

MEMORIU DE PREZENTARE

I. DENUMIREA PROIECTULUI

Modernizare drumuri si strazi in comuna Halmeu, judetul Satu Mare

II. TITULAR **Comuna Halmeu**

sediul: Halmeu, str. Eliberarii nr. 57

tel./fax: _____

e-mail: _____

Reprezentat legal prin: Primar Incze Ludovic

III. DESCRIEREA PROIECTULUI

3.1. Rezumatul proiectului:

Proiectul propune modernizarea modernizarea unor strazi locale și a drumului comunal DC65 din satul Halmeu-Vii, comuna Halmeu

Străzile studiate sunt următoarele:

nume stradă	lungime propusă pentru modernizare
- Halmeu-Vii - drum comunal DC65	1500 m
- Halmeu-Vii - Strada 1	1340 m
- Halmeu-Vii - Strada 2	560 m
- strazi laterale amenajate	115 m
- total lungime străzi	3.515 m

Soluția tehnică prevede să se construiască străzi cu o îmbrăcăminte rutieră modernă, având elementele geometrice în plan și pe verticală corespunzătoare. Se va rezolva în mod adecvat racordul la drumurile și la străzile laterale. Se va prevedea rezolvarea colectării și evacuării apelor prin restabilirea funcționalității șanțurilor de colectare, curățirea și repararea podețelor, respectiv refacerea totală sau construirea unor podețe noi unde este cazul.

Soluția tehnică propusă a fost stabilită pe baza ridicărilor topografice și a studiului geotehnic efectuate precum și pe baza datelor obținute pe teren privind elementele caracteristice ale străzilor și starea acestora la data elaborării.

S-a ținut cont de prevederile OG 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, Legea nr.10/1995 privind calitatea în construcții, precum și a altor legi și reglementări tehnice specifice în domeniu.

Soluția proiectată respectă prevederile STAS 10144/1-1990 și Ord.MT 50-1998 privind proiectarea străzilor rurale, precum și prevederile Ord.MT 45-1998 privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, și ale STAS 863-1985 privind elementele geometrice ale drumurilor, respectiv și condițiile de realizare practică din teren.

3.2. Necesitatea proiectului:

Necesitatea investiției este dată de rezultatele finale după realizarea investiției, și anume îmbunătățirea condițiilor de circulație pe arterele modernizate, accesul fiind permis în condiții mai bune și în orice perioadă a anului și creșterea gradului de confort al traficului pentru riveranii din zona traseului reabilitat

3.3. Valoarea proiectului:

6.682.424 lei, fara TVA

3.4. Perioada de implementare propusă:

15 luni, execuția efectivă a lucrărilor

3.5. Descrierea investiției:

Situatia existenta:

Lista cu caracteristicile proiectate ale străzilor propuse pentru modernizare sunt prezentate în Anexa A0.

Străzile studiate în prezenta lucrare sunt situate în intravilanul satului Halmeu-Vii, și fac parte din rețeaua de străzi locale ale acestuia.

Drumul comunal DC65 începe din intersecția cu drumul județean DJ109M, asigură legătura cu satul Halmeu-Vii, iar în intravilanul acestuia constituie strada principală a localității.

Din punct de vedere administrativ și funcțional străzile se încadrează ca străzi rurale secundare, cu o singură bandă de circulație.

Străzile din Halmeu-Vii deservește traficul local, fără trafic de tranzit, fiind supuse unui trafic ușor, de interes local, format din vehiculele aflate în proprietatea riveranilor. Traficul autovehiculelor grele este ocazional, se reduce la necesitățile ocazionale ale riveranilor.

Astfel în conformitate cu prevederile Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice, aprobate prin ordinul MT nr.1295/2017, străzile studiate se încadrează în clasa tehnică V.

