumurilor proiectate la marginea părții carosabile a drumurilor și străzilor existente, se realizează cu racordări arc de cerc având raza cuprinse între 4...9 m.

Elementele geometrice ale strazilor și drumurilor în profil transversal sunt următoarele:

➤ Pe străzile din Strehaia avem următoarele elemente geometrice:

- platforma: 4,0...6,0 m;
- partea carosabilă: 4,0...6,0 m;
- partea carosabila incadrata cu borduri
- acostamente: 2 x 0,50 m;
- panta transversală a părții carosabile: 2,5 %;
- panta transversală a acostamentelor: 4,0 %.
- trotuare marginale: 1,0...1,5 m
- șanțuri / rigole

Elemente in profil longitudinal

În profil longitudinal, linia roșie se va proiecta cu respectarea prevederilor STAS 10144/3-91 și ORDIN 49/1998 Norme tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane și ORDIN 1296/2017 Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor. Traseul proiectat urmărește pe cât posibil declivitățile existente ale străzilor, urmărindu-se următoarele criterii:

- asigurarea unor elemente geometrice în profil longitudinal corespunzătoare unei viteze de proiectare de 30...40 km/h;
- urmărirea cât mai fidelă a declivităților existente, acolo unde este posibil, pentru a asigura accesul la proprietati;
- realizarea unor declivități cu lungime cât mai mare;
- realizarea racordărilor verticale cu raze mari;
- respectarea eventualelor punctelor de cotă obligate (intersecții cu DN 6, DN 67A și DJ 607 și drumurile asfaltate).

Amenajare trotuare strazi

Trotuarele proiectate urmează linia clădirilor în partea dinspre proprietăți, iar în partea dinspre drum și acolo unde sunt situate la distanță de construcții, vor fi încadrate de borduri, urmărindu-se o linie cât mai dreaptă și cu cât mai puține frânturi ale bordurii.

În profil transversal panta va fi unică de 1...1,5 % spre zonele verzi adiacente. Această pantă transversală va permite dirijarea apelor meteorice spre șanțurile existente din zonă. Panta longitudinală va urmări pe cât posibil panta terenului existent, permițând realizarea acceselor la proprietăți.

În profil transversal, având în vedere situația existentă din teren și importanța trotuarelor analizate, se recomandă proiectarea unor elemente geometrice corespunzătoare trotuarelor executate pe străzi de categoria a III-a și IV-a, conform STAS 10144/2-91, astfel:

- lățime trotuare 1,0...1,5 m;
- panta transversală 1,0...1,5 %;

Pentru modernizarea trotuarelor de pe străzile proiectate, s-a proiectat următoarea structură:

- 4,0 cm strat de uzură din beton asfaltic B.A. 8;
- 10,0 cm strat din beton de ciment;
- 15,0 cm strat de fundație din balast;

Trotuarele proiectate au o lungime totală de **15.723 m**.

Realizarea suprastructurii

Pe străzile din orașul Strehaia avem următoarea structură rutieră proiectată:

- 4,0 cm strat de uzură din beton asfaltic B.A. 16.
- 6,0 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis B.A.D. 22,4;
- 15,0 cm strat superior de fundație din piatră spartă;
- 35,0 cm strat inferior de fundație din balast;
- geotextil;

Strazile se vor încadra cu borduri din beton de 20x25, așezate pe o fundație din beton.

Prin modernizarea drumurilor cu îmbrăcăminte bituminoasă se vor ridica și capacele căminelor de canalizare, prin aducerea lor la linia roșie proiectată. Acestea sunt în număr de **200** de bucăți.

Scurgerea și evacuarea apelor

Scurgerea apelor de suprafață de pe platforma străzilor se va realiza prin intermediul pantelor transversale de 2,5 % a părții carosabile și de 4,0 % a acostamentelor. În lungul drumurilor scurgerea apelor se face prin intermediul șanțurilor și rigolelor existente și precum și cele proiectate de la marginea platformei care vor deversa în podețele existente și proiectate. Acestea sunt următoarele: **855,0 m** șanț de beton și **365,0 m** rigole carosabile.

Pe străzile proiectate din orașul Strehaia unde nu au fost prevăzute santuri sau rigole se vor amenaja rigole prefabricate tip scafa dispuse la marginea părții carosabile pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale. Acestea au o lungime totală de **17.856,0 m**.

Vor fi prevăzute și guri de scurgere în număr de **50 buc.** pentru evacuarea apelor, amplasarea acestora stabilindu-se la faza de proiect tehnic.

Podete

Pentru asigurarea scurgerii apelor din zona drumurilor, s-au proiectat 8 podete din care:

- 7 podete tubulare (3 pod.DN400; 1 pod.DN600; 2 pod.DN800; 1 pod.DN1000);
- 1 podet dalat tip P2.

Accese proprietăți

Accesele la proprietăți (în număr de 25 accese) vor fi amenajate pe o suprafață medie de cca. 12,0 m²...20,0 m² cu o structură rutieră formată din:

- 10,0 cm balast;
- 12,0 cm piatră spartă;
- 6,0 cm B.A. 16

Pentru asigurarea accesului la imobile, acolo unde sunt prevăzute șanțuri neprotejate, s-au prevăzut podete tubulare din beton cu diametrul nominal de Ø300 mm (2 tuburi/podet).

