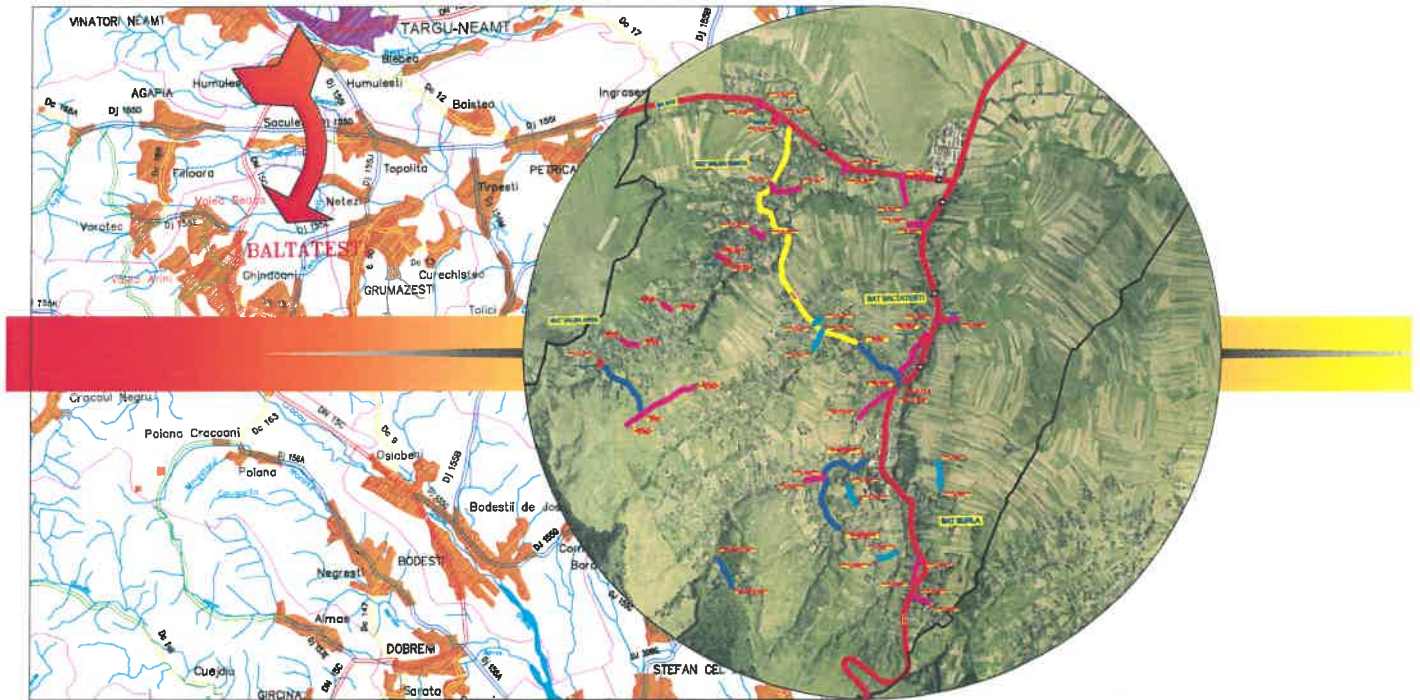


«MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA BALTATESTI, JUDETUL NEAMT»



DOCUMENTATIE OBTINERE AVIZ AGENTIA DE PROTECTIA MEDIULUI NEAMT ~ACORD DE MEDIU~

PROIECT NR. 506/2021

Volumul 1 PIESE SCRISE

BENEFICIAR: COMUNA BĂLȚĂTEȘTI, JUDEȚUL NEAMȚ
PROIECTANT : S.C. GEO MYKE S.R.L.

ROMÂNIA
JUDEȚUL NEAMȚ
PRIMĂRIA COMUNEI BALTĂTESTI
PRIMAR
Nr. 416 din 02.02.2021

CERTIFICAT DE URBANISM

Nr. 1 din 02.02.2021

În scopul Obținere avize și autorizatie de construire „Modernizare drumuri de interes local în comuna Baltătesti, județul Neamț”

Ca urmare a cererii adresate de **COMUNA BALTĂTESTI - REPREZ. PRIN PRIMAR ACOZMEI EMILIA, CUI 2614120**, cu sediul în județul NEAMȚ, comuna BALTĂTESTI, sat BALTĂTESTI, cod poștal 617025, strada FLORILOR, nr. 61, bl. ___-___, sc. ___-___, et. ___-___, ap. ___-___, telefon/fax 0233/244006;/0233/244025, e-mail primariabaltătesti@yahoo.ro, în calitate de/reprezentant al ___-___ înregistrată la nr. 416 din 02.02.2021

pentru imobilul - teren și/sau construcții - situat în județul NEAMȚ, comuna BALTĂTESTI, sat BALTĂTESTI, VALEA SEACA, VALEA ARINI, cod poștal ___-___, strada ___-___, nr. ___-___, bl. ___-___, sc. ___-___, et. ___-___, ap. ___-___, sau identificat prin 3) plan de încadrare în zona, doc.cadastrale.

în temeiul reglementărilor documentației de urbanism nr. 3/2010 faza PUG, aprobată cu hotărârea Consiliului județean/local NEAMȚ nr. 48/2012

în conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

SE CERTIFICĂ:

1. REGIMUL JURIDIC

Suprafața terenului este de 42.782 mp. Terenul este situat în intravilanul satului Baltătesti, Valea Seacă și Valea Arini și este prop. Comunei Baltătesti, conf. inventarului domeniului public, aprobat cu modificările ulterioare, publicat în M.O. 628 bis., anexa nr. 8 poziția 38, Retea de drumuri și drumuri vicinale - teren neproductiv. Terenul nu se află în zona protejată sau cu interdicție temporară sau definitivă de construcții.

2. REGIMUL ECONOMIC

Nu grevează asupra terenului destinația stabilită prin documentația de urbanism și amenajarea teritoriului. Terenul aparține UTR Baltătesti, Valea Seacă și Valea Arini - drumuri satești și zona de protecție drum, sat Baltătesti, Valea Seacă și Valea Arini.

3. REGIMUL TEHNIC

Documentația tehnică compusă din piese scrise și desenate se va întocmi conf. Legii 50/1991, cu modificările și completările ulterioare, ale Ordinului 839/2009, prevederile HG.525/1996 *** ,Republicată și a Regulamentului Local de Urbanism și va prezenta soluția de realizare privind obținerea avizelor și a Autorizației de construire „Modernizare drumurile de interes local în comuna Baltatești, județul Neamț.

Prin tema de proiectare se va respecta regimul de coexistență la rețelele edilitare existente în zona. Proiectul lucrărilor va respecta normele tehnice în vigoare și condițiile impuse prin avizele mai jos solicitate. La proiectarea, executia și intervențiile asupra drumurilor se va ține seama de categoriile funcționale ale acestora, de traficul rutier, de siguranța circulației, de normele tehnice, de factori economici oficiali și de apărare, de utilizarea rațională a terenului, de conservarea și protecția mediului și de planul de urbanism și amenajarea teritoriului, aprobate conf. legii, precum și de normele tehnice în vigoare pentru adaptarea acestora la cerințele pietonilor, ciclistilor, persoanelor cu handicap și de vârstă a treia.

Prezentul Certificat de urbanism nu poate fi utilizat în scopul declarat pentru/întrucât:

Obținere avize și autorizație de construire „Modernizare drumuri de interes local în comuna Baltatești, județul Neamț ”

Certificatul de urbanism nu ține loc de autorizație de construire/desființare și nu conferă dreptul de a executa lucrări de construcții.

4. OBLIGAȚII ALE TITULARULUI CERTIFICATULUI DE URBANISM:

În scopul elaborării documentației pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții - de construire/de desființare - solicitantul se va adresa autorității competente pentru protecția mediului:

AGENZIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI NEAMȚ

(autoritatea competentă pentru protecția mediului, adresa)

(Denumirea și adresa acestuia se personalizează prin grija autorității administrației publice emitente.)

