

MEMORIU DE PREZENTARE

(conform anexa nr. 5E la procedura de evaluare a impactului asupra mediului)

I. DENUMIREA PROIECTULUI

MODERNIZAREA PISTEI DE BICICLIȘTI POD GOLESCU
ȘI CONSTRUIREA UNUI PASAJ SUPRATERAN PENTRU
PIETONI ȘI BICICLIȘTI ÎN INTERSECȚIA CRINUL

II. TITULAR

a) denumirea titularului:

Municipiul SATU MARE

b) date de contact:

- **adresa sediului principal:** Satu Mare, P-ța 25 Octombrie nr. 1, jud. Satu Mare
- **Telefon fix:** 0261-807569, 0261-807510
- **E-mail:** registratura@primariasm.ro

c) reprezentati legali/imputerniciti, cu date de identificare:

Primar: KERESKÉNYI Gábor

III. DESCRIEREA PROIECTULUI

a) un rezumat al proiectului

În momentul actual starea tehnică a pistei de biciclete existente este mediocră pe zona situată în afara podului, ea fiind realizată de vreo 7-8 ani, fiind necesare lucrări de reabilitare; pe pod sunt necesare tot lucrări de reabilitare.

Pista de biciclete care face obiectul referatului de expertiză tehnică prezintă degradări ale asfaltului și marcajului, bordurile fiind ciobite în unele zone având ca strat de rulare strat de uzură din beton asfaltic aproximativ 5 cm, așezat pe o structură din balast stabilizat de aprox. 9-11 cm și o fundație din balast de 18-20 cm. Pe podul Golescu pista de biciclete este alăturată trotuarului fiind marcată corespunzător.

În consecință, beneficiarul solicită expertului tehnic justificarea necesității efectuării lucrărilor de intervenție asupra pistei de biciclete, cu recomandări privind soluțiile tehnice posibile pentru tratarea situațiilor existente.

Pentru conceperea soluțiilor necesare s-a efectuat revizia tehnică a pistei de biciclete. În urma investigațiilor efectuate, s-a constatat că starea de viabilitate existentă pe traseul curent al pistei este mediocră, cu unele defecțiuni ale suprafeței de rulare și ale complexului rutier. Planeitatea suprafeței de rulare este corespunzătoare, aparând unele zone cu burdusuri ale pistei.

Profilul transversal întâlnit este fix, pista de biciclete având lățime de 1 m, panta transversală de 2%, fiind delimitată cu borduri de beton mici pe bulevardul Lalelei, iar pe pod aceasta este realizată împreună cu trotuarul având de asemenea o pantă de 2%.

Evaluarea stării tehnice s-a realizat prin identificare vizuale (cartarea pistelor) și investigații geotehnice.

Pista de biciclete este marcată corespunzător, dar sunt zone în care marcajul este exfoliat.

Sunt identificate defecțiuni pe o suprafață mare a pistelor de cicliști ce vizează obiectivul expertizei anexată proiectului, cauzate de uzura mecanică în îmbrăcămintii rutiere, corelată cu acțiunea terenului din patul drumului care a suferit în timp variații de volum, producând valurirea suprafeței de rulare, aspect care pune în pericol siguranța celor care utilizează pista.

Conform CD 155 indicele de planeitate IRI are o valoare mai mare de 7,0, ceea ce indică o stare MEDIOCRĂ. Indicele de degradare ID are o valoare mai mare de 11, ceea ce indică o **STARE EXISTENTĂ MEDIOCRĂ** a structurii.

Având în vedere cele prezentate anterior, rezultă clar nerespectarea cerințelor fundamentale aplicabile.

b) justificarea necesității proiectului

Obiectivele și facilitățile rezultate ca urmare a realizării investiției sunt:

- se vor crea condiții optime de circulație atât auto cât și pietonal/bicicliști;
- se va asigura un trafic cu un confort sporit;
- se vor reduce factorii poluanți de mediu;
- se vor crea condiții pentru realizarea unor mici evenimente destinate publicului ;
- razele de racordare a pistelor de bicicliști vor fi în conformitate cu legislația în vigoare, sporind siguranța utilizatorului;
- creșterea numărului de pietoni/bicicliști ce utilizează infrastructura pietonală/traseele de biciclete.

Prin modernizarea traseului pietonal și al pistelor de cicliști pe podul Golescu și construirea pasajului suprateran în intersecția Crinul, se încurajează utilizarea acestor modalități de deplasare, contribuind la creșterea numărului de pietoni/cicliști ce utilizează infrastructura pietonală/traseele de biciclete/pasarelă, fapt ce se va transpune în reducerea emisiilor de dioxid de carbon, respectiv la creșterea calității aerului în zona respectivă.

Se propune inserția spațiilor inverzite într-un procent ridicat de ocupare, cu vegetație adaptată condițiilor climatice specifice zonei în vederea oxigenării mediului înconjurător, ținând cont de parametri ridicați de poluare în zona studiată, cu flux intens de trafic auto.

Necesitatea și oportunitatea realizării investiției este evidentă și cu repercusiuni pozitive atât asupra locuitorilor cât și a agenților economici care își desfășoară activitatea în zonă.

c) valoarea investiției

Valoarea totală a investiției este de 25.415.959,65 lei, inclusiv TVA.

d) perioada de implementare propusă

Durata de elaborare a documentațiilor și de obținere a avizelor / acordurilor / autorizațiilor se estimează la 6 luni, iar durata de execuție a lucrărilor se propune a fi de 12 luni.

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

Acestea sunt incluse în partea desenată.

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

Județul Satu Mare se află în partea de NV a României, având granița atât cu județele Bihor, Sălaj și Maramureș, cât și cu Ungaria și Ucraina. Amplasamentul situat în intravilanul orașului Satu Mare, este proprietatea domeniului public al municipiului Satu Mare, aflat la intersecția Crinul și Pod Golescu, având o suprafață de 150.880 mp conform extraselor CF 181608, 182421 și 182479.

Pe amplasament se afla în prezent un sens giratoriu, care va fi refăcut la finalul lucrărilor de execuție ale obiectivului studiat.

Imobilul studiat este delimitat de următoarele vecinătăți:

- **la Nord:** strazile Nicolae Golescu și Bujorului;

- **la Est:** râul Someș, strada Careiului, Cartier M16;
- **la Sud:** Strada Prahovei si proprietati private, Cartiere M14, M15;
- **la Vest:** Raul Somes, strada Careiului si proprietati private.

Imobilul se învecineaza cu unități economice si instituții din zonă precum Restaurantul Venetia, Restaurantul Poiana Codrului, CBA Barta Ati, Magazin LIDL, diverse spații comerciale, etc.