Starea fizică actuală

Din punctul de vedere al sistemului rutier străzile sunt neuniforme și neomogene pe diferitele sectoare, și se prezintă astfel:

- Parțial sunt amenajate prin acoperire cu piatră brută, având o lățime de 2,7-3,0 m. Piatra brută este așezată pe un strat de nisip cu grosimea variabilă. Suprafața prezintă denivelări mari în profil transversal și în multe locuri fâgașe longitudinale datorită siruirilor de apă.

- Parțial sunt amenajate cu dale de beton prefabricate, cu lățimea de 3,0 m. Dalele nu sunt așezate și aliniate corespunzător, prezintă denivelări datorită lipsei de fundații corespunzătoare, și o parte din ele sunt degradate, rupte

- Parțial sunt amenajate printr-o pietruire superficială, porțiuni care prezintă degradări multiple de natura fâgașelor, gropilor și vălurilor.

Porțiunile pietruite au fost întreținute prin completare ocazională cu balast și pietris, umplutură care a fost luată de apele care șiruiesc pe partea carosabilă.

Străzile au elementele geometrice necorespunzătoare. Au un traseu în plan cu o sinuozitate pronunțată, cu lățime redusă fără supralărgiri în curbe. În profil transversal nu sunt amenajate, pantele trasnversale nu asigură evacuarea apelor de pe partea carosabilă.

Satul Halmeu-Vii este situat într-o zonă deluroasă, cu pantele longitudinale ale străzilor ce ajung până la valori de 8-10%. Astfel orice soluție a amenajare a străzilor care nu asigură o suprafață de rulare impermeabilizată va facilita erodarea suprafeței de rulare de scurgerea cu viteză a apelor dealungul drumului.

Scurgerea apelor

Se realizează parțial prin șanțuri de pământ și parțial prin pantele naturale ale terenului, în zonele de debleu. În multe locuri șanțurile sunt colmatate, iar pe multe porțiuni ele sunt erodate de torențele/viiturile de ape.

Podețele tubulare de pe traseu sunt în mare parte colmatate, nu se poate constata starea lor. În general sunt scurte, în cazul lărgirii drumului necesitând cel puțin prelungire. Unele nu au timpane și coronamente de protecție, fapt care facilitează rupturile și spălările de mal, prezentând riscuri în exploatare. Există locuri unde nu există podețe, dar pentru a asigura descărcarea apelor este necesară amenajarea unora.

Rețele tehnico-edilitare

Pe străzile studiate există următoarele instalații tehnico-edilitare:

- linie de stâlpi de energie electrică

Stâlpii rețelei electrice aeriene nu sunt afectate de lucrările propuse astfel încât să fie nevoie de modificarea, strămutarea lor.

- rețea de apă

Rețelele de apă sunt amplasate la marginea platformei drumului, astfel încât căminele de vizitare identificate pe traseu sunt amplasate în afara platformei, eventual în șanțuri.

Solutia proiectata:

În conformitate cu tema de proiectare, soluția proiectată prevede realizarea unor străzi cu una sau două benzi de circulație, cu carosabilul în lățime de 3,50 - 5,50 m, în funcție de lățimea platformei, păstrând traseul existent. Se va urmări, ca prin corecțiile aduse traseului să nu fie depășită platforma actuală a străzilor. Pe lângă carosabilul asfaltat se prevede realizarea unui acostament, prin umplutură de balast și resturi de carieră.

La intersecțiile dintre străzi se va realiza o îmbunătățire a elementelor geometrice pe orizontală, și pe verticală, după caz, prin adoptarea unor soluții de racordare adecvate, conform prevederilor normativelor tehnice și a realităților din teren.

Prin tema de proiectare s-a solicitat înglobarea în structura definitivă propusă, în măsura posibilităților, și zestrea rutieră existentă.

Conform rezultatelor studiului geotehnic straturile din structura rutieră existentă au o grosime redusă, și pentru înglobarea lor în structurile rutiere proiectate ele ar trebui îngroșate, ranforsate. Însă considerentele de sistematizare pe verticală nu permit ridicarea liniei roșii decât cu maxim 5 - 10 cm, cu excepția unor porțiuni reduse, izolate. Astfel pentru a asigura grosimea necesară a structurilor rutiere proiectate este nevoie de amenajarea

unor structuri rutiere noi pe toată lungimea străzilor studiate, fără posibilitatea de a îngloba în această structură rutieră și zestre existentă.