Drumurile laterale

Pentru asigurarea accesului pe drumurile laterale (în număr de 25 drumuri) adiacente celor proiectate, acestea vor fi amenajate pe o lungime de 15,0 m și o parte carosabilă de 4,0...5,0 m și acostamente de 2 x 0,5 m, cu o structură rutieră formată din:

- 20,0 cm balast;
- 15,0 cm piatră spartă;
- 6,0 cm beton asfaltic B.A. 16

Acostamentele se vor amenaja cu balast în grosime de 20,0 cm

Zone verzi

Între trotuar și parte carosabilă se vor amenaja zone verzi pe o suprafață totală de cca. **2500,0 mp**, prin următoarele lucrări:

- decopertarea stratului vegetal;
- finisarea terenului;
- amenajarea spațiilor verzi prin însămânțare.

Lucrări privind siguranța circulației

În vederea reglementării circulației și asigurării siguranței în trafic, pe drumurile proiectate s-au prevăzut marcaje longitudinale laterale și **33 buc.** treceri de pietoni (conform SR 1848-7: 2015), precum și **132 buc.** indicatoare pe străzi (conform SR 1848-1: 2011).

b) justificarea necesității proiectului:

Zonele rurale și urbane din România prezintă o importanță deosebită din punct de vedere economic, social și cultural. Dezvoltarea durabilă a acestora este indispensabilă în procesul de îmbunătățire a condițiilor existente și a serviciilor de bază, prin dezvoltarea infrastructurii și a unui cadru legislativ favorabil acestora.

Dezvoltarea economică a județului, intensificarea legăturilor de cooperare economică, precum și sporirea sistematică a nevoilor de transport cu exigențele populației în ceea ce privește confortul și siguranța circulației, au determinat preocupări susținute pentru modernizarea și sistematizarea rețelei de drumuri.

În conformitate cu reglementările cuprinse în planul de amenajare a teritoriului național, atât diverse administrații cât și alte autorități publice derulează diverse programe de investiții în infrastructura locală cu caracteristici diferite privind eligibilitatea, finanțarea, decontarea și monitorizarea acestora, toate având ca scop dezvoltarea durabilă a societății.

Obiectivul comun al acestor programe vizează dezvoltarea echilibrată a infrastructurii rezultând în revitalizarea comunelor și a satelor componente ale municipiilor și orașelor.

Pentru o utilizare mai eficientă a fondurilor publice sunt necesare o coordonare și o implementare unitară a dezvoltării infrastructurii locale, prin integrarea programelor actuale de dezvoltare a infrastructurii în mediul rural și în cel urban.

Potențialului României de creștere este foarte ridicat iar soluția cheie constituie o serie de intervenții care să vizeze nevoile specifice ale zonelor dezvoltate și a celor slab dezvoltate. Acest ansamblu de măsuri trebuie planificate și promovate de autoritățile administrației publice locale și centrale.

În general structura rutieră prezintă o serie de degradări specifice drumurilor pietruite și drumurilor cu pavaje din piatră, fapt ce conferă îmbrăcămintei o viabilitate necorespunzătoare.

Străzile ce fac obiectivul prezentei documentații se află în administrarea orașului Strehăia. Străzile ce sunt propuse pentru modernizarea părții carosabile, respectiv amenajarea trotuarelor acestea fiind degradate sau inexistente pe unele tronsoane. Aceste străzi au o platformă variabilă, o parte carosabilă de circa 4,00...6,00 m, iar dispozitivele de colectare și evacuare a apelor de suprafață, respectiv șanțurile sunt necorespunzătoare și lipsesc pe anumite sectoare ale traseului analizat.

Traseul drumurilor proiectate se desfășoară într-o zonă de câmpie și deal, drept urmare aceste drumuri nu prezintă în plan o complexitate ridicată, iar în profil longitudinal declivitățile sunt medii.

- **descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament:** Nu este cazul.
- **descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea:**

Execuția lucrărilor de modernizare a străzilor se va face pe baza unui proiect tehnic execuție, conform normelor legale în vigoare.

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

Materiile prime utilizate la respectiva lucrare sunt următoarele:

- mixtură asfaltică
- piatră spartă;
- balast;
- borduri;
- rigole.

Materialele utilizate corespund normelor și STAS-urilor în vigoare și sunt însoțite de certificate de conformitate.

- **racordarea la rețelele utilitare existente în zonă:**

Nu este cazul.

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

Executantul va lua măsurile necesare ca la terminarea lucrărilor și consemnarea în procesul verbal de recepție, să aducă amplasamentul la starea inițială, prin îndepărtarea pământului în exces, refacerea accesului la corpurile clădirilor existente, nivelarea zonei, etc. De asemenea executantul va îndepărta de pe aceste amplasamente toate resturile de conducte, cabluri, moloz, etc, care au rămas ca urmare a lucrărilor efectuate.

Platforma organizării de șantier va fi dezafectată, iar terenul va fi refăcut pentru folosința anterioară. Deșeurile generate vor fi eliminate de pe amplasament și transportate către un depozit conform.

- **căi noi de acces sau schimbări ale celor existente:**

Suprafața totală ce urmează a fi ocupată prin amenajarea lucrărilor cuprinse în cadrul acestui proiect, este de aproximativ **100.000 mp**.

Suprafața de teren ocupată de lucrările de amenajare este situată în totalitate în ampriza domeniului public al orasului Strehăia, și ca urmare nu sunt necesare exproprieri, scoateri din circuitul agricol, mutări de garduri, demolări de case sau construcții.

- **resursele naturale folosite în construcție și funcționare:**

Nu este cazul.