În aplicarea Directivei Consiliului 85/337/CEE (Directiva EIA) privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului, modificată prin Directiva Consiliului 97/11/CE și prin Directiva Consiliului și Parlamentului European 2003/35/CE privind participarea publicului la elaborarea anumitor planuri și programe în legătură cu mediul și modificarea, cu privire la participarea publicului și accesul la justiție, a Directivei 85/337/CEE și a Directivei 96/61/CE, prin certificatul de urbanism se comunică solicitantului obligația de a contacta autoritatea teritorială de mediu pentru ca aceasta să analizeze și să decidă, după caz, încadrarea/neîncadrarea proiectului investiției publice/private în lista proiectelor supuse evaluării impactului asupra mediului.

În aplicarea prevederilor Directivei Consiliului 85/337/CEE, procedura de emitere a acordului de mediu se desfășoară după emiterea certificatului de urbanism, anterior depunerii documentației pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții la autoritatea administrației publice competente.

În vederea satisfacerii cerințelor cu privire la procedura de emitere a acordului de mediu, autoritatea competentă pentru protecția mediului stabilește mecanismul asigurării consultării publice, centralizării opțiunilor publicului și al formulării unui punct de vedere oficial cu privire la realizarea investiției în acord cu rezultatele consultării publice.

În aceste condiții:

După primirea prezentului certificat de urbanism, titularul are obligația de a se prezenta la autoritatea competentă pentru protecția mediului în vederea evaluării inițiale a investiției și stabilirii demarării procedurii de evaluare a impactului asupra mediului și/sau a procedurii de evaluare adecvată.

În urma evaluării inițiale a notificării privind intenția de realizare a proiectului se va emite punctul de vedere al autorității competente pentru protecția mediului.

În situația în care autoritatea competentă pentru protecția mediului efectuează evaluarea impactului asupra mediului și/sau a evaluării adecvate, solicitantul are obligația de a notifica acest fapt autorității administrației publice competente cu privire la menținerea cererii pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții.

În situația în care, după emiterea certificatului de urbanism ori pe parcursul derulării procedurii de evaluare a impactului asupra mediului, solicitantul renunță la intenția de realizare a investiției, acesta are obligația de a notifica acest fapt autorității administrației publice competente.

5. - CEREREA DE EMITERE A AUTORIZAȚIEI DE CONSTRUIRE/DESFIINȚARE VA FI ÎNSOȚITĂ DE URMĂTOARELE DOCUMENTE:

- a) Certificatul de urbanism;
b) Dovada titlului asupra imobilului, teren și/sau construcții, sau, după caz, extrasul de plan cadastral actualizat la zi și extrasul de carte funciara de informare actualizat la zi, în cazul în care legea nu dispune altfel (copie legalizată);
c) Documentația tehnică - D.T., după caz (2 exemplare originale):

D.T.A.C. D.T.O.E. D.T.A.D.

d) Avizele și acordurile de amplasament stabilite prin certificatul de urbanism

d.1) Avizele și acordurile privind utilitățile urbane și infrastructura (copie):

<input checked="" type="checkbox"/> alimentare cu apa	<input type="checkbox"/> gaze naturale	Alte avize/acorduri:
<input type="checkbox"/> canalizare	<input checked="" type="checkbox"/> telefonizare	<input checked="" type="checkbox"/> Hotararea C.L.Baltatesti -
<input checked="" type="checkbox"/> alimentare cu energie electrica	<input type="checkbox"/> salubritate	aprobarea indicatori și investitii
<input type="checkbox"/> alimentare cu energie termica	<input type="checkbox"/> transport urban	<input type="checkbox"/> ___-___

d.2) Avize și acorduri:

securitatea la incendiu protecția civilă sănătatea populației

d.3) Avize/acorduri specifice ale administrației publice centrale și/sau ale serviciilor descentralizate ale acestora (copie):

d.4) Studii de specialitate (1 exemplar original):

e) Punctul de vedere/actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului (copie);

f) Dovada înregistrării proiectului la Ordinul Arhitecților din România (1 exemplar original);

g) Documentele de plată ale următoarelor taxe (copie):

Prezentul certificat de urbanism are valabilitate de 24 luni de la data emiterii.

PRIMAR,
ACOZMEI EMILIA



SECRETAR,
ELENA URSACHE

ARHITECT ȘEF,

șing. BURAGA MARIA

VIZAT SPRE	HIR	RE
Anexa la autorizația de		cod: 10
dest. pro		
nr.	din ..01..01..2021	
Te		

Achitat taxa de: 0 lei, conform chitanței nr. 0 din 02.02.2021

Prezentul certificat de urbanism a fost transmis solicitantului direct

la data de 02.02.2021

În conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

**SE PRELUNGEȘTE VALABILITATEA
CERTIFICATULUI DE URBANISM**

de la data de _____ până la data de _____

După această dată, o nouă prelungire a valabilității nu este posibilă, solicitantul urmând să obțină, în condițiile legii, un alt certificat de urbanism.

**PRIMAR,
ACOZMEI EMILIA**

L.S.

**SECRETAR,
ELENA URSACHE**

**ARHITECT ȘEF,
sing.BURAGA MARIA**

Data prelungirii valabilității: _____

Achitat taxa de: _____ lei, conform chitanței nr. _____ din _____

Transmis solicitantului la data de _____ direct/prin poștă.

BORDEROU

„MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA BALTATESTI,
JUDETUL NEAMT”

L = 5.932,00 ml

A. PIESE SCRISE

<i>NR. CRT</i>	<i>DENUMIRE</i>
1.	<i>Foaie de gardă</i>
2.	<i>Borderou piese scrise și desenate</i>
3.	<i>Certificat de Urbanism</i>
4.	<i>Memoriu de prezentare</i>

B. PIESE DESENATE

<i>Nr crt</i>	<i>Denumire</i>	<i>Scara:.</i>	<i>Planșa nr.</i>
1.	<i>Plan încadrare în zonă</i>	<i>1: 100000</i>	<i>PL-0.01</i>
2.	<i>Plan de încadrare în teritoriu</i>	<i>1: 50000</i>	<i>PL-0.02-0.06</i>
3.	<i>Plan de situație</i>	<i>1:500</i>	<i>PL- 1.01-1.51</i>

MEMORIU DE PREZENTARE

1. DENUMIREA PROIECTULUI

„MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA BALTATESTI,
JUDETUL NEAMT”

L = 5.932,00 ml

2. TITULAR

COMUNA BĂLȚĂTEȘTI, JUDEȚUL NEAMȚ

Adresa: Comuna Bălțatești, Județul Neamț

Numărul de telefon / de fax, 0233-244006, 244025, fax: 0233-244025

Email: primariabaltatesti@yahoo.ro

Numele persoanelor de contact

Acozmei Emilia - primar comuna Bălțatești

3.DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT:

Documentația de avizare a lucrarilor a fost întocmita cu respectarea prevederilor H.G. nr. 907/2016 privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții.

a) Rezumatul proiectului

Bălțatești este o comuna in județul Neamț, Moldova, Romania, formata din satele Baltatesti (resedinta), Valea Arini si Valea Seaca. Comuna se afla in partea de nord a judetului, la sud de orasul Targu Neamt. Este traversata de drumul national DN 15C, care leaga Piatra Neamt de Falticeni.

Teritoriul administrativ al comunei Bălțatești se învecinează cu:

- la nord: teritoriul administrativ al comunei Agapia;
- la nord - est: teritoriul administrativ al comunei Grumazesti;
- la sud: teritoriul administrativ al comunei Cracaoani;
- la est: teritoriul administrativ al comunei Ghindaoani;

Situația actuală a strazilor propuse modernizării este următoarea:

- STR. Narcisei - km 0+000 – km 0+050, L=50.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15G si finalul km 0+050, prezintă o platformă pietruită.
- STR. Macului - km 0+000 – km 0+082, L=82.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15G si finalul km 0+082, prezintă o platformă pietruită.
- STR. Crinului 1- km 0+000 – km 0+055, L=55.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15G si finalul km 0+055, prezintă o platformă pietruită.
- STR. Văratec - km 0+000 – km 0+213, L=213.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15G si finalul km 0+213, prezintă o platformă pietruită.
- STR. Ciungu - km 0+000 – km 0+138, L=138.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15C si finalul km 0+138, prezintă o platformă pietruită.