Principalele caracteristici constructive propuse sunt:

Principalele caracteristici constructive propuse sunt:
(inclusiv pentru racordurile la strazile laterale)

- | | |
|------------------------------------|---|
| - total lungime străzi modernizate | = 3.515,00 m |
| - total suprafață asfaltată străzi | = 14.100 mp |
| - lățime carosabil: | = 3,50 - 4,00 - 5,50 m |
| - lățime acostamente: | = 2 x 0,50 m |
| - sistem rutier propus: | - elastic, cu îmbrăcămintă asfaltică
din una sau două straturi |

Suprafața totală care se va ocupa prin realizarea lucrărilor se prezintă astfel:

Prin realizarea lucrărilor vor fi ocupate numai terenuri aflate în patrimoniu de domeniu public. Suprafața totală care se va ocupa se prezintă astfel:

- | | |
|---|-----------|
| - carosabil - inclusiv largiri și racordări | 13.618 mp |
| - platforme de întâlnire | 95 mp |
| - străzi laterale | 482 mp |
| - zone de acostamente | 3.515 mp |
| TOTAL | 17.710 mp |

Traseul în plan

Traseul în plan urmărește traseul existent al drumului, traseul proiectat corectând sinuozitățile actuale ale căii de rurale formate în mod arbitrar din cauza obstacolelor de pe drum.

Traseul a fost proiectat astfel, încât stâlpii de beton LEA să fie la o distanță de min 40 cm față de marginea acostamentelor. Cu totul excepțional, pe unele tronsoane înguste, s-a prevăzut ca stâlpii să fie la marginea acostamentului, și în niciun caz nu s-a prevăzut ca stâlpii să fie în drum.

În general s-a urmărit crearea unor tronsoane drepte cât mai lungi posibile, prin corecțiile aduse traseului nedepășind platforma actuală a străzii. În locurile unde desfășurarea traseului impune, și s-a prevăzut supralărgirea curbilor.

În Halmeu-Vii pe drumul comun la DC65 și Strada 1, în locurile unde lățimea platformei a permis acest lucru, s-a prevăzut amenajarea unor platforme de întâlnire sau strada s-a amenajat cu o lățime de 5,50 m a părții carosabile. Aceste elemente și porțiuni sunt evidențiate pe planul de situație și în listele anexate conținând caracteristicile proiectate.

Amenajare drumuri și accese laterale

Amenajarea drumurilor laterale se face pentru a asigura reducerea cantității de noroi purtat pe carosabil, o racordare corespunzătoare în plan vertical și evitarea degradării excesive a marginii părții carosabile.

Amenajarea străzilor laterale se va face pe o lungime cuprinsă între 10m sau 15 m, cu o lățime de 3,00-4,00 m. Racordările se vor face cu arce de cerc cu razele între 4 și 9 m, în funcție de condițiile de pe teren.

Intersecțiile cu străzile laterale se vor amenaja respectând elementele geometrice prezentate pe planurile de situație pentru fiecare situație în parte.

Pentru asigurarea acceselor la gospodăriile particulare adiacente străzilor se vor amenaja podețe de acces betonate, care asigură continuitatea șanțurilor.

Profilul longitudinal

Pe străzile din Halmeu-Vii declivitățile în profil longitudinal sunt în general între 4% și 7%, ajungând pe unele porțiuni de pe Strada 1 și Strada 2 până la 14% și 17%.

Profilul longitudinal proiectat urmărește linia terenului existent, corectând declivitățile pe distanțe scurte. S-a avut în vedere evitarea frângerii frecvente a liniei roșii proiectate și a declivităților alternante și s-a încercat amenajarea racordărilor în plan vertical, în măsura în care acest lucru a fost permis de condițiile de sistematizare pe verticală.