- **metode folosite în construcție:**

Execuția lucrărilor se va face pe baza unui proiect în faza detalii de execuție, conform normelor legale în vigoare.

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

- realizarea lucrărilor de săpătură;
- realizarea stratului inferior de fundație din balast;
- realizarea stratului superior de fundație din piatră spartă;
- realizarea stratului de mixtură asfaltică;
- amenajarea trotuarelor perimetrare;

- executarea lucrărilor de colectare și evacuare a apelor de suprafață: sanțuri, rigole, podețe;
- elemente privind siguranța circulației.

- **relația cu alte proiecte existente sau planificate:** străzile proiectate asigură legătura cu drumurile naționale DN 6 și DN 67A precum și cu drumul județean DJ 607.

- **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):**

Îmbunătățirea condițiilor de trafic pe strazile proiectate, va crea condiții decente de trai locuitorilor zonei și în consecință dezvoltarea zonei. De asemenea va reduce nivelul de zgomot și de praf și va spori confortul și siguranța circulației rutiere.

- **alte autorizații cerute pentru proiect:**

Suprafața de teren ocupată de lucrările de modernizare a strazilor este situată în totalitate în ampriza existentă și ca urmare nu sunt necesare exproprieri, scoateri din circuitul agricol, mutări de garduri, demolări de case sau construcții.

Pentru obținerea autorizației de construcție este obligatoriu obținerea avizelor solicitate prin Certificatul de Urbanism nr. 142/ 25.07.2022

IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE:

Trotuarele existente ce se vor demola, precum și lucrările de săpătură din zona străzilor, astfel molozul rezultat se va depozita în zona organizării de șantier, iar apoi va fi transportat de către constructor.

V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI:

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

Nu este cazul.

- **localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;**

Nu au fost identificate monumente istorice în zona strazilor proiectate.

- **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;
- politici de zonare și de folosire a terenului;
- arealele sensibile

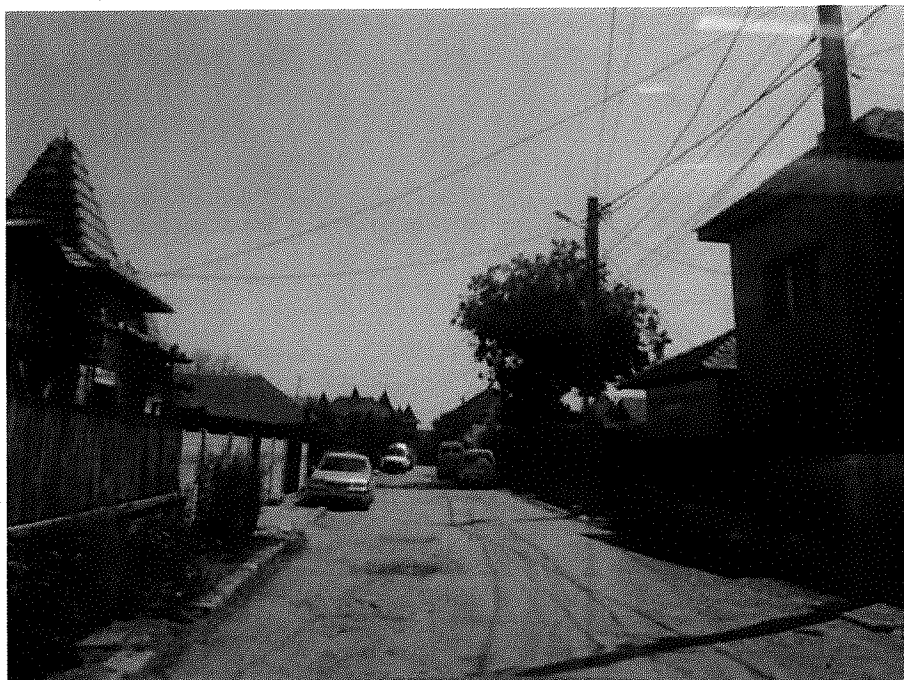


Fig. 2 – Situația existentă a străzilor proiectate

- 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 topografice ale amplasamentului proiectului în referință de proiecție Stereo 70 sunt:

Pichet	Denumire strada	Easting (X)	Northing (Y)
<i>inceput</i>	Stadionului	356.598.010	348.229.788
<i>sfârșit</i>		356.438.877	348.175.480
<i>inceput</i>	Eufrosin Poteca	356.426.350	348.229.110
<i>sfârșit</i>		356.530.734	347.994.169
<i>inceput</i>	C.R. Motru (tronson Izvorului - Fagului)	356.532.403	348.241.387
<i>sfârșit</i>		356.264.355	348.237.601
<i>inceput</i>	Mihai Eminescu	356.458.113	348.242.472
<i>sfârșit</i>		356.526.212	348.294.647
<i>inceput</i>	Izvorului	356.532.623	348.209.935
<i>sfârșit</i>		356.522.932	348.321.286
<i>inceput</i>	Pătrașcu cel Bun (partial M.Viteazau - bifurcație)	356.641.302	348.147.614
<i>sfârșit</i>		356.943.493	348.212.474
<i>inceput</i>	Teilor	356.588.318	348.012.967
<i>sfârșit</i>		356.676.435	348.037.841
<i>inceput</i>	Hușniței (tronson Republicii - drum malul Hușnitei)	355.758.471	348.266.936
<i>sfârșit</i>		355.710.409	348.010.335
<i>inceput</i>	Tudor Vladimirescu	355.878.382	348.585.655
<i>sfârșit</i>		356.047.475	348.578.673
<i>inceput</i>	Al. Vlahuță	355.245.280	348.490.848
<i>sfârșit</i>		356.193.585	348.720.998