- STR. Caișilor - km 0+000 – km 0+186, L=186.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15C si finalul km 0+186, prezintă o platformă pietruită.
- STR. LT. Iorgu Virgil Popescu - km 0+000 – km 0+403, L=403.00 ml are originea km 0+000 în STR. ELEV TR. C. Popoviciu și finalul în drumul național DN 15C, prezintă o platformă pietruită.
- STR. ELEV TR. C. Popoviciu - km 0+000 – km 0+464, L=464.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15C si finalul km 0+464, prezintă o platformă cu asfalt degradat.
- STR. SLT. Mihai Oprea - km 0+025 – km 0+324, L=299.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15C si finalul km 0+349. Tronsonul de strada amenajata este de la km 0+025 – 0+324 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. Crinului 2 - km 0+025 – km 0+198, L=173.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15C si finalul km 0+213. Tronsonul de strada amenajata este de la km 0+025 – 0+198 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. Lalelelor - km 0+025 – km 0+140, L=115.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15C si finalul km 0+140. Tronsonul de strada amenajata este de la km 0+025 – 0+140 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. Văii - km 0+000 – km 0+262, L=262.00 ml are originea km 0+000 în drumul comunal DC 167 si finalul km 0+262, prezintă o platformă pietruită.
- STR. Bujorului - km 0+025 – km 0+147, L=122.00 ml are originea km 0+000 în strada Vadului si finalul km 0+147. Tronsonul de strada amenajata este de la km 0+025 – 0+147 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. VADULUI 1(ULITA (V. Ursache-I. Savin)) - km 0+025 – km 0+117, L=92.00 ml are originea km 0+000 în strada Vadului si finalul km 0+117. Tronsonul de strada amenajata este de la km 0+025 – 0+117 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. Trandafirilor - km 0+025 – km 0+097, L=72.00 ml are originea km 0+000 în strada Vadului si finalul km 0+097. Tronsonul de strada amenajata este de la km 0+025 – 0+097 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. Viorelelor - km 0+020 – km 0+146, L=126.00 ml are originea km 0+000 în strada Vadului si finalul km 0+146. Tronsonul de strada amenajata este de la km 0+020 – 0+146 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. Pajiștei - km 0+000 – km 0+530, L=530.00 ml are originea km 0+000 în strada Milica Bazin Apa si finalul km 0+530 în strada Vadului și prezintă o platformă pietruită.
- STR. ETERNITATII (STR. Milica Bazin Apa) - km 0+020 – km 0+595, L=575.00 ml are originea km 0+000 în strada Primăverii si finalul km 0+595 și prezintă o platformă pietruită. Tronsonul de strada amenajata este de la km 0+020 – 0+595 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. Zambilei - km 0+000 – km 0+065, L=65.00 ml are originea km 0+000 în drumul comunal DC 167 si finalul km 0+065, prezintă o platformă pietruită.
- STR. La Cazan - km 0+000 – km 0+151, L=151.00 ml are originea km 0+000 în drumul comunal DC 167 si finalul km 0+151, prezintă o platformă pietruită.
- STR.SLT.MAJ.TR.VASILE ENACHESCU+HAMEIULUI - km 0+000 – km 0+860, L=860.00 ml are originea km 0+000 si finalul km 0+860, prezintă o platformă pietruită.
- STR.SLT.MAJ.TR.VASILE ENACHESCU - km 1+685 – km 1+925, L=240.00 ml are originea km 1+685 si finalul km 1+925, prezintă o platformă pietruită.

- STR. Gutuiului - km 0+000 – km 0+147, L=147.00 ml are originea km 0+000 în strada STR.SLT.MAJ.TR.VASILE ENACHESCU+HAMEIULUI si finalul km 0+147, prezintă o platformă pietruită.
- STR. Cireșilor - km 0+020 – km 0+180, L=160.00 ml are originea km 0+000 în strada Băilor si finalul km 0+180. Tronsonul de strada amenajata este de la km 0+020 – 0+180 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. Paltinului - km 0+000 – km 0+151, L=151.00 ml are originea km 0+000 si finalul km 0+151, prezintă o platformă pietruită.
- STR. Câmpului - km 0+000 – km 0+201, L=201.00 ml are originea km 0+000 si finalul km 0+201, prezintă o platformă pietruită.

Situația precară în care se găsesc strazile a creat și creează în continuare, efecte negative, determinând un nivel de trai scăzut, o stare de sărăcie și înapoiere a comunelor, măbind decalajul existent între comuna Bălțătești, și alte comune din România.

Prin Planul Urbanistic General al comunei Bălțătești,, se fac o serie de propuneri cu privire la reglementarea, modernizarea și dezvoltarea rețelei de circulație. Conform acestuia este prevăzută modernizarea rețelei existente de strazi, prin lucrări de modernizare și amenajare a infrastructurii, corectarea elementelor geometrice ale traseului în funcție de condițiile din teren, introducerea unui sistem rutier superior, echiparea intersecțiilor etc.

Modernizarea căilor de acces și a podețelor, va aduce beneficii imediate, precum și pe termen mediu și lung, atât în privința ridicării standardelor economice și a condițiilor igienico – sanitare cât și în privința dezvoltării economice a comunei.

Asigurarea unor caii de acces corespunzătoare indiferent de anotimp, va conduce la creșterea valorii terenurilor în zonă.

Proiectul se încadrează în prioritățile propuse de Planul Urbanistic General al comunei Bălțătești.

Dimensionarea structurii rutiere, s-a realizat în conformitate cu prevederile „Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suplă și semirigide (metoda analitică)” indicativ PD 177-2001 și cu ajutorul programului de calcul Calderom 2000 și cu ajutorul programului de calcul Calderom 2000, rezultând o structură rutieră suplă alcătuită dintr-o succesiune de straturi realizate din agregate naturale necoezive si mixturi asfaltice.

Structura rutieră adoptată pentru amenajarea străzilor este:

- 10 cm strat de forma din balast;
- 20 cm strat de fundație din balast;
- 15 cm strat de baza din piatră spartă;
- 6 cm strat de legătura din mixtura asfaltica tip BADPC 22,4;
- 4 cm strat de uzura din mixtura asfaltica tip BAPC 16 / MAS 16 .

Acostamentele se vor realiza cu o pantă transversală de 4%, din balast, sau consolidate cu panta de 2,5%, iar acolo unde rigolele sunt betonate acestea se vor betona.

Pentru asigurarea, preluarea și scurgerea corespunzătoare a apelor meteorice se vor executa rigole betonate și de acostament.

Pentru dirijarea si evacuarea apelor meteorice colectate de rigole este necesară execuția de podețe transversale.

Podetele transversale vor fi prevăzute cu aripi, cameră de cădere si timpane conform detaliilor din piesele desenate.

De asemenea pentru dirijarea și evacuarea apelor meteorice colectate este necesară execuția de podețe laterale.

Pentru menținerea curățeniei, esteticii rutiere și condițiilor optime de exploatare a strazilor, strazile laterale vor fi amenajate pe o lungime de min. 5,00 ml cu aceeași structură rutieră ca a strazii modernizate.

Strazile propuse spre modernizare, se încadrează în prevederile Legii 82/1998 pentru aprobarea Ordinului 50/1998, pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile rurale.

Păstrarea actuală a amplasamentului strazilor nu duce la costuri suplimentare legate de exproprii de terenuri, mutări de rețele, lucrări de amenajare a terenului, lucrări care la ora actuală dacă ar trebui făcute ar consuma sume importante de bani.

