

DOCUMENTAȚIE ACORD MEDIU

BENEFICIAR:

UAT ORASUL, LITENI JUDETUL SUCEAVA

OBIECTIV:

, “Modernizare drumuri de interes local din Orasul Liteni si Satele Silistea si Rotunda””

AMPLASAMENT:

Orasul Liteni si Satele Silistea si Rotunda

PROIECTANT

S.C. WARESO PROD S.R.L.

I. Denumirea proiectului:

“ MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL DIN ORASUL LITENI SI SATELE SILISTEA SI ROTUNDA ”

II. Titular:

UAT ORASUL, LITENI JUDETUL SUCEAVA

- adresa poștală; Strada Mihail Sadoveanu Nr.17, Oras Litene, Judetul Suceava,

- numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet; telefon / fax 0230/538.262 .

- numele persoanelor de contact:

• : Domnul Primar **Ing.Onisii Tomita**

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) un rezumat al proiectului;

Situatia existenta:

Drumurile de interes local prezinta o zestre existenta din balast in grosime de aproximativ 25 - 35 cm (conform sondajelor realizate in teren) si au o latime a platformei de 4,0 - 11,5 m. Platforma drumurilor prezinta deficientele specifice drumurilor balastate, si anume gropi si fagase. In perioadele cu precipitatii bogate, drumul devine greu practicabil, geometria caili nerespectand specificatiile STAS 863/85 privind proiectarea drumurilor, nici orizontal si nici vertical.

Regimul juridic. Terenul este situat in intravilanul si extravilanul Orasului Liteni, apartine domeniului public al comunei, conform Certificatului de Urbanism nr. 37 din 11 iunie 2018 emis de Orasul Liteni, Judetul Suceava.

Regimul economic. Folosinta actuala a terenului: drumuri si strazi in administrarea

Consiliului Local al Orasului Liteni, Judetul Suceava.

Situatia proiectata

Proiectul Tehnic privind lucrarea “**Modernizare drumuri de interes local din Orasul Liteni si**

Satele Silistea si Rotunda” a fost dezvoltat avand ca baza de plecare studiul elaborat la faza SF.

Solutia constructiva propusa are la baza Legea 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor și

Normele tehnice ale M.T. 44,45,46/98 privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor.

Lucrarile de modernizare respecta limitele de proprietati existente rezultate din planurile de situatie topografice.

TRASEUL IN PLAN ORIZONTAL

Traseul in plan orizontal al drumurilor va pastra traseul existent, facandu-se doar acele corecturi locale si strict necesare imbunatatirii elementelor geometrice legate de circulatie, pentru a corespunde STAS 863/85 „Lucrari de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor.Prescriptii de proiectare”, si STAS10144 pentru realizarea sistemului rutier necesar unei bune desfasurari a traficului auto.

Curbele au fost amenajate in plan si spatiu conform STAS 863/85 „Lucrari de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor.Prescriptii de proiectare” si STAS 10144 fara a se ocupa suprafete de teren din proprietatile private.

Racordarea curbelor s-a realizat prin utilizarea exclusiva a arcelor de cerc, amplasamentul nepermitand supralargiri si suprainaltari.

Razele utilizate la racordarea curbelor au valori cuprinse intre 15 m si 850 m.

TRASEUL IN PLAN VERTICAL

Traseul in plan vertical, va pastra alina traseului existent, facandu-se doar acele corecturi locale si strict necesare imbunatatirii elementelor geometrice legate de circulatie, pentru a corespunde STAS

863/85 „Lucrari de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor.Prescriptii de proiectare”, si STAS

10144.

Proiectarea in sens vertical longitudinal, sa efectuat si in functie de conditia de asigurare a acceselor la proprietati.

Cresterea pasului de proiectare s-a realizat facandu-se doar acele corecturi locale si strict necesare imbunatatirii elementelor geometrice, lucrari ce vor asigura o fluenta a traficului auto.

Micsorarea pasului de proiectare a fost aleasa din motive economice, pentru a nu genera lucrari de terasamente majore sau de a nu afecta limite de proprietati existente pe intreg traseul.

Declivitatile drumurilor proiectate au valori cuprinse intre 1 % si 13 %.

PROFILUL TRANSVERSAL PROIECTAT

Profilele transversale proiectate au valori de 2.50% si 2.00% partea carosabila spre acostamente.Acostamentele au o panta de 4% si 3 % .

