

Memoriu de prezentare

Conform Anexa 5E din Procedura de evaluare a impactului asupra mediului pentru anumite proiecte publice și private

I. DENUMIREA PROIECTULUI:

**“MODERNIZARE STRAZI IN COMUNA OSICA DE JOS,
JUDETUL OLT”**

II. TITULARUL PROIECTULUI

- **Titularul proiectului :**

- Numele : Comuna OSICA DE JOS**

- Adresa postala Strada Dealul Mic, nr. 2, localitatea Osica de Jos, jud. Olt

- Telefon: 0249.455.085/0752.034.722

- Nume persoana de contact: Pistol Marian

- director/manager/administrator: Pistol Marian

- responsabil pentru protecția mediului: Pistol Marian

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT:

a) un rezumat al proiectului;

- **AMPLASAMENT SI VECINATATI**

Localizarea obiectivului:

Osica de Jos este o comună în județul Olt, Oltenia, România, formată din satele Bobu și Osica de Jos (reședința). Legea de înființare a noi comune publicată la 13 iunie 2003, prevede dezlipirea satului Osica de Jos din comuna Dobrun, pentru a forma comuna Osica de Jos împreună cu satul Bobu. . În limbajul uzual al locuitorilor satului și localităților învecinate, satul este referit și sub numele "Osica Mică", pentru a se face distincția față de localitatea Osica de Sus, care este mai întinsă ca suprafață, și cu o populație mai numeroasă.

Comuna este situată pe drumul județean DJ 643, la 20 kilometri nord de orașul Caracal, în partea central vestică a județului Olt. Osica de Jos se află într-o zonă de câmpie, relieful fiind prin urmare de câmpuri agricole. Totuși există și dealuri, dar nu foarte înalte.

Cel mai important curs de apă care de pe teritoriul localității este râul Olteț. Acesta trece prin nord-estul localității la granița sa nord-estică cu comuna Osica de Sus, foarte aproape de confluența sa cu râul Olt.

Un baraj de acumulare cu o suprafață de câteva hectare este amenajat între satele Osica de Jos și Bobu. Apele strânse din precipitații se strâng în acest baraj, excesul de apă putând fi deversat în Olteț, prin intermediul unui canal.

Din punct de vedere etnografic, localitatea Osica de Jos se află în Oltenia.

Vecini :

- NORD – Comuna Osica de sus
- SUD – Comuna Cezieni
- EST – Comuna Falcoiu
- VEST – Comuna Dobrun

Strazile propuse spre modernizare au urmatoarele lungimi:

Nr. Crt.	Strada	Lungime
1	Nucilor Tr1 km 0+000 – km 0+037	37
2	Nucilor Tr2 km 0+000 – km 0+081	81
3	Cazanelor Tr2 km 0+425 – km 0+475	50
4	Scolii Tr2 km 0+169 – km 0+209	40
5	Livezilor km 0+000 – km 0+113	113
6	Gusata km 0+305 – km 0+731	426

TOTAL = 747m

Lucrarile modernizare au fost astfel proiectate incat sa se incadreze in ampriza actuala, fiind amplasate in totalitate pe domeniul public.

Dupa studiile topografice si conform proiectarii, realizarea investitiei **nu** va conduce la ocuparea definitiva a unor suprafete de teren suplimentare.

Caracteristici geometrice.

- a. In plan drumurile au o geometrie structurata pe aliniamente si curbe cu un nivel de sinuozitate specific drumurilor din zonele colinare .
- b. In profil longitudinal , drumurile investigate, se incadreaza la valori ale declivitatilor pana la 6%.
- c. In sectiune transversala , drumurile se desfasoara la nivelul terenului adiacent si au o parte carosabila cuprinsa intre 3.20 si 5.50 m.
- d. Structurile rutiere investigate sunt flexibile. Drumurile sunt pietruite cu un strat de balast pe terenul natural alcatuit din argile prafoase si prafuri argiloase.

Traficul desfasurat pe strazile investigate este preponderent local de acces catre proprietati si sediile sociale ale asociatiilor familiale sau unitatile economice declarate, sau catre terenurile agricole din zona, insa dezvoltarea zonei ia in considerare si o crestere a traficului atras prin modernizare. Cu o frecventa scazuta strazile vor fi solicitate si de alte categorii de vehicule cu sarcina limitata la osia standard de 11,5t

Situatia proiectata

La elaborarea documentației s-au avut în vedere și s-au utilizat datele culese de pe teren, Documentația de avizare a lucrărilor de intervenții (D.A.L.I.) a investiției în cauză, Expertiza tehnică, Ridicarea Topografică și Studiul Geotehnic.