Accesul auto si pietonal se realizează în partea de vest si est prin strada Careiului, in partea de nord prin străzile Nicolae Golescu si Bujorului prin intermediul scarilor de acces de pe dig, iar in partea de sud prin strada Prahova.

Realizarea investiției propuse nu presupune exproprieri.

Nu există restricții din punct de vedere al afectării monumentelor istorice sau arhitecturale, siturilor arheologice, arii protejate, etc.

Obiectivul de investiții se află în intravilan.

Pasajul suprateran se propune a fi realizat prin realizarea unei compozitii de platforme concentrice, cu o simetrie axata, cu structura metalica. Platformele vizeaza tipurile de utilizatori propusi (pietoni/ciclisti) si sunt conectate cu spatiul public median propus, unde pot avea acces ciclistii ce doresc a tranzita zona. Platforma va fi dotata cu lifturi ce deserveasc accesul si tranzitul persoanelor cu dizabilitati, din toate punctele orientative ale intersectiei.

Distribuirea inefficientă a fluxului pietonal și amplasarea actuală a trecerilor de pietoni, determină blocarea constantă a traficului auto, scăzând gradul de securitate atât al pietonilor cât și al biciclistilor.

Prin modernizarea traseului pietonal și al pistelor de cicliști pe podul Golescu și construirea pasajului suprateran în intersecția Crinul, se încurajează utilizarea acestor modalități de deplasare, contribuind la creșterea numărului de pietoni/cicliști ce utilizează infrastructura pietonală/traseele de biciclete/pasarelă, fapt ce se va transpune în reducerea emisiilor de dioxid de carbon, respectiv la creșterea calității aerului în zona respectivă.

Se propune insertia spatiilor inverzite intr-un procent ridicat de ocupare, cu vegetatie adaptata conditiilor climatice specifice zonei in vederea oxigenarii mediului inconjurator, tinand cont de parametri ridicati de poluare in zona studiata, cu flux intens de trafic auto.

Se va efectua un sistem de iluminat al pasajului cu tehnologii noi, eficiente energetic cu sisteme de iluminat alimentate cu panouri solare si se va asigura scurgerea apelor pluviale.

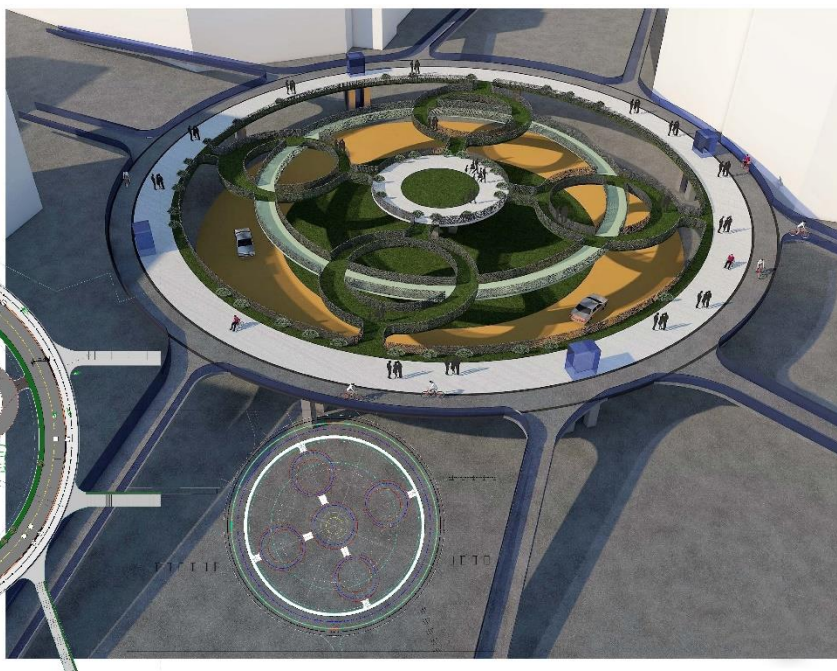
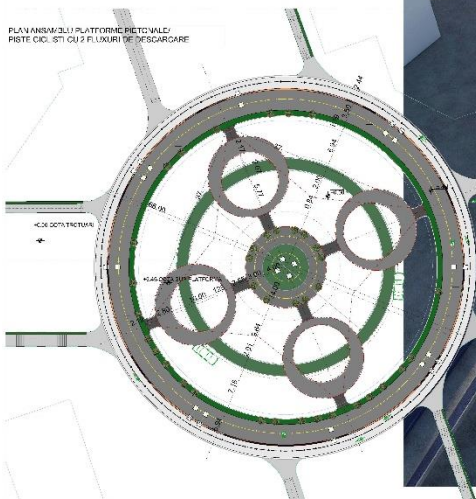
Se va realiza modernizarea, extinderea si eficientizarea energetica a sistemului de iluminat public aferent zonei cu sisteme de iluminat cu panouri led.

Se propune realizarea fluxurilor raportate la toti participantii la trafic in zona studiata astfel: compozitia de platforme este la aceeasi cota de nivel (5,00m) fata de cota carosabilului, iar aceasta este formata din cercuri concentrice cu insertie de platforme cu diferite diametre (inel exterior -66 m diametru- platforma centrala -14m diametru) ce reprezinta noi zone pietonale, inverzite cu o gama diversificata de arbusti de talie medie si mica, cu alei pietonale pavate cu materiale calde tip Deck, rezistente la umiditate crescuta, inghet, canicula; piatra finisata, pardoseli exterioare cauciucate, vopsite electrostatic, antiderapante.

Fluxurile de participanti la trafic sunt delimitate prin tipul de folosinta implementat: pista ciclisti cu dublu sens, avand o latime degajata de 2.5 m, adiacenta aleii pietonale principale cu latimea de 3,5 m (aprox.5 fluxuri), destinate utilizatorului pietonal. In urma spatiului public propus se realizeaza legatura acestuia cu fluxurile principale de tranzit ale sensului giratoriu prin traseele mediane intermediare cu fluxuri de 1.5 m laime pe aleile circulabile bordate cu insertii de zona verde/florala.