Sistemul rutier propus a fost calculat conform Metoda Analitica PD 177-2001 respectiv NP081/2002 si a STAS-urilor 1709/1,2-9,0 respectiv „Actiunea fenomenului de inghet-dezghet la lucrari de drumuri.Adancimea de inghet in complexul rutier. Prescriptii de calcul si Prescriptii de proiectare”.

Pe parcursul traseului proiectat sunt aplicate 8 tipuri de sectiuni, avand doua structuri rutiere diferite (**Structura Rutiera Supla** si **Structura Rutiera Rigida**).

Profilul proiectat al drumurilor respecta limitele de proiectare impuse, nefiind necesare expropriari.

Sistemul rutier propus pentru partea carosabilă:

A.Sistem Rutier Suplu aplicat pe strazile: Bucsei, Fagului, Padurii Tr.1, Padurii Tr.2, Dispensarului, Rotunda Tr.2, Rotunda Tr.3, Rotunda Tr.4 si Rotunda Tr.5 ;

- se execută o săpătură de aprox. 5 - 10 cm cu recuperarea zestrei existente
 - zestre existenta din ballast in grosime variabila de - 25 / 35 cm;
 - strat de fundație din balast completare pester zestrea existenta - 10 cm;
 - strat de baza din piatra sparta - 12 cm;
 - strat de legatura din mixtura asfaltica EB22,4 leg 50/70 (BADPC22,4) - 5 cm;
 - strat de uzura din mixtura asfaltica EB16-rul 50/70 (BAPC16) - 4 cm;
- Total Structura Rutiera Proiectata = 31 cm*

B.Sistem Rutier Rigid aplicat pe strazile Silistea si Rotunda Tr.1

- strat de fundație din balast completare pester zestrea existenta - 10 cm;
 - strat de nisip pilonat in grosime de - 3 cm;
 - strat din Hartie Kraft / Folie de Polietilena
 - strat de uzura din beton de ciment rutier BcR 4,0 MpA - 22 cm;
- Total Structura Rutiera Proiectata = 35 cm*

Analizand clasa tehnică a drumurilor de interes local (Clasa Tehnică V), conform AND605/2016 nu se impune utilizarea mixturii asfaltice rugoase de tip BAR16 pentru tronsoanele cu declivități mai mari de 7%.

În conformitate cu STAS 10144 1-90 profilele transversale tip prezintă următoarele elemente geometrice:

- ✓ lățimea platformei de drum - 4,00 ... 7,00 m;
- ✓ lățimea părții carosabile - 3,005,50 m;
- ✓ lățime acostamente - 0,50 m....0,75 m;
- ✓ santuri din pamant - 1,60 m;
- ✓ santuri permeate - 1,60 m;
- ✓ rigole din beton - 2 x 1,00 m;

- ✓ rigole din pamant - 2 x 1,00 m;
- ✓ rigole carosabile - 2 x 0,90 m;
- ✓ panta transversală a părții carosabile - 2,00...2,50 %;
- ✓ panta transversal a acostamentelor - 3,00...4,00 %;

La alcătuirea profilelor transversale tip s-a ținut cont de realizarea scurgerii apelor – prin adoptarea celor mai optime soluții în acest scop, cât și de poziția rețelelor aeriene și subterane existente.

Profilul transversal tip este prezentat în capitolul de piese desenate planșa 3.01-3.08

COLECTAREA ȘI EVACUAREA APELOR

Dirijarea, colectarea și evacuarea apelor se va face gravitațional, prin sistemul centralizat de pante longitudinale și transversale ale caili spre rigolele proiectate, apele pluviale urmând a fi evacuate prin intermediul podetelor proiectate.

❖ Santurile din pamant se vor realiza cu o latime de 1,60 ml și o înălțime de 40 cm. Lungimea totală a

santurilor de pamant este de 901,89 ml.

❖ Santurile pereate se vor realiza cu o latime de 1,60 și o înălțime de 40 cm.

Santurile se vor realiza din beton de ciment de clasă C30/37 în grosime de 10 cm așezat peste un strat de nisip în grosime de 5 cm. Lungimea totală a santurilor pereate este de 901,89 ml.