Expertizarea tehnică a drumului a fost întocmită de expertul tehnic atestat dr. ing. Marin George Catalin.

Studiul geotehnic a fost întocmit de catre SC MXM-TOPGEOPRO DESIGN SRL.

La ora actuala structura drumurilor se prezinta cu defecte specifice de tipul fagase , gropi, burdusiri, denivelari, degradari de margine, cauzate de stationarea sau siroirea apelor pluviale pe partea carosabila dar si o descarcare necorespunzatoare a lor catre emisari. Lipsa santurilor sau starea de colmatare partiala si totala a celor existente este o alta consecinta a defectelor capatate in timp de structura rutiera.

In conformitate cu prevederile Legii nr. 10/1995 și a HG nr. 766/1997, lucrarile proiectate sunt incadrate in **categoria „C” de importanta (normala).**

Categoria tehnica	IV
Clasa tehnica a strazilor:	V
Cerinta de verificare a proiectului este	A4, B2, D.

Structura rutiera

- strat de uzura din BAPC16 rul 50/70 in grosime de 4 cm ;
- strat de legatura BADPC22.4leg 50/70 in grosime de 6cm;
- piatra sparta amestec optimal grosime 15 cm;
- strat de fundatie inferior din balast 30 cm;
- strat de forma 10cm din impietruirea existenta;
- sapatura 50cm.

Traseul in plan

Avand in vedere limitarea impusa de proprietatile existente (distanta mica intre proprietati) si existenta stalpilor de electricitate (care nu se pot muta din considerente tehnico-economice) pe anumite sectoare, **elementele geometrice plane ale drumurilor modernizate nu se vor modifica fata de cele existente** - se va urmari traseul existent, impunandu-se restrictii de viteza dupa caz.

Strazile au o lungime totala de 747m, au o geometrie structurata pe aliniamente si curbe cu un nivel de sinuozitate specific drumurilor din zonele de ses.

Traseele proiectate se suprapun peste traseele existente ale strazilor si nu sunt necesare exproprii sau despagubiri.

Profilul longitudinal proiectat va corespunde unei viteze de 25-30km/h cu limitari de pana la 15km/h in cadrul curbelor particulare

Strazile investigate, se incadreaza la valori ale declivitatilor pana la 6%.

La proiectarea liniei rosii se va tine cont de grosimea sistemului rutier propus si de prevederile STAS 863/85 – Lucrari de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescriptii de proiectare.

Pe raza localitatii, linia rosie se va adapta functie de accesul la proprietati.

Profilul transversal

Caracteristicile tehnice ale drumurilor vor fi urmatoarele :

Tip1 (Aplicabilitate : Str. Cazanelor Tr2 km 0+425 – km 0+475)

- latimea platformei:
- l = 7,50m;
- latimea partii carosabile:
- l = 6,00m;
- latimea acostamentelor:
- l = 2 x 0,75m
- panta transversala carosabil in aliniament: 2.5%;
- panta transversala la acostament: 4% ;
- rigola de pamant stanga + dreapta.

Tip2 (Aplicabilitate : Str. Nucilor Tr2 1 km 0+000 – km 0+081)

- latimea platformei:
- l = 6,00m;
- latimea partii carosabile:
- l = 5,00m;
- latimea acostamentelor:
- l = 2 x 0,50m
- panta transversala carosabil in aliniament: 2.5%;
- panta transversala la acostament: 4% ;
- rigola pamant stanga.

Tip3 (Aplicabilitate : Str. Nucilor Tr1 km 0+000 – km 0+037)

- latimea platformei:
- l = 6,00m
- latimea partii carosabile:
- l = 5,00m;
- latimea acostamentelor:
- l = 2 x 0,50m
- panta transversala carosabil in aliniament: 2.5%;
- panta transversala la acostament: 4% ;
- rigola existenta dreapta.

Tip4 (Aplicabilitate : Str. Gusata km 0+305 – km 0+430)

- latimea platformei:
- l = 6,00m;
- latimea partii carosabile:
- l = 5,00m;
- latimea acostamentelor:
- l = 2 x 0,50m
- panta transversala carosabil in aliniament: 2.5%;
- panta transversala la acostament: 4% ;
- rigola existenta stanga + dreapta.

Tip5 (Aplicabilitate : Str. Gusata km 0+430 – km 0+731)

- latimea platformei:
 - l = 5,50m;
- latimea partii carosabile:
 - l = 4,50m;
- latimea acostamentelor:
 - l = 2 x 0,50m
- panta transversala carosabil in aliniament: 2.5%;
- panta transversala la acostament: 4% ;
- rigola existenta stanga + dreapta.