MODERNIZAREA PISTEI DE CICLIȘTI CE TRANZITEAZĂ POD GOLESCU ȘI
CONSTRUIREA PASAJ SUPRATERAN PIETONI/CICLIȘTI ÎN INTERSECȚIA
CRINULUI

PLAN ANSAMBLU PLATFORME PIETONALE
PISTE CIC. ȘI CUI 2 ELIMINĂRI ÎN ÎNCĂLCĂRI



- Inel central

Infrastructurile sunt realizate prin fundare directă din masive de beton C30/37. Fundația care se regăsește în mijlocul sensului giratoriu este sub formă circulară având diametru de 14.32 m și o înălțime de 2 m care susține 5 stalpi dreptunghiulari cu 2.0 m x 2.0 m x 5.0 m care sunt rigidizați la partea superioară cu profile HEA1000 pe ultimii 2 m pentru a putea realiza legătura prin sudură de partea inferioară a tablierului de metal. Tot pentru susținerea suprastructurii se vor monta un număr de patru puncte de sprijin realizate pe fundații directe realizate din b.a. având dimensiunile 2.0 m x 2.5 m x 7.0 m care vor susține un număr de 14 stâlpi din b.a. armati pe ultimii 2 m cu profil HEA 900 pentru a putea realiza sudura cu partea inferioară a tablierului suprastructurii.

- Rampe de acces pasaj supratran, piste de bicicliști și persoane cu dizabilități

Pentru a se face tranziția dintr-o parte spre cealaltă a intersecției se vor realiza un număr de 4 piste de bicicliști și pentru persoane cu dizabilități a căror infrastructură sunt realizate din fundații directe din b.a. C30/37 cu dimensiunile 0.80 m x 2.00 m x (2.00...3.05) m care susțin un număr de 40 de stalpi cu înălțimi diferite între 1.44 m...4.77 m realizați din b.a. C30/37 care sunt rigidizați pe ultimii 2 m cu profile HEA 260 pentru a putea face legătura între partea inferioară a suprastructurii prin realizarea unui cordon de sudură între profilele HEA și tablier. Lungimea pistelor sunt variabile între 50.32 m și 51.37 m. După realizarea sudurilor între HEA și tablă această se va conecta de rampă cu ajutorul unor acore chimice pentru a realiza conectarea între acestea și fixarea rampei prefabricate de partea superioară a infrastructurii. Pentru a asigura buna desfășurare a traficului pietonal și pentru a conferi siguranța participanților la marginea rampelor se vor monta parapeti pietonali.

Calea de rulare va fi realizată din asfalt rugos BA8 conform normativelor în vigoare. Pentru scurgerea apelor de pe piste se vor monta elemente de scurgere a apelor meteorice pentru a nu crea în viitor defecte în suprastructură. Pentru a realiza trecerea între capatul pistei și suprastructura centrală se vor monta roșuri de dilatare.

- Rampe de acces pasaj pietoni

Pentru a se face tranziția dintr-o parte spre cealaltă a intersecției se vor realiza un număr de 4 rampe pietonale a căror infrastructură sunt realizate din fundații directe din b.a. C30/37 cu dimensiunile 0.80 m x 2.00 m x (2.00...3.05) m care susțin un număr de 22 de stalpi cu înălțimi diferite între 1.44 m...4.77 m realizați din b.a. C30/37 care sunt rigidizați pe ultimii 2 m cu profile HEA 260 pentru a putea face legătura între partea inferioară a suprastructurii prin realizarea unui cordon de sudură între profilele HEA și tablier. Lungimea pistelor sunt variabile între 17.00 m ...51.37 m. După realizarea sudurilor între HEA și tablă această se va conecta de rampă cu ajutorul unor acore chimice pentru a realiza conectarea între acestea și fixarea rampei prefabricate de partea superioară a infrastructurii.

Pentru a asigura buna desfășurare a traficului pietonal și pentru a conferi siguranța participanților la marginea rampelor se vor monta parapeti pietonali realizați din tablă perforată cu prindere mecanică/sudată, pe structură ușoară metalică cu o înălțime de 100 cm. Pentru a realiza trecerea între capatul pistei și suprastructura centrală se vor monta roșuri de dilatare.

Suprastructura este realizată din tablă de 50 mm care este sudată la partea inferioară de piloni de susținere de către sudori autorizați. Aceasta are un diametru de 66.06 m compusă dintr-un cerc exterior cu lățimea de 7 m cu bandă destinată pentru pistele de bicicliști, alei pietonale persoane cu dizabilități și pietoni și partea circulară a spațiului verde. Acestea se vor fi încadrate la marginea platformei cu parapeti de protecție. Legătura dintre cercul exterior și cel interior se va face cu ajutorul unor insule realizate din tablă de 50 mm a căror dimensiuni sunt de 14 m care sunt legate între cele două cercuri de către un podest metalic rigidizat cu suruburi SIRP M28.

De asemenea pentru a urca pe inelul central al pasarelei există posibilitatea accesării cu ajutorul unor elevatoare un număr de 4 care vor realiza transportul persoanelor cu dizabilități la partea superioară a pasarelei, participanții la traficul pietonal fiind indemnizați a parcurge calea de acces prin rampe și scări. Incinta acestora va fi realizată cu ajutorul unor fundații directe din b.a. C30/37 cu înălțime de 1.0 m și lățime de 4.70 m care vor susține 16 stalpi de susținere a elevatoarelor acestia având dimensiunile 0.8 m x 0.8 m x 5.0 m.

Pistele pentru bicicliști de-a lungul Podului Golescu

Pistele de biciclete se vor moderniza pe o lungime de aproximativ 1200 m de la pasajul suprateran de la intersecția strazilor Careiului și bulevardul Lalelei și bulevardul Lalelei cu strada Bujorilor pe de o parte și alta a bulevardului Lalelei (inclusiv pod Golescu).

La proiectarea pistelor s-a ținut cont de normativul în vigoare 10144-2/91 „Trotuare, alei pietonale și piste de cicliști” atât din punct de vedere al elementelor geometrice cât și a structurii de rulare.

Se propun 4 alei pietonale prin care se face accesul pe podul Golescu, raportate parametric accesului persoanelor cu dizabilități, cu un unghi de înclinare în rampa de maxim 6-7°, cu lățimea de 1.2m și lungimi de :

- L1=17.5 m
- L2=29.3 m
- L3=18.76 m
- L4=24.6 m

Pista pentru bicicliști existentă se va freza pe o adâncime de cca 3 cm, se va reface hidroizolația existentă în zona podului Golescu, iar mai apoi se va așterne așternut un strat din amestec asfaltic BA8 de 3 cm grosime atât în zona pistei cât și în zona trotuarului adiacent.

În zonele cu burdușiri și denivelări se propune realizarea unei structuri rutiere noi. Structura proiectată este fi următoarea:

- 3 cm strat de uzură din beton asfaltic BA8
- 12 cm strat de balast stabilizat
- 20 cm strat de fundație de balast

În zonele în care au apărut fisuri se recomandă frezarea asfaltului dacă zona afectată este mai mare de 1 m pătrat altfel se recomandă colmatarea fisurilor cu mastic bituminos.