Conform regimului juridic al strazilor și Normelor Tehnice privind proiectarea, construirea, reabilitarea, modernizarea, întreținerea, repararea, administrarea și exploatarea strazilor, corespunzător categoriei funcționale a strazii, recomandările și măsurile ce se impun sunt următoarele:

- ▶ se va stabili categoria de importanță conform hotărârii HG 261 / 1994;
- ▶ proiectarea traseului în plan și spațiu, respectiv amenajarea curbilor și întocmirea profilului longitudinal se va face cu respectarea prevederilor STAS 863/85;

- ▶ se va dimensiona o structură rutieră suplă sau semirigidă conform normativului PD 177/2001 și AND 582 - 2002; structura rutieră se va verifica la acțiunea fenomenului de îngheț – dezgheț conform STAS 1709;

- Lungimea traseului: $L=5,692$ km;

- Viteza de proiectare : 30-40 km/oră;

- Străzi secundare/principale conform ord. 50/1998;

- Lățimea părții carosabile în aliniament: 2.75 m- 5,50 m;

- Acostamente de: 0,375 – 0,75 m;

- Panta în profil transversal va fi de 2,5 % , iar a acostamentelor de 4 % respectiv 2,5 %.

- Podețe transversale și laterale proiectate

- ▶ colectarea și evacuarea apelor provenite din precipitații se face prin rigole betonate și rigole de acostament, iar descărcarea acestora prin podețe transversale; calculele hidrologice pentru verificarea secțiunilor șanțurilor și podețelor se vor face conform STAS 10796/1/1997 și STAS 10796/2/1979;

- ▶ podețele vor fi proiectate și dimensionate în conformitate cu „Normativ privind adaptarea la teren a proiectelor tip de podețe pentru strazi indicativ P 19-2003” și cu „Normativ privind proiectarea hidraulică a podurilor și podețelor indicativ PD 95-2002”.

- ▶ pentru menținerea curățeniei, esteticii rutiere și condițiilor optime de exploatare a strazilor din prezenta documentație, strazile laterale vor fi amenajate pe o lungime de min. 5,00 ml.

Structura rutieră adoptată pentru amenajarea străzilor este:

- 10 cm strat de forma din balast;
- 20 cm strat de fundație din balast;
- 15 cm strat de baza din piatră spartă;
- 6 cm strat de legătura din mixtura asfaltică tip BADPC 22,4;
- 4 cm strat de uzura din mixtura asfaltică tip BAPC 16 / MAS 16 .

► la intersecția cu străzile laterale, pentru asigurarea continuității rigolelor, se vor prevedea podețe tubulare;

► pentru îmbunătățirea siguranței circulației se vor prevedea indicatoare de reglementare a circulației care vor fi amplasate în zonele periculoase și la intersecțiile cu străzile laterale conform STAS 1848-1/2011.

Prin prezenta documentație se propune o structură rutieră și un profil transversal corespunzător categoriei funcționale a strazii:

- Străzi principale și secundare - conform ord. nr. 50/1998;
- Viteza de proiectare : 30-40 km/h, conform ord. MT nr. 1296/2017;
- Lungime străzi laterale de amenajat: 5 ml;
- Lățimea părții carosabile în aliniament: 5.50 m; 4.00 m; 3.00 m; 2.75 m;
- Acostamente de 0.75 m, 0,50 m; 0,375 m;
- Platforma străzii de la 7,00 m la 3,75 m;
- Panta în profil transversal va fi de 2,5 % , iar a acostamentelor de 4 % respectiv 2,5 %.
- Podețe transversale și laterale proiectate.
- Montare parapet de protecție și fundație adâncită de parapet;
- Ridicare la cotă cămine utilități;
- Amenajare platforme de încrucișare;

b) Justificarea necesității proiectului

Situația actuală a strazilor propuse modernizării este următoarea:

- STR. Narcisei - km 0+000 – km 0+050, L=50.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15G și finalul km 0+050, prezintă o platformă pietruită.
- STR. Macului - km 0+000 – km 0+082, L=82.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15G și finalul km 0+082, prezintă o platformă pietruită.
- STR. Crinului 1- km 0+000 – km 0+055, L=55.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15G și finalul km 0+055, prezintă o platformă pietruită.
- STR. Văratec - km 0+000 – km 0+213, L=213.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15G și finalul km 0+213, prezintă o platformă pietruită.
- STR. Ciungu - km 0+000 – km 0+138, L=138.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15C și finalul km 0+138, prezintă o platformă pietruită.
- STR. Caișilor - km 0+000 – km 0+186, L=186.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15C și finalul km 0+186, prezintă o platformă pietruită.
- STR. LT. Iorgu Virgil Popescu - km 0+000 – km 0+403, L=403.00 ml are originea km 0+000 în STR. ELEV TR. C. Popoviciu și finalul în drumul național DN 15C, prezintă o platformă pietruită.
- STR. ELEV TR. C. Popoviciu - km 0+000 – km 0+464, L=464.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15C și finalul km 0+464, prezintă o platformă cu asfalt degradat.
- STR. SLT. Mihai Oprea - km 0+025 – km 0+324, L=299.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15C și finalul km 0+349. Tronsonul de strada amenajată este de la km 0+025 – 0+324 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. Crinului 2 - km 0+025 – km 0+198, L=173.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15C și finalul km 0+213. Tronsonul de strada amenajată este de la km 0+025 – 0+198 și prezintă o platformă pietruită.

- STR. Lalelelor - km 0+025 – km 0+140, L=115.00 ml are originea km 0+000 în drumul național DN 15C si finalul km 0+140. Tronsonul de strada amenajata este de la km 0+025 – 0+140 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. Văii - km 0+000 – km 0+262, L=262.00 ml are originea km 0+000 în drumul comunal DC 167 si finalul km 0+262, prezintă o platformă pietruită.
- STR. Bujorului - km 0+025 – km 0+147, L=122.00 ml are originea km 0+000 în strada Vadului si finalul km 0+147. Tronsonul de strada amenajata este de la km 0+025 – 0+147 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. VADULUI 1(ULITA (V. Ursache-I. Savin)) - km 0+025 – km 0+117, L=92.00 ml are originea km 0+000 în strada Vadului si finalul km 0+117. Tronsonul de strada amenajata este de la km 0+025 – 0+117 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. Trandafirilor - km 0+025 – km 0+097, L=72.00 ml are originea km 0+000 în strada Vadului si finalul km 0+097. Tronsonul de strada amenajata este de la km 0+025 – 0+097 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. Viorelelor - km 0+020 – km 0+146, L=126.00 ml are originea km 0+000 în strada Vadului si finalul km 0+146. Tronsonul de strada amenajata este de la km 0+020 – 0+146 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. Pajiștei - km 0+000 – km 0+530, L=530.00 ml are originea km 0+000 în strada Milica Bazin Apa si finalul km 0+530 în strada Vadului și prezintă o platformă pietruită.
- STR. ETERNITATII (STR. Milica Bazin Apa) - km 0+020 – km 0+595, L=575.00 ml are originea km 0+000 în strada Primăverii si finalul km 0+595 și prezintă o platformă pietruită. Tronsonul de strada amenajata este de la km 0+020 – 0+595 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. Zambilei - km 0+000 – km 0+065, L=65.00 ml are originea km 0+000 în drumul comunal DC 167 si finalul km 0+065, prezintă o platformă pietruită.
- STR. La Cazan - km 0+000 – km 0+151, L=151.00 ml are originea km 0+000 în drumul comunal DC 167 si finalul km 0+151, prezintă o platformă pietruită.
- STR.SLT.MAJ.TR.VASILE ENACHESCU+HAMEIULUI - km 0+000 – km 0+860, L=860.00 ml are originea km 0+000 si finalul km 0+860, prezintă o platformă pietruită.
- STR.SLT.MAJ.TR.VASILE ENACHESCU - km 1+685 – km 1+925, L=240.00 ml are originea km 1+685 si finalul km 1+925, prezintă o platformă pietruită.
- STR. Gutuiului - km 0+000 – km 0+147, L=147.00 ml are originea km 0+000 în strada STR.SLT.MAJ.TR.VASILE ENACHESCU+HAMEIULUI si finalul km 0+147, prezintă o platformă pietruită.
- STR. Cireșilor - km 0+020 – km 0+180, L=160.00 ml are originea km 0+000 în strada Băilor si finalul km 0+180. Tronsonul de strada amenajata este de la km 0+020 – 0+180 și prezintă o platformă pietruită.
- STR. Paltinului - km 0+000 – km 0+151, L=151.00 ml are originea km 0+000 si finalul km 0+151, prezintă o platformă pietruită.
- STR. Câmpului - km 0+000 – km 0+201, L=201.00 ml are originea km 0+000 si finalul km 0+201, prezintă o platformă pietruită.