Tip6 (Aplicabilitate : Str. Livezilor km 0+000 – km 0+113 ; Str. Scolii Tr2 km 0+169 – km 0+209)

- latimea platformei:
 - l = 5,00m;
- latimea partii carosabile:
 - l = 4,00m;
- latimea acostamentelor:
 - l = 2 x 0,50m
- panta transversala carosabil in aliniament: 2.5%;
- panta transversala la acostament: 4% ;
- rigola existenta dreapta.

Acostamentele se vor realiza din piatra sparta si umplutura de pamant necoeziv.

Intersectiile cu drumurile/strazile laterale

Se vor amenaja doar cu podete tubulare din beton armat unde este cazul.

Scurgerea apelor

Rigola triunghiulara h=0.40m				
NR. CRT	STRADA	POZITIE KM	PARTEA	TOTAL (m)
1	Nucilor Tr2	0+000 - 0+081 -pamant	ST	81
2	Cazanelor Tr2	0+425 - 0+475 -pamant	ST+DR	100
TOTAL rigola pamant(m)				181

Lucrari de siguranta circulatiei

Lucrarea va fi executata si semnalizata in conformitate cu prevederile art 33, alin. 2 din O.U.G. 195/2002 cu completarile si modificarile ulterioare si art. 8 al. 3 si 4 si art. 87 din Regulamentul de aplicare a O.U.G. 195/2002, cu Instructiunile comune M.I. - M.T. nr. 1112/411, publicat In M.O. nr. 397 din 24.08.2000.

Pe timpul lucrarilor de executie a tronsonului de drum se vor avea in vedere asigurarea fluentei circulatiei prin semnalizarea provizorie a sectorului de drum conform „ Normelor metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului.

Dupa finalizarea lucrarilor, se vor efectua:

- marcaje verticale prin introducerea de indicatoare rutiere corespunzatoare, conform

standardelor.

- marcaje longitudinale, transversal, cat si marcaje de orientare si informare, de atentionare, etc.

Marcajul orizontal se va face pe toata lungimea drumului, cu un marcaj discontinuu sau continuu in functie de vizibilitate conform SR 1845-7/2004 .

In cazul drumurilor a caror latime a partii carosabile este sub 5.5m, nu se impune marcaj longitudinal axial, dar se va marca marginea partii carosabile pe ambele parti ale acesteia cu marcaj longitudinal intrerupt (linie discontinua).

b) justificarea necesității proiectului;

Conform studiilor realizate (studiu geotehnic + expertiza), drumurile existente nu prezinta siguranta in exploatare, drumurile prezentand denivelari, fagase, gropi si lipsa de planeitate. Prin urmare este necesara modernizarea drumurilor prin adaugarea unui sistem rutier care sa deserveasca traficul local, precum si adaugarea de rigole aferente acestui sector de drum supus modernizarii.

Din punct de vedere economic, prin realizarea investitiei se reduce costul deplasarii pe km, astfel se reduce consumul de carburanti si uzura pieselor de schimb si a anvelopelor.

Din punct de vedere al mediului se vor proteja zone din imediata apropiere a drumurilor, prin diminuarea noxelor.

Traficul desfasurat pe drumurile aferent investitiei este preponderent local de acces catre proprietati si sediile sociale ale asociatiilor familiale sau unitatile economice declarate.

Se pune astfel la dispozitie un sistem rutier cu o imbracaminte asfaltica moderna, oferind astfel confortul necesar participantilor la trafic.

Proiectul de investitie ce reprezinta obiectul prezentei documetatii, contribuie la dezvoltarea infrastructurii de baza a localității.

Îmbunătățirea infrastructurii reprezintă creșterea calității vieții în localitate, dezvoltare și progres. În localitatea in care se implementează un proiect de infrastructura, se dezvoltă astfel :

- atractivitatea pentru investitori la nivelul localității, fie ca este vorba:

- despre investitorii imobiliari – în localitatea ce are asigurate infrastructura de baza se pot construi locuințe;
- despre investitori in domeniul turismului – infrastructura de baza alături de elementele de patrimoniu cultural material și/sau imaterial reprezentând elemente de o deosebită importanță pentru dezvoltarea turismului;
- despre investitori in domeniul agricol pentru sectorul primar sau secundar si terțiar al agriculturii – infrastructura rutiera, alături de celelalte tipuri de infrastructură reprezentând elemente de importanță deosebită pentru decizia de a dezvolta o afacere in sectorul agricol într-o anumită zonă
- despre investitorii in sectorul industrial – știută fiind politica ce decurge din implementarea aquis-ului comunitar prin care întreprinderile din sectorul productiv sunt orientate către zonele periferice ale aglomerărilor urbane sau către mediul rural