Pe toată lungimea pistei se va reface marcajul rutier în totalitate conform standardelor în vigoare. Asupra sistemului de semnalizare rutieră nu se va interveni deoarece acesta este realizat conform standardelor în vigoare.

Întreaga categorie de reglementări implementate proiectului studiat este conform legislației în vigoare.

Proiectul este întocmit conform Standardelor, normativelor și legilor în vigoare atât naționale cât și ale UE, deci legalitatea lucrărilor proiectate este respectată.

Pistele ”la sol” pentru bicicliști luate în considerare pentru modernizare sunt cele de la coborârea de pe breteaua de acces spre pod a pasajului suprateran până după podul Golescu, la

intersecția traseului velo cu str. Bujorului. Acestea au o lungime de 650 m pe fiecare parte a bd. Lalelei, suprapuse peste amplasamentul actual al pistelor existente pe zona trotuarului. Lungimea pistei de biciclete se împarte în:

- între breteaua de acces pe/de pe pasajul suprateran până la rampa de acces mal stâng pod Golescu – 70 m pistă cu un sens de circulație pe fiecare parte;
- rampa de acces a podului Golescu mal stâng – 200 m pistă cu un sens de circulație pe fiecare parte;
- viaduct acces pod Golescu mal stâng – 50 m pistă cu un sens de circulație pe fiecare parte;
- pod Golescu – 150 m pistă cu un sens de circulație pe fiecare parte;
- viaduct acces pod Golescu mal drept – 50 m pistă cu un sens de circulație pe fiecare parte;
- rampa de acces pod Golescu mal drept – 130 m pistă cu un sens de circulație pe fiecare parte.

Frezarea mixturii asfaltice pentru modernizarea pistei de biciclete prin așternere strat de uzură se va face pe întreaga lățime a trotuarului (aici fiind amplasată pista de biciclete existentă) și așternerea unui strat de uzură din BA8 pe toată lățimea trotuarului / pistei de biciclete, așa cum am descris anterior. În zona podului Golescu, dacă se afectează hidroizolația trotuarului, se va reface și hidroizolația pe întreaga lățime a acestuia. Pentru delimitarea pistei de trotuar se va executa marcaj longitudinal, la fel ca în situația existentă. Pistele pentru biciclete cu un sens vor avea lățimea de 1,00 m.

Pentru accesibilizarea zonei pentru persoanele cu dizabilități, acestea vor putea tranzita zona atât prin accesarea pasajului suprateran pe rampele de acces bicicliști, cât și cu elevatoarele ce urmează a fi montate pe cele patru părți ale intersecției.

Urmare a construirii pasajului suprateran, traversarea de către bicicliști / pietoni a străzilor în zona intersecției va fi interzisă, singurul mod de traversare a acestor străzi în zona intersecției va fi prin intermediul pasajului suprateran.

Având în vedere caracteristicile geometrice și fizico-mecanice ce se vor obține după realizarea investiției, aceasta va putea fi încadrată la categoria de importanță C – normală.

IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE

Nu sunt prevăzute lucrări de demolare.

V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI

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

-nu este cazul

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

- nu este cazul

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

- folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia: intersecție de străzi categoria II (de legatură), pistă pentru biciclete.
- regimul juridic: terenurile care urmează să fie ocupate sunt situate pe teritoriul administrativ al Municipiului Satu Mare, aparținând domeniului public;
- regimul economic: străzi și anexe ale acestora;

- politici de zonare și de folosire a terenului – nu este cazul;
- arealele sensibile – nu este cazul;
- coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului: coordonatele principale ale proiectului sunt, după cum urmează:

- **Coordonatele centrului pasajului proiectat: E: 340.159,226 și N: 700.512,228**
- **Coordonatele sfârșitului pistei amonte: E: 340.394,660 și N: 701.394,660**
- **Coordonatele sfârșitului pistei aval: E: 340.379,236 și N: 701.208,359**

- detalii privind orice altă variantă de amplasament care a fost luată în considerare – nu este cazul.

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

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

a) protecția calității apelor

O sursă potențială de scurgeri încărcate cu sedimente provine de la decopertarea solului vegetal și săparea șanțurilor, depozitarea solului vegetal în grămezi, spălarea instalațiilor și a roților de noroiul depus pe suprafața drumurilor publice, ce nu afectează negativ apele subterane și/sau de suprafață.

Pentru a asigura măsurile de protecție a apelor subterane cât și de suprafață în timpul activității, este necesar să fie respectate următoarele:

- utilajele să nu aibă pierderi (scurgeri) de carburanți sau lubrefianți, prin întreținerea acestora conform cărții tehnice și cerințelor legale;
- în cazul intervenției la utilaje în scopul reparării acestora, utilajele vor fi retrase în zona organizării de șantier sau la societăți comerciale de profil, unde se vor lua toate măsurile de protecție a mediului în timpul reparațiilor;
- alimentarea cu carburanți și lubrefianți se va face în locuri special amenajate, evitându-se pierderile accidentale;
- se va interzice depozitarea deșeurilor rezultate din activitate și a celor menajere la întâmplare. Acestea vor fi colectate, transportate și depozitate în locuri special amenajate și la societăți comerciale de profil, în vederea reciclării/neutralizării acestora;
- managementul apelor uzate fecaloid-menajere generate de personal în cursul activităților de construcție va fi asigurat cu toalete ecologice mobile, pe bază de contracte cu operatori autorizați, care vor asigura și serviciile de colectare și evacuare adecvată a acestui tip de ape uzate.

Având în vedere natura / destinația obiectivului de investiții, nu sunt necesare măsuri speciale pentru perioada de funcționare / exploatare.

b) protecția aerului

În vederea protecției aerului în perioada de construcție se vor respecta următoarele măsuri:

- antreprenorul va utiliza utilaje tehnologice moderne, nepoluante, cu emisii reduse de noxe, verificate și inspectate periodic;
- dacă vor fi activități care produc mult praf, acestea vor fi realizate în perioadele cu vânt puternic;
- pentru protecția personalului care va avea activitate în incinta organizării de șantier vor fi prevăzute măsuri de protecție împotriva prafului și zgomotului, respectiv geamuri și uși termopan pentru construcțiile provizorii.