S-au respectat punctele de cotă impusă – respectiv racordările la drumul județean 109M.

Profilul transversal

Platforma amenajată a străzilor va consta din:

- parte carosabilă cu lățimea de 3,50, 4,00 și 5,50 m
- două acostamente cu lățimea de 2 x 0,50m
- sau rigole de acostament, unde se impune

A fost prevăzută lărgirea părții carosabile la două benzi de circulație pe drumul comunal DC65 și pe Strada 1, la începutul acestora, pe porțiunile unde este nevoie de crearea unei posibilități de întâlnire și platforma existentă permite această lărgire.

Pe porțiunile de drum unde se amenajează șanțuri sau rigole betonate se va betona toată zona de acostament dintre marginea părții carosabile și șanțul betonat amenajat, în cazul în care această distanță este mai mică de 65 cm.

Partea carosabilă va avea un profil transversal în una sau în două ape, conform celor stabilite în proiectul tehnic, cu o pantă transversală de 2,5%. Fac excepție zonele de intersecție ale străzilor și zonele de amenajare a curbilor, unde pantele transversale vor fi stabilite conform STAS 863/1985, în faza de proiect tehnic.

Panta transversala a acostamentelor este de 4,00%.

Sistemul rutier

La stabilirea sistemelor rutiere propuse s-au avut în vedere următoarele:

- traficul estimat pentru perspectiva de 10 ani
- posibilitatea de utilizare a materialului din zestre existentă
- posibilitatea modificării a sistematizării pe verticală existente

Ca urmare a cerințelor tehnice, având în vedere considerentele de mai sus și respectând recomandările expertizei tehnice s-au stabilit următoarele tipuri de sisteme rutiere:

Tip 1 – Varianta B recomandată în expertiză

- 4 cm beton asfaltic BA16
- 5 cm beton asfaltic deschis BAD22,4
- 15 cm piatră spartă împănată
- 25 cm fundație de balast compactat

Sistemul rutier Tip 1 se va aplica pe DC65 și pe Strada 1 din Halmeu-Vii

Tip 2 – Varianta C recomandată în expertiză

- 6 cm beton asfaltic BA16
- 15 cm piatră spartă împănată
- 25 cm fundație de balast compactat

Sistemul rutier Tip 2 se va aplica pe Strada 2 și la amenajarea străzilor laterale din Halmeu-Vii

Acostamentele se vor amenaja din umplutură formată din amestec de balast și de piatră spartă sort 25-40, în proporție de 50/50%, pe substratul astfel format.

Tipul de sistem rutier aplicat pentru fiecare stradă sau tronson în parte rezultă din planșele cu profilele tip și din lista străzilor din Anexa A0.

Asigurarea scurgerii apelor

De pe partea carosabilă a drumului apele pluviale vor fi evacuate datorită pantelor longitudinale și transversale, fiind dirijate spre elementele de colectare (șanțuri și rigole), și descărcate la emisar.

Pentru a asigura evacuarea apelor este prevăzută curățirea și decolmatarea șanțurilor existente, reprofilarea celor colmate total, respectiv construirea unor noi pe porțiunile unde acesta este necesar. Au fost prevăzute șanțuri și rigole betonate numai pe porțiunile unde pantele în profil longitudinal sau considerente de stabilizarea malurilor impun acest lucru.

În general s-a prevăzut amenajarea de șanțuri betonate trapezoidale sau rigole betonate triunghiulare. A fost prevăzută amenajarea de rigole dalate carosabile sau rigole de acostament betonate pe porțiunile unde lățimea platformei nu permite amenajarea de șanțuri trapezoidale sau rigole triunghiulare.

Pe planul de situație sunt prezentate tipurile de șanțuri și rigole propuse a fi executate pentru fiecare tronson în parte.