- atractivitate pentru tinerii fermieri – procesul de aşezare a tinerilor in mediul rural și implicarea acestora in activități agricole este condiționată în mare măsură de existența infrastructurii necesare asigurării unui trai civilizată ;

- activitatea curentă a locuitorilor comunei se dezvoltă ca urmare a creșterii accesului la serviciile de bază

Altfel spus indirect din implementarea proiectului beneficiază locuitori comunei, surprinși in diferitele aspecte ale vieții economice și sociale.

c) valoarea investiției ;

	LEI	TVA	TOTAL
TOTAL GENERAL	1,031,017	194,882	1,225,899
din care: C + M (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 4.1 + 4.2 + 5.1.1)	891,390	169,364	1,060,755

d) perioada de implementare propusă;

Perioada propusa este de 3 luni.

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

Planșele anexe: Plan de situație , Plan de amplasare.

f) o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție etc.)

- profilul și capacitățile de producție;

Drumuri clasa tehnica V ce au ca scop deservirea traficului local.

- descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz);

In cadrul acestui proiect nu se va realiza un proces de instalatii sau flux tehnologic.

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

Proiectul are ca obiectiv constructia de drumuri și dispozitive de scurgere. In cadrul proiectului sunt evidentiata lucrari de sapatura, asternere balast/piatra și mixturi asfaltice.

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

In cadrul proiectului materiile prime utilizate la realizarea obiectivului sunt:

Balast

Piatra sparta

Mixturi asfaltice

Combustibilul folosit este motorina folosit de catre utilajele ce duc la realizarea obiectivului. Asigurarea alimentarii cu motorina a utilajelor se face in organizarea de santier cu ajutorul unui vehicul special tip cisterna.

- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;

In cadrul obiectivului nu este nevoie de racordare la utilitati, obiectivul fiind modernizarea unei retele de transport.

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

Constructorul este obligat prin contract in cazul in care afecteaza prin lucrari de sapatura sau umplutura terenul sau deseuri din constructii, sa aduca amplasamentul la starea initiala in zonele periferice ale obiectivului.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;

Accesul se vor face din drumurile laterale si drumul judetean.

- resursele naturale folosite în construcție și funcționare;

Resursele naturale folosite in timpul construirii sunt : balast, piatra sparta si apa. Pe timpul functionarii nu sunt folosite resurse naturale.

- metode folosite în construcție/demolare;

La acest obiectivnu vor fi executate lucrari de demolare.

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

Nr. crt.	Denumirea obiectivului / stadiului fizic	L1	L2	L3
1	ORGANIZARE DE SANTIER			
2	AMENAJARE PENTRU PROTECTIA MEDIULUI			
3	TERASAMENTE			
4	STRUCTURA RUTIERA			
5	ACOSTAMENTE			
6	RIGOLE/SANTURI			

- relația cu alte proiecte existente sau planificate;

Autoritatea nu detine alte proiecte in relatie cu acest obiectiv.

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;

Alternativa luata in considerare a fost modernizarea drumurilor cu beton de ciment rutier dar aceasta varianta este mult mai scumpa decat varianta cu mixturi asfaltice.

- 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);

In urma proiectului zona se va dezvolta considerabil. Reteaua de drumuri va fi modernizate ducand la posibilitatea agentilor economici sa foloseasca reseaua reducand timpii de deplasare si costurile. Zona imobiliara poate avea un impact economic prin accesul facil cu ajutorul drumurilor modernizate.

- alte autorizații cerute pentru proiect.

Conform certificatului de urbanism s-au cerut urmatoarele autorizatii: aviz alimentare cu apa, aviz canalizare, aviz alimentare cu energie electrica, aviz telefonizare, aviz drumuri judetene.

IV . DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARESE

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

In cadrul proiectului nu se vor efectua lucrari de demolare, strazile fiind la nivel de balast.

- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;

In cadrul proiectului nu se vor efectua lucrari de demolare, strazile fiind la nivel de balast.

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

In cadrul proiectului nu se vor realiza cai noi de acces sau schimbari ale celor existente.

- metode folosite în demolare;

In cadrul proiectului nu se vor efectua lucrari de demolare, strazile fiind la nivel de balast.

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;

In cadrul proiectului nu se vor efectua lucrari de demolare, strazile fiind la nivel de balast.