<i>inceput</i>	Trandafirilor	356.188.963	348.597.392
<i>sfârșit</i>		356.193.224	348.774.365
<i>inceput</i>	Brâncoveanu	356.284.797	348.785.954
<i>sfârșit</i>		356.302.133	348.626.406
<i>inceput</i>	Cotoroaia	356.271.680	348.792.801
<i>sfârșit</i>		356.366.961	349.157.190
<i>inceput</i>	Dealului (tronson Dunării - Gheorghe Doja)	355.956.149	348.408.944
<i>sfârșit</i>		356.343.860	348.534.458
<i>inceput</i>	N. Bălcescu	355.121.768	348.119.957
<i>sfârșit</i>		355.253.048	348.399.773
<i>inceput</i>	Oltului (tronson Dealului - Republicii)	355.519.160	348.229.618
<i>sfârșit</i>		355.812.349	348.417.064
<i>inceput</i>	G-ral Grigorescu	356.455.444	348.809.199
<i>sfârșit</i>		356.491.935	348.968.883
<i>inceput</i>	Marăști	356.895.424	348.651.068
<i>sfârșit</i>		357.088.392	348.703.638
<i>inceput</i>	Rovine	356.564.329	349.125.422
<i>sfârșit</i>		357.406.592	348.880.156
<i>inceput</i>	M. Sadoveanu (tronson Eroilor - Câmpului)	356.661.622	349.222.036
<i>sfârșit</i>		356.862.728	348.724.886
<i>inceput</i>	Independenței (tronson A.I.Cuza - M.Sadoveanu)	356.585.451	348.724.180
<i>sfârșit</i>		356.841.200	348.873.524
<i>inceput</i>	Fundătura	356.564.503	349.120.449
<i>sfârșit</i>		356.584.862	349.024.221
<i>inceput</i>	Nouă	356.684.107	348.915.255
<i>sfârșit</i>		356.758.740	348.694.172
<i>inceput</i>	Jiului	356.875.742	349.090.466
<i>sfârșit</i>		356.874.966	349.027.340
<i>inceput</i>	Motrului	356.539.362	348.803.772
<i>sfârșit</i>		356.655.912	348.917.156
<i>inceput</i>	Oituz	356.928.845	348.875.246
<i>sfârșit</i>		356.994.795	348.761.672
<i>inceput</i>	Salcimului	356.869.907	348.843.937
<i>sfârșit</i>		357.010.137	349.049.122
<i>inceput</i>	Măceșului	356.968.792	349.065.874
<i>sfârșit</i>		356.983.336	349.267.691
<i>inceput</i>	Mureș	356.511.016	348.922.819
<i>sfârșit</i>		356.734.702	348.999.286
<i>inceput</i>	Mărășești	357.113.301	349.021.040
<i>sfârșit</i>		357.177.247	348.855.009
<i>inceput</i>	Petre Carp	356.166.900	348.437.150
<i>sfârșit</i>		356.130.084	348.575.875
<i>inceput</i>	Câmpului (intre DJ607-Macesului)	356.968.398	349.105.430
<i>sfârșit</i>		356.758.831	349.307.813

<i>inceput</i>	Campului (intre DJ607-Pîrîul Cotoroia)	356.733.268	349.326.897
<i>sfârșit</i>		356.602.586	349.471.366

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

Suprafața de teren ocupată de lucrările de modernizare este situată în totalitate în ampriza existentă și ca urmare nu sunt necesare exproprieri, scoateri din circuitul agricol, mutări de garduri, demolări de case sau construcții. De asemenea se vor amenaja spațiile verzi între trotuar și partea carosabilă.

VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE:

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

a) Protecția calității apelor:

Acest subcapitol vizează identificarea surselor de poluare a factorului de mediu apă, identificarea instalațiilor pentru epurarea sau preepurarea apelor și respectiv a măsurilor pentru prevenirea sau reducerea impactului asupra mediului.

- sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;

În faza de execuție a investiției sursele de poluare a apelor de suprafață și a celor subterane sunt următoarele:

- depozitarea necorespunzătoare a materiilor prime utilizate în implementarea investiției; – scurgeri de uleiuri și carburanți de la funcționarea utilajelor de intervenție în caz de avarii;
- depozitarea necorespunzătoare a deșeurilor tehnologice care pot contamina factorul de mediu apă și pot modifica proprietățile fizico-chimice ale componentei hidrice; – amplasarea necorespunzătoare sau avarierea containerelor sanitare în cadrul organizării de șantier.

In faza de funcționare a investiției sursele de poluare a apelor de suprafață și a celor subterane sunt următoarele:

- eventuale avarii ale lucrărilor realizate și activitățile de intervenție pentru remedierea avariilor
- stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute.

Prin această investiție nu se intervine asupra sistemului de colectare a apelor, și nici asupra instalațiilor de epurare sau de preepurare.

Apele pluviale de pe carosabil vor fi dirijate prin intermediul pantelor transversale și longitudinale spre șanțurile de colectare a apelor amplasate la marginea platformei drumului și se vor evacua din zona drumului prin intermediul podețelor transversale existente și proiectate.