Poduri și podețe transversale căii

S-a prevăzut înlocuirea podețelor de pe traseu, acestea fiind nefuncționale sau subdimensionate, respectiv construirea unor noi, unde este cazul. Se vor realiza podețe tubulare cu diametrul D_n de 0,4 - 0,6 - 0,8 - 1,0 m, în funcție de condițiile locale.

În Halmeu-Vii pe DC65 la km 1+443 există un podeț tubular realizat din tub de beton tip PREMO cu $D=1,2$ m și lungimea $L=5$ m. Podețul nu are timpane amenajate și albia prezintă eroziuni pronunțate în zona capătului din aval. S-a prevăzut înlocuirea tubului cu un tub HDPE armat metalic, cu diametrul $D_n=1,2$ m și lungimea $L=6$ m, pentru a permite amenajarea unor timpane. În avalul podețului s-a prevăzut amenajarea albiei și protejarea malurilor cu gabioane pe o lungime de 10m.

La intersecțiile cu drumurile laterale și la accesle la gospodării s-a prevăzut asigurarea continuității șanțului și construirea unor podețe tubulare.

Pe planul de situație sunt figurate toate podețele și precizate caracteristicile prevăzute pentru fiecare podeț în parte.

Siguranța circulației și semnalizarea rutieră

Semnalizarea pe orizontală se va asigura prin marcaje rutiere astfel:

- marcaj rutier longitudinal cu linie întreruptă atât pentru separarea benzilor de circulație (axial) cât și delimitarea părții carosabile (marginal) - pe porțiunea cu lățimea de 5,50 m de pe DC65

- marcaj rutier longitudinal cu linie întreruptă pentru delimitarea părții carosabile (marginal) - pe restul străzilor din Halmeu-Vii
- nu se impun marcaje transversale și diverse

Semnalizarea pe verticală se va asigura prin instalarea de table indicatoare pentru reglementarea priorității în intersecții astfel:

- pe DC65 în intersecția cu DJ109M se va instala tablă indicatoare B02 "STOP", de format mare, definit în SR1848-1/2011 și SR1848-2/2011
- pe drumurile laterale se vor instala table indicatoare B02 "STOP" de format normal, definit în SR1848-1/2011 și SR1848-2/2011

Lucări de refacere a amplasamentului

Lucrările prevăzute sunt lucrări din categoria lucrărilor de drumuri. Nu au fost prevăzute lucrări în urma cărora să fie necesară refacerea amplasamentului, sau refaceri peisagistice. A fost prevăzută completarea cu pământ vegetal a taluzurilor, unde înălțimea lor impune, după caz.

Descriere tehnologică

Principalele tipuri de lucrări prevăzute sunt:

- pregătirea patului drumului – prin lucrări de săpături până la cotele necesare realizării straturilor de fundație
- realizarea fundației – prin lucrări de:
 - nivelare, reprofilare straturi existente – după caz
 - amenajare straturi de formă – după caz
 - așternere strat de balast și compactare
 - așternere straturi de piatră spartă, și compactare
- așternerea straturilor de asfalt
- amenajare acostamente, tăieri de cavalieri, nivelări de teren
- amenajarea drumurilor laterale
- amenajare șanțuri noi, curățire, reprofilare șanțuri existente – după caz
- decolmatare, reparație podețe existente, construire de podețe noi
- turnări de betoane la:
 - amenajare șanțuri și rigole betonate
 - amenajare timpane la podețe
- transportul resturilor – constând din pământul rezultat din săpături și din molozul rezultat din demolări podețe necorespunzătoare

Principalele materiale necesare pentru realizarea lucrărilor sunt:

- produse de balastieră – nisipuri și balasturi
- produse de carieră – piatră spartă de diverse sorturi
- mixturi și betoane asfaltice
- betoane de ciment și prefabricate din beton – după caz
- oțel și fier beton pentru armări

Toate materialele puse în operă vor fi procurate din surse, sau preparate în instalații ce dețin autorizație de mediu.