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

In cadrul proiectului nu se vor efectua lucrari de demolare, strazile fiind la nivel de balast.

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 modificările și completările ulterioare;**

NU ESTE CAZUL . PROIECTUL NU INTRA SUB INCIDENTA CONVENTIA ADOPTATA LA ESPOO.

- **localizarea amplasamentului in raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei Monumentelor Istorice actualizata periodic si publicata in Monitorul Oficial al Romaniei si a Repertoriului Arheologic National instituit prin OG nr.43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;**

NU ESTE CAZUL . Amplasamentul nu se afla in PE LISTA MONUMENTELOR ISTORICE SAU IN ZONA DE PROTECTIE A UNUI MONUMENT DIN LISTA .

- **hărți, fotografiile 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;**

Terenul va fi folosit pentru modernizarea drumurilor existente.

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

Conform PUG COMUNA OSICA DE JOS, ZONA STUDIATA ESTE INTR-O ZONA CAI DE COMUNICATII

- **arealele sensibile;**

Nu este cazul. Amplasamentul nu se afla pe zone, situri sau areale protejate conform legislatiei de mediu in vigoare.

- **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.**

X=442817.072m

Y=305587.028m

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

A fost luat in calcul un singur amplasament.

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:

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

Nu va fi afectată calitatea apelor, locul de evacuare al apelor din dispozitivele de scurgere îl reprezintă santurile drumului județean și punctele de minim multiple de pe traseul rigolelor/santurilor.

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

Nu vor rezulta ape uzate decât cele meteorice ce vor fi preluate de către dispozitivele de scurgere.

b) Protecția aerului:

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

Pe toată perioada execuției soluțiile adoptate trebuie să asigure măsuri speciale pentru protecția fonică a surselor generatoare de zgomot și vibrații, pentru a nu depăși pragul admis.

Constructorul va trebui să ia măsuri în timpul execuției terasamentelor și fundațiilor astfel încât să se limiteze cantitatea de praf ridicată în atmosferă. O măsură este aceea de stropire cu apă a pământului, balastului, pietrei sparte etc.

Procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic, sau se va urmări o umectare mai intensă a suprafețelor.

Prin realizarea unei suprafețe plane de rulare se vor reduce emansiunile de noxe ale autovehiculelor.

Se va respecta un program de circulație a autovehiculelor care aduc materiale pe șantier. Se vor folosi utilaje de ultimă generație, cu evacuări cât mai mici în atmosferă.

În perioada de funcționare nu există poluanți pentru aer.

Pe perioada funcționării obiectivului vor fi asigurate măsurile și acțiunile necesare pentru prevenirea poluării factorilor de mediu cu pulberi, praf și noxe de orice fel;

Respectarea prevederilor Legii nr. 104/2011; STAS 12574/1987 privind calitatea aerului înconjurător;

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

În cadrul obiectivului nu sunt necesare instalații pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă.

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- sursele de zgomot și de vibrații;
- zgomotele și vibrațiile apar doar în timpul execuției lucrărilor ca urmare a funcționării utilajelor și a mijloacelor de transport.
- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

Pentru reducerea efectului, se va evita funcționarea utilajelor în perioada de odihnă a populației și în zilele de sărbătoare legală și religioasă. Pentru personalul deservent care funcționează în vecinătatea utilajelor vor fi prevăzute măsuri de protecție adecvate (casti de protecție împotriva zgomotului);

Se vor utiliza mijloace de transport cu gabarite modeste pentru a evita producerea de vibrații care să afecteze clădirile adiacente lucrării, iar în cazul utilajelor de gabarit mare se vor impune viteze de deplasare mai reduse.

Utilajele ce necesită a fi folosite pentru realizarea lucrării nu reprezintă un risc pentru structurile din vecinătate.

d) Protecția împotriva radiațiilor:

- sursele de radiații;
- Nu va exista riscul de radiații în timpul execuției acestui obiectiv.
- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor;
- Nu va exista riscul de radiații în timpul execuției acestui obiectiv.

e) Protecția solului și a subsolului:

- sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatică și de adâncime;
- Sursele de poluanți reprezintă combustibilul folosit pentru utilaje.
- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;
- Asigurarea alimentării cu motorină a utilajelor se face în organizarea de șantier cu ajutorul unui vehicul special tip cisternă.
- în cazul poluării accidentale a solului cu produse petroliere și uleiuri minerale de la vehiculele grele și de la echipamentele mobile se va proceda imediat la utilizarea materialelor absorbante, la decopertarea solului contaminat, stocarea temporară a deșeurilor rezultate și a solului decopertat în recipiente adecvate în vederea neutralizării de către firme specializate;
 - se va asigura controlul strict al transportului betonului/mortarului cu autovehicule, pentru prevenirea deversărilor accidentale pe traseu;
- se vor respecta prevederile Ord. 756/1997 pentru aprobarea reglementării privind evaluarea poluării solului, cu modificările și completările ulterioare;

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;
- Amplasamentul pentru realizarea obiectivului nu se află într-o zonă sensibilă pentru ecosistem.