În vederea prevenirii și reducerii impactului asupra factorului de mediu apă în perioada de execuție a investiției vor fi luate următoarele măsuri:

- verificarea periodică a stării de funcționare a utilajelor în vederea evitării eventualelor disfuncționalități;
- gestionarea corespunzătoare a materiilor prime, respectarea arealelor de depozitare (depozitarea în aer liber, în spații închise) în funcție de starea fizică a materialelor folosite și de potențialul impact asupra mediului;

- amenajarea platformelor/spațiilor de depozitare a deșeurilor rezultate (deșeuri menajere, deșeuri metalice, folie de geotextil), astfel încât să fie evitat contactul cu componenta hidrică;

- întreținerea și menținerea într-o stare curată și permanent funcțională a containerelor sanitare

În vederea prevenirii și reducerii impactului asupra factorului de mediu apă în perioada de funcționare a investiției vor fi luate următoarele măsuri:

- intervenția rapidă și remedierea urgentă a situațiilor de avarie, în special în zonele care se află în proximitatea râurilor;

- monitorizarea periodică a stării de funcționare a lucrărilor executate pentru a interveni cât mai prompt în caz de degradare;

b) Protecția aerului:

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

În cadrul proiectului analizat există un potențial impact asupra factorului de mediu aer în faza de realizare a investiției, sursele potențiale de poluare a aerului fiind următoarele:

- emisiile de gaze rezultate din traficul auto generat de aprovizionarea cu materii prime a obiectivului și de manipularea acestora pe amplasamentul proiectului;

- antrenarea unor particule fine în atmosferă;

În cadrul proiectului analizat există un potențial impact asupra factorului de mediu aer în faza de funcționare a investiției, sursele potențiale de poluare a aerului fiind următoarele:

- emisii de gaze generate de traficul auto;

În ceea ce privește caracterul impactului asociat acestor surse de poluare, acesta este unul direct, potențial negativ, pe termen lung. Atât în faza de realizare a investiției, cât și în faza de exploatare a investiției, nu se vor utiliza instalații pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă.

În perioada de realizare a investiției se vor lua următoarele măsuri preventive:

- delimitarea clară a arealelor de execuție a lucrărilor;

- reducerea vitezei de deplasare a autovehiculelor de transport la intrarea pe amplasament;

- pulverizarea apei pe amplasament pentru evitarea antrenării pulberilor fine de praf în atmosferă (în cazul verilor secetoase);

- depozitarea corespunzătoare a deșeurilor sub formă de pulberi pentru evitarea antrenării acestora în masele de aer;

În perioada de funcționare investiției se vor lua următoarele măsuri cu scopul eliminării surselor de poluare a aerului:

- respectarea limitărilor de viteză legale și reducerea vitezei de deplasare a autovehiculelor de transport utilizate în cadrul activităților de mentenanță;

- realizarea lucrărilor de mentenanță cu utilaje de capacitate redusă.

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- sursele de zgomot și de vibrații;

În ceea ce privește proiectul propus, principalele surse de zgomot și vibrații sunt cele din perioada de execuție a lucrărilor și sunt asociate utilajelor folosite în această etapă (autogredere, compactoare, autobasculante, etc). Activitățile generatoare de zgomot și vibrații sunt:

- transportul pe amplasament al materiei prime necesare realizării investiției;
- manipularea materialelor de construcție, descărcarea și depozitarea acestora pe amplasament;

- lucrările desfășurate la fronturile de lucru

Nivelul de zgomot este reglementat prin STAS-uri, norme pentru diverse tipuri de utilaje, vehicule, pentru incinte industriale, etc., în funcție de natura și tipul de zgomot. Limitele maxim admisibile pe baza cărora se apreciază starea mediului din punct de vedere acustic sunt precizate în SR 10009-2017 „Acustica urbană – Limite admisibile ale nivelului de zgomot”. De asemenea se vor avea în vedere prevederile Ordinului 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației. Potențialul impact asociat acestor surse de poluare este unul direct, potențial negativ, pe termen scurt, reversibil, redus ca și complexitate și extindere și cu probabilitate ridicată de producere.

În perioada de exploatare a investiției, principalele surse de zgomot și vibrații vor fi:

- traficul autovehiculelor utilizate în deplasările persoanelor în exteriorul și interiorul localității;

- traficul autovehiculelor utilizate în activitățile de mentenanță a drumului.

Principalele măsuri de prevenire și reducere a zgomotului și vibrațiilor în perioada de realizare a proiectului propus sunt:

- utilizarea unor utilaje dotate cu motoare ecranate acustic;

- desfășurarea activităților doar pe timp de zi;

- manipularea materialelor de construcție în condiții de atenție sporită, în special la operațiunile de descărcare a acestora;

- limitarea vitezei utilajelor de transport pentru diminuarea nivelului de zgomot și de vibrații pe amplasamente și în vecinătăți.

Odată cu finalizarea lucrărilor, sursele de zgomot vor fi înlăturate de pe amplasamente.

Principalele măsuri de prevenire și reducere a zgomotului și vibrațiilor în perioada de funcționare a investiției sunt:

- limitarea vitezei autovehiculelor pentru diminuarea nivelului de zgomot și de vibrații;

- utilizarea unor utilaje dotate cu motoare ecranate acustic.

d) Protecția împotriva radiațiilor:

Nu este cazul. Activitatea de reabilitare a drumului forestier nu emană și nu folosește surse de radiații.

e) Protecția solului și a subsolului:

- sursele de poluanți pentru sol, subsol și ape freatică și de adâncime;

În perioada de realizare a investiției solul și subsolul pot fi afectate ca urmare a:

- scurgerilor de produse petroliere de la utilajele folosite pe amplasament;

- contactului deșeurilor tehnologice rezultate cu componenta edafică.