În prezent străzile au o stare de viabilitate necorespunzătoare, datorită următoarelor condiții:

- Traseul strazilor nu este sistematizat corespunzător, platforma părții carosabile a strazilor nu este definită;

- În momentul de față, strazile sunt balastate și prezintă zone pe care stagnează apa din precipitații;

- Pe unele sectoare patul strazii este sub cota sau la cota terenului înconjurător, situație care determina înzăpezirea repetată pe timpul iernii;

- Nu sunt asigurate măsuri pentru siguranța circulației, lipsesc indicatoarele de semnalizare;

- Nu este asigurată preluarea și deversarea apelor pluviale, rigolele existente din pământ sunt subdimensionate, colmatate, nedefinite, podețele de descărcare nu fac față debitelor mari din anotimpurile ploioase.

În concluzie, structura rutiera actuală, este improprie traficului auto. Circulația vehiculelor și autovehiculelor se desfășoară anevoios în orice anotimp, nefiind asigurate condiții minime pentru activitatea locuitorilor din zona adiacentă, fapt care influențează negativ viața economică a locuitorilor.

Lipsa lucrărilor de protecție a șanțurilor în zonele cu declivitate accentuată, a lucrărilor specifice de drenaj și a consolidărilor locale, a dus la evacuarea incorectă a apelor și apariția de zone cu instabilitate ce trebuie eliminate odată cu refacerea taluzurilor naturale și îmbunătățirea condițiilor de mediu prin preluarea corespunzătoare a torenților sezonieri de pe versanți.

Ca parte a infrastructurii sociale, proiectul propune căi de acces cu rol multiplu:

- acces la punctele de interes ale comunei;
- acces la drumul național DN 15G și DN 15C;
- acces la drumul comunal DC 167;

c) Valoarea investiției

În conformitate cu devizul general al investiției valoarea totală a investiției este de 10,565,912.98 lei (inclusiv TVA).

d) Perioada de implementare propusa

Perioada de implementare a proiectului este de 8 luni.

e) Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitata pentru a fi folosita temporara (planuri de situație si amplasament)

Planurile de situație si amplasament sunt atașate prezentei documentații.

f) Caracteristici fizice ale proiectului propus:

Profilul si capacitățile de producție

Proiectul se încadrează în categoria infrastructura de transport si nu generează capacitați de producție.

Descrierea instalației si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz)

Pe amplasamentul studiat prin proiect nu vor exista instalații si fluxuri tehnologice generate de prezentul proiect.

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

Investiția propusă nu generează activități de producție.

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

Pentru realizarea proiectului principalele materii prime utilizate sunt reprezentate de: balast, piatra sparta, filer, agregate naturale, bitum, ciment și apa. Antreprenorul va fi cel care va alege sursele de unde vor fi luate aceste materiale de construcție precum și tehnologiile care vor fi folosite. Proiectantul va preciza în caietele de sarcini necesare documentației de licitație caracteristicile materiilor prime în vederea atingerii calităților corespunzătoare conform legislației în vigoare.

Combustibilii utilizați la realizarea obiectului de investiție sunt reprezentați în special de motorină, care este folosită pentru funcționarea utilajelor de construcție. Asigurarea cu motorina este în sarcina antreprenorului care o aprovizionează din stații special amenajate pentru comercializarea carburanților.

Racordarea la rețelele utilitare existente în zona

Pe timpul execuției și exploatarei obiectivului de investiții nu este necesară racordarea la rețelele utilitare existente în zonă.

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

Terenul va fi readus la categoria de folosință inițială, prin executarea unor lucrări de genul:

- nivelarea terenului.
- refacerea corespunzătoare a spațiilor verzi;
- asfaltare, unde este cazul;
- curățirea zonei aferente investiției, prin evacuarea din amplasament a deșeurilor menajere, precum și a deșeurilor specifice și transportul acestora la cel mai apropiat depozit de deșeuri autorizate;
- evacuarea din amplasamente a tuturor utilajelor utilizate la execuția investiției;

Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente

Realizarea proiectului implică numai folosirea cailor de acces existente. Nu sunt necesare variante ocolitoare și/sau străzi tehnologice.

Resursele naturale folosite în construcție și funcționare

Resursele naturale folosite pe durata execuției sunt reprezentate de pământ, balast, nisip, agregate de râu, piatra naturală și apa. Proiectul conține o estimare cantitativă a acestor resurse utilizate pe timpul execuției.

Pe durata de funcționare a investiției proiectul nu necesită resurse naturale, cu excepția agregatelor folosite cu ocazia întreținerii periodice.

Metode folosite în construcție/demolare

Metodele folosite în construcția strazilor sunt cele clasice și constau în principal în realizarea succesivă a straturilor rutiere. Pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale se vor utiliza elemente prefabricate și betoane turnate în situ.

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

Proiectul se referă la realizarea elementelor pentru infrastructura de transport și conține un grafic de realizare (plan de execuție) cu durate și etape principale de construcție, inclusiv punerea în funcțiune.

Exploatarea obiectivului de investiții, refacerea și folosirea ulterioară sunt în sarcina beneficiarului.

Relația cu alte proiecte existente sau planificate

Proiectul se încadrează în prioritățile propuse de Planul Urbanistic General al comunei Bălățești cât și în obiectivele specifice prevăzute prin „Planul local pentru dezvoltare durabilă a județului Neamț”.

Investiția de față nu are interacțiuni cu alte proiecte cunoscute în zonă.

Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare

În vederea modernizării infrastructurii rutiere pentru străzi, L=5.028,00 ml, au fost luate în considerare ca alternative de realizare a obiectivului menționat mai sus următoarele:

1. Realizarea unei structuri rutiere realizată dintr-un strat de fundație din balast și un strat de bază din piatră spartă amestec optimal, impermeabilizat prin realizarea unui strat de uzură din mixtură asfaltică. Această soluție s-a dovedit a fi ineficientă în timp datorită faptului că într-o perioadă relativ scurtă de timp stratul de uzură cedează apărând defecte precum gropi, fâgașe, fisuri, crăpături și faianțări.

2. Realizarea unui sistem rutier rigid realizat dintr-o dală de beton de ciment rutier în grosime de min. 20 cm astfel încât să fie respectate prevederile „Normativului privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru strazi” indicativ NP 116-2004, soluție care din punct de vedere economic ar ridica valoarea investiției cu min. 25%. Ținând cont de faptul că sistemele rutiere rigide sunt promovate pentru strazi ale căror valori de trafic se încadrează în grupele intens și foarte intens rezultă că soluția de realizare a unui sistem rutier rigid nu se justifică.

3. Realizarea unui sistem suplu realizat dintr-o succesiune de straturi după cum urmează:
- strat de uzură din beton asfaltic de tip BAPC 16, strat de legătura din mixtura asfaltică de tip BADPC 22,4, strat de bază din piatră spartă, strat de fundație din balast, soluție care respectă prevederile „Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (metoda analitică)” indicativ PD 177/2001;

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)

Ca urmare a implementării proiectului de modernizare, nu este preconizată apariția de alte activități generate, precum: 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.

Alte autorizații cerute pentru proiect

Pentru realizarea proiectului la prezenta fază de proiectare au stat la baza studiile topografice, studiul geotehnic și expertiza tehnică. Conform certificatului de urbanism nr. 1/02.02.2021 este necesar a se obține avize de la: alimentare cu energie electrică, alimentare cu apă și telefonizare.

DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE:

Planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului

Singurele lucrări de demolare ce pot apărea în cadrul proiectului sunt reprezentate de podețele cu deschiderea mai mică de 2 m, existente, care nu corespund din punct de vedere tehnic.

Lucrările de demolare se execută pe baza de trasări și proceduri tehnice de execuție ale antreprenorului.

Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului

Podețele demolate sunt înlocuite cu altele noi, situate pe același amplasament.

Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente

Nu sunt necesare cai noi de acces sau schimbări aduse căilor de acces existente.

Metode folosite în demolare

Demolarea podețelor existente aflate într-o stare tehnică necorespunzătoare se realizează cu picon și excavator din dotarea antreprenorului, materialul rezultat fiind sortat și depozitat pe categorii în vederea reutilizării la umpluturile din cadrul proiectului.

Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare

Ca alternativă la demolarea acestor podețe necorespunzătoare a fost studiată consolidarea acestora, dar această soluție nu a putut asigura condiții de siguranță în exploatare, conform prevederilor legii 10/1995 privind calitatea în construcții.

Alte activități care pot apărea ca urmare a demolării

Ca urmare a demolării, materialele metalice recuperate sunt predate la societăți de profil în vederea reciclării, iar elementele din beton spart vor fi utilizate pentru umpluturi în prezentul proiect.

4. DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI:

Formata din satele Adjudeni și Bălțătești, comuna se află în estul județului, la limita cu județul Iași, pe malul drept al Siretului. Este străbătută de șoseaua județeană DJ201C, care o leagă spre sud de Roman (unde se termină în DN2) și spre nord în județul Iași la Răchiteni (unde se termină în DN28).

Teritoriul administrativ al comunei se învecinează:

- La nord – comuna Rachiteni;
- La sud – comuna Sagna;
- La est – comuna Doljesti;
- La vest – comuna Sabaoani;
- La sud-vest – comuna Cordun.

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

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

Distanța cea mai mică de la obiectivele proiectului până la granița cu republica Moldova este de 60 km.

Localizarea proiectului în raport cu patrimoniul cultural și repertoriul arheologic național

Strazile propuse pentru modernizare, fac parte din domeniul public de interes local al comunei Bălțătești, județul Neamț, conform Certificatului de Urbanism nr. 1/02.02.2021. Investiția propusă nu este în zona de influență a patrimoniului cultural și arheologic național.

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

- **folosițele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia:** categoria de folosință actuală a terenului este de "zona drumuri de interes public".
- **politici de zonare și de folosire a terenului:** În cadrul proiectului nu sunt disponibile hărți sau fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind politici de zonare și de folosire a terenului

- **arealele sensibile:** în cadrul proiectului nu au fost identificate areale sensibile

Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub forma de vector în format digital cu referința geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970

Detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare

Pentru investiția de față nu este posibilă luarea în considerare a unor alte variante de amplasament. Lucrările propuse a se executa vor păstra actualul amplasament al strazilor existente, în intravilanul comunei Bălțătești.

5. 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:

1) protecția calității apelor:

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

Sursele posibile de poluare a apei sunt:

- carosabilul, pe care se vor aplica produse pentru dezgheț și antiderapante,
- materiale depozitate necorespunzător care pot fi spălate de apele pluviale
- pierderile de hidrocarburi la sol care vor fi antrenate de apele meteorice.

La execuție, pentru protecția calității apelor, se vor lua următoarele măsuri :

- excedentele de săpătură, se vor amplasa în afara zonelor de viituri;
- pământul rezultat din săpăturile la podețe, va fi evacuat în afara secțiunii de scurgere a apei se va evita perturbarea scurgerii naturale a apelor;
- punctele de repaos vor fi dotate cu două cabine de closet uscat, amplasate la minim 100 m de cursurile de apă;
- se va elimina pericolul pierderilor accidentale de materiale și substanțe poluante prin măsuri administrative.

- stațiile și instalațiile de epurare sau de pre epurare a apelor uzate prevăzute;

Lucrările din cadrul proiectului nu necesită stații și instalații de epurare sau de pre epurare a apelor uzate.

2) protecția aerului:

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

Sursele posibile de poluare a aerului constau în:

- traficul rutier cu emisii de pulberi PM(10),
- carbuția motoarelor autovehiculelor cu emisii de SO_x, NO_x, NMVOC, CO, CO₂, metale grele.

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

Lucrările din cadrul proiectului nu necesită instalații pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă.

Măsurile ce trebuie luate în ceea ce privește păstrarea calității aerului, sunt:

- respectarea limitelor impuse de STAS 12574/87, privind condițiile de calitate a aerului;
- reducerea poluării cu pulberi, prin asigurarea unui transport și manipulare adecvată a materialelor ce se pun în operă pe timpul execuției;

- utilajele folosite vor respecta prevederile HG743/2002, privind limitarea emisiei de gaze poluante provenite de la acestea.

3) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- sursele de zgomot și de vibrații;

Sursele posibile de zgomot și vibrații:

- utilajele de construcții utilizate pe timpul execuției,
- traficul rutier și motoarele autovehiculelor,
- autovehiculele care vor ridica deșeurile.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

Pentru diminuarea disconfortului creat de zgomotul și vibrațiile generate de utilajele de construcție se va avea în vedere un program de lucru adecvat.

Datorită clasei inferioare de exploatare și a vitezei mici impuse strazilor, sursele de zgomot și vibrații sunt mici.

Nivelul de zgomot estimat ca va fi generat de traficul rutier la traversarea pe timp de zi a zonelor rezidențiale poate fi considerat că se va încadra în limitele reglementate de SR ISO 1996/2-2018.

4) protecția împotriva radiațiilor:

- sursele de radiații;

Nu există 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, ape freatiche și de adâncime;

Sursele posibile de poluare a solului sunt:

- carosabilul, pe care se vor aplica produse pentru dezgheț și antiderapante,
- materiale depozitate necorespunzător care pot fi spălate de apele pluviale
- pierderile de hidrocarburi la sol care vor fi antrenate de apele meteorice.

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția solului și a subsolului;

Pe timpul execuției și în timpul exploatarea strazilor, se vor lua următoarele măsuri:

- materialele de construcție utilizate, vor fi depozitate numai în perimetrul de lucru, fără a afecta vecinătățile obiectivului
- nu se va depăși suprafața frontului de lucru
- evitare tasării și distrugerii solului și se vor reface terenurile ocupate temporar
- se vor întreține și exploata utilajele de construcție și cele de transport, în stare tehnică corespunzătoare, astfel încât să nu existe scurgeri de carburanți și ulei, precum și emisii de noxe peste limitele admise
- se interzice depozitarea de materiale și deșeuri, pe căile de acces sau pe spațiile învecinate străzii.

6) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;

Nu au fost identificate areale sensibile ce pot fi afectate de proiect.

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

Nu este cazul. Obiectivul nu afectează negativ natura sau ecosistemele.

7) protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

- identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de așezările umane, respectiv fata de monumente istorice si de arhitectura, alte zone asupra cărora exista instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional si altele;

Lucrările de pe strazi din proiect se desfășoară in zona de intravilan.

Amplasamentul strazilor care trebuie modernizate, nu se încadrează în categoria siturilor istorice sau arheologice protejate.

- lucrările, dotările si masurile pentru protecția așezărilor umane si a obiectivelor protejate si/sau de interes public;

Având în vedere că strazile traversează intravilan de zonă rurală, se impune:

- evitarea perturbării circulației normale în perioada de execuție
- respectarea limitelor impuse de SR ISO 1996/2-2018, privind poluarea fonică.

8) prevenirea si gestionarea deșeurilor generate pe amplasament in timpul realizarii proiectului/in timpul exploatării, inclusiv eliminarea:

- lista deșeurilor (clasificate si codificate in conformitate cu prevederile legislatiei europene si nationale privind deșeurilor), cantitati de deseuri generate;

Nu este cazul. Obiectivul nu este generator de deșeuri.