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

Amplasamentul pentru realizarea obiectivului nu se afla într-o zona sensibilă pentru ecosistem. Drumurile modernizate fiind în comuna/sat.

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 și altele;

Distanța față de limitele de proprietate este variabilă și variază între 7 și 15m față de axul drumului modernizat.

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

În faza de exploatare a proiectului nu este nevoie de luarea de măsuri speciale privind protecția așezărilor umane.

Lucrările se execută în intravilanul comunei OSICA DE JOS, locuitorii din zona fiind afectați pe perioada execuției (3 luni) în mică măsură, nu se vor impune restricții de circulație, dar vor avea beneficii pe termen lung prin îmbunătățirea condițiilor de trafic pietonal. Din punct de vedere al disconfortului fonic, programul de lucru va fi stabilit pentru a se efectua doar pe timpul zilei. Praful generat de utilaje va fi evitat prin umezirea terasamentului.

Așezările umane nu vor fi afectate de către această reabilitare de drumuri în alt mod.

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

În perioada de construcție:

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

Cantitatea de deșuri rezultată se estimează în mare, acest lucru fiind dependent de îndemânarea constructorului și numărul de muncitori.

- deșeurile rezultate în urma lucrărilor de construcție sunt de tip neferoase:

- Cod 17 05 04 pământ se va stoca pe un teren pus la dispoziție de primăria Osica de Jos, în cadrul organizării de șantier, urmând a fi evacuate periodic prin colectarea de către o firmă specializată, în baza unui contract;

Se estimează aprox. 2000mc de pământ rezultat în urma săpăturilor și excavarilor, din care aproximativ 350mc se va folosi pentru umpluturi. Restul de pământ va fi colectat și valorificat imediat, ulterior predat către o firmă specializată în gestionarea acestui tip de deșeu.

- Cod 17 02 01 lemnul - va fi reutilizat/preluat de către diverse persoane fizice sau juridice iar în cazul în care nu se va elimina/dispersa acesta va fi colectat în organizarea

de santier si valorificat imediat apoi predat catre o firma specializata in prelucrarea acestui tip de deșeu.

Se estimeaza 100kg deseuri lemnoase.

- Cod 20 03 01 deseuri menajere – datorita faptului ca lucrarea implica resurse umane, vor exista deseuri menajere, colectate in cadrul organizarii de santier iar apoi predate catre o firma de specialitate in gestionarea acestui tip de deșeu. Constructorul este obligat a avea contract cu o firma de salubritate pentru colectarea acestui tip de deșeu.

Se estimeaza 100kg deseuri menajere.

- programul de prevenire și reducere a cantităților de deșuri generate;

Gestiunea ulterioara a deșeurilor cade in sarcina firmelor specializate ce urmeaza a fi contractate de catre constructor.

- planul de gestionare a deșeurilor;

Conform HG 856/2002 constructorul are obligatia să țină evidenta strictă a cantităților și tipurilor de deșuri produse, valorificate sau comercializate și circuitul acestora;

J) Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatării, inclusiv eliminarea:

Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

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

În timpul executiei lucrarilor, vor fi utilizate în special **produse petroliere** al caror regim de depozitare, manipulare si utilizare va trebui sa se conformeze prevederilor reglementarilor în vigoare.

Cele mai folosite produse, sunt:

- combustibil, folosit pentru utilaje si vehicule de transport;
- motorina;

Pe perioada de functionare, nu este cazul.

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

În timpul executiei lucrarilor, substantele folosite vor fi colectate, depozitate temporar si gestionate in conformitate cu cerintele legale aplicabile acestor categorii de deseuri.

- utilajele folosite vor fi alimentate cu ajutorul unei autospeciale tip cisterna in cadrul organizarii de santier.

B. utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversitatii

- resurse naturale folosite in constructie si functionare: pamant, agregate, apa.

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);**

Nu exista posibilitatea unui impact asupra populației, sănătății umane, faunei și florei, solului, climei etc pe perioada de funcționare a obiectivului

Pe perioada de funcționare, nu exista un impact asupra calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei, zgomotelor.