Prin contact direct cu solul se produce o modificare a proprietăților fizico-chimice ale acestuia și pot să apară schimbări în activitatea biotică din cuvertura edafică. Produsele petroliere (motorină, uleiuri minerale) se pot scurge pe amplasament de la motoarele autovehiculelor care transportă materiale de construcție. În cazul unei depozități necorespunzătoare direct pe sol,

deșeurile rezultate (deșeuri de ambalaje, deșeuri menajere) pot să deprecieze calitatea solului și subsolului.

În perioada de funcționare a investiției solul și subsolul pot fi afectate ca urmare a:

- degradarea în timp a lucrărilor poate conduce la descompunerea materialelor din care acestea sunt realizate (de exemplu a structurilor de beton) și la contaminarea mediului edafic
- potențialelor scurgeri de produse petroliere de la autovehiculele și utilajele folosite pentru intervenție în situații de avarii;
- execuției lucrărilor de intervenție la eventualele situații de avarii.
- potențialelor scurgeri de produse petroliere de la autovehiculele folosite în scopuri personale.

În vederea reducerii și prevenirii impactului asupra solului și subsolului în perioada de realizare a investiției se vor lua următoarele măsuri:

- amenajarea platformelor/spațiilor de depozitare a deșeurilor rezultate (deșeuri menajere, deșeuri metalice, tuburi de PVC etc), astfel încât să fie evitat contactul cu componenta edafică;
- evitarea contactului produselor petroliere (motorină, uleiuri minerale) cu solul, subsolul, prin verificarea periodică a stării de funcționare a utilajelor și echipamentelor utilizate, iar în cazul producerii unor astfel de scurgeri, luarea unor măsuri de îndepărtare a poluării (așternere rumeguș pentru împiedicarea infiltrării în sol, excavarea solului contaminat și eliminare prin firme specializate și autorizate).

În vederea reducerii și prevenirii impactului asupra solului și subsolului în perioada funcționare a investiției se vor lua următoarele măsuri:

- intervenția rapidă în cazul constatării unor avarii ale lucrărilor realizate prin proiect, astfel încât acestea să nu ajungă la o stare avansată de degradare și să contamineze mediul edafic;
- evitarea contactului produselor petroliere (motorină, uleiuri minerale) cu solul, subsolul, prin verificarea periodică a stării de funcționare a utilajelor și echipamentelor utilizate;
- în cazul producerii unor astfel de scurgeri la utilajele de intervenție, luarea unor măsuri de îndepărtare a poluării (așternere de rumeguș pentru împiedicarea infiltrării în sol, excavarea solului contaminat și eliminare prin firme specializate și autorizate).;
- amendarea/sanționarea autoturismelor care circulă fără inspecția tehnică valabilă sau prezintă defecțiuni și scurgeri de ulei și combustibili.

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;

Nu este cazul.

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate.

Lucrările ce se realizează, fiind situate pe traseul existent, nu au impact negativ asupra florei și faunei și nu influențează acest factor de mediu. Prin execuția lucrărilor de modernizare se vor îmbunătăți parametrii de stare tehnică a drumului. Lucrările care se vor executa vor conduce, în final, la desfășurarea traficului în condiții de siguranță și confort.

Prin prevederile din proiect se urmărește realizarea exigențelor de calitate, rezistență și stabilitate, siguranța în exploatare și protecția mediului.

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

- identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional etc.;

În perioada de realizare a investiției propuse prin prezentul proiect, pot apărea o serie de forme de impact asupra populației din vecinătatea amplasamentului datorate următoarelor aspecte:

- transportul și manipularea materiilor prime și auxiliare, care pot cauza disconfort prin zgomot și creșterea concentrațiilor de pulberi în suspensie;
- depozitarea necontrolată a deșeurilor rezultate din activitatea de construcție care pot crea disconfort din punct de vedere estetic;
- desfășurarea lucrărilor de execuție concomitent cu alte lucrări realizate la nivel local poate crea un disconfort și îngreunarea traficului rutier în zona proiectului;
- ocuparea temporară a unor suprafețe de teren publice în vederea realizării lucrărilor propuse.

În perioada de funcționare a investiției, deteriorarea structurii lucrărilor realizate poate genera un impact potențial, negativ direct, de scurtă durată asupra populației, prin îngreunarea traficului pe porțiunea în cauză până la repararea acesteia.

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

Măsurile de reducere sau prevenire a impactului asupra componentei umane în etapa de realizare a proiectului sunt:

- desfășurarea activităților pe timp de zi;
- limitarea vitezei utilajelor de transport a materialelor pentru diminuarea zgomotului;
- dotarea utilajelor cu motoare ecranate acustic;
- verificarea periodică a stării de funcționare a utilajelor și echipamentelor de pe amplasament;
- delimitarea și marcarea corespunzătoare a zonelor de lucru unde accesul populației este interzis;
- colectarea și depozitarea zilnică a deșeurilor generate din lucrările de excavare în afara zonelor de acces al populației;
- depozitarea corespunzătoare a materiilor prime și a materialelor utilizate zilnic doar pe amplasamentul lucrărilor pe durata timpului de lucru și transportul acestora pe amplasamentul organizărilor de șantier pe timpul perioadelor nelucrătoare.