Sursele de poluare suplimentare ale atmosferei sunt utilajele și echipamentele folosite pe parcursul execuției lucrărilor. Efectul acestora este minim și cu caracter temporar. Toate materialele puse în operă vor fi procurate din surse ce dețin autorizație de mediu.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Pentru a se diminua zgomotul generat de sursele menționate la subcapitolele anterioare și pentru a fi respectate nivelele de zgomot, conform legislației în vigoare, nu sunt necesare amenajări speciale, dar se impune respectarea unor măsuri de protecție împotriva zgomotului și anume:

- se recomandă lucrul numai în perioadă de zi, respectându-se perioada de odihnă;
- utilajele și mijloacele de transport folosite vor fi supuse procesului de atestare tehnică;
- antreprenorul va asigura folosirea de utilaje și mijloace de transport silențioase, precum și evitarea rutelor de transport prin zonele aglomerate din localitate și utilizarea unor rute ocolitoare, după caz;
- întreținerea și funcționarea la parametri normali a mijloacelor de transport, a utilajelor de construcție, astfel încât să fie atenuat impactul sonor.

În perioada de exploatare nu sunt de semnalate surse de zgomot.

Sursele de poluare sunt utilajele și echipamentele folosite pe parcursul execuției lucrărilor. Utilajele vor fi silențioase, cu un grad ridicat de fiabilitate, randament ridicat și ușor de exploatat. Efectul acestora este minim și cu caracter temporar. Nivelul de zgomot nu va produce probleme, se încadrează în nivelele admise de STAS 10009-88.

d) protecția împotriva radiațiilor

- sursele de radiații – nu este cazul;
- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor – nu este cazul.

e) protecția solului și a subsolului

Pentru protecția solului și a subsolului se vor lua următoarele măsuri:

- impunerea prin contract pentru antreprenor de a realiza organizarea de șantier corespunzătoare din punct de vedere al facilităților și al protecției factorilor de mediu prin ocuparea unor suprafețe cât mai mici de teren;
- alimentarea cu carburanți a mijloacelor de transport se va realiza doar în stații de distribuție carburanți;
- colectarea selectivă a deșeurilor rezultate și predarea în funcție de natura lor pentru eliminare sau valorificare către societăți autorizate, pe bază de contract, ținând cont de prevederile legislației în vigoare;
- evacuarea controlată a apelor uzate generate pe amplasamentul organizării de șantier, astfel încât să se evite infiltrarea acestora în sol prin amplasarea de toalete ecologice, sau fose vidanjabile;
- întreținerea și funcționarea la parametri normali a mijloacelor de transport și a utilajelor de lucru, astfel încât să fie eliminată posibilitatea generării de poluanți.

Având în vedere natura și specificul obiectivului de investiții, nu sunt necesare măsuri pentru protecția solului și a subsolului în perioada de operare.

Prin respectarea normelor, a tehnologiilor de execuție și a materialelor din proiect, atât în timpul execuției cât și după darea în exploatare nu se vor constitui surse de poluare pentru sol și subsol.

O posibilă sursă de poluare locală a solului, ar fi eventuale defecțiuni tehnice ale utilajelor. Având în vedere acest aspect, alimentarea utilajelor și gresarea lor se va face în locuri special amenajate, luându-se toate măsurile de protecție. Pe durata lucrărilor nu se vor arunca, incinera, depozita pe sol și nici nu se vor îngropa deșeuri menajere (sau alte tipuri de deșeuri - anvelope uzate, filtre de ulei, lavete, recipiente pentru vopsele etc.); deșeurile se vor depozita separat pe categorii (hârtie, ambalaje din polietilenă, metale etc.) în recipiente sau containere destinate colectării acestora.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect

Amplasamentul investiției nu interferează cu zone sensibile, fiind amplasamentul existent al intersecției străzilor și pista pentru biciclete de pe Podul Golescu.

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

Nu vor fi afectate monumente ale naturii, arii protejate sau biodiversitatea. Se va interzice cu desăvârșire depozitarea materialelor în zona afectată de investiție și staționarea utilajelor. Materialele ce urmează a fi puse în operă se vor descărca direct în amplasament și se vor așterne imediat. Prin documentația de atribuire și prin contractul de lucrări se vor lua măsuri pentru respectarea acestor măsuri de către executant.

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 – nu este cazul

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public – nu este cazul

Suprafața terenului ce urmează a fi ocupată de prezenta investiție este spațiul public din zona intersecției Crinul și a Podului Golescu.

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

Constructorul are obligația, conform prevederilor H.G. nr. 856/2002, să realizeze o evidență lunară a gestiunii deșeurilor, respectiv producerii, stocării provizorii, tratării și transportului, reciclării și depozitării definitive a deșeurilor.

Sursa deșeurilor	Tipuri de deșeuri	Mod de colectare / evacuare	Observații
Organizarea de șantier	Deșeuri menajere sau asimilate, cca 1,5 to [19 05 01]	În 4 pubele din plastic (110 l), introduse în sistemul de gestiune a deșeurilor din comună	Se vor păstra evidente cu privire la cantitățile predate
	Deșeuri metalice, cca 1,75 to [17 04 05]	Depozitate temporar pe platforme impermeabile, special amenajate, valorificate prin unități specializate.	Se vor păstra evidente cu privire la cantitățile valorificate (conformare cu O.U.G. nr. 16/2001 privind gestionarea deșeurilor industriale reciclate, aprobată prin Legea nr. 456/2001 și cu modificările ulterioare).
	Deșeuri materiale de construcții, cca 1.500 to [17 05 04]	Pe platforme speciale, nu ridică probleme din punct de vedere al protecției mediului	Se pot valorifica la infrastructura drumurilor locale sau la alte amenajări edilitare
	Șlamuri petroliere / uleiuri uzate, cca 500 l [12 01 10]	În recipiente metalici închiși, predați la unități specializate pentru valorificare sau eliminare	Se vor păstra evidente stricte cu privire la cantitățile predate (conformare cu prevederile HG HG 235/2007 privind gestionarea uleiurilor uzate)
	Deșeuri lemn, cca 0,75 to [17 02 01]	Colectate selectiv, se pot valorifica funcție de calitate și dimensiuni	Se vor păstra evidente cu privire la cantitățile predate
	Acumulatori uzați, cca 5 buc [16 06 01]	Deșeuri periculoase, stocate în spații închise și predate numai la unități specializate	Se vor păstra evidente stricte cu privire la cantitățile valorificate (conformare cu HG 1057/01 cu

		modificările ulterioare)
Ambalaje, cca 4,0 to [15 01 01; 15 01 02; 15 01 03; 15 01 04; 15 01 07; 15 01 09]	Se colectează separat și se valorifică prin terți	Se vor păstra evidențe cu privire la cantitățile valorificate (conformare cu HG 621/05 modificată și completată prin HG1812/06)

Conform listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase din H.G. nr. 856/2002, principalele deșeuri rezultate din activitățile de construcție, exceptând materialele contaminate cu substanțe periculoase, nu se încadrează în categoria deșeurilor periculoase.