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

Extinderea spațială a zonei de influență a impactului este în strânsă legătură cu natura impactului, de asemenea, și cu magnitudinea și complexitatea acestuia. Zona de impact va fi limitată la amplasament, solul/subsolul sau biodiversitatea zonei (care este redusă pe amplasament).

- **magnitudinea și complexitatea impactului;**

Conform situației prezentate mai sus, magnitudinea impactului este foarte limitată, iar complexitatea este redusă.

- **probabilitatea impactului;**

Impactul cu probabilitatea cea mai ridicată va fi cel determinat de emisiile atmosferice și de zgomot (doar la nivelul amplasamentului). Nu există alt tip de impact semnificativ.

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

Pe perioada de derulare a proiectului (6 săptămâni), durata impactului este limitată. Frecvența acestuia este discontinuă în ceea ce privește zgomotul provenit de la utilajele și echipamentele folosite la excavare și construcție. Acest impact este reversibil, dar, la sfârșitul perioadei de implementare a proiectului, toate tipurile de impact vor dispărea.

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

Măsurile propuse pentru a preveni, reduce și compensa cât de complet posibil orice efect advers asupra mediului al implementării investiției:

➤ Măsurile de diminuare a efectelor adverse asupra solului/subsolului

Pentru evitarea și diminuarea potențialului impact asupra solului se propun următoarele măsuri:

- nu se va face depozitarea carburanților, a uleiurilor (pentru utilaje) în zona amplasamentului;
- evitarea afectării unor suprafețe suplimentare de teren;
- depozitarea temporară a deșeurilor, numai în locuri special amenajate și în funcție de categorie, numai în recipient special destinați;
- acoperirea zonelor afectate temporar, cu sol vegetal, acolo unde este cazul, la sfârșitul fazei de construcție;

- îndepărtarea deșeurilor atât din zona reglementată de planul de situație al drumurilor supuse modernizării cât și din vecinătatea acesteia.

➤ Măsurile de diminuare a efectelor adverse asupra apei subterane și de suprafață
Pentru a se reduce impactul asupra apelor se vor implementa următoarele măsuri:

- intervenția rapidă cu absorbanti în cazul scurgerilor accidentale de carburanți și lubrefianți;
- schimbările de ulei ale utilajelor și alimentarea cu carburant se vor face în afara amplasamentului;
- asigurarea unei stări funcționale bune a utilajelor și vehiculelor, în scopul evitării scurgerii de hidrocarburi;
- deșeurile vor fi colectate selectiv și eliminate prin firme specializate pentru a se preveni eventualele scurgeri de la acestea;

➤ Măsurile de diminuare a efectelor adverse asupra aerului atmosferic

Pentru reducerea emisiilor în aer și a impactului asupra aerului în perioada de construcție se vor lua următoarele măsuri:

- reducerea vitezei autovehiculelor pe drumurile generatoare de pulberi și praf;
- materialele pulverulente se vor depozita astfel încât să nu fie împrăștiate sub acțiunea vânturilor;
- oprirea motoarelor vehiculelor atunci când acestea nu sunt implicate în activități;
- folosirea numai a utilajelor și autovehiculelor cu verificarea tehnică la zi;
- evitarea manipulării unor cantități mari de pământ sau agregate de carieră în perioadele cu vânt.

Precizăm că nu se vor folosi materiale pulverulente.

➤ Măsurile de diminuare a efectelor adverse asupra biodiversității

Prin implementarea investiției se prevede refacerea spațiilor verzi.

Desfășurarea lucrărilor de construcție se va face numai pe suprafețele destinate acestei investiții, fără a se afecta suprafețe suplimentare de teren.

- **natura transfrontieră a impactului.**

Nu este cazul. Distanța față de granițe este mare, astfel încât nu va exista un impact transfrontier.

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

Lucrările de întreținere și exploatare a investiției nu afectează semnificativ calitatea mediului și prin urmare nu sunt prevăzute proceduri speciale de monitorizare.

Executantul va asigura în permanență o bună întreținere a utilajelor și mijloacelor de transport pentru a nu fi posibile pierderi accidentale de carburanți și/sau lubrefianți în apă sau pe drumurile de acces.

De asemenea, executantului îi revine sarcina de a reduce în limita posibilităților emisiile de noxe (provenite de la utilajele și mijloacele de transport), atât prin permanența verificării și întreținerii a parcului auto cât și prin achiziționarea de carburant corespunzător calitativ.

Executantul se va dota cu un minim de absorbanti și/sau substanțe neutralizatoare pentru a putea asigura o intervenție rapidă în caz de poluare accidentală generată de pierderi de carburanți și/sau lubrefianți.