Pentru a preveni impactului negativ asupra componentei umane în etapa de funcționare a investiției sunt propuse următoarele măsuri:

- verificarea stării de funcționare a lucrărilor realizate;
- intervenția rapidă în cadrul constatării unor disfuncționalități la lucrările realizate.

h) prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatarei, inclusiv eliminarea:

- lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeuri generate;

Deșeurile rezultate în urma lucrărilor de reabilitare a drumului sunt următoarele:

- deșeuri menajere (cod 20 03 01), se vor stoca provizoriu în pubele și vor fi preluate de operatorul de salubritate din zonă, pe bază de contract;
- deșeuri metalice (cod 02 01 10), sunt colectate în recipiente metalici;
- deșeuri din ambalaje de hârtie, carton, lemn și materiale plastice (cod 15 01 01, cod 15 01 02, cod 15 01 02), se vor stoca provizoriu în pubele și vor fi preluate de operatorul de salubritate din zonă, pe bază de contract;
- deșeuri din beton (cod 17 01 01), se vor stoca provizoriu în incinta organizărilor de șantier; vor fi valorificate ca material de construcții sau vor fi eliminate în depozite autorizate pentru deșeuri din construcții;

Gestionarea deșeurilor industriale neradioactive se va realiza conform procedurilor aprobate, a Autorizației de Mediu și a actelor normative în vigoare, respectându-se Legea nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor, HG nr. 1061/2008 privind transportul deșeurilor pe teritoriul României, HG nr. 856/2002 privind clasificarea deșeurilor și legislația specifică pentru anumite categorii de deșeuri (HGR nr. 235/2007 privind uleiurile uzate).

- *programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate;*

La acest gen de lucrări, șantierul fiind pe ampriza drumului existent, executantul va lua măsurile necesare ca la terminarea lucrărilor și consemnarea în procesul verbal de recepție, să aducă amplasamentul la starea inițială, prin îndepărtarea pământului în exces, refacerea carosabilului, accesului la corpurile clădirilor existente, nivelarea zonei, etc.

- *planul de gestionare a deșeurilor*

Nu se permite să se depoziteze materialele rămase din procesul de execuție pe zona carosabilă sau zona verde, acestea vor fi transportate la halda de gunoi a localității. Surplusul de pământ rezultat în urma săpăturilor din timpul execuției investitiei, se va depozita în spațiul pus la dispoziție de autoritățile locale. Deșeurile rezultate din procesul tehnologic se va depozita într-o pubele care va fi preluată periodic.

i) Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

- substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;
- modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.

Prepararea betonului, se va face în stații de preparare cu agrementele legale obținute, transportul se va face cu mijloace de transport speciale. Deșeurile rezultate din procesul tehnologic nu sunt periculoase.

Substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate vor respecta cerințele regulamentului european CLP (1272/2008), care modifică Regulamentul 1907/2006 transpus prin HG nr. 1408/2008. Cel târziu la achiziție, furnizorii de produse chimice vor prezenta Fișa cu Date de Securitate, Fișele tehnice și numerele de înregistrare REACH (pentru substanțele periculoase care necesită aceste înregistrări).

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

La realizarea proiectului propus vor fi folosite atât materiale de proveniență naturală, precum piatra, balast cât și materiale artificiale. Prin natura lor, lucrările necesită un volum de beton, amestecuri de beton și piatră naturală.

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

PROIECT:

- *impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);*

Prin lucrările de modernizare a drumului proiectat nu va fi afectată sănătatea populației, flora și fauna și se vor îmbunătăți condițiile de trai prin eliminarea prafului și a zgomotelor.

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

Nu este cazul.

- *magnitudinea și complexitatea impactului;*

Nu este cazul.

- *probabilitatea impactului;*

Nu este cazul.

- *durata, frecvența și reversibilitatea impactului;*

Nu este cazul.

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

În cadrul capitolului VII au fost identificate sursele potențiale de impact asupra tuturor factorilor de mediu și sunt propuse măsuri de prevenire și de reducere a acestora în toate fazele proiectului.

- *natura transfrontalieră a impactului.*

Lucrările propuse prin proiect sunt situate la distanță de vecinătatea frontierei de stat, neexistând un potențial impact transfrontalier.

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. SE VA AVEA ÎN VEDERE CA IMPLEMENTAREA PROIECTULUI SĂ NU INFLUENȚEZE NEGATIV CALITATEA AERULUI ÎN ZONĂ.

Exploatarea și întreținerea drumului cuprinde totalitatea operațiunilor și activităților efectuate de către personalul angajat în vederea întreținerii și monitorizării, care să respecte indicatorii de calitate impuși de normele în vigoare.

Regulamentele de exploatare vor fi elaborate de operatorii de servicii conform legislației în vigoare avându-se în vedere indicațiile din proiect, instrucțiunile de exploatare, avizele și recomandările organelor abilitate (companiile de gospodărirea apelor, inspectoratele sanitare și cele de protecția mediului), precum și toate actele normative din domeniu în vigoare.

Prevederile regulamentului trebuie aplicate integral și în mod permanent de către personalul de exploatare și întreținere, acesta fiind examinat periodic, la intervale de cel mult un an sau ori de câte ori se constată o insuficientă cunoaștere a regulamentului, situație care ar putea conduce la o exploatare sau o întreținere necorespunzătoare a construcțiilor și instalațiilor sistemului de canalizare.

Executantul și beneficiarul lucrării au obligația să își facă automonitorizarea activității, beneficiarul are obligația de a efectua probe din apele de suprafață înainte și după terminarea activității.