În conformitate cu prevederile HG 766/1997 și a Legii 10/1995 la realizarea lucrărilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementărilor naționale în vigoare și a legislației și standardelor naționale armonizate cu legislația U.E.

Tehnologii de execuție:

Toate lucrările prevăzute pot fi executate prin tehnologii curente, cu utiliaje uzuale necesare pentru execuția lucrărilor de drumuri. Nu este necesară folosirea unor tehnologii sau unor utiliaje speciale.

Transportul tuturor materialelor se poate face cu mijloace de transport uzuale, nu este necesară asigurarea unor transporturi agabaritice.

Racordare la utilități

Având în vedere faptul, că obiectivul final al investiției este un drum, implementarea proiectului nu presupune realizarea unor racordări la utilități, precum alimentare cu apă sau gaz, canalizare, bransament electric.

Căi de acces

Accesul la obiectiv se va face pe drumuri publice și căi de acces existente.

Relatia cu alte proiecte

Scopul lucrarilor propuse in prezenta lucrare este modernizarea unor strazi locale din comuna Halmeu. Proiectul nu este in relatie cu alte lucrari sau investitii.

Alte autorizații cerute pentru proiect

Conform Certificat de Urbanism anexat

IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE

- nu este cazul

V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI

5.1. Localizarea proiectului:

Amplasamentul studiat este situat în intravilanul localitatilor Halmeu si Halmeu-Vii, cu suprapunere peste platforma strazilor studiate.

In conformitate cu Certificatul de urbanism emis suprafata studiata face parte domeniul public al Comunei Halmeu.

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

5.2. Variante de amplasament studiate:

Obiectivul investiției este modernizarea unor strazi existente, astfel se poate considera ca nu există altă variantă de amplasament posibil sau mai convenabil pentru lucrările proiectate.

5.3 Folosințe actuale și planificate

Folosință actuală:	Căi de acces
Folosință planificată:	Căi de acces

VI. DESCRIEREA EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI

6.1 Surse de poluanți și protecția factorilor de mediu

Protecția apelor

Sistemul de scurgere a apelor va fi realizat pentru a proteja drumul și terenurile adiacente, și va fi compatibil cu mediul înconjurător. Dispozitivele existente de colectare și evacuare a apelor nu se modifică, astfel nu este afectată dinamica scurgerii apelor de suprafață și a scurgerii apelor subterane. Colectarea apelor pluviale se va face prin santuri și rigole amenajate, și descarcate spre emisarii naturale.

Prin executarea lucrărilor de infrastructură nu se creează surse de contaminare a apelor de suprafață și a pânzei freatice.

Protecția solului

Pământul vegetal rezultat în urma lucrărilor de decapări, săpături se va depozita separat față de alte tipuri de pământuri sau deșeuri, în vederea refolosirii lui.

Protecția atmosferei

Sursele de poluare atmosferică sunt utilajele de lucru în perioada executiei lucrărilor, și stațiile fixe de preparare a materialelor specifice.

Se vor respecta reglementările privind protecția atmosferei prin adoptarea unor măsuri tehnologice adecvate de reținere și neutralizare a poluanților atmosferici. Toate materialele puse în opera vor fi procurate din surse, sau preparate în instalații ce dețin autorizație de mediu.

Protecția împotriva zgomotului și a vibrațiilor

Sursele de zgomot și vibrații sunt utilajele de șantier pe perioada executiei lucrărilor. Efectul surselor precizate este redus în timp și în spațiu, restringându-se la tronsoane de lungime de câțiva zeci de metri, pe durata câtorva ore în care utilajele traversează această zonă de lucru. Nu este nevoie de protecție specială.

În perioada de exploatare ulterioară modernizării nu apar surse de zgomot în plus față de cele existente în prezent.

Protecția împotriva radiațiilor

- nu este cazul

Protectia ecosistemelor terestre si acvatice

- nu este cazul

Protectia asezarilor umane si a obiectivelor de interes public

Prin natura si specificul fluxurilor tehnologice de productie desfasurate in perimetrul ocupat de investitie nu se intrevad efecte negative asupra starii de sanatate a populatiei. Echipamentele si utilajele folosite in zona de santier nu prezinta risc semnificativ de producere de accidente majore sau avarii in exploatare.