Surse de deșeuri

În afara deșeurilor rezultate din procesele tehnologice aplicate pentru construcția obiectivelor proiectului, se acumulează în mod obișnuit uleiuri de motor de la întreținerea utilajelor, piese metalice (piese de schimb de la reparațiile utilajelor), cauciucuri, resturi de betoane și asfalt etc. Perioada de execuție relativ scurtă, precum și numărul redus de utilaje cu care se va lucra pe amplasament, conduc la concluzia că volumul deșeurilor de tipul celor de mai sus este mic.

De la organizarea de șantier vor rezulta deșeuri menajere; cantitățile de deșeuri menajere fiind mult inferioare celor rezultate din activitatea de construcție. Deșeurile menajere vor fi colectate în pubele tipizate și preluate periodic de serviciile de salubritate din zonă.

Reciclarea deșeurilor

Tendința actuală este de reducere a consumului de materiale, coroborată cu acțiuni de recuperare, reciclare și refolosire a deșeurilor. O parte din deșeurile rezultate din lucrările de construcție pot fi refolosite. Utilizarea deșeurilor are impact pozitiv asupra mediului prin:

- reducerea necesarului de materiale pietroase extrase din cariere;
- micșorarea producției fabricilor de materiale de construcții și, implicit, scăderea poluării cauzată de tehnologiile folosite de acestea;
- reducerea consumului de energie pentru producerea materialelor de construcție;
- scăderea volumului depozitelor de deșeuri, care ocupă suprafețe importante de teren și constituie surse de poluare chimică a aerului, solului, apei, contribuind, de asemenea, la degradarea peisajului.

Planul de gestionare a deșeurilor.

Conform Hotărârii Guvernului nr. 856 din martie 2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv cele periculoase, executantul lucrărilor, ca generator de deșeuri, va avea obligația să țină evidența lunară a gestiunii acestora, în conformitate cu prevederile Anexei nr. 1 a acestei HG, pentru fiecare tip de deșeu. Deșeurile din construcții și demolări sunt clasificate conform "Listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase" prezentate în Anexa nr. 2 a HG nr. 856/2002 cu codul 17. Cantitățile de deșeuri pot fi apreciate, global, după listele cantităților de lucrări.

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase

În procesul de execuție a obiectivului de investiție propus se vor utiliza substanțe toxice și periculoase specifice activităților din construcții (precum uleiuri, combustibili, baterii și acumulatori).

În organizările de șantier nu vor exista depozite de carburanți neconforme cu legislația în vigoare, alimentarea utilajelor și a autovehiculelor se va realiza la stațiile de combustibil.

Se recomandă ca operațiile de schimb de ulei, înlocuire acumulatori/baterii, schimb de anvelope să se facă în unități specializate tip service auto.

În perioada de funcționare a obiectivelor proiectate nu se utilizează substanțe și preparate chimice periculoase.

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

Pentru implementarea proiectului se vor utiliza următoarele resurse naturale: agregate minerale de balastieră și de carieră.

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

1. Impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei, zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente

1.1. Impactul asupra populației și sănătății umane

Impactul asupra populației pe perioada de execuție a lucrării, care se prevede a se realiza în 12 luni, este negativ, temporar și localizat strict la zona de lucru. Realizarea lucrărilor propuse va conduce la asigurarea unor condiții propice de acces pentru cei care urmează să circule pe drum și pe pista pentru biciclete. Traficul auto și velo se va putea desfășura în condiții normale în orice perioadă a anului, iar populația și mediul înconjurător vor avea mai puțin de suferit, fiind diminuate atât zgomotul cât și praful.

Întregului personal care participă la executarea lucrărilor i se vor efectua instructaje de sănătate și securitate în muncă și apărare împotriva incendiilor, conform legislației în vigoare, de către constructor.

În cazul producerii prafului, urmare a executării unor lucrări cuprinse în proiect, se vor lua măsuri de stropire a zonei înainte, în timpul și ulterior execuției lucrărilor pentru protejarea sănătății personalului utilizat la execuția lucrărilor și a celor ce locuiesc în zonă sau tranzitează zona.

Poluarea aerului din cauza exploatării drumurilor se manifestă prin emisiile provenite de la circulația vehiculelor, în special de la gazele de ardere rezultate. Prin realizarea lucrărilor se va asigura o platformă circulabilă distinctă pentru autovehicule și una distinctă pentru circulația pietonală, ambele asigurând condiții propice pentru deplasare, astfel încât se vor reduce emisiile de noxe comparativ cu situația neamenajării platformelor.

1.2. Impactul asupra faunei și florei

Activitățile ce urmează să se desfășoare conform proiectului nu vor avea un impact semnificativ asupra habitatelor și faunei din zonă.

Personalul ce urmează să implementeze proiectul va fi instruit cu privire la protecția faunei și florei din vecinătatea amplasamentului.

1.3. Impactul asupra solului

În perioada de execuție impactul funcționării utilajelor și a mijloacelor de transport de pe amplasamentul proiectului se exercită ca urmare a antrenării de către apele pluviale a poluanților rezultați din arderea combustibilului și are un caracter temporar. Impactul determinat de pierderile de carburanți și ulei este nesemnificativ, având în vedere că se recomandă utilizarea utilajelor și mijloacelor de transport de generație recentă.

1.4. Impactul produs de deșeurile existente pe amplasament

Impactul produs de deșeurile din amplasament este de asemenea nesemnificativ, datorită instrucțiunilor de gospodărire a deșeurilor. În perioada de operare a investiției impactul rezultat din traficul rutier și velo se consideră nesemnificativ, având în vedere că traficul va fi fluidizat ca urmare a realizării lucrărilor proiectate.

1.5. Impactul asupra calității și regimului cantitativ al apei

Impactul obiectivului de investiție asupra calității apei subterane va fi nesemnificativ, având în vedere realizarea proiectului. Apele pluviale colectate de pe platformele construite depind

cantitativ de regimul pluviometric. Poluanții se depun și se acumulează pe aceste platforme în perioade secetoase, fiind spălați în perioadele ploioase. În perioada de execuție a lucrării, materialele utilizate (agregate, beton de ciment, mixturi asfaltice, semifabricatele) se transportă și se pun direct în operă pe măsură ce se execută fiecare categorie de lucrare cuprinsă în proiect.