❖ Rigolele din pamant se vor realiza cu o latime de 1,00 m și o înălțime de 30 cm. Lungimea totală a

rigolelor de pamant este de 8.272,22 ml.

❖ Rigolele de pereate vor avea o latime de 1,00 m și o înălțime de 30 cm.

Rigolele pereate se vor realiza pe o lungime totală de 1.407,4 ml. Rigolele pereate se vor realiza din beton de ciment C30/37 pe un strat de nisip în grosime de 5 cm.

❖ Rigolele carosabile adiacente obiectivelor se vor realiza cu o latime de 90 cm și se vor realiza din beton

armat de clasă C30/37. Placutele carosabile vor fi prefabricate.

❖ Podetele transversale proiectate se vor realiza din tuburi de beton având DN600 mm / DN 1000mm și o lungime de 10,00 ml iar rigolele carosabile transversale vor avea aceleași caracteristici tehnice ca a rigolelor adiacente.

Podetele transversal si rigolele carosabile transversale proiectate sunt amplasate, dupa cum urmeaza :

1. Strada Siliste

- ✓ Podet Dn 1000mm, L=10,00 ml , Pozitia Km 0+450,00
- ✓ Podet Dn 1000mm, L=10,00 ml , Pozitia Km 0+552,00
- ✓ Podet Dn 1000mm, L=10,00 ml , Pozitia Km 0+855,00

2. Strada Bucsei

- ✓ Podet Dn 600mm, L=10,00 ml , Pozitia Km 0+003,00
- ✓ Podet Dn 600mm, L=10,00 ml , Pozitia Km 1+035,00
- ✓ Rigola Transversala, L=10,00 ml, Pozitia Km 1+480,00
- ✓ Rigola Transversala, L=10,00 ml, Pozitia Km 1+490,00

3. Strada Fagului

- ✓ Rigola Transversala, L=10,00 ml, Pozitia Km 0+003,00
- ✓ Rigola Transversala, L=10,00 ml, Pozitia Km 0+656,00

4. Strada Dispensarului

- ✓ Podet Dn 600mm, L=10,00 ml , Pozitia Km 0+003,00

5. Strada Rotunda Tronson 1

- ✓ Podet Dn 600mm, L=10,00 ml , Pozitia Km 0+325,00

6. Strada Rotunda Tronson 2

- ✓ Rigola Transversala, L=30,00 ml, Pozitia Km 0+002,00
- ✓ Rigola Transversala, L=9,00 ml, Pozitia Km 0+348,00

7. Strada Rotunda Tronson 3

- ✓ Rigola Transversala, L=10,00 ml, Pozitia Km 0+002,00

- ❖ Rigolele carosabile proiectate au urmatoarele caracteristici :

Corp din beton armat de clasa C30/37

Placute prefabricate

Clasa de trafic D400

Latime rigola carosabila 0,90 m

Lungimea totala a rigolelor adiacente este de 214,92ml .

SIGURANTA CIRCULATIEI

Pentru aceasta s-a prevazut :

- semnalizare rutiera (indicatoare de circulatie STOP si limitare viteza);
- marcaje longitudinale;
- parapet meralic semigreu cu fundatii isolate din beton

Realizarea unor parametri tehnici optimi privind pantele longitudinale, transversale, marcarea si semnalizarea corespunzatoare, asigurarea colectarii si scurgerii rapide a apelor pluviale, asigurare vizibilitatii, asigura un grad inalt al sigurantei circulatiei pe intreg obiectivul proiectat.

Vizibilitatea se va asigura prin masurile de semnalizare ce trebuie luate pe timpul exploatarei obiectivului. Vor fi semnalizate si marcate corespunzator: circulatia auto si pietonala, dirijarea fluxurilor in intersectii pentru evitarea conflictelor intre fluxuri si respectiv intre participantii la trafic.

Obiectivul va fi semnalizat și marcat conform SR 1848-1:2008/C91:2009. Siguranța circulației.

Indicatoare rutiere. Clasificare simboluri și amplasare și STAS 1848-7-/2004. Siguranța circulației. Marcaje

rutiere.