Pentru a evita producerea oricaror accidente si a reduce la minim impactul asupra mediului, constructorul are obligatia sa respecte prevederile Caietului de Sarcini.

Nu sunt afectate constructii si asezari umane situate in vecinatate.

Gospodarirea deseurilor

Deseurile rezultate sunt molozul rezultat din spargerea betoanelor existente, pamintul si alte resturi rezultate din decaparea suprafetei drumului si a sapaturilor executate.

In conformitate cu prevederile OU 92/2021, aprobat prin Legea 17/2023 privind regimul deseurilor, Anexa 1, pct.4 acestea sunt deseuri provenite din activitati de constructie si demolare

In conformitate cu prevederile OU 92/2021, aprobat prin Legea 17/2023 privind regimul deseurilor, Anexa 4, acestea nu sunt specificate ca si deseuri periculoase

In conformitate cu codurile de deseuri prevăzute la capitolul 17 din anexa la Decizia Comisiei 2014/955/UE deseurile rezultate se incadreaza astfel:

Cod deșeu	Denumire
17 01	beton, cărămizi, țigle și materiale ceramice
17 01 01	beton
17 05	pământ (inclusiv pământ excavat din situri contaminate), pietriș și nămoluri de dragare
17 05 04	pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03
17 05 08	resturi de balast, altele decât cele specificate la 17 05 07

Conform estimarilor din Studiul de Fezabilitate intocmit pentru aceasta investitie cantitatile estimative rezultate sunt:

- pamint din sapatura = 5300 mc,
- moloz din beton spart = 600 mc (inclusiv demontare dale de beton)

Cantitatile rezulta din cantitatile de lucrari executate conform cerintelor tehnice impuse de lucrare, respectiv din executarea lucrarilor conform prevederilor de calitate ale normativelor aplicabile, si nu pot fi reduse.

Se vor recicla deseurile re folosibile, prin reintegrarea lor, in masura posibilitatilor, in lucrarile de drumuri, in conformitate cu incercarile de laborator

Materialul recuperat se poate re folosi astfel:

- dalele de beton prefabricate, în stare bună, recuperate de pe străzile din Halmeu-Vii se pot reutiliza pentru amenajarea unor drumuri și străzi laterale
- materialul rezultat din spargerea dalelor de beton și a podețelor demontate se pot concasa și folosi pentru amenajarea stratului de formă, dupa caz.
- piatra brută din zestrea existentă se va recupera și se va folosi pentru amenajarea gabioanelor
- se recomandă ca lucrările de săpături să fie executate în faze diferite pentru decaparea straturilor ce conțin material granular și separat pentru restul pământului săpat.

În măsura posibilităților materialul granular se va separa de pământ și alte impurități, și materialul astfel obținut se va folosi pentru umpluturi în straturile inferioare sau pentru pietruirea unor drumuri de pământ.

- pamintul care satisface cerintele stabilite prin STAS 1243-88, SR EN ISO 14688-1/2004, SR EN ISO 14688-2/2005 pentru realizarea umpluturilor se poate folosi pentru umpluturi locale necesare pe parcursul lucrarilor.

Surplusul de material nerefolosit si deseurile nereciclabile vor fi transportate in locuri special desemnate de catre autoritatile locale.

Gospodarirea substantelor toxice si periculoase

Nu sunt manipulate substante toxice sau periculoase.

Intretinerea utilajelor si a vehiculelor folosite in activitatea de constructie se va face doar in locuri special amenajate

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

- nu este cazul

VII. DESCRIEREA IMPACTULUI POTENȚIAL ASUPRA MEDIULUI

Considerente privind impactul final al investitiei

- impactul asupra populatiei – amenajarea strazilor face posibilă ca accesul la obiectivele din zona și deplasarea zilnică a riveranilor să se facă în condiții de circulație ameliorate, cu confort și siguranță sporită. Prin fluidizare traficului rezulta unele beneficii ecologice, precum reducerea poluării prin emisiile de noxe din gazele de eșapament sau a poluării cu praf, reducerea zgomotului.