1.6. Impactul asupra calității aerului

În perioada de execuție a proiectului toată activitatea desfășurată pe amplasamentul lucrării poate avea un impact local asupra calității aerului. Astfel, se recomandă luarea următoarelor măsuri de protecție a mediului și a sănătății oamenilor:

- alimentarea cu carburanți a mijloacelor de transport și a utilajelor să se facă numai în locuri special amenajate sau în stațiile de alimentare organizate;
- agregatele naturale de râu se vor uda periodic conform procesului tehnologic;
- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic din punct de vedere tehnic, în ateliere specializate, pentru creșterea performanțelor acestora;
- utilizarea, pe cât posibil, a mijloacelor de transport și a utilajelor de generație recentă, prevăzute cu sisteme de minimizare și reținere a poluanților.

După execuția lucrărilor nu va exista un impact negativ asupra aerului, deoarece prin modernizarea drumului (planeizarea și impermeabilizarea părții carosabile prin turnarea de mixturi asfaltice) se va reduce cantitatea de particule ridicate în aer la trecerea vehiculelor și cantitatea de agenți rezultați din arderea combustibilului, precum și reducerea zgomotului și a vibrațiilor. De asemenea, beneficiarul, prin documentele specifice achiziției de lucrări, se va asigura că echipamentele utilizate în cadrul acestui obiectiv de investiții îndeplinesc cerințele energetice stabilite în conformitate cu Directiva (EC) 2009/15.

1.7. Impactul zgomotului și vibrațiilor

În perioada de execuție funcționarea utilajelor cu mase proprii mari și a echipamentelor cu funcții adecvate în timpul deplasării și executării categoriilor de lucrări, constituie sursa de zgomot și vibrații. Impactul va fi direct, negativ, pe termen scurt și localizat la zona de lucru. În perioada de operare traficul rutier nu va fi sursa producerii unor cantități mari de zgomot sau vibrații, datorită asigurării fluentei traficului.

1.8. Impactul asupra peisajului

După încheierea lucrărilor, constructorul are obligația de a lua o serie de măsuri în sensul refacerii calității estetice a mediului afectat. Nu există în zona amplasamentului studiat peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic.

1.9. Analiza temeinică a aspectelor referitoare la atenuarea schimbărilor climatice și adaptarea la schimbările climatice conform Circulara Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor nr. DGEICPSC/108047/08.08.2023

Proiectul propus este aliniat la obiectivele Acordului de la Paris și este compatibil cu o traiectorie credibilă către scenariul de reducere la zero a emisiilor nete de GES și de neutralitate climatică până în 2050. Această investiție nu afectează în mod semnificativ alte obiective de mediu ale UE, cum ar fi utilizarea durabilă și protecția resurselor de apă și marine, tranziția către o economie circulară, prevenirea generării de deșeuri și reciclarea acestora, prevenirea și controlul poluării și protecția ecosistemelor sănătoase.

În conformitate cu recomandările din Comunicarea COM 2021/C373/01 - Orientări tehnice referitoare la imunizarea infrastructurii la schimbările climatice în perioada 2021-2027, în continuare, se detaliază următoarele aspecte:

➤ Proiectul propus va emite dioxid de carbon (CO₂), protoxid de azot (N₂O), metan (CH₄) sau orice alt GES ?

În perioada de execuție și în perioada de exploatare vor exista emisii de dioxid de carbon, dar acestea vor fi de amploare redusă și nu vor depăși 20.000 t / an. Trebuie ținut cont și de faptul că, odată cu realizarea investiției emisiile de gaze cu efect de seră va scădea datorită îmbunătățirii considerabile

a condițiilor de trafic prin decalarea pe verticală a traficului pietonal și velo față de traficul auto, fapt ce va duce la creșterea vitezei de deplasare, reducerea vibrațiilor, reducerea particulelor ridicate în aer la trecerea vehiculelor și reducerea semnificativă a riscului de evenimente rutiere.

➤ Proiectul propus implica activități de exploatare a terenurilor, de schimbare a destinației terenurilor sau de silvicultură (de exemplu, despăduriri) care ar putea duce la creșterea emisiilor?

Realizarea investiției și exploatarea acesteia nu duce la exploatarea terenurilor sau schimbarea destinației acestora, deoarece investiția se realizează pe amplasamentul actual, fără a fi necesare exproprieri, prin modernizarea structurii existente a drumului. Nu sunt necesare despăduriri.

➤ Implică și alte activități (de exemplu, împăduriri) care pot acționa ca absorbanți de emisii?

Prin proiectul întocmit nu sunt prevăzute împăduriri, coridoare verzi sau alte activități ce pot acționa ca absorbanți de emisii datorită specificului lucrărilor și a amplasamentului.

➤ Va influența proiectul propus în mod semnificativ cererea de energie? Este posibilă utilizarea surselor regenerabile de energie?

Această investiție nu va avea ca rezultat o cerere crescută de energie având în vedere că obiectivul de investiții este construirea unui pasaj supratran și modernizarea unor piste pentru biciclete existente. Așa cum am arătat anterior, prin îmbunătățirea condițiilor de trafic se va reduce consumul de carburanți (pentru motoarele cu ardere internă) sau energie electrică (pentru motoarele electrice), fapt ce va duce și la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră rezultate din funcționarea motoarelor cu ardere internă.

➤ Proiectul propus va determina creșterea sau reducerea semnificativă a deplasărilor personale?

În faza de exploatare a obiectivului de investiții nu se vor observa modificări semnificative a deplasărilor personale.

➤ Proiectul propus va determina creșterea sau reducerea semnificativă a transportului de marfă?

În faza de exploatare a obiectivului de investiții nu se vor observa modificări semnificative a transportului de marfă.

➤ Cum ar putea fi afectată punerea în aplicare a proiectului de schimbări climatice: valurile de căldură (inclusiv impactul asupra sănătății umane, afectarea culturilor, incendii de pădure, etc.); seceta (inclusiv disponibilitatea și calitatea scăzute ale apei și cererea tot mai mare de apă); cantități extreme de precipitații, inundații provocate de râuri și viituri; furtuni și vânturi puternice (inclusiv afectarea infrastructurii, clădirilor, culturilor și a pădurilor); alunecări de teren; nivelul în creștere al mărilor, marea de furtună, eroziunea coastelor și intruziunea salină; perioade reci; daune provocate de îngheț - deșgheț?