Soluția constructivă propusă are la bază Legea 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor și

Normele tehnice ale M.T. 44,45,46/98 privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor.

b) justificarea necesității proiectului;

Proiectul trateaza modernizarea drumurilor pietruite de interes local ce apartin Orasului Liteni in vederea asigurarii traficului rutier in conditii de siguranta si confort evitandu-se producerea prafului in aceste zone .

c) valoarea investiției;3 420 125,47

d) perioada de implementare propusă;540 zile

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

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

Lungimea totala a drumurilor colectoare propuse este de 5.888,74 m (5,88 km) impartit pe drumuri astfel astfel:

Nr	Strada	Lungime
1	STRADA SILISTE	901.89
2	STRADA BUCSEI	1527.04
3	STRADA FAGULUI	657.75
4	STRADA PADURII	535.75
5	STRADA PADURII	95.
6	STRADA	703
7	STRADA ROTUNDA	719.24
8	STRADA ROTUNDA	581
9	STRADA ROTUNDA	107.46
10	STRADA ROTUNDA	26.
11	STRADA ROTUNDA	33.

Suprafata estimativa a terenului ce va fi ocupata definitiv de obiectivul de investitii si lucrarile aferente este de aproximativ 48.851,00 mp.

Drumurile Locale ce fae obiectul prezentei documentatii asigura legatura si accesul locuitorilor din zona cu arterele principale ale comunei respectiv drumuri comunale.

Prezentul proiect nu face parte din proiectele mentionate in Anexa nr. I la Conventia privind evaluarea impactului asupra mediului in context transfrontiera, adoptata la Espo la 25 februarie 1991, ratificata prin Legea nr. 22/2001.

TRASEUL IN PLAN VERTICAL

Traseul in plan vertical, va pastra aliura traseului existent, facandu-se doar acele corecturi locale si strict necesare imbunatatirii elementelor geometrice legate de circulatie, pentru a corespunde STAS

863/85 „Lucrari de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor.Prescriptii de proiectare”, si STAS

10144.

Proiectarea in sens vertical longitudinal, sa efectuat si in functie de conditia de asigurare a acceselor la proprietati.

Cresterea pasului de proiectare s-a realizat facandu-se doar acele corecturi locale si strict necesare imbunatatirii elementelor geometrice, lucrari ce vor asigura o fluenta a traficului auto.

Micsorarea pasului de proiectare a fost aleasa din motive economice, pentru a nu genera lucrari de terasamente majore sau de a nu afecta limite de proprietati existente pe intreg traseul.

Declivitatile drumurilor proiectate au valori cuprins

PROFILUL TRANSVERSAL PROIECTAT

Profilele transversale proiectate au valori de 2.50% si 2.00% partea carosabila spre acostamente. Acostamentele au o panta de 4% si 3% .

Sistemul rutier propus a fost calculat conform Metoda Analitica PD 177-2001 respectiv NP081/2002 si a STAS-urilor 1709/1,2-9,0 respectiv „Actiunea fenomenului de inghet-dezghet la lucrari de drumuri. Adancimea de inghet in complexul rutier. Prescriptii de calcul si Prescriptii de proiectare”.

Pe parcursul traseului proiectat sunt aplicate 8 tipuri de sectiuni, avand doua structuri rutiere diferite (**Structura Rutiera Supla** si **Structura Rutiera Rigida**).

Profilul proiectat al drumurilor respecta limitele de proiectare impuse, nefiind necesare exproprierea intre 1% si 13%.

Sistemul rutier propus pentru partea carosabilă:

A. Sistem Rutier Suplu aplicat pe strazile: Bucsei, Fagului, Padurii Tr.1, Padurii Tr.2, Dispensarului, Rotunda Tr.2, Rotunda Tr.3, Rotunda Tr.4 si Rotunda Tr.5 ;

- *se execută o săpătură de aprox. 5 - 10 cm cu recuperarea zestrei existente*
- *zestre existenta din ballast in grosime variabila de - 25 / 35 cm;*
- *strat de fundație din balast completare pester zestrea existenta - 10 cm;*
- *strat de baza din piatra sparta - 12 cm;*

- strat de legatura din mixtura asfaltica EB22,4 leg 50/70 (BADPC22,4) - 5 cm;
 - strat de uzura din mixtura asfaltica EB16-rul 50/70 (BAPC16) - 4 cm;
- Total Structura Rutiera Proiectata = 31 cm

B.Sistem Rutier Rigid aplicat pe strazile Silistea si Rotunda Tr.1

- strat de fundație din balast completare pester zestrea existenta - 10 cm;
- strat de nisip pilonat in grosime de - 3 cm;
- strat din Hartie Kraft / Folie de Polietilena
- strat de uzura din beton de ciment rutier BcR 4,0 MpA - 22 cm;

Total Structura Rutiera Proiectata = 35 cm

Analizand clasa tehnică a drumurilor de interes local (Clasa Tehnică V), conform AND605/2016 nu se impune utilizarea mixturii asfaltice rugoase de tip BAR16 pentru tronsoanele cu declivități mai mari de 7%.