- impactul asupra bunurilor materiale – amenajarea strazilor se face pe domeniu public, cu destinatia de cai de comunicatii.

- impactul asupra florei si faunei – amplasamentul se afla in intravilan. In zona nu exista populatii de flora sau fauna specifice sau protejate.

- impactul asupra mediului – obiectul investitiei este amenajarea unui drum local, de importanta locala. Rezultatul amenajarii nu are impact asupra calității și regimului cantitativ al apei, al solului, calității aerului, climei.

- lucrarile executate nu au regim de inaltime, se executa la nivelul solului – nu au impact asupra peisajului și mediului vizual. Nu se modifica peisajul general din zona.

- in zona lucrarilor nu exista elemente de patrimoniu istoric și cultural, care sa fie afectate de lucrarile propuse

Efectele de mai sus se pot considera efecte permanente, pe termen lung.

In concluzie, ca finalitate, investiția propusa nu modifică semnificativ condițiile existente în zonă, și nu are impact negativ asupra mediului sau a sănătății publice.

Considerente privind impactul pe durata lucrărilor

- pe durata execuției apar disconforturi datorită lucrărilor. Acestea constau în creșterea zgomotului și a prafului. Efectul este redus în timp și în spațiu, restringându-se la o arie de cîteva zeci de metri pătrați, pe un interval de timp preconizat de 50-60 zile. Nu este nevoie de protecție specială.

- pentru a asigura protecția populației pe durata execuției lucrările vor fi presemnalizate în conformitate cu prevederile normelor specifice în domeniu.

- impactul pe timpul executării lucrărilor este temporar, fără efecte permanente sau ireversibile

Ca urmare se poate concluziona, că potențialul impact al proiectului asupra mediului și sănătății publice este redus, iar măsurile de protecție și prevenire sunt simple și ușor de implementat.

- nu se identifică impact asupra mediului cu potențial de extindere în arie geografică sau ca durată, față de cele analizate mai sus

- investiția propusă nu are impact transfrontalier nici pe perioada de execuție a lucrărilor, nici pe durata de exploatare a construcției

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

Nu este cazul

IX. LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE

Nu este cazul

X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER

Volumul și caracterul lucrărilor executate nu fac necesară amenajarea unor clădiri sau construcții provizorii.

Accesul la zona lucrărilor se va face pe drumurile publice existente. Nu este nevoie de amenajarea unor căi de acces provizorii.

Astfel lucrările necesare organizării de șantier sunt minimale, și se restrâng în principal la depozitarea materialelor de construcții mărunte și parcare utilajelor, și asigurarea pazei acestora pe timp de noapte.

Organizarea de șantier cade în sarcina executantului. Modul de organizare va fi stabilit de către executant, legislația în vigoare garantează oricărui constructor dreptul de a-și alege în mod independent modul și locul organizării de șantier, în funcție de interesele și calculele proprii.

Nu sunt restricții sau impuneri speciale în ceea ce privește modul de organizare a șantierului.

XI. LUCRARI DE REFACERE/RESTAURARE A AMPLASAMENTULUI

Lucrările prevăzute sunt lucrări din categoria lucrărilor de drumuri. Nu au fost prevăzute lucrări în urma cărora să fie necesară refacerea amplasamentului, sau refaceri peisagistice. A fost prevăzută completarea cu pământ a taluzurilor acostamentelor, unde spațiul disponibil permite acest lucru.

S-a prevăzut încărcarea și transportul surplusului de pământ rezultat din săparea patului drumului, precum și a altor resturi rezultate în urma lucrărilor.

Nu sunt necesare alte lucrări speciale pentru refacerea/restaurarea amplasamentului.

Semnatura titularului