Prin proiectarea în conformitate cu cerințele standardelor și normelor în vigoare și prin execuția în conformitate cu detaliile documentației de execuție se vor asigura caracteristicile necesare obiectivului de investiții astfel încât acesta nu va fi afectat de schimbările climatice. Soluțiile proiectate sunt alese în așa fel încât obiectivul de investiții să nu fie afectat de:

- valurile de căldură și secetă – materialele utilizate la construirea obiectivului de investiții (balast, piatră spartă, mixturi asfaltice realizate la cald, beton și piese metalice) vor fi conforme cu normativele în vigoare și sunt adaptate la temperaturile maxime înregistrate în ultima perioadă. Mixturile asfaltice folosite (BA8) se vor realiza cu bitum 50/70, bitum ce este indicat prin AND 605 pentru tipul climatic caracteristic amplasamentului, iar stratul de uzură este impermeabil și rezistent la fluctuațiile de temperatură zilnice și anuale caracteristice amplasamentului;

- cantitățile extreme de precipitații - sunt prevăzute dispozitive pentru colectarea și dirijarea apelor către emisar (guri de scurgere). Dispozitivele pentru colectarea și scurgerea apelor meteorice au fost proiectate în așa fel încât să asigure preluarea și dirijarea apelor pluviale;

- vânturi puternice – având în vedere specificul obiectivului de investiții (pasaj suprateran și pistă pentru biciclete), acesta nu este afectat direct de vânturile puternice;
- alunecări de teren – având în vedere specificul amplasamentului obiectivului de investiție, nu există pericolul apariției alunecărilor de teren;
- nivelul în creștere al mărilor – având în vedere amplasamentul obiectivului de investiției, acesta nu va fi afectat de nivelul în creștere al mărilor și nici de marea de furtună, eroziunea coastelor și intruziunea salină;
- perioade reci și daune provocate de îngheț-dezghet – soluția adoptată la faza de proiectare pentru realizarea obiectivului de investiții este rezistentă atât la perioadele reci cât și la cele calde. Efectele fenomenului de îngheț-dezghet nu vor fi resimțite, deoarece structura proiectată verifică condițiile necesare pentru evitarea apariției degradărilor datorate acestui fenomen.

➤ În ce măsură ar putea fi necesar ca proiectul să se adapteze la schimbările climatice și la posibilele evenimente extreme? Va influența proiectul vulnerabilitatea climatică a persoanelor și a activelor din vecinătatea sa?

Proiectul realizat pentru acest obiectiv de investiții este adaptat la schimbările climatice, materialele folosite fiind cele recomandate de normativele în vigoare. Un exemplu concludent este folosirea bitumului 50/70, care este cel indicat prin AND 605 pentru tipul climatic al amplasamentului. Nu sunt necesare măsuri suplimentare pentru adaptarea proiectului la posibilele evenimente extreme. Realizarea obiectivului de investiții nu influențează vulnerabilitatea climatică a persoanelor și a activelor din vecinătatea sa.

2. Natura impactului

Având în vedere caracteristicile și funcționalitatea lucrărilor proiectate, se notează faptul că acestea nu au influențe negative asupra mediului. Ansamblul proiectat nu afectează flora și fauna locală. Prin natura amplasamentului obiectivului de investiție nu sunt afectate ecosistemele terestre și acvatice. În aceasta situație nu sunt necesare lucrări sau măsuri speciale pentru protecția faunei și florei terestre, nici a biodiversității.

Durata impactului negativ asupra mediului se rezumă la perioada de execuție, aceasta fiind redusă, și se manifestă doar în amplasament. În timpul operării nu se vor produce efecte negative asupra mediului înconjurător.

Nu se prevăd evenimente cu durate prelungite care să afecteze mediul înconjurător. Frecvența evenimentelor cu impact asupra mediului este nulă având în vedere specificul lucrărilor și natura și funcționalitatea obiectivului de investiție.

Având în vedere cele specificate anterior, nu sunt necesare măsuri speciale de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului.

Impactul negativ asupra mediului este minim, se manifestă doar în perioada de execuție și nu are caracter repetitiv sau migrant (tranfrontalier)

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI - DOTĂRI ȘI MĂSURI PREVĂZUTE PENTRU CONTROLUL EMISIILOR DE POLUANȚI ÎN MEDIU, INCLUSIV PENTRU CONFORMAREA LA CERINȚELE PRIVIND MONITORIZAREA EMISIILOR PREVĂZUTE DE CONCLUZIILE CELOR MAI BUNE TEHNICI DISPONIBILE APLICABILE. SE VA AVEA ÎN VEDERE CA IMPLEMENTAREA PROIECTULUI SĂ NU INFLUENȚEZE NEGATIV CALITATEA AERULUI ÎN ZONĂ

Sursele de poluare a mediului care pot apărea în timpul execuției încetează odată cu finalizarea lucrărilor. Nu se fac necesare măsuri pentru monitorizarea mediului.

IX. LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU PLANURI / PROGRAME / STRATEGII / DOCUMENTE DE PLANIFICARE

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a

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

– nu este cazul

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

– nu este cazul

X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER

În timpul execuției lucrărilor de construcții montaj pentru organizarea șantierului se vor avea în vedere măsurile stabilite de autoritatea de protecție a mediului, acestea fiind prioritare în raport cu alte interese.

Organizarea de șantier se va amplasa în conformitate cu nevoile beneficiarului pe un amplasament în proprietatea beneficiarului sau un orice alt amplasament indicat de executant și agreat de beneficiar. Executantul va suporta toate costurile aferente operaționalizării organizării și dezafectării acestora și aducerea la starea inițială a terenului ocupat temporar.

Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier

Protecția apelor și a ecosistemelor acvatice

Execuția lucrărilor de construcții montaj se va face astfel încât contaminarea potențială a pânzei freatice să fie evitată.

Protecția atmosferei

Nivelul de zgomot măsurat va respecta prevederile legislației în vigoare.

Protecția solului

Se vor respecta condițiile de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare, condiții prevăzute în acordul / autorizația de mediu.

Întreținerea utilajelor și a vehiculelor folosite în activitatea de construcție și întreținere a elementelor din ampriza drumului / străzii se efectuează doar în locuri special amenajate, pentru a evita contaminarea mediului.

XI. LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII, ÎN MĂSURA ÎN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE

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

Tronsoanele afectate de executarea lucrărilor de construire a obiectivului de investiție nu necesită refacere, ele fiind lucrări definitive construite prin investiția prezentă. Tronsoanele afectate în vecinătatea amplasamentului lucrărilor definitive vor fi readuse la starea inițială prin completare cu pământ și eventual înierbare.

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

– nu este cazul

Aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației

– nu este cazul

Modalități de readucere la starea inițială / reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului

– nu este cazul

XII. ANEXE

- Decizia etapei inițiale
- Dovada plata taxa etapa încadrare
- Plan de încadrare sc 1:5.000 pl. PI01
- Plan de situație sc 1:500 pl. PS01 – PS06
- Secțiuni pasaj sc 1:50 pl. ST01-ST09
- Profiluri transversale tip pistă sc 1:50 pl. PTT01
- Plan de situație electronic în coordonate STEREO70
- Memoriu de prezentare în format editabil

Întocmit,
ing. Vlad SUȘAN