Controlul calitativ al apelor de suprafață se referă în primul rând la verificarea calității apelor de suprafață care intră în șanțuri și dacă la evacuare ele corespund cu prevederile normativelor în vigoare privind stabilirea limitelor de descarcare a apelor de suprafață în receptorii naturali.

Principalele condiții ce se impun apelor de suprafață sunt:

- să nu fie agresive pentru materialele din care este executat drumul;
- să nu fie nocive sau să emită gaze toxice, vătămătoare;
- să nu prezinte pericol de incendiu și de explozie;
- să nu conțină materii în suspensie, care să corodeze pereții rigolelor sau să se depună și să provoace infundări;
- să nu conțină corpuri plutitoare, să nu conțină hidrocarburi, uleiuri și grăsimi care să adere la pereții șanțurilor, rigolelor etc.

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 Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).

Nu este cazul.

B) Se va menționa planul/ programul/ strategia/ documentul de programare/ planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.

Străzile din orașul Strehaia ce fac obiectivul prezentei documentații se vor finanța prin Programul Național ANGHEL SALIGNY.

X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

Organizarea de șantier pentru investiția de bază constă în amenajarea spațiilor pentru depozitarea materialelor necesare (piatră spartă, balast, elemente prefabricate etc.).

Periodic se va verifica continuitatea, starea tehnică și de securitate a împrejurimilor șantierului astfel încât să fie preîntâmpinat orice acces neautorizat în incintă. Controlul perimetral va fi reglementat prin Planul de pază al amplasamentului.

La ieșirea din șantier, în dreptul porții de acces auto, se amplasează panoul de indentificare a investiției

- localizarea organizării de șantier;

Organizarea de șantier se va amplasa pe un teren pus la dispoziție de beneficiarul lucrării, în apropierea străzilor proiectate.

Aceasta are o suprafață de cca. **500 m²**, este împrejmuită cu gard din plasă și se vor amplasa următoarele obiecte provizorii:– magazia provizorie cu rol de depozitare materiale, vestiar muncitori și depozitare scule (lopeți, răngi, târnăcoape);

- punct PSI;
- platou depozitare materiale;
- containere de deșeuri.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Organizarea de șantier nu are impact asupra mediului nu este generatoare de poluanți și după terminarea lucrărilor se dezafectează și se reface cadrul natural (dacă este cazul).

De asemenea executantul va îndepărta de pe aceste amplasamente toate resturile de conducte, cabluri, moloz, etc, care au rămas ca urmare a lucrărilor efectuate.

La acest gen de lucrări, executantul va lua măsurile necesare ca la terminarea lucrărilor și consemnarea în procesul verbal de recepție, să aducă amplasamentul la starea inițială, prin îndepărtarea pământului în exces, refacerea carosabilului, accesului la corpurile clădirilor existente, nivelarea zonei etc.

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

Reprezentate de produsele petroliere rezultate din activitatea de întreținere a utilajelor care, antrenate de apele meteorice, afectează atât apele de suprafață cât și apele subterane. Astfel, constructorul va asigura utilaje și echipamente aflate în stare bună de funcționare, fără improvizații ce pot genera scurgeri de lubrifianți sau combustibil.

Deșeurile rezultate din activitatea proprie a fiecărui antreprenor și subantreprenor al acestuia se vor colecta din frontul de lucru, se vor transporta și depozita temporar la punctul de colectare propriu din incinta șantierului. Activitatea se va organiza și desfășura controlat și sub supraveghere, astfel încât cantitatea de deșeuri în zona de lucru să fie permanent minimă pentru a nu induce factori suplimentari de risc din punct de vedere al securității și sănătății muncii.

- 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 investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității:

Executantul va lua măsurile necesare ca la terminarea lucrărilor și consemnarea în procesul verbal de recepție, să aducă amplasamentul la starea inițială, prin îndepărtarea pământului în exces, refacerea accesului la corpurile clădirilor existente, nivelarea zonei, etc. De asemenea executantul va îndepărta de pe aceste amplasamente toate resturile de conducte, cabluri, moloz, etc, care au rămas ca urmare a lucrărilor efectuate.

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

Poluarea accidentală care poate să apară sunt eventualele pierderi de ulei s-au combustibil, a utilajelor folosite în procesul tehnologic. Pierderile accidentale sunt îndepărtate prin presare de nisip și substanțe absorbante de produse petroliere.

În urma lucrărilor de execuție vor rezulta deșeuri tip beton, pământ care vor fi depozitate pe măsura producerii lor în imediata apropiere a zonei de lucru îngrădită cu panouri de protecție. Acestea vor fi ridicate ritmic și evacuate la groapa de gunoi a localității cu mijloacele de transport ale executantului. Prezenta lucrare nu presupune tăierea de arbori, spațiul verde afectat de săpătura va fi inierbat la terminarea lucrărilor.

- **aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației:**

Nu este cazul.

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

Șantierul va fi amplasat pe ampriza actuală a sectorului de drum proiectat, astfel ca se vor lua măsurile necesare ca la terminarea lucrărilor și consemnarea în procesul verbal de recepție, să se aducă amplasamentul la starea inițială, prin îndepartarea pământului în exces, refacerea carosabilului, a acceselor la corpurile clădirilor existente, nivelarea zonei etc.

XII. ANEXE - PIESE DESENATE

1. Plan încadrare în zonă
2. Plan de ansamblu
3. Plan de situație
4. Profil transversal tip

Întocmit,
ing. Răzvan ANDREI