- programul de prevenire si reducere a cantităților de deșeuri generate;

Nu este cazul. Obiectivul nu este generator de deșeuri.

- planul de gestionare a deșeurilor.

Nu este cazul. Obiectivul nu este generator de deșeuri.

9) gospodărirea substanțelor si preparatelor chimice periculoase:

- substanțele si preparatele chimice periculoase utilizate si/sau produse;

Substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate constau în carburanți și uleiuri pentru utilajele de construcții. Aceste substanțe nu sunt depozitate pe șantier ci sunt aprovizionate de la societăți de profil.

- modul de gospodărire a substanțelor si preparatelor chimice periculoase si asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu si a sănătății populației;

Nu este cazul. Alimentarea și întreținerea utilajelor de construcție se face la baza antreprenorului.

B. Utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversității

Nu este cazul. Obiectivul nu presupune utilizarea resurselor naturale de acest tip.

6. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE IN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT

Impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție speciala speciilor si habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei si a faunei salbatice, terenurilor, solului, folosintelor, bunurilor materiale, calitatii si regimului cantitativ al apei, calitatii aerului, climei (de exemplu, natura si amploarea emisiilor de gaze cu efect de sera), zgomotului si vibratiilor peisajului si mediului vizual, patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adica impactul direct, indirect, secundar cumulativ, pe termen scurt, mediu si lung, permanent si temporar, pozitiv si negativ);

- *populația și sănătatea umană*

Soluția propusă va avea o influenta directă, pozitivă, asupra populației prin crearea de condiții de viață superioare celor existente. Va determina pe de o parte condiții ameliorate de circulație în localitate, un nivel de zgomot mai redus și o calitate îmbunătățită a aerului, iar pe de altă parte va diminua numărul de accidente, de ambuteiaje și va micșora ritmul de degradare

și uzură a sistemului rutier de pe intravilanul existent. Influența gazelor de eșapament asupra locuitorilor va fi mai redusă în comparație cu situația înregistrată în prezent.

Zgomotul generat de traficul rutier pe timp de noapte nu va mai constitui o sursă de deranj pentru locuitorii din imediata vecinătate a strazilor datorita unei părți carosabile moderne și a valorilor reduse de trafic rutier.

- *Biodiversitate, vegetație, faună.*

Influența asupra biodiversității la funcționarea investiției se va produce pe două căi: direct și indirect.

Influența directă se va datora eventual circulației mijloacelor de transport, care poate să reducă accidente și prin emisiile de noxe.

De asemenea, o influență negativă o pot avea:

- intervențiile pentru reparații ale îmbrăcămintei asfaltice și lucrările care au legătură cu apele,
- deșeurile care vor rezulta și care vor trebui să fie depozitate în spații special amenajate astfel încât riscul impurificării apelor meteorice să fie redus la minim,
- eventualele accidente rutiere cu deversarea de materiale/deșeuri în mediu care vor avea drept consecință concentrații ridicate de emisii de poluanți din categoria substanțelor toxice și periculoase care pot influența într-un timp scurt calitatea factorilor de mediu aer, apă și sol. Din evidentele existente în cadrul comunei acest risc este practic inexistent.

Asupra vegetației influența directă se va manifesta eventual prin modificarea direcțiilor de scurgere a apelor meteorice de pe versanți și bilanțul apei în sol în zonele cu casuiri.

În general, prin amenajările propuse și măsurile de diminuare a impactului asupra mediului influența asupra vegetației și faunei va fi minimă.

Influență indirectă se va produce prin calitatea aerului care va fi influențat negativ de emisiile de poluanți în atmosferă la funcționarea motoarelor mijloacelor de transport. Se apreciază că acest tip de influență va fi relativ redusă (mult mai mică decât pentru situația existentă), nefiind cuantificabilă, dar care se poate manifesta prin influența asupra factorilor de mediu esențiali vieții, vegetației și faunei terestre.

- *Bunuri materiale.*

Lucrările nu vor avea influență asupra bunurilor materiale deoarece nu este cazul de situații juridice referitoare la dreptul de proprietate asupra terenurilor.

- *Patrimoniul arhitectural și arheologic.*

Lucrările nu vor avea influență directă asupra patrimoniului arhitectural și arheologic, traseul lucrărilor fiind în afara perimetrelor care se află în atenția cercetătorilor și nu se intersectează cu acestea.

- *Peisaj.*

Influența directă a lucrărilor analizate asupra peisajului natural este necuantificabilă deoarece nu poate fi tratată decât subiectiv.

Influența soluției propuse, asupra peisajului este determinată în mod pozitiv de calitatea aerului în localitate, estetica rutieră și de starea de satisfacție a locuitorilor unei localități cu o infrastructura rutiera modernă.

- Conservarea resurselor naturale.

Față de situația existentă bilanțul de ape în zona analizată nu se va modifica.

Pentru prevenirea și reducerea impactului negativ asupra mediului se vor lua măsuri atât în perioada de construcție cât și de exploatare.

- *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 reversabilitatea impactului*
Nu este cazul.
- Masurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului*
Nu este cazul.
- Natura transfrontieră a impactului*
Nu este cazul.

7. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

În procesele desfășurate în cadrul exploatării obiectivului, emisiile de poluanți nu impun o monitorizare strictă, dat fiind traficul auto redus. În cazul în care aceasta este solicitată, monitorizarea se face de către laboratoare specializate prin contract prestări servicii.

8. LEGATURI CU ALTE ACTE NORMATIVE SI/SAU PLANURI/PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară

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.

Proiectul se încadrează în prioritățile propuse de Planul Urbanistic General al comunei Bălțătești.

9. LUCRARI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER

- *Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier*

Amplasarea organizării de șantier se va face pe o suprafață de teren, la sugestia beneficiarului și cu acceptul proprietarului.

Acest teren este liber de orice sarcini, neexistând nici o construcție care să necesite desființare sau mutare de amplasament.

Starea tehnică a terenului pe care se propune amenajarea organizării de șantier, s-a făcut prin examinare vizuală asupra elementelor geometrice :

a. Terenul este relativ plat, cu o pantă transversală de cca. 4,0 % ;

b. Corespunde ca suprafață, pentru a fi amenajat corespunzător;

c. Nu există denivelări sau ruperi de pantă, care să necesite volume de săpături sau umpluturi de pământ.

Datorită duratei scurte de utilizare pentru organizarea de șantier, s-au ales soluții constructive simple, care să nu necesite alocarea sume mari de bani pentru înființare și dezafectare. Se prevede execuția de terasamente, pentru aducerea suprafeței pe care se amplasează platforma de organizare șantier, la cotele din proiect, prin execuția de nivelare cu

autogrederul, decopertarea stratului vegetal existent și îndepărtarea acestuia. Aceasta presupune tăierea dâmburilor și deplasarea în goluri a materialului rezultat din tăieri.

Săpăturile se vor executa pe bază de trasări, astfel încât să nu fie dezafectat mai mult teren decât este necesar.

După realizarea împrejurii organizării de șantier, se vor amplasa următoarele dotări principale :

- construcțiile provizorii – baracamente pentru personalul muncitor ;
- magazii de echipamente și utilaje de mică mecanizare ;
- spațiu de parcare a utilajelor de construcție și de transport ;
- punct de acordare primului ajutor în caz de eventuale accidentări;
- punct de intervenție în caz de incendiu, dotat cu echipamentele necesare
- tablou electric general, pentru racordarea utilităților de pe platformă, la rețeaua de curent electric din zonă;
- cabine de closet uscat, dotate cu fosă septică ecologică;
- împrejurire provizorie, din panouri de sârmă.

În vederea realizării lucrărilor, constructorul va coordona organizarea de șantier pentru fiecare obiectiv în parte, cât mai aproape de centrul de desfășurare al lucrării respective, în funcție de terenul pe care beneficiarul îl poate pune la dispoziție.