Executantul va asigura pe toata perioada desfasurarii lucrarilor, intretinerea drumurilor tehnologice pe care vor circula utilaje si/sau mijloacele sale de transport si va lua masurile necesare in vederea limitarii emisiilor de praf generate de circulatia auto pe aceste drumuri.

Executantul va lua si alte masuri pe care le considera necesare in vederea eliminarii sau limitarii oricarei forme de impact negativ asupra mediului (instructaje periodice ale personalului, 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).

Proiectul nu se incadreaza in actele normative enumerate mai sus.

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 este finantat prin programul Anghel Saligny, aprobat prin OUG. Nr.849/6.IX.2021

X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

Organizarea generala a santierului se va realiza pe terenul proprietate a beneficiarului pe o suprafata de **300 mp**.

Organizarea de santier va avea doar rol de depozitare al materialelor de constructie , si al deseurilor ce urmeaza a fi colectate si valorificate de catre firmele de specialitate.

In cadrul organizarii de santier asigurarea utilitatilor se va face dupa cum urmeaza:

- Pentru apa , se vor folosii rezervoare speciale de apa ce vor fi folosite la udarea terasamentului, alimentarea rezervoarelor se va face cu ajutorul cisternelor.
- Modul de aprovizionare cu materiale de constructii va fi realizat cu ajutorul accesului, prin autobasculante speciale ce vor descarca in spatii delimitate fiecare tip de material in parte.
- Curentul nu este necesar pentru organizarea de santier.
- Canalizarea nu este necesara in cadrul organizarii de santier.

Terenul pentru organizarea de santier se va balasta si cilindra in grosime cca 0.20 m

Organizarea de santier va fi dotata cu material absorbant, necesar interventiei in caz de poluare accidentala cu hidrocarburi;

- localizarea organizării de șantier;

Terenul posibil folosit ca organizare de șantier este în administrarea comunei Osica de

Jos se afla la următoarele coordonate :

X=442778.33m

Y=305580.04m

Amplasamentul organizării de șantier are caracter orientativ, având în vedere că nu s-a stabilit constructorul, nu se poate stabili exact și de asemenea greva un imobil al beneficiarului în vederea posibilității amplasării unei organizări de șantier ce va avea loc în baza unei supozitii (finanțarea unui proiect, licitația acestui și atribuirea contractului ce poate dura ani de zile).

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Realizarea organizării de șantier nu va avea un impact semnificativ asupra mediului înconjurător din zonă, terenul pus la dispoziție va fi adus la starea inițială după finalizarea lucrării.

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

Sursele de poluanți ar putea fi o scurgere a combustibilului de alimentare sau ulei survenit de la utilaje.

- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

În caz de scurgeri de ulei de la utilaje se vor folosi hidrocarburi pentru absorbția lor.

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:

După finalizarea investiției , terenul se va aduce la forma inițială, pământul în exces va fi înlăturat, se va folosi la sistematizarea terenului , deșeurile se vor transporta la un centru specializat de colectare.

XII. ANEXE - PIESE DESENATE

1. Planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție etc.); planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente).

XIII. PENTRU PROIECTELE CARE INTRĂ SUB INCIDENȚA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENȚĂ A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI ȘI FAUNEI SĂLBATICE, APROBATĂ CU MODIFICĂRI ȘI COMPLETĂRI PRIN LEGEA NR. 49/2011, CU MODIFICĂRILE ȘI COMPLETĂRILE ULTERIOARE

Proiectul nu intra sub incidenta prevederilor ART 28 din ordonanta de urgenta a guvernului nr 57/2007.

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

Proiectul nu are legatura cu cursurile de apa subterane.

1. Localizarea proiectului:

- bazinul hidrografic;
- cursul de apă: denumirea și codul cadastral;
- corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): denumire și cod.

2. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă.

3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz.

XV. CRITERIILE PREVĂZUTE ÎN ANEXA NR. 3 LA LEGEA NR. PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI ANUMITOR PROIECTE PUBLICE ȘI PRIVATE ASUPRA MEDIULUI SE IAU ÎN CONSIDERARE, DACĂ ESTE CAZUL, ÎN MOMENTUL COMPILĂRII INFORMAȚIILOR ÎN CONFORMITATE CU PUNCTELE III-XIV.

In cadrul acestui proiect nu este cazul.

Semnătura și ștampila proiectantului :
S.C. TRANLEV CONSTRUCT S.R.L.
Ing. Cislaru Razan Daniel