În conformitate cu STAS 10144 1-90 profilele transversale tip prezintă următoarele elemente geometrice:

- ✓ lățimea platformei de drum - 4,00 ... 7,00 m;
- ✓ lățimea părții carosabile - 3,005,50 m;
- ✓ lățime acostamente - 0,50 m....0,75 m;
- ✓ santuri din pamant - 1,60 m;
- ✓ santuri permeate - 1,60 m;
- ✓ rigole din beton - 2 x 1,00 m;
- ✓ rigole din pamant - 2 x 1,00 m;
- ✓ rigole carosabile - 2 x 0,90 m;
- ✓ panta transversală a părții carosabile - 2,00...2,50 %;
- ✓ panta transversal a acostamentelor - 3,00...4,00 %;

La alcătuirea profilelor transversale tip s-a ținut cont de realizarea scurgerii apelor – prin adoptarea celor mai optime soluții în acest scop, cât și de poziția rețelelor aeriene și subterane existente.

Profilul transversal tip este prezentat in capitolul de piese desenate plansa 3.01-3.08

COLECTAREA ȘI EVACUAREA APELOR

Dirijarea, colectarea și evacuarea apelor se va face gravitațional, prin sistemul centralizat de pante longitudinale și transversale ale căii spre rigolele proiectate, apele pluviale urmând a fi evacuate prin intermediul podetelor

proiectate.

❖ Santurile din pamant se vor realiza cu o latime de 1,60 ml si o inaltime de 40 cm. Lungimea totala a santurilor de pamant este de 901,89 ml.

❖ Santurile pereate se vor realiza cu o latime de 1,60 si o inaltime de 40 cm. Santurile se vor realiza din beton de ciment de clasa C30/37 in grosime de 10 cm asezat peste un strat de nisip in grosime de 5 cm. Lungimea totala a santurilor pereate este de 901,89 ml.

❖ Rigolele din pamant se vor realiza cu o latime de 1,00 m si o inaltime de 30 cm. Lungimea totala a rigolelor de pamant este de 8.272,22 ml.

❖ Rigolele de pereate vor avea o latime de 1,00 m si o inaltime de 30 cm. Rigolele pereate se vor realiza pe o lungime totala de 1.407.4 ml. Rigolele pereate se vor realiza din beton de ciment C30/37 pe un strat de nisip in grosime de 5 cm.

❖ Rigolele carosabile adiacente obiectivelor se vor realiza cu o latime de 90 cm si se vor realiza din beton armat de clasa C30/37. Placutele carosabile cor fi prefabricate.

❖ Podetele transversale proiectate se vor realiza din tuburi de beton avand DN600 mm / DN 1000mm si o lungime de 10,00 ml iar rigolele carosabile transversale vor avea aceleasi caracteristice tehnice ca a rigolelor adiacente.

- alte autorizații cerute pentru proiect.

Alimentare cu apa

Retele de canalizare

Retele de energie electrica

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

NU ESTE CAZUL

V. Descrierea amplasării proiectului:

Orașul Liteni este localizat în sud-estul județului Suceava, la confluența râului Suceava, cu Siret

Paralela de 47°11' se intersectează cu meridianul de 26°31' pe raza orașului. Față de reședința județului, municipiul Suceava, este la o distanță

de 28 km și la o depărtare de 30

- 40 km de municipiile Botoșani, Fălticeni și Pașcani.

În componența sa, după împărțirea teritorial-administrativă din 1968, cuprinde și următoarele sate: Corni, Rotunda, Roșcani, Siliștea și Vercicani.

Forma apropiată de a unui semicerc cu deschiderea pe albia minoră a râului Siret, la est până pe culmile dealurilor Siliștea, Pleșa și Harbuz la vest și sud. Distanțele maxime între marginile orașului, în linie dreaptă, sunt de 10,5 km pe direcția vest-est între dealul Siliștea și vestul localității Măldărăști și de 11,1 km de la nord de satul Roșcani până la limita sudică a satului Corni.

