

# **DOCUMENTAȚIE TEHNICĂ ÎNTOCMITĂ ÎN VEDEREA** **EVALUĂRII IMPACTULUI PROIECTULUI ASUPRA MEDIULUI**

(conform Legii 292/2018 – Anexa nr. 5.E)

## **REABILITARE DRUMURI INVENTARIMATE LA NR. 41 ȘI NR. 42 ÎN SAT STROIEȘTI, COMUNA STROIEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA**



### **PIESE SCRISE ȘI PIESE DESENATE**

**Beneficiar: COMUNA STROIEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA**

**Proiectant general: S.C. PROIECT DRUM FYN S.R.L. Dolhasca**

**PROIECT NR. 16 / 2023**

**2023**



### 3. REGIMUL TEHNIC

Zona echipată cu rețea de energie electrică:

Acces pietonal și auto: din drumul Județean DJ 209D și din DN

Documentația tehnică (D.T.A.C.) se va întocmi în conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții și a Ordinului nr. 839/2009 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991, respectiv ale H.G. nr. 525/1996 pentru aprobarea Regulamentului General de Urbanism referitoare la construcțiile de locuințe, republicate cu modificările și completările ulterioare. Conform Hotărârii Guvernului nr. 525/1996 art. 28 alin.(9)

Documentațiile tehnice elaborate pentru obiective de investiții privind realizarea/ extinderea/ modernizarea /reabilitarea rețelei stradale, precum și a drumurilor de interes local, Județean și național situate în extravilanul localităților, dacă este cazul, vor prevedea în mod obligatoriu canale subterane în vederea amplasării rețelelor edilitare prevăzute la art. 18 alin. (1) lit. c)

### 4. REGIMUL DE ACTUALIZARE/MODIFICARE A DOCUMENTAȚIILOR DE URBANISM

Posibilitatea elaborării unei documentații de urbanism modificatoare: nu este cazul

Prezentul certificat de urbanism nu poate fi utilizat în scopul declarat pentru:

**REABILITARE, DRUMURI, INVENTARIAȚE LA NR. 41 ȘI NR. 42 ÎN SAT STROIEȘTI, COMUNA STROIEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA**

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

### 5. OBLIGAȚIILE TITULARULUI CERTIFICATULUI DE URBANISM:

In scopul elaborării documentației pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții - de construire/de desființare - solicitantul se va adresa autorității competente pentru protecția mediului: Agenția pentru Protecția Mediului, str. Bistriței, nr. 1A, mun. Suceava

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

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

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

In aceste condiții:

După primirea prezentului certificat de urbanism, titularul are obligația de a se prezenta la autoritatea competentă pentru protecția mediului în vederea evaluării inițiale a investiției și stabilirii necesității evaluării efectelor acesteia asupra mediului. În urma evaluării inițiale a investiției se va emite actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului.

In situația în care autoritatea competentă pentru protecția mediului stabilește necesitatea evaluării efectelor investiției asupra mediului, solicitantul are obligația de a notifica acest fapt autorității administrației publice competente cu privire la menținerea cererii pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții.

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



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

**se prelungește valabilitatea  
Certificatului de urbanism**

de la data de \_\_\_\_\_ până la data de \_\_\_\_\_

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

**PRIMAR,  
SENIC MIHAI**

**SECRETAR GENERAL AL COMUNEI,  
ROȘU ELENA-BRÎNDUȘA**

L.S.

**RESPONSABIL URBANISM,  
MARANDA DUMITRIȚA - OANA**

Data prelungirii valabilității : \_\_\_\_\_

Achitat taxa de \_\_\_\_\_ lei, conform \_\_\_\_\_ nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_.

Transmis solicitantului la data de \_\_\_\_\_.



Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor  
Agenția Națională pentru Protecția Mediului



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI SUCEAVA

Decizia etapei de evaluare inițială

Nr. *e74* din *14.12.2022*

Ca urmare a solicitării depuse de **Comuna Stroiești** cu sediul în com. Stroiești, sat Stroiești, Aleea Teilor, nr. 416, județul Suceava pentru proiectul **\*Reabilitare drumuri inventariate la nr. 41 și nr. 42 în sat Stroiești, Comuna Stroiești, județul Suceava\*** propus a fi amplasat în comuna Stroiești, sat Stroiești, jud. Suceava, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Suceava cu nr. 14919 din 05.12.2022,

– în urma verificării amplasamentului proiectului (după caz), a analizării documentației depuse, a localizării amplasamentului în planul de urbanism și în raport cu poziția față de arii protejate, zone-tampon, monumente ale naturii, monumente istorice sau arheologice, zone cu restricții de construit, zona costieră;

– având în vedere că:

- proiectul propus **intră** sub incidența Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anunilor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în anexa nr. 2, la pct. 13, lit. a;
- proiectul propus **nu intră** sub incidența art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare;

• proiectul propus **intră** sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare;

autoritatea competentă pentru protecția mediului APM Suceava decide:

Necesitatea declanșării procedurii de evaluare a impactului asupra mediului pentru proiectul **\*Reabilitare drumuri inventariate la nr. 41 și nr. 42 în sat Stroiești, Comuna Stroiești, județul Suceava\*** propus a fi amplasat în comuna Stroiești, sat Stroiești, jud. Suceava.

Pentru continuarea procedurii titularul va depune:

- a) memoriul de prezentare, completat conform conținutului-cadru prevăzut în anexa nr. 5.E la procedură din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anunilor proiecte publice și private asupra mediului; **memoriul de prezentare împreună cu certificatul de urbanism, planul de încadrare în zonă și planul de situație vor fi înaintate pe suport de hârtie și în format electronic (pe CD);**
- b) avizul autorității de gospodărire a apelor;
- c) dovada achitării tarifului aferent etapei de încadrare( 400 RON va fi achitat în contul de trezorerie nr. ROS1ITREZ5915032XXX000289 deschis la Trezoreria Suceava sau la casieria APM Suceava).;

DIRECTOR EXECUTIV,  
Maria Mădălina NISTOR

Șef Serviciu  
Avize, Acorduri, Autorizații,  
Adina HOBJILĂ

*Adina Hobjila*  
înlocuitor,

cons. Doru COJOCARU

Șef Serviciu  
Calitatea Factorilor de Mediu,  
Anca IONCE

*Anca Ionce*



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI SUCEAVA

Strada Bistriței nr. 1A, Cod 720264

E-mail: office@apnsv.anpm.ro; Tel. 0230 514056; Fax: 0230 514059

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679



F – AA – 1

## AVIZ DE GOSPODĂRIRE A APELOR

Nr. 191 / 23.11.2023

privind proiectul:

Reabilitare drumuri inventariate la nr. 41 și nr. 42 în  
sat Stroiești, comuna Stroiești, Județul Suceava  
Curs de apă: râul Cimbriana, cod cadastral XII- 1.21.2.1.

### Date Generale

**Titular de aviz :** Comuna Stroiești, CUI : 4244288, adresa: Aleea Teilor, 416, 727500, Comuna Stroiești, sat Stroiești, jud. Suceava, Tel.: 0230 – 531254, Fax.: 0230 – 531254  
**E-mail :** primaria\_stroiesti@yahoo.com  
**Cod IBAN :** RO79TREZ59124700220XXXXX  
**Proiectant general :** S.C. PROIECT DRUM FYN S.R.L  
**Proiectant de specialitate :** S.C. SURSA COM. S.R.L.

### 1. Amplasament:

Terenul este situat în intravilanul localității STROIEȘTI, comuna STROIEȘTI, județul Suceava, drept de proprietate pe comuna STROIEȘTI, conform Anexei nr. 81/2002 la HG 1357/2001 – Inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al comunei STROIEȘTI cu numere de inventar 41 respectiv 42.

Suprafața necesară reabilitării drumului este de cca 4314 m2, fiind reprezentată de partea carosabilă a drumului, de lucrările de colectare și evacuare a apelor pluviale. Terenul pe care se va executa noul podet a avut CF 40922. A fost făcută dezmembrarea acestui CF40922 în CF 41096(drum42), CF 41097 –PR. CIMBRINA în suprafață de 67 mp și CF 41098 (drum 42).

Pentru traversarea peste Pr. Cimbriana se va amplasa un podet tip P2 în locul podetului tubular cu racordări din zidărie de piatră care este degradat și subdimensionat. Pentru ocuparea suprafeței de 42 mp albe minoră râu Cimbriana de către lucrările proiectate exista încheiat Protocolul nr. 23.548/14.11.2023 între Administrația Bazinală de Apă Siret și UAT Comuna Stroiești.

### 2. Necesitatea si oportunitatea investiției

Necesitatea acestei modernizari este urgentă deoarece drumurile sunt deteriorate, nu asigura accesul in conditii de siguranta si confort a localnicilor si nici a autovehiculelor ce tranziteaza aceste drumuri, unele drumuri nu asigură circulația masinilor de pompieri si a ambulanțelor.

În anotimpul ploios si in perioadele de inghet - dezghet, circulația este deseori interupta, accesul locuitorilor la drumul national european precum si la obiectivele din comună (școală, biserică, primărie) și la gospodării fiind mult îngreunată.

Lucrările prevazute a se executa prin aceasta documentatie asigura fluenta traficului si siguranta circulației, pe fondul creșterii capacității portante in concordanta cu intensitatea traficului actual si de perspectiva, contribuind totodata la facilitarea intervențiilor operative, indiferent de anotimp si condițiile climatice.

Prin modernizarea structurii rutiere si asigurarea scurgerii apelor pluviale se asigura o viteza de circulație normala, se impune ca o necesitate pentru creșterea confortului si siguranței in exploatare.



Scopul investitiei este de a asigura o imbunatatire a vietii si activitatii locuitorilor, permitand totodata:

- asigurarea unei circulatii rutiere si pietonale in conditii de siguranta si confort;
- imbunatatirea accesului la retea de drumuri si agenti economici din zona;
- diminuarea surselor de poluare si imbunatatirea calitatii mediului;
- dezvoltarea zonei d.p.d.v. economic si social;

Modernizarea drumurilor de interes local, aflate in prezent in avansata stare de degradare, pe unele zone aproape impracticabile pe timp ploios, constituind un pericol permanent pentru vehicule, va contribui la cresterea sigurantei circulatiei.

Pentru a duce la indeplinirea acestui obiectiv trebuie realizata o analiza completa si realista a situatiei existente, identificand problemele si masurile care trebuie adoptate si conturarea profilului strategic.

### 3.Elemente de coordonare și de cooperare

#### 3.1 Clasa de importanță:

Lucrările investiției se încadrează în schema directoare de amenajare a bazinului hidrografic al Administrației Bazinale Siret.

Potrivit H.G. nr. 766/1997 privind stabilirea categoriei de importanță, lucrare se încadrează în „categoria de importanță C”, construcție de importanță normală fără riscuri majore pentru societate și natură. Lucrările de artă proiectate și cu caracter definitiv sunt dimensionate static la convoiul de calcul A30-V80, conform normativelor în vigoare și sunt dimensionate hidraulic să evacueze debitul Q5% cu verificare la Q1%.

Drumul se încadrează conform:

- HG 766 / 1997 - în categoria de importanță C - normală
- Stas 4273 / 1983 - în clasa de importanță IV,
- STAS 4068/2-1987 - cu gradul de asigurare în condiții normale de 5 %

În raport cu obiectivul cel mai important, probabilitățile teoretice de depășire a debitelor maxime sunt:

- 5% pentru condiții normale de exploatare;
- 1% pentru condiții speciale de exploatare;

#### 3.2. Date hidrologice:

Podul propus a se reabilita se află pe raza comunei Stroești, jud. Suceava. Pentru investiția propusă s-a utilizat studiul hidrologic nr. 18.527 din 05.10.2022, întocmit de Administrația Bazinală de Apă „Siret” Bacău, anexat la prezenta documentație.

**Cursul de apă Râul Cimbrina**, (cod cadastral XII- 1.21.2.1.), având următoarele date morfo-hidrografice:

#### Debitele maxime la diverse probabilități de depășire corespunzătoare secțiunii de râu studiate

Curs de apă	Coordonate Stereo 70 Secțiune de calcul	F (km <sup>2</sup> )	Debite maxime (m <sup>3</sup> /s)			
			1%	2%	5%	10%
Cimbrina	X=681289,019 Y=584175,016	0,20	3,50	-	1,89	-



#### Acte emise:

- Certificatul de Urbanism nr. 32/01.09.2022 emis de către Primăria Comunei Stroești, jud Suceava;
- Studiul hidrologic întocmit de către ABA SIRET- Biroul Prognoze Bazinale, Hidrologie Hidrogeologie nr. 18.527/IL/05.10.2022 privind debitele maxime cu probabilități de depășire ;
- Informare la sediul Primăriei Comunei Stroești nr. 4.668/19.07.2023;
- Publicarea intenției de realizare a lucrărilor conform Ord. 1044/2005 al MMGA in ziarul Crai Nou de Suceava din datele de 21.07.2023 și 24.07.2023;
- Decizia etapei de evaluare inițială nr. 274/14.12.2022 emisă de APM Suceava;
- Protocolul nr. 23.548/14.11.2023 între Administrația Bazinală de Apă Siret și UAT Comuna Stroești, județul Suceava.



► ◀

*Urmarea solicitării și documentației tehnice înaintată cu nr. FN/06.06.2023, înregistrată la S.G.A. Suceava cu nr. 5.566/08.06.2023 (AA nr. 230/08.06.2023), în urma verificărilor efectuate în teren, consemnate în Procesul verbal de constatare nr. 5.713/12.06.2023, a completărilor la documentația tehnică înregistrate cu nr.7.442/26.07.2023, nr.7.653/01.08.2023, nr.11.325/20.11.2023, ținând seama de prevederile schemei de amenajare complexă a bazinului hidrografic Siret, în conformitate cu prevederile Legii apelor nr.107/1996, cu completările și modificările ulterioare, O.U.G. 73/2005 privind înființarea Administrației Naționale Apele Române aprobată prin Legea 400/2005 și a Ordinului M.A.P. nr. 828/04.07.2019 privind aprobarea Procedurii și competențelor de emisie, modificare, retragere a avizului de gospodărire a apelor, inclusiv procedura de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă, aprobarea Normativului de conținut al documentației tehnice supuse avizării, precum și a Conținutului – cadru al Studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă, se emite:*

#### **AVIZ DE GOSPODĂRIRE A APELOR**

privind:

Reabilitare drumuri inventariate la nr. 41 și nr. 42 în  
sat Stroiești, comuna Stroiești, Județul Suceava  
care conform documentației cuprinde:

#### **4. Situația actuală**

La această dată, drumurile de interes local care fac obiectul prezentei documentații, se identifica, astfel:

- spălarea balastului din zona centrală a părții carosabile de către apele pluviale,
- gropi, fâgăse, denivelări,
- lipsa bombamentului,
- lipsă acostamente, apariția cavalierilor,
- evacuarea apelor pluviale se face în condiții necorespunzătoare,
- podețele laterale lipsesc, nu este asigurată continuitatea scurgerii apelor pluviale
- șanțurile nu există sau sunt colmate/nerbate,
- podețele transversale lipsesc
- intersecțiile nu sunt amenajate
- nu există stații de încrucșare a autovehiculelor

Toate aceste cauze conduc la stagnarea apelor pe platforma drumului și au ca efect diminuarea capacității portante a acestora, ducând la formarea de fâgase care fac drumurile impracticabile în sezonul ploios, constituind și surse de poluare și de degradare a condițiilor igienico-sanitare de viața a locuitorilor acestei zone.

Poduțul de la hm 0+075 este un podeț tubular cu diametrul de 600 mm cu racordări din zidărie de piatră cu mortar de ciment. La momentul actual podețul este complet colmatat și este sudimensionat hidraulic.

Pentru circulația în condiții de siguranță este necesară înlocuirea acestui podeț.

Nu sunt necesare lucrări de amenajare a albiei în zona podețului proiectat.

#### **5. Lucrări proiectate**

##### **5.1. Lucrări de drumuri:**

###### **Traseul în plan**

Prin prezenta documentație sunt analizate 16 drumuri locale.

În plan, traseul drumurilor este alcătuit dintr-o succesiune de aliniamente de lungimi variabile și curbe, specific drumurilor din zona de deal, adaptate la traseele existente. Astfel, condiționati de traseele existente și de limitele de proprietate existente, pentru adaptarea traseului proiectat la condițiile existente din teren, racordarea aliniamentelor s-a făcut cu arce de cerc cu raze în general reduse pentru evitarea lucrărilor costisitoare și evitarea prelungirii îndelungate a implementării proiectului precum și pentru evitarea exproprierilor de terenuri.

Viteza de proiectare necesară conform Ordinului MT nr. 1295 din 30.08.2017, zona de deal era de 40 km/h.

În plan, traseul proiectat urmărește traseul existent cu realizarea corecțiilor care s-au impus datorită platformei existente respectiv prin adoptarea elementelor geometrice corespunzătoare adaptate



la situatia din teren (latimi reduse ale amprizei, evitarea lucrarilor costisitoare, existenta limitelor de proprietate), specificce drumurilor din zona de deal.

Tinand seama de conditiile existente din teren au fost facute corectii in plan si prin urmare axa drumului a fost deplasata in stanga sau dreapta fata de axa existenta, functie de posibilitatile de largire si de prevedere a tuturor elementelor necesare.

Prin lucrarile proiectate s-au imbunatatit elementele geometrice in plan ale traseului.

Elementele geometrice ale curbelor respectiv amenajarea acestora in plan si spatiu au fost adoptate conform STAS 863-85, raportate si adaptate la situatia existenta din teren, pentru evitarea lucrarilor costisitoare.

Detaliile aferente impreuna cu zonele de aplicare cat si cerintele tehnice specifice sunt prezentate in plansele – Planuri de situatie - PLANȘA 2.1 – 2.3.

#### **Profilul longitudinal**

La proiectarea profilului longitudinal s-a avut in vedere linia terenului existent si structura rutiera adoptata, realizandu-se corectiile care s-au impus conform normativelor tehnice in vigoare si prevederea evitarii frangerii frecvente a liniei rosii si a declivitatilor alternante, elementele de baza in profil longitudinal mentinandu-se datorita traseelor existente.

Profilul longitudinal este specific drumurilor din zona de deal acesta fiind proiectat avandu-se in vedere traseul existent al drumului, asigurarea optima a acceselor la proprietati in zonele aferente, asigurarea pantei minime de scurgere a apelor meteorice. Ca si masura compensatorie pentru declivitatile in general mari ale traseului se va realiza o semnalizare rutiera corespunzatoare.

Adoptarea lungimii pasului de proiectare s-a realizat functie de conditiile traseului existent. Razele de racordare verticala adoptate sunt conforme cu STAS 863/85 raportate la situatia existenta din teren.

#### **Profilul transversal**

Panta transversala a partii carosabile in aliniament este de 2.5% profil acoperis la tronsoanele cu 2 benzi și pantă unică la restul tronsoanelor cu o bandă de circulație.

Panta transversala a acostamentelor este de 3-4 % profil acoperis.

NR. CRT.	DRUM	Lungime drum (m)	Clasa tehnica (Ordin 1296/2017)	Viteza de proiectare (Ordin 1296/2017)	Categoria de importanta (HG 766/1997)	Nr. benzi
1	1	378,0	V	40	C	2
2	2	70,0	V	40	C	1
	TOTAL	448,0	-	-	-	-

NR. CRT.	DRUM	Latime platforma (Ordin 1296/2017) (m)	Latime partea carosabila (Ordin 1296/2017) (m)	Latime acostamente (Ordin 1296/2017) (m)	Suprafata drum (mp)	Nr. cadastral
1	1	7,00	6,00	0,500	2646,0	40918, 40921, 40922
2	2	4,00	3,00	0,500	280,0	39489
	TOTAL	-	-	-	2926,0	-

#### **Structura rutiera**

Structura rutiera proiectata a carosabilului respecta prevederile Expertizei tehnice si a fost adoptata in conformitate cu prevederile PD 177-2001, avand urmatoarea alcatuire:

**(DRUM 1) – structură rutieră elastică formată din:**

- Împietruire existentă de 25 cm,
- Îmbrăcăminte asfaltică existentă de 16 cm – frezare minim 3 cm
- Strat de legătură din Beton asfaltic deschis cu pietris concasat BADPC22,4 - 6 cm
- Strat de uzură din Beton asfaltic cu pietris concasat BAPC16 - 4 cm



**(DRUM 2) – structură rutieră elastică formată din:**

- Fundație din balast amestec optimal 0 - 63 mm în grosime medie de 30 cm
- Strat de baza din piatra sparta amestec optimal în grosime medie de 12 cm
- Strat de legătură din Beton asfaltic deschis cu pietris concasat BADPC22,4 - 6 cm
- Strat de uzură din Mixtură asfaltică stabilizată MAS16 - 4 cm

**Alte lucrări propuse:**

La racordarea cu drumul național și cu drumul județean se vor executa casete pentru supralăgirea părții carosabile:

- Fundație din balast amestec optimal 0 - 63 mm în grosime medie de 25 cm
  - Fundație din piatra sparta amestec optimal în grosime medie de 12 cm
  - Strat de bază din ABPC22,4 – 6 cm
  - Geocompozit antifisură
  - Strat de legătură din Beton asfaltic deschis cu pietris concasat BADPC22,4 - 6 cm
  - Strat de uzură din Mixtură asfaltică stabilizată MAS16 - 4 cm
- Înainte de a se începe lucrările la infrastructura drumului se va realiza semnălizarea rutiera a punctelor de lucru, pichetarea traseului drumului, decaparea cavalierilor, aducerea la cotă a platformei.

**5.2. Colectarea și evacuarea apelor pluviale**

Conform planurilor de situație, scurgerea apelor se va realiza prin:

- șanțuri din pământ,
- șanțuri pereate cu beton C30/37 cu grosimea de 10 cm pe strat de poză de nisip de 5 cm și
- rigole carosabile din beton armat C30/37.

**TABEL 1 - SANTURI DIN PAMANT**

Pozitia metrica	pana la	L (m)	Sens
<b>DRUM 1</b>			
85,00	240,00	110,00	stanga
85,00	240,00	143,00	dreapta
<b>TOTAL</b>		<b>253,00</b>	
<b>DRUM 2</b>			
0,00	70,00	45,00	stanga
<b>TOTAL</b>		<b>45,00</b>	
<b>TOTAL</b>		<b>298,00</b>	

**TABEL 2 – SANTURI PEREATE CU BETON**

Pozitia metrica	pana la	L (m)	Sens
<b>DRUM 1</b>			
240,00	378,00	126,00	dreapta
240,00	378,00	138,00	stânga
<b>TOTAL</b>		<b>264,00</b>	

**TABEL 3 - RIGOLE CAROSABILE**

Pozitia metrica	pana la	L (m)	Sens
<b>DRUM 1</b>			
2,00		18,00	RAC DN
<b>TOTAL</b>		<b>18,00</b>	-
<b>DRUM 2</b>			
2,00		12,00	RAC DRUM 1
<b>TOTAL</b>		<b>12,00</b>	-
<b>TOTAL</b>		<b>30,00</b>	

Rigolele carosabile au fost prevăzute pe anumite porțiuni unde gabaritul platformei drumului nu se putea încadra între proprietățile adiacente cu alte tipuri de lucrări de colectare și scurgere a apelor pluviale.



Dispozitivele de colectare si evacuare a apei pluviale, se vor dispune conform planurilor de situatie – Planşa 2 anexate documentatiei.

Funcție de condiție existente din teren, la faza de Proiect tehnic de executie se pot realiza adaptari ale elementelor de scurgere a apelor.

### **5.3. Podeț tip P2 peste Pr. Cimbrina**

Pentru traversarea peste Pr. Cimbrina se va amplasa un podeț tip P2 în locul podețului tubular cu racordări din zidărie de piatră care este degradat și subdimensionat.

Nu sunt necesare lucrări de amenajare a albiei în zona podețului.

#### **Caracteristici tehnice podeț nou proiectat:**

- Podeț dispus normal la 90°, pantă longitudinală de 3%, deschidere de 2,0 m;
- Cale podeț existent 7,0 m
- Înălțimea sub podeț 1,18 m până sub tablier;
- Înălțimea libera sub pod este de minim 0,50 m;
- Lungimea totală a podețului este 4,6 m;

#### **Cote caracteristice:**

- N.A.E Q1% = 3,50 m/c/s – cota 385,75 m
- N.A.E Q5% = 1,89 m/c/s – cota 385,69 m
- Cotă cale podeț – 387,85 m,
- Cotă intrados – 386,45 m
- Cotă talveg – 385,27 m
- Pantă longitudinală podeț – 3%
- Înălțime de liberă trecere – 0,86 m > 0,75 m (Tabel 6.III. – PD95-2002)



### **Semnalizare rutiera. Siguranta circulatiei**

Reglementarea circulatiei va fi intocmita conform standardelor si normativelor in vigoare, avandu-se in vedere fluidizarea si siguranta circulatiei printr-o semnalizare corespunzatoare.

Lucrarile de semnalizare la terminarea lucrarilor constau din constructia elementelor de semnalizare verticala si orizontala.

Lucrarile de semnalizare orizontala constau in marcaje longitudinale de separare a sensurilor de circulatie, de delimitare a benzilor de circulatie si/sau alte elemente caracteristice conform SR 1848-7 si a celorlalte normative in vigoare.

Lucrarile de semnalizare verticala constau in amplasarea indicatoarelor rutiere, conform SR 1848-1 si a celorlalte normative in vigoare.

Planul de semnalizare rutiera va fi verificat, completat si aprobat de catre politia rutiera si administratorul drumului.

Pentru marcajele rutiere se vor folosi materiale in doi componente (bicomponente), cu o durata de viata de min. 2 ani, cu grosime 2000 microni, aplicate la rece, cu microbule de sticla.

Formatul indicatoarelor rutiere: normale.

Se vor amplasa borne kilometrice si hectometrice inscriptionate.

Pe perioada executiei lucrarilor, Antreprenorul va respecta „Normele metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului” aprobate prin Ordinul comun al Ministerului de Interne si Ministerului Transporturilor nr. 1112/41-2000 publicat in Monitorul Oficial nr. 397/25.08.2000, cat si al celorlalte norme, standarde si prevederi legale in vigoare. Se impune semnalizarea corespunzatoare pentru evitarea oricaror feluri de accidente, inclusiv pe timp de noapte.

### **Alte conditii necesare pe parcursul executiei lucrarilor:**

1) Punerea în funcțiune a obiectivului se va face în baza autorizației de gospodărire a apelor, pe baza unei documentații tehnice întocmită conform Ordinului 891/2019 al M.A.P. de către un proiectant certificat

Răspunde: Primăria Comunei Stroiești

2) Conform Legii 112/4 mai 2006 pentru modificarea și completarea Legii apelor nr.107/1996, art.33 aliniatul 6<sup>o</sup>1, beneficiarii lucrărilor ingineresti de artă (poduri), sunt obligați să asigure permanent secțiunea optimă de scurgere a apelor, pe cheltuială proprie, în limita a două lungimi ale lucrării de

artă (poduri) în albia majoră în amonte și în limita unei lungimi a lucrării de artă (poduri) în albia minoră aval.

Răspunde:beneficiar, proiectant, constructor  
Termen: permanent

3) Lucrările prevăzute a se executa în albia cursurilor de apă vor respecta Ordinul 1215/2008 al MMDD – Normativ tehnic pentru lucrări hidrotehnice NTLH – 001 – Criterii și principii pentru evaluarea și selectarea soluțiilor tehnice de proiectare și realizare a lucrărilor hidrotehnice de amenajare/reamenajare a cursurilor de apă pentru atingerea obiectivelor de mediu din domeniul apelor și Ord. 1.163 din 16 iulie 2007 al MMDD privind aprobarea unor măsuri pentru îmbunătățirea soluțiilor tehnice de proiectare și de realizare a lucrărilor hidrotehnice de amenajare și reamenajare a cursurilor de apă, pentru atingerea obiectivelor de mediu din domeniul apelor.

Răspunde:beneficiar, proiectant, constructor  
Termen:la realizarea lucrărilor

Beneficiarul avizului este obligat ca, pe întreaga perioadă de execuție a lucrărilor să asigure în albie scurgerea normală a apelor. Lucrările în albie se vor executa în perioadele apelor mici. După terminarea lucrărilor se vor îndepărta din albie resturile de materiale, gunoaie, etc, pentru a nu stârnească scurgerea normală a apelor.

Conform prevederilor legale, la receptia lucrărilor va participa și un reprezentant al S.G.A. Suceava care a emis avizul tehnic.

Avizul de gospodărire a apelor este un aviz conform, nerespectarea prevederilor acestuia, se pedepsește conform Legii Apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare. Avizul de gospodărire a apelor își menține valabilitatea pe toată durata de realizare a lucrărilor, dacă execuția acestora a început la cel mult 24 de luni de la data emiterii avizului și dacă au fost respectate prevederile înscrise în aviz, în caz contrar își pierde valabilitatea.

**Beneficiarul are obligația obținerii și a celorlalte avize/acorduri specificate în Certificatul de urbanism nr. 32 din 01.09.2022, eliberat de Primăria comunei Stroiești.**

Un exemplar din documentația tehnică: ștampilat și semnat spre neschimbare de către autoritatea de gospodărire a apelor, s-a transmis solicitantului împreună cu un exemplar din aviz.

Documentația tehnică a fost discutată și aprobată în ședința Consiliului Tehnico Economic al Sistemului de Gospodărire a Apelor Suceava în data de: 23.11.2023.

**DIRECTOR,**  
**Jur. Daniel DRĂGOI**

Inginer șef,  
Ing. Daniela STANCIUC



**ȘEF COMPARTIMENT AVIZE, AUTORIZAȚII,**  
Ing. Andrei IORDACHE

Intocmit  
Ing. Ionuț RUSU



## C U P R I N S

- I. DENUMIREA PROIECTULUI
  - II. DATE DE IDENTIFICARE A TITULARULUI
  - III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT
  - IV. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE
  - V. DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI
  - VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, IN LIMITA INFORMATIILOR DISPONIBILE
- A. Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu
    - a. Protectia calitatii apelor
    - b. Protecția aerului
    - c. Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor
    - d. Protectia impotriva radiatiilor
    - e. Protectia solului si a subsolului
    - f. Protectia ecosistemelor terestre si acvatice
    - g. Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public
    - h. Gospodarirea deseurilor generate pe amplasament
    - i. Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase
  - B. Utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversitatii

- VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT
- VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI
- IX. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE SI/SAU PLANURI/PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE
  - A. Justificarea incadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene
  - B. Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul
- X. LUCRARI NECESARE ORGANIZĂRII DE SANȚIER
- XI. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI
- XII. ANEXE - PIESE DESENATE
- XIII. PROCEDURA PENTRU PROIECTELE CARE INTRĂ SUB INCIDENTA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENTĂ A GUVERNULUI NR. 57/2007
- XIV. PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGATURA CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU INFORMĂȚII PRELUATE DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE

## I. DENUMIREA PROIECTULUI

### **REABILITARE DRUMURI INVENTARIATE LA NR. 41 ȘI NR. 42 ÎN SAT STROIEȘTI, COMUNA STROIEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA**

## II. DATE DE IDENTIFICARE A TITULARULUI

- A.** Denumire beneficiar: comuna STROIEȘTI
- B.** Adresă beneficiar: loc. STROIEȘTI, comuna STROIEȘTI, Județul Suceava
- C.** Persoana de contact: dl. SENIC MIHAI – primar comuna STROIEȘTI  
COMUNA STROIEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA

**Forma juridica:** institutie publica

Adresa:

Comuna STROIEȘTI, sat STROIEȘTI  
Aleea Teilor, 416, 727500, jud. Suceava

Contact: Tel.: 0230 - 531254

Fax.: 0230 - 531254

Email: primaria\_stroiesti@yahoo.com

Web: www.comunastroiesti.ro

## III. DESCRIEREA PROIECTULUI

Conform Deciziei etapei de evaluare inițială nr. 274/14.12.2022:

- proiectul propus **intră** sub incidența Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în anexa nr. 2. la pct. 13, lit. a;
- proiectul propus **nu intră** sub incidența art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul arilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare;
- proiectul propus **intră** sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare;

autoritatea competentă pentru protecția mediului APM Suceava decide:

Necesitatea declanșării procedurii de evaluare a impactului asupra mediului pentru proiectul **\*Reabilitare drumuri inventariate la nr. 41 și nr. 42 în sat Stroiești, Comuna Stroaiești, județul Suceava\*** propus a fi amplasat în comuna Stroiești, sat Stroiești, jud. Suceava.



### **a. Rezumat al proiectului**

Terenul este situat în intravilanul localității STROIEȘTI, comuna STROIEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA, drept de proprietate pe comuna STROIEȘTI, conform Inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al comunei STROIEȘTI.

Drumurile de interes local asigură legătura rutiera între drumul național DN17 și proprietățile particulare ale locuitorilor din satul STROIEȘTI.

Lungimea proiectată a drumurilor, în plan, este de **448 m**, rezultată în urma adoptării noilor elemente geometrice în plan. Traseul proiectat urmărește traseele existente cu realizarea corecțiilor care s-au impus datorita largirii platformei existente respectiv prin adoptarea elementelor geometrice corespunzătoare adaptate la situația din teren specifice drumurilor din zona de deal. Elementele geometrice ale curbelor respectiv amenajarea acestora în plan și în spațiu (convertiri, suprainaltari), au fost adoptate în conformitate cu prevederile STAS 863-85 și Ord.M.T. 1295/2017 și 1296/2017.

Necesitatea acestei modernizări este urgentă deoarece drumurile sunt deteriorate, nu asigură accesul în condiții de siguranță și confort a localnicilor și nici a autovehiculelor ce tranzitează aceste drumuri, unele drumuri nu asigură circulația masinilor de pompieri și a ambulanțelor.

Suprafața necesară reabilitării drumului este de cca 4314 m<sup>2</sup>, fiind reprezentată de partea carosabilă a drumului, de lucrările de colectare și evacuare a apelor pluviale, conform CF nr. 40918, 40921, 40922 pentru drum 42 respectiv 39489 pentru drum 41.

### **b. Justificarea necesității proiectului**

Aceste condiții grele de circulație în zona a contribuit la scăderea activităților economice, situația actuală fiind caracterizată prin:

- activitatea economica slab reprezentată de activități de prestări servicii;
- starea drumurilor existente presupune ridicarea costurilor de întreținere ale vehiculelor.

La aceasta data drumurile care fac obiectul prezentei documentații, au următoarele caracteristici:

- ✓spăierea balastului din zona centrală a părții carosabile de către apele pluviale,
- ✓aparitia de gropi, fâgașe, denivelări datorită lucrărilor de apă și canalizare
- ✓lipsa bombamentului,
- ✓lipsă acostamente, apariția cavalierilor,
- ✓evacuarea apelor pluviale se face în condiții necorespunzătoare,
- ✓șanțurile sunt parțial colmatate/înherbate,
- ✓intersecțiile cu drumurile laterale nu sunt amenajate

### **c. valoarea investiției**

Costurile estimate pentru investiția de bază sunt de 1.051.802,11 lei fără TVA.

**d. Perioada de implementare propusa**

Durata de realizare a investitiei estimata de catre proiectant este estimata la maximum **12 luni calendaristice**.

**e. Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar (planuri de situatie si amplasamente)**

Planșele sunt atașate prezentei documentații la final.

**f. Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect, formele fizice ale proiectului  
SOLUTIA PROIECTATA**

Categoria de importanta a constructiei a fost stabilita in conformitate cu "Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanta a constructiilor. Metodologie de stabilire a categoriei de importanta a constructiilor", elaborata in aprilie 1996 de Institutul de Cercetari in Constructii si Economia Constructiilor – INCERC si publicata in Buletinul Constructiilor nr. 4 din 1996, conform Ordinului MLPAT 31/N/1995.

Lucrarile proiectate se incadreaza in categoria de importanta „C” - constructie de importanta normala, fiind necesara verificarea de catre specialisti atestati MLPLT la categoria A4,B2,D.

Drumul vizat de prezenta documentatie tehnica se afla pe raza comunei STROIEȘTI, sat STROIEȘTI, judetul Suceava.

Accesul la amplasament este asigurat din drumul national DN17/E576 și din drumul județean DJ209D.

Comuna STROIEȘTI este situată în partea centrală a județului Suceava, la o distanță de 10 km de Municipiul Suceava.

Terenul pe care se află drumurile este situat în intravilanul localității STROIEȘTI, comuna STROIEȘTI, județul Suceava, drept de proprietate pe comuna STROIEȘTI, conform Anexei nr. 81/2002 la HG 1357/2001 – Inventarul bunurilor

care aparțin domeniului public al comunei STROIEȘTI cu numere de inventar 41 respectiv 42.

Suprafața necesară reabilitării drumurilor este de cca 4.280 m<sup>2</sup>, fiind reprezentată de partea carosabilă a drumurilor, de lucrările de colectare și evacuare a apelor pluviale, conform CF nr. 40924 pentru drum 42 (dezmembrat în CF 41096, CF 41097 – ALBIA MINORĂ PR. CIMBRINA, CF 41098) respectiv CF 39489 pentru drum 41.

Lucrarile care fac obiectul prezentei documentatii cuprind operatiunile necesare de executat in scopul reabilitării prin asfaltare cu îmbrăcămînți bituminoase in comuna STROIEȘTI, județul Suceava, asigurarii unor conditii normale de confort si de siguranta a circulatiei impuse de normele si normativele tehnice in vigoare, realizarea capacitatii portante a drumurilor conform standardelor in vigoare precum si optimizarea curbelor, rezolvarea scurgerii apelor, realizarea conform normativelor in vigoare a semnalarizarii rutiere si sigurantei circulatiei si realizarea lucrarilor de protectia mediului.

Prin executarea lucrarilor nu se produc modificari ale mediului inconjurator ci se asigura desfasurarea circulatiei rutiere in conditii normale de siguranta si confort.

Proiectul se aplica pe un traseu existent restrictionat de constructiile si proprietatile adiacente, in acest caz fiind vorba doar de geometrizarea rationala in conditiile impuse.

### ***Traseul in plan***

Drumurile au curbe tratate conform STAS 863/85, racordarea aliniamentelor făcându-se cu arc de cerc, menținându-se cat mai mult traseul drumurilor existente.

Traseul proiectat păstrează în proporție de 100% traseul actual al drumurilor, având o sinuozitate redusă, pentru care a fost necesara îmbunatatirea elementelor geometrice ale curbelor de racordare în plan, dar care sa nu conducă la lucrări importante ca demolari și pentru a nu fi necesare corectari sau retrageri de garduri ale proprietatilor particulare.

Pe baza celor sus amintite, se mentionează ca prin lucrările prevazute in proiect, se îmbunătătesc conditiile de circulatie si nu intervin modificari in ceea ce

priveste amenajarea teritoriului, lucrările proiectate avînd amplasamentul în cadrul zonei existente a drumurilor nefiind necesare exproprieri.

### **Profilul longitudinal**

La proiectarea profilului longitudinal s-a avut în vedere linia terenului existent și structura rutiera adoptată, realizându-se corecțiile care s-au impus conform normativelor tehnice în vigoare și prevederea evitării frangerii frecvente a liniei roșii și a declivitatilor alternante, elementele de bază în profil longitudinal menținându-se datorită traseelor existente.

Profilul longitudinal este specific drumurilor din zona de deal.

Profilul longitudinal a fost proiectat avându-se în vedere asigurarea optimă a acceselor la proprietăți în zonele aferente, asigurarea pantei minime de scurgere a apelor meteorice. În general, linia roșie a fost proiectată deasupra nivelului terenului existent pentru a se păstra zestrea existentă a drumurilor. Adoptarea lungimii pasului de proiectare s-a realizat funcție de condițiile traseelor existente.

Razele de racordare verticală adoptate au în general valori mari.

În profil longitudinal declivitățile au valori variabile.

Elementele geometrice ale racordărilor în profil longitudinal au fost adoptate conform STAS 863-85 raportate la situația existentă din teren.

### **Profilul transversal**

În profil transversal drumurile au fost prevăzute cu următoarele elemente:

NR. CRT.	DRUM	Lungime drum (m)	Clasa tehnică (Ordin 1296/2017)	Viteza de proiectare (Ordin 1296/2017)	Categoria de importanță (HG 766/1997)	Nr. benzi	Lățime platforma (Ordin 1296/2017) (m)	Lățime partea carosabilă (Ordin 1296/2017) (m)	Lățime acostamente (Ordin 1296/2017) (m)
1	1	378,0	V	40	C	2	7,00	6,00	0,500
2	2	70,0	V	40	C	1	4,00	3,00	0,500
	<b>TOTAL</b>	<b>448,0</b>	-	-	-	-	-	-	-

- Proiectarea traseului în plan și spațiu, respectiv amenajarea curbilor și întocmirea profilului longitudinal s-a făcut cu respectarea prevederilor STAS - ului 863/85;

**Sistemul rutier va avea următoarea alcătuire (fără zona de racord la DN):**

**DRUM 1 – structură rutieră elastică formată din:**

- Împietruire existentă de 25 cm,
- Îmbrăcămintă asfaltică existentă de 16 cm – frezare minim 3 cm
- Strat de legătură din Beton asfaltic deschis cu pietris concasat BADPCC22,4 - 6 cm
- Strat de uzură din Beton asfaltic cu pietris concasat BAPPC16/BA16 - 4 cm

**DRUM 2 – structură rutieră elastică formată din:**

- Împietruire existentă de minim 15 cm – se scarifică 10 cm,
- Fundație din balast amestec optimal 0 - 63 mm în grosime medie de 20 cm
- Strat de baza din piatra sparta amestec optimal în grosime medie de 12 cm
- Strat de legătură din Beton asfaltic deschis cu pietris concasat BADPCC22,4 - 6 cm
- Strat de uzură din Beton asfaltic cu pietriș concasat BAPPC16 - 4 cm

**Sistemul rutier - zona de racord la DN17 – DRUM 1 (primii 50 m):**

- decapare/săpătură pe o adâncime de cca. 53 cm;
  - 4 cm strat de uzura BA16;
  - 6 cm strat de legatura BAD 22,4;
  - 6 cm strat de baza AB22,4;
  - 12 cm strat superior de fundație din piatra sparta;
  - 25 cm strat inferior de fundație din ballast amestec optimal;
- Pe porțiunea dintre noul sistem rutier și cel existent se va așterne un geocompozit antifisură cu lățimea medie de 1,0 m.

***Asigurarea colectării și evacuării apelor pluviale***

Colectarea și evacuarea apelor de suprafață:

Se vor respecta următoarele:

- scurgerea apelor de pe carosabil se va realiza prin:
- șanțuri din pământ ;
- șanțuri periate cu beton clasa C30/37 cu grosimea de 10 cm pe un strat de poză din nisip cu grosimea de 5 cm
- rigole carosabile din beton clasa C30/37 armat cu plasă sudată cu dimensiunea 100x100x8 mm

- scurgerea apelor de suprafața dirijate în șanțuri/rigole sunt preluate apoi de podetele existente, depărtându-se de zona drumurilor;

Panta longitudinală a lucrărilor de scurgere a apelor va urmări panta longitudinală a axului drumurilor reabilitate.

Pentru traversarea peste Pr. Cimbrina se va amplasa un podet tip P2 în locul podetului tubular cu racordări din zidărie de piatră care este degradat și subdimensionat.

### **Drumuri laterale + stații de încrucișare**

Va fi amenajat 1 drum lateral în suprafață totală de 215,0 mp și o stație de încrucișare existentă pe amplasament în suprafață de 80,0 mp.

#### **Sistemul rutier drum lateral:**

- Strat de uzură din BAPC16 - 4 cm
- Strat de legătură din BADPC22,4 - 6 cm
- Strat superior de fundație din piatră spartă – 12 cm
- Strat inferior de fundație din balast amestec optimal 0 – 63 mm - 15 cm
- Strat de formă – scarificare împietruire existentă în grosime medie de 25 cm, se scarifică 10 cm

#### **Sistemul rutier stație încrucișare:**

- Împietruire existentă de 25 cm,
- Îmbrăcăminte asfaltică existentă de 16 cm – frezare minim 3 cm
- Strat de legătură din Beton asfaltic deschis cu pietris concasat BADPC22,4 - 6 cm
- Strat de uzură din Beton asfaltic cu pietris concasat BAPC16/BA16 - 4 cm

### **Siguranta circulatiei si lucrări accesorii**

Lucrările prevăzute constau în montarea și amplasarea de indicatoare de circulație pentru orientarea și reglementarea circulației în zonele periculoase (forma și dimensiunile indicatoarelor sunt conform STAS 1848/1,2,3 – 2011) precum și marcaje cu vopsea pe partea carosabilă menite să întărească și să completeze semnificația semnelor de circulație plantate conform SR 1848 – 7/2015.

### **Lucrari de semnalizare pe perioada executiei Lucrarilor**

Pe perioada executiei lucrarilor semnalizarea orizontala si verticala cit si modul de instituire a restrictiilor de circulatie se vor executa conform "Planului de Managementul Traficului".

Documentatia va fi intocmita de catre Antreprenor in functie de planul de lucru aprobat, pe baza prevederilor „Normelor metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului” aprobate prin Ordinul comun al Ministerului de Interne si Ministerului Transporturilor nr.1112/411 publicat in Monitorul Oficial nr. 397/25.08.2000, cit si al celorlalte norme, standarde si prevederi legale in vigoare.

Planul va descrie felul in care Antreprenorul intentioneaza sa reduca impactul lucrarilor de constructie asupra circulatiei pe drumul public si va fi inaintat spre aprobare si avizare la toate autoritatile abilitate.

Variantele de circulatie necesare, daca este cazul, vor fi stabilite de catre Beneficiar si Constructor.

Se impune semnalizarea corespunzatoare pentru evitarea oricaror feluri de accidente, inclusiv pe timp de noapte.

### **g. Se prezinta elementele specifice caracteristice proiectului propus:**

- - profilul si capacitatile de productie – nu este cazul;
- - descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz) - nu este cazul;
  - descrierea proceselor de productie ale proiectului propus, in functie de specificul investitiei, produse si subproduse obtinute, marimea, capacitatea – nu este cazul;
  - materiile prime, energia si combustibilii utilizati, cu modul de asigurare a acestora - Materiile prime si materialele vor fi procurate de la firme specializate si vor fi aduse pe amplasament cu autovehicule corespunzatoare. Alimentarea cu

energie electrica se va face de la un generator alimentat cu carburanti, iar pentru autovehiculele si utilajele specializate necesare desfasurarii lucrarilor de constructie, alimentarea cu carburanti se va face de la o statie de distributie autorizata, din afara amplasamentului;

- racordarea la rețelele utilitare existente in zona – nu este cazul;
- descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investitiei - Lucrarile necesare pentru realizarea investitiei vor afecta partial amplasamentul numai pe parcursul desfasurarii lucrarilor de constructie, inasa la un nivel foarte redus de impact. La terminarea lucrarilor, terenurile ocupate temporar vor fi aduse la starea lor initiala;

- cai noi de acces sau schimbări ale celor existente - se vor folosi caile de acces existente;

- resursele naturale folosite in constructie si functionare : Nu se vor folosi alte resurse naturale decat cele folosite in mod obisnuit la realizarea unui astfel de proiect;

- metode folosite in constructie: lucrari pregatitoare; ocuparea temporara pentru amenajarea organizarii de santier; planurile generale de situatie, de amplasamet si dispozitiile generale; detaliile tehnice de executie, etc. pentru toate elementele componente ale lucrarilor; caietele de sarcini cu prescriptiile tehnice speciale pentru lucrarea respectiva; graficul de esalonare a executiei lucrarilor;

Nr. Crt.	Activitatea prevazuta	Durata (Luni)	Luna in care este prevazuta activitatea																							
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	Proiectare	2																								
3	Frezare / Scarificare	3																								
4	Strat de fundație din balast amestec optimal	3																								
5	Strat de baza din piatra spartă amestec optimal	3																								
6	Strat de legatura din BAĐC22.4	1																								



Documentație tehnică pentru obținerea avizului de mediu  
 Conform Anexei nr. 5E din Legea nr. 292/09.01.2018

Nr. Crt.	Activitatea prevazuta	Durata (Luni)	Luna in care este prevazuta activitatea																							
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
7	Strat de uzura din BAPCl6/BA16	1																								
8	Execuție șanțuri și rigole, drumuri laterale/stații	6																								
9	Podet tip P2	1																								
10	Semnalizari si marcaje dupa terminarea executiei	2																								
11	Semnalizari in timpul executiei	12																								

- relatia cu alte proiecte existente sau planificate : – nu este cazul;
- detalii privind alternativele care au fost luate in considerare:

Alternative studiate au fost urmatoarele:

- alternativa 0 sau alternativa de a realiza „minim”; (nerealizarea lucrarilor de modernizare)- in cazul in care beneficiarul nu investeste in realizarea investitiei;
- realizarea proiectului;
- alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului (ex. asigurarea unor noi surse de apa, surse sau linii de transport a energiei, cresterea numarului de locuinte, eliminarea apelor uzate si a deseurilor):
  - Cresterea confortului pentru circulatia vehiculelor si pietonilor;
  - Cresterea nivelului de siguranta pentru traficul rutier si pietonal;
  - alte autorizatii cerute pentru proiect- sunt mentionate in certificatul de urbanism nr. 11/20.03.2023.

#### IV. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE

In cazul prezentului proiect **nu se au in vedere lucrari de demolare** constructii, excepție face podetul tubular de pe DRUM 1 ce traversează Pr.Cimbrina, care este un podet din zidărie de piatră degradată și subdimensionat hidraulic.

## V. DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI

- distanta fata de granite pentru proiectele care cad sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in context transfrontiera, adoptata la Espoo la 25 februarie 1991, ratificata prin Legea nr. 22/2001, cu completarile ulterioare – nu este cazul;

- localizarea amplasamentului in raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizata, aprobata prin Ordinul ministrului culturii si cultelor nr. 2.314/2004, cu modificarile ulterioare, si Repertoriului arheologic national prevazut de Ordonanta Guvernului nr. 43/2000 privind protectia patrimoniului arheologic si declararea unor situri arheologice ca zone de interes national, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare – nu este cazul;

- harti, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informatii privind caracteristicile fizice ale mediului, atat naturale, cat si artificiale, si alte informatii privind:

- folosintele actuale si planificate ale terenului atat pe amplasament, cat si pe zone adiacente acestuia – FOLOSINTA ACTUALA: zona de circulatie rutiera D si amenajari aferente;

- politici de zonare și de folosire a terenului - DREPTUL DE PROPRIETATE - Domeniu public, folosinta terenului - cai de comunicatii;

- arealele sensibile – **nu este amplasat în cadrul vreunui sit de importanță comunitară**

- coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului in sistem de proiectie nationala Stereo 1970:

### **COORDONATE DRUM 1 - STEREO 70:**

- PUNCT INITIAL P1: x = 681263.254m, y = 584114.846 m, z = 390,13 m
- PUNCT FINAL P22: x = 681392.145 m, y = 584457.078 m, z = 381,59 m

### **COORDONATE DRUM 2 - STEREO 70:**

- PUNCT INITIAL P23: x = 681334.233 m, y = 584337.128 m, z = 387,24 m
- PUNCT FINAL P28: x = 681270.136 m, y = 584365.456 m, z = 386,13 m

Documentație tehnică pentru obținerea avizului de mediu  
Conform Anexei nr. 5E din Legea nr. 292/09.01.2018

Fotografii de pe amplasamentul lucrării:

**DRUM 1**



**DRUM 2**



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

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

### a. Protecția calității apelor

*Emisii de poluanți în ape:*

Sursele potențiale de poluare a apelor de suprafață în timpul execuției lucrărilor  
de construcție a drumului sunt generate de:

- a. Realizarea căii de rulare poate conduce la o poluare locală a apelor din  
aproapie prin creșterea gradului de turbiditate.
- b. Poluarea apelor de suprafață datorită funcționării utilajelor  
Quantificarea aportului de poluanți în apele de suprafață datorită activității  
utilajelor este greu de realizat datorită:
  - stări tehnice a utilajelor
  - măsurilor tehnologice vizând protecția factorilor de mediu adoptate de  
constructor.

Principalele surse de poluare sunt cele ce duc la creșterea turbidității apelor de  
suprafață.

Celelalte surse de poluare pot fi eliminate sau limitate prin măsuri  
organizatorice prevăzute de constructor.

După terminarea lucrărilor, antreprenorul va asigura curățirea locului din  
ampriza lucrărilor executate pe apă.

#### 1) Perioada de operare

În perioada de funcționare a drumului, impurificarea apelor poate fi produsă de:

- depunerea directă pe luciul apei a poluanților rezultați din traficul auto;
- deversarea apelor uzate nepeurate direct în emisari (se consideră ape uzate apele  
pluviale care spală șoseaua)

- deversarea în emisari a apelor potențial poluate cu substanțe toxice și/sau periculoase rezultate din accidente rutiere.

În perioada de funcționare, circulația pe drum nu are un impact semnificativ asupra calității apelor de suprafață.

#### *Prognozarea impactului lucrărilor de construcție asupra factorului de mediu apă*

Emisiile de substanțe poluante provenite din lucrările de construcție (care ar putea ajunge direct sau indirect în apele de suprafață sau subterane) nu reprezintă cantități importante și nu modifică încadrarea din punct de vedere al calității apei. De asemenea, posibilitatea poluării stratului de apă freatică este redusă.

#### *Măsuri de diminuare a impactului*

În perioada de construcție, activitățile desfășurate pentru construcția drumului nu generează poluanți care să afecteze semnificativ calitatea apelor de suprafață și subterane.

Constructorul va lua toate măsurile ca în perioada de execuție să reducă la minim impactul activităților de șantier asupra apelor subterane și de suprafață.

Se va evita amplasarea viitoarei organizări de șantier în vecinătatea apelor de suprafață.

În perioada de funcționare, traficul pe drum nu are un impact semnificativ asupra calității apelor de suprafață.

Singura posibilitate de apariție a substanțelor poluante în perioada de exploatare a drumului ar putea fi determinată de producerea unor accidente de circulație în care sunt implicate vehicule ce transportă astfel de substanțe.

În cazul unor asemenea accidente se vor anunța de urgență serviciile de specialitate ale Agențiilor de Protecție a Mediului teritoriale și luarea operativă a următoarelor măsuri:

- interzicerea accesului în zona contaminată a persoanelor neautorizate
- devierea circulației
- blocarea scurgerii substanțelor toxice sau periculoase în apele de suprafață.

La amplasarea podetelor se va evita:

- modificarea dinamicii scurgerii apelor prin reducerea secțiunilor albiilor;
  - întreruperea scurgerilor apelor subterane.
- În perioada de funcționare, menținerea funcționalității lucrărilor de drenaj va conduce atât la diminuarea riscului de deteriorare a lucrărilor, cât și a impactului asupra mediului.

## b. Protecția aerului

### *Emisii de poluanți în aer*

#### 1) Perioada de construcție

Sursele principale de poluare a aerului specifice lucrărilor de construcție sunt:

- activitatea utilajelor de construcție
- transportul materialelor de construcție (pământ, beton, asfalt etc.)

Utilajele, indiferent de tipul lor, funcționează cu motoare Diesel, gazele de eșapament evacuate în atmosferă conținând întreaga gamă de poluanți specifici arderei interne a motorinei: oxizi de azot (NOx), compuși organici volatili (VOC), metan (CH4), oxizi de carbon (CO, CO2), amoniac (NH3), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi aromatice policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO2).

Gama poluanților organici și anorganici emiși în atmosferă prin gazele de eșapament conține substanțe cu diferite grade de toxicitate. Se remarcă astfel prezența, pe lângă poluanții comuni (NOx, SO2, CO, particule), a unor substanțe cu potențial cancerigen evidențiat prin studii epidemiologice efectuate de Organizația Mondială a Sănătății: cadmiu, nichel, crom și hidrocarburi aromatice policiclice).

Se menționează, de asemenea, prezența protoxidului de azot (N2O) – substanță incriminată în epuizarea stratului de ozon stratosferic – și a metanului, care, împreună cu CO2 au efecte la scară globală asupra mediului, fiind gaze cu efect de seră.

Cantitățile de poluanți emise în atmosferă de utilajele de construcție depind, în principal, de următorii factori:

- nivelul tehnologic al motorului
- puterea motorului

- consumul de carburant pe unitatea de putere
- capacitatea utilajului
- vârsta utilajului/motorului
- dotarea cu dispozitive de reducere a poluării (catalizatoare)

Este evident că emisiile de poluanți scad cu cât performanțele motorului sunt mai avansate, tendința în lume fiind fabricarea motoarelor cu consumuri cât mai mici pe unitatea de putere și cu un control cât mai restrictiv al emisiilor.

Aceste două elemente sunt reflectate de dinamica legislației în domeniul mediului a UE și a SUA.

Pentru mijloacele de transport încadrate în categoria vehiculelor grele (heavy duty vehicles), estimările efectuate de literatura de specialitate americană corelează emisiile de poluanți cu nivelul tehnologic al motorului, consumul de carburant pe unitatea de putere sau la 100 km, vârsta vehicului etc.

Astfel, metodologiile americane estimează pentru vehiculele grele (diesel heavy duty vehicles) un consum mediu de 29,9 l/100 km, în timp ce basculantele de 16 t fabricate în România au un consum de carburant de 40 – 45 l/100 km.

Consumul specific, raportat la 1 tonă de material transportat, este de aproximativ 2 ori mai mic comparativ cu consumul basculantelor românești de 16 t.

Având în vedere lucrările de construcție precum și faptul că unele firme de construcții au în dotare vehicule de ultimă generație fabricate în străinătate, putem aprecia că activitățile de șantier nu vor avea un impact deosebit asupra calității aerului din zonele de lucru și nici în zonele adiacente acestora.

## 2) Perioada de operare

În perioada de operare, sursa principală de poluare a aerului este circulația autovehiculelor.

Valorile emisiilor sunt normale pentru traficul vehiculat.

## *Prognozarea impactului lucrărilor proiectate asupra aerului*

Având în vedere lucrările de construcție precum și faptul că unele firme de construcții au în dotare vehicule de ultimă generație fabricate în străinătate, putem aprecia că activitățile de șantier nu vor avea un impact deosebit asupra

calității aerului din zonele de lucru și nici în zonele adiacente acestora.

În perioada de operare a drumului sursa principală de poluare a aerului specifică drumului este circulația autovehiculelor pe această arteră rutieră.

#### *Măsuri de diminuare a impactului*

1) Măsuri de protecție a aerului în perioada de construcție

În vederea diminuirii impactului produs de construcția drumului asupra mediului, în perioada lucrărilor se recomandă:

##### 1. Baze de producție

- adoptarea unor tehnologii mai puțin poluante în cazul producerii mixturilor asfaltice; stațiile de mixturi vor fi echipate cu instalații de epurare a gazelor arse și reținere a prafului (filtre cu saci);

-folosirea unui combustibil corespunzător la ardere (gaze naturale sau CLU cu un conținut de sulf de max. 1 %);

-încadrarea în limitele maxime admisibile a concentrațiilor substanțelor poluante;

-verificarea periodică prin măsurători a concentrațiilor substanțelor poluante provenite din arderea combustibilului;

- prevederea de filtre textile la silozurile de ciment; verificarea etanșeității conductelor de transport a cimentului;

##### 2. Depozite de agregate naturale

- udarea periodică a depozitelor

- acoperirea padocurilor de agregate fine

##### 3.Funcționarea utilajelor.

- verificare periodică a stării tehnice a utilajelor

- folosirea unor utilaje echipate cu motoare de ultimă generație, care respectă normele de poluare europene

##### 4. Transportul materialelor:

- alegerea unor trasee optime în cazul transportului de materiale pulverulente; se va avea în vedere ca autovehiculele să nu traverseze localitățile (mai ales în timpul verii);

-transportul materialelor pulverulente se va realiza pe cât posibil acoperit



- udarea periodică a drumurilor în cazul în care nu se pot evita localitățile.

2) Măsuri de protecție a aerului în perioada de operare

Îmbunătățirea continuă a performanțelor motoarelor autovehiculelor constituie o măsură de reducere a noxelor rezultate din arderea carburanților.

### c. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

#### *Sursele și protecția împotriva zgomotului*

1) Perioada de construcție

Procesele tehnologice de construcție implică folosirea unor utilaje diverse cu funcții adecvate.

Aceste utilaje în lucru reprezintă tot atâtea surse de zgomot.

Pentru o prezentare corectă a diferitelor aspecte legate de zgomotul produs de diferite utilaje trebuie avute în vedere trei niveluri de observare:

- zgomotul de sursă
- zgomotul de câmp apropiat
- zgomotul de câmp îndepărtat

În cazul zgomotului la sursă, studiul fiecărui echipament se face separat și se presupune plasat în câmp liber. Această fază a studiului permite cunoașterea caracteristicilor intrinseci ale sursei, independent de ambianța ei de lucru.

În cazul zgomotului în câmp deschis apropiat, se ține seama de faptul că fiecare utilaj este amplasat într-o ambianță ce-i poate schimba caracteristicile acustice. În acest caz, interesează nivelul acustic obținut la distanțe cuprinse între câțiva metri și câteva zeci de metri față de sursă.

Dacă în cazul primelor două niveluri de observare caracteristicile acustice sunt strâns legate de natura utilajelor și de dispunerea lor, zgomotul în câmp îndepărtat, adică la câteva sute de metri de sursă, depinde în mare măsură de factori externi suplimentari cum ar fi:

- fenomenele meteorologice și în particular, viteza și direcția vântului, gradientul de temperatură și vânt etc.
- absorbția mai mult sau mai puțin importantă a undelor acustice de către sol, fenomen denumit „efect de sol”

- absorbția în aer, dependentă de presiune, temperatură, umiditate relativă, componenta spectrală a zgomotului
- topografia terenului
- vegetația

La acest nivel de observare, constatările privind zgomotul se referă, în general, la întregul obiectiv analizat.

Pornind de la valorile nivelurilor de putere acustică ale principalelor utilaje folosite și numărul acestora într-un front de lucru, se pot face unele aprecieri privind nivelurile de zgomot și distanțele la care acestea se înregistrează.

Prezentăm mai jos puterile acustice asociate ale câtorva utilaje de construcții:

- buldozere –  $L_w = 115 \text{ dB(A)}$
- încărcătoare Wolla -  $L_w = 112 \text{ dB(A)}$
- excavatoare -  $L_w = 117 \text{ dB(A)}$
- screpere -  $L_w = 110 \text{ dB(A)}$
- autogredere -  $L_w = 112 \text{ dB(A)}$
- compactoare -  $L_w = 105 \text{ dB(A)}$
- finisoare -  $L_w = 115 \text{ dB(A)}$
- basculante -  $L_w = 107 \text{ dB(A)}$

Pentru o sursă fixă, amplasată pe un teren plan și la distanța „d” între sursă și receptor, nivelul sonor se calculează cu formula:

$$LA_{eq} = LWA - Cd + Ctf - Ce + Cr, \quad \text{unde:}$$

LWA – nivelul acustic specific utilajului

Cd – corecție de distanță

Ctf – corecția timpului de funcționare a utilajului

Ce – corecție de ecran

Cr – corecție datorată prezenței reflectorului

Nivelele sonore obținute sunt:

- excavator hidraulic pe pneuri –  $LA_{eq} = 53 \text{ dB(A)}$
- excavator hidraulic pe șenile □  $100 \text{ kW}$  -  $LA_{eq} = 58 \text{ dB(A)}$
- camion -  $LA_{eq} = 43 \text{ dB(A)}$
- încărcător -  $LA_{eq} = 55 \text{ dB(A)}$

- buldozer - LAeq = 66 dB(A)  
Nivelele sonore obținute mai sus se încadrează în valorile STAS 10009/88 – Acustică urbană – Limite admisibile ale nivelului de zgomot.

2) Perioada de funcționare

Principala sursă de zgomot și vibrații în perioada de operare este dată de circulația autovehiculelor pe această arteră rutieră.

d. Protecția împotriva radiațiilor

Nu se vor utiliza cu nici un fel de surse de radiații care să pună în pericol ființele vii și mediul înconjurător.

Pentru acest obiectiv de investiții nu sunt necesare amenajări și dotări pentru protecția împotriva radiațiilor.

e. Protecția solului și a subsolului

*Surse de poluare a solului și subsolului*

a) Perioada de construcție

Principali poluanți ai solului proveniți din activitățile de construcție sunt:

- poluanți direcți, reprezentați în special de pierderile de produse petroliere care apar în timpul alimentării cu carburanți, a reparațiilor, a funcționării defectuoase a utilajelor etc.

- poluanți ai solului prin intermediul mediilor de dispersie, în special prin sedimentarea poluanților din aer, proveniți din circulația mijloacelor de transport, funcționarea utilajelor, etc.

- poluanți accidentali, rezultați în urma unor deversări accidentale la nivelul zonelor de lucru sau a căilor de acces;

- poluanți sinergici, în special asocierea SO<sub>2</sub> cu particule de praf

Activitățile executate în timpul construcției implică manipularea unor materiale de construcție nepoluante pentru sol și subsol (pământ, balast, piatră spartă, beton, mixturi asfaltice etc).

Substanțele poluante susceptibile de a produce un impact sesizabil la nivelul solului sunt SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> și metale grele.

Trebuie menționat că lucrările de terasamente deși nu sunt poluante, conduc la degradarea solului și induc modificări structurale în profilul de sol.

Poluanții emiși în timpul perioadei de execuție se regăsesc în marea lor majoritate în solurile din vecinătatea fronturilor de lucru.

Procesele tehnologice de construcție nu duc la poluarea solului și subsolului.

b) Perioada de operare

Poluanții ce caracterizează calitatea aerului în perioada de exploatare sunt cei rezultați ca urmare a traficului auto. Dintre aceștia, NOx, SO2, și metale grele (în special Pb) sunt cei mai periculoși pentru contaminarea solului.

Un rol important la încărcarea solului cu diverși poluanți îi au și precipitațiile.

Este cunoscut faptul că precipitațiile, odată cu „spălarea” atmosferei de poluanți și depunerea acestora pe sol, spală și solul, ajutând la transportul poluanților spre emisari. Totodată, precipitațiile favorizează și poluarea solului în adâncime precum și a apei freatice.

#### *Prognozarea poluării solului și subsolului*

a) Perioada de construcție

Activitățile executate în timpul construcției implică manipularea unor materiale de construcție nepoluante pentru sol și subsol (pământ, balast, piatră spartă, beton, mixturi asfaltice etc).

Procesele tehnologice de construcție nu duc la poluarea solului și subsolului.

b) Perioada de operare

Din emisiile totale de poluanți rezultați ca urmare a traficului se estimează că cca 40 % se vor depune pe distanțe de până la 100 m pe solul din ambele părți ale carosabilului.

#### *Prognozarea impactului asupra solului și subsolului*

##### *Volume de lucrări cu impact direct asupra solului*

În cadrul lucrărilor de construcție se vor efectua, în general, lucrări specifice construcției de drumuri: sapături și umpluturi (terasamente), lucrări de cofraje și betonari, transport de materiale care nu au un impact negativ asupra solului.

### *Măsuri de diminuare a impactului lucrărilor asupra solului și subsolului*

În cazul construcției zonele cele mai afectate sunt zonele în care au fost amplasate utilaje.

Se va interzice funcționarea echipamentelor și utilajelor a căror parametri nu se încadrează în legislația în vigoare. În cazul unei avarii se va interveni în cel mai scurt timp pentru remedierea defecțiunilor și refacerea condițiilor de mediu.

Pentru acest obiectiv de investiții nu sunt necesare amenajări și dotări pentru protecția solului și a subsolului. Din punct de vedere geotehnic terenul aferent obiectivului de investiții este stabil și în afara zonelor cu pericol de inundatii.

### **f. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice**

Pentru acest obiectiv de investiții nu sunt necesare lucrări de amenajări, dotări, măsuri pentru protecția faunei și florei terestre și acvatice, a biodiversității, a monumentelor naturii și ariilor protejate.

Având în vedere cele de mai sus, apreciem că lucrările de construcție nu afectează flora și fauna locală.

### **g. Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public**

În urma executării lucrărilor, zona pe care se desfășoară obiectivul nu va suporta efecte negative suplimentare față de situația actuală. Dimpotrivă, se pot sublinia unele efecte favorabile atât din punct de vedere economic și social (aducerea căilor de comunicație la un nivel de siguranță și confort corespunzătoare necesităților actuale și de perspectivă), cât și al factorilor de mediu prin scăderea gradului de poluare și al nivelului de zgomot.

Lucrările propuse satisfac reglementările de mediu naționale (Legea 137/1995 privind protecția mediului; ORDINUL 860/2002 pentru aprobarea Normelor privind protecția mediului ca urmare a impactului drum-mediu înconjurător) precum și cerințele legislației Europene în domeniul mediului.

h. Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament  
Gestionarea deșeurilor tehnologice și a celor menajere se va realiza conform legislației în vigoare OUG 92/2021 – privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare.

Beneficiarul are obligația de a respecta cu strictețe legislația de mediu în vigoare și în special prevederile OUG 57/2007 privind regimul arilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare.

1) În perioada de construcție

Regimul gospodării deșeurilor produse în perioada construcției va face obiectul organizării de șantier.

Tipurile de deșuri întâlnite pe șantierul de execuție al lucrărilor de mai sus sunt:

- deșuri menajere sau asimilabile;
- deșuri din lemn;
- hârtie și ambalaje;
- deșuri materiale de construcție (în cazul rebutării încărcăturilor de betoane sau mixturi asfaltice);
- deșuri metalice (resturi de armături, alte deșuri metalice).

Deșeurile menajere și cele asimilabile acestora vor fi colectate în puștele amplasate în puncte de colectare.

Deșeurile materiale de construcție (resturi de beton, mortar, mixturi asfaltice) nu ridică probleme deosebite din punctul de vedere al potențialului de contaminare.

Deșeurile lemnoase vor fi selectate, fiind eliminate funcție de dimensiuni ca accesorii și elemente de sprijin în lucrările de construcții.

Deșeurile de hârtie și ambalajele vor fi colectate și depozitate separat, în vederea valorificării. Deșeurile metalice vor fi valorificate prin centrele specializate de colectare a fierului. Cantitățile de deșuri pot fi estimate global funcție de listele cantităților de lucrări.

Având în vedere că lucrările de construcție a drumului necesită în principal lucrări de terasamente, deșeurile rezultate din această activitate se rezumă la resturi de beton, piatră spartă, balast, mixturi asfaltice.

Din punct de vedere al potențialului de contaminare a mediului acestea nu ridică probleme deosebite. Acestea vor fi integrate în corpul drumului ce urmează a fi modernizat sau transportate în locuri special amenajate.

După terminarea lucrărilor, în eventualitatea în care mai rămân asemenea deșeuri, acestea vor fi transportate la gropile de gunoi cele mai apropiate.

2) În perioada de funcționare

În perioada de funcționare a drumului, gestiunea deșeurilor specifice trebuie să reprezinte o preocupare majoră a administratorului.

**i. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase**

Nu se vor utiliza substanțe și preparate chimice periculoase.

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

Terenul este situat în intravilanul localității STROIEȘTI, comuna STROIEȘTI, județul Suceava, drept de proprietate pe comuna STROIEȘTI, conform Anexei nr. 81/2002 la HG 1357/2001 – Inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al comunei STROIEȘTI cu numere de inventar 41 respectiv 42.

Suprafața necesară reabilitării drumurilor este de cca 4.280 m<sup>2</sup>, fiind reprezentată de partea carosabilă a drumurilor, de lucrările de colectare și evacuare a apelor pluviale, conform CF nr. 40924 pentru drum 42 (dezmembrat în CF 41096, CF 41097 – ALBIA MINORĂ PR. CIMBRINA, CF 41098) respectiv CF 39489 pentru drum 41.

Drumurile de interes local au îmbrăcăminte din asfalt (DRUM 1) respectiv pietriș cu nisip (DRUM 2) - (conform Studiu geotehnic), cu multiple fâgașe și gropi și nu sunt asigurate elementele geometrice necesare în plan și profil longitudinal.

Drumurile de interes local se află situate în partea central estică a județului Suceava, drumurile asigură legătura rutiera între drumul național DN17/E58 și drumul județean DJ209D.

Lungimea proiectată a drumurilor, în plan, este de **448 m (0,448 km)**, rezultată în urma adoptării noilor elemente geometrice în plan. Traseul proiectat urmărește traseele existente cu realizarea corecțiilor care s-au impus datorita largirii platformei existente respectiv prin adoptarea elementelor geometrice corespunzatoare adaptate la situatia din teren specifice drumurilor din zona de deal. Elementele geometrice ale curbelor respectiv amenajarea acestora in plan si in spatiu (convertiri, suprainaltari), au fost adoptate in conformitate cu prevederile STAS 863-85 si Ord.M.T. 1295/2017 si 1296/2017.

Necesitatea acestei reabilitări este urgentă deoarece drumurile sunt deteriorate, nu asigura accesul in conditii de siguranta si confort a localnicilor si nici a autovehiculelor ce tranziteaza aceste drumuri, unele drumuri nu asigură circulația masinilor de pompieri si a ambulantelor.

La această dată, drumurile de interes local care fac obiectul prezentei documentatii, se identifica, astfel:

- spălarea balastului din zona centrală a părții carosabile de către apele pluviale,
- apariția de gropi, făgașe, denivelări, la ambele drumuri
- lipsa bombamentului,
- lipsă acostamente, apariția cavalierilor,
- evacuarea apelor pluviale se face în condiții necorespunzătoare,
- podețul care traversează Râul Cimbrina este deteriorat, din zidărie de piatră
- șanțurile nu există sau sunt colmatate/înerbate,
- intersecțiile cu drumul national și drumul județean nu sunt amenajate
- nu există stații de înncrușișare a autovehiculelor

### **Proiectul nu se suprapune cu arii protejate NATURA 2000.**

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

Impactul potential asupra factorilor de mediu se manifesta diferit in diferitele etape de implementare a proiectului.

Realizarea lucrarilor pot conduce la o poluare locala.

Vecinatatea organizarii de santier poate genera surse de poluare, aceasta devenind semnificativa in cazul in care nu se iau masuri eficiente de limitare drastica a interactiunii dintre organizarea de santier si mediul inconjurator.

Poluarea datorita functionarii utilajelor, consta in:

- starea tehnica a utilajelor
- masurile tehnologice vizand protectia factorilor de mediu adoptate de constructor.



Sursele de poluare pot fi eliminate sau limitate prin măsuri organizatorice prevazute de constructor.

#### VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

Pentru prezentul obiectiv de investiție nu sunt necesare dotări și măsuri pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, nefiind necesare activitățile de supraveghere și monitorizare a protecției mediului.

#### IX. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU

##### PLANURI/PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale - 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.

Sursele de finanțare a investiției se constituie în conformitate cu legislația în vigoare și constau în fonduri proprii, fonduri de la bugetul local și alte surse legal constituite.

Beneficiarul lucrării este responsabil de sursele de finanțare obținute pentru realizarea investiției.

#### X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE ȘANTIER

Având în vedere că lucrările de execuție sunt reduse, iar baza de producție a constructorului foarte apropiată (10 km), nu se impune organizare de șantier în cadrul acestui proiect.

În situația în care totuși este nevoie de organizare de șantier, amplasamentul acesteia nu se va suprapune peste ariile naturale protejate.

## XI. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