- *Localizarea organizării de șantier*

Localizarea organizării de șantier se va stabili de către beneficiar împreună cu constructorul, astfel încât să fie în apropierea strazilor propuse pentru modernizare.

- *Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier*

În condițiile respectării disciplinei de șantier, nu există riscuri de manifestare a poluării mediului, iar impactul produs de organizarea de șantier va fi unul nesemnificativ având în vedere amplasamentele, suprafețele, caracterul temporar.

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

În condițiile în care organizarea de șantier prevede amplasarea de platforme de repaos a personalului muncitor, sursele de poluare vor fi asociate acestor activități respectiv - producere de deșeuri menajere.

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

Nu se vor evacua ape uzate, substanțe petroliere, substanțe periculoase rezultate prin derularea lucrărilor în mod direct pe sol.

Organizarea de șantier nu va fi amplasată în apropierea cursurilor de apă.

Nu se prevede încălzirea spațiilor pentru personal deoarece lucrările nu se vor desfășura pe perioada iernii.

Se prevede umectarea terenului înainte de decapare pentru a evita emisiile de pulberi/praf.

10. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII, ÎN MASURA ÎN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE

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

La finalul realizării lucrării, vehiculele și utilajele folosite în realizarea modernizării vor fi îndepărtate de pe amplasament. Terenurile ocupate temporar vor fi redat în circulație. În cazul în care se constată o degradare a acestora vor fi aplicate măsuri de reconstrucție tehnologică.

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

Deșeurile rezultate din activitatea de modernizare a strazii trebuie colectate în pubele tipizate, amplasate în locuri special destinate acestui scop. Este necesar ca pubelele să fie preluate periodic de către serviciile de salubritate din zona, pe bază de contract.

Eventualele scurgeri de ulei rezultate accidental în zona frontului de lucru de la funcționarea defectuasă a utilajelor pot avea un impact redus asupra solului în cazul în care există un program de prevenire și combatere a poluării accidentale. În acest sens, instruirea personalului reprezintă o măsură eficientă în prevenirea sau reducerea efectelor poluării.

- *Aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației*
Nu este cazul
- *Modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului*

Infuența negativă a lucrărilor de organizare de șantier asupra mediului este temporară doar pe perioada execuției și dispare o dată cu darea în exploatare a noii investiții.

Constructorul va trebui să respecte la toate instalațiile și utilajele folosite, limitele noxelor prevăzute în normativele în vigoare la data execuției. Nivelul de zgomot pentru utilaje nu trebuie să depășească 55 db.

Pe amplasament nu vor rămâne niciun fel de resturi de la construcții, deșeuri sau alte substanțe periculoase. Terenul va fi redat într-o stare foarte apropiată de cea inițială, singura diferență fiind o nouă conformație geomorfologică.

Se vor verifica periodic utilajele și mijloacele de transport în ceea ce privește nivelul de emisii de monoxid de carbon și a altor gaze de eșapament, de zgomot și se vor pune în funcțiune numai celor ce corespund cerințelor tehnice, se vor evita pierderile de carburanți sau lubrifianți în staționarea utilajelor.

Totuși în cazul producerii unei poluări accidentale a solului cu produse petroliere și uleiuri minerale de la vehiculele grele și de la echipamentele mobile se va apela imediat la utilizarea materialelor absorbante, la decopertarea solului contaminat, stocarea temporară a deșeurilor rezultate și a solului decopertat în recipiente adecvate și tratarea de către firme specializate. În concluzie, în timpul lucrărilor se vor folosi utilaje performante care nu produc pierderi de substanțe poluante în timpul funcționării ce pot afecta calitatea solului și a apelor subterane și care nu generează zgomot peste limitele admise.

Lucrările se vor executa fără a produce disconfort locuitorilor prin generarea de noxe, praf, zgomot și vibrații și se va respecta nivelul de zgomot maxim admis conform STAS 10009/1988 „Acustica în construcții. Acustica urbană” – limitele admisibile ale nivelului de zgomot.

Se vor lua măsuri de reducere a nivelului încărcării atmosferice cu pulberi astfel: activitățile care produc mult praf vor fi reduse în perioada cu vânt puternic sau se va proceda la umectarea suprafeței sau luarea altor măsuri cu ar fi: împrejmuiri cu panouri, acoperirea solului decopertat și depozitat temporar în vederea reducerii dispersiei pulberilor în suspensie în atmosferă.

De asemenea este necesară marcarea corespunzătoare cu panouri de protecție, a terenurilor ocupate temporar de organizarea de șantier sau afectate de lucrări temporare (excavări, șanțuri de pământ). Pe perioada de realizarea a lucrărilor se vor lua măsuri pentru evitarea accidentării populației învecinate:

- Marcarea corespunzătoare a lucrărilor periculoase

- Protejarea/supravegherea menținute în zona lucrărilor
- Curățarea roților autovehiculelor la ieșirea din șantier pentru a preveni/reduce transferul de moloz în afara amplasamentului pe străzi și pentru a evita generarea prafului din trafic. Utilajele și mijloacele auto se vor spăla și întreține în locurile special amenajate și autorizate pentru astfel de activități.

11. ANEXE – PIESE DESENATE

1. Planul de încadrare în zona a obiectivului;
2. Planul de încadrare în teritoriu a obiectivului;
3. Planul de situație;

12. PROIECTELE CARE INTRA SUB INCIDENTA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANTA DE URGENTA A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE

Nu este cazul.

13. PROIECTE CARE SE REALIZEAZA PE APE SAU AU LEGATURA CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMATOARELE INFORMATII, PRELUATE DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE:

Nu este cazul.

Întocmit,
ing. Pohoata Maria Alexandra



**„Modernizare drumuri de interes local in comuna Baltatesti,
judetul Neamt”**

Nr. Crt.	STRADA	X	Y
1	Lt. Iorgu Virgil Popescu	599653.173	626132.726
		599803.512	626354.148
2	Slt. Mihai Oprea	599492.714	625914.335
		599328.798	625769.836
3	Campului	599926.282	625245.135
		599912.061	625408.905
4	Slt. Maj. Tr. Vasile Enachescu	599264.66	625371.884
		599131.283	624964.056
5	Paltinului	599480.866	624705.202
		599591.946	624750.008
6	Vaii	598660.458	627464.404
		598833.613	627457.475
7	ELEV TR. C. POPOVICIU	599590.66	626087.477
		599331.242	626284.451
8	Bujorului	598538.252	627142.21
		598601.041	627111.792
9	Ciresilor	599291.402	625129.156
		599243.561	625241.835
10	Varatec	599631.173	627510.518
		599662.218	627386.926
11	Crinului 1	599210.98	627632.35
		599196.504	627595.458
12	Crinului 2	599732.507	624544.686
		599779.235	624685.533
13	Macului	598710.993	628018.318
		598696.201	627959.981
14	Narcisei	598575.619	628111.248
		598562.466	628068.737
15	STR. VADULUI 1(ULITA (V. Ursache- I. Savin))	598265.188	626969.354
		598333.483	626926.883
16	Trandafirilor	597859.867	626607.436
		597875.155	626598.436
17	Viorelelor	597650.262	626306.29
		597559.435	626338.095
18	Pajistei	597693.242	625819.056
		597420.549	626142.046
19	•STR. ETERNITATII (STR. Milica Bazin Apa)	598049.271	625968.871
		597623.202	625725.537
20	Gutuiului	599038.521	625303.705
		598940.095	625294.184
21	Ciungu	599784.921	627201.994
		599715.219	627200.344

22	Caisilor	599902.526	626476.25
		600032.576	626498.696
23	Lalelelor	599746.709	624416.207
		599830.304	624379.341
24	Zambilei	598984.79	626463.126
		599014.492	626492.913
25	La Cazan	599031.237	626394.054
		598976.322	626274.768
26	STR.SLT.MAJ.TR.VASILE ENACHESCU+HAMEIULUI	599370.965	625438.252
		599172.024	624933.069