Orasul Liteni se invecineaza :

- ❖ La partea de Nord - cu Teritoriul Comunelor Udesti si Fantanele din Judetul Suceava
- ❖ La partea de EST – cu Teritoriul Comunelor Vorona si Tudora din Judetul Botosani
- ❖ La partea de Sud - cu Teritoriul Orasului Dolhasca si Orasului Dolhasca, Judetul Suceava
- ❖ La Partea de Vest - cu Teritoriul Orasului Vulturesti, Judetul Suceava

Lucrarea ce face obiectul prezentei documentatii se va executa in

Romania, Judetul Suceava, pe teritoriul Orasului Liteni.

- 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;

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: **NU ESTE CAZUL**

- sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul; **NU ESTE CAZUL**

- stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute; **NU ESTE CAZUL**

b) protecția aerului:

- sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri; **NU ESTE CAZUL**

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă; **NU ESTE CAZUL**

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

In vederea protecției vibrațiilor la trecerea vehiculelor pe drumuri s-au prevăzut structuri ale drumurilor după cum urmează

A.Sistem Rutier Suplu aplicat pe strazile: Bucsei, Fagului, Padurii Tr.1, Padurii Tr.2, Dispensarului, Rotunda Tr.2, Rotunda Tr.3, Rotunda Tr.4 si Rotunda Tr.5 ;

- *se execută o săpătură de aprox. 5 - 10 cm cu recuperarea zestre existente*
- *zestre existenta din ballast in grosime variabila de - 25 / 35 cm;*

- strat de fundație din balast completare pester zestrea existenta - 10 cm;
- strat de baza din piatra sparta - 12 cm;
- strat de legatura din mixtura asfaltica EB22,4 leg 50/70 (BADPC22,4) - 5 cm;
- strat de uzura din mixtura asfaltica EB16-rul 50/70 (BAPC16) - 4 cm;

Total Structura Rutiera Proiectata = 31 cm

B.Sistem Rutier Rigid aplicat pe strazile Silistea si Rotunda Tr.1

- strat de fundație din balast completare pester zestrea existenta - 10 cm;
- strat de nisip pilonat in grosime de - 3 cm;
- strat din Hartie Kraft / Folie de Polietilena
- strat de uzura din beton de ciment rutier BcR 4,0 MpA - 22 cm;

Total Structura Rutiera Proiectata = 35 cm

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:

- sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatică și de adâncime; **NU ESTE CAZUL**

- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului; **NU ESTE CAZUL**

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect; **NU ESTE CAZUL**

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate; **NU ESTE CAZUL**

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**

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

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

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

- planul de gestionare a deșeurilor; **NU ESTE CAZUL**

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

- substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse; **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. **NU ESTE CAZUL**

B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității. **NU ESTE CAZUL**

VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect: **NU ESTE CAZUL**

- 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 ESTE CAZUL**

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

- magnitudinea și complexitatea impactului; **NU ESTE CAZUL**

- probabilitatea impactului; **NU ESTE CAZUL**

- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;

NU ESTE CAZUL

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

- natura transfrontalieră a impactului. **NU ESTE CAZUL**

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. **NU ESTE CAZUL**

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:PROIECTUL NU CONTINE ORGANIZARE DE SANTIER . Executantul lucrării detine Baza de producție în apropierea Orasului Liteni.

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: **NU ESTE CAZUL**

- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității; **NU ESTE CAZUL**

- 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 refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului. **NU ESTE CAZUL**

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

2. schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare; **NU ESTE CAZUL**

3. schema-flux a gestionării deșeurilor; **NU ESTE CAZUL**

4. alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.

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, memoriul va fi completat cu următoarele: **NU ESTE CAZUL**

a) descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970; **NU ESTE CAZUL**

b) numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar; NU ESTE CAZUL

c) prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului; NU ESTE CAZUL

d) se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar; NU ESTE CAZUL

e) se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar; NU ESTE CAZUL

f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare. NU ESTE CAZUL

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: NU ESTE CAZUL

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.

Semnătura și
ștampila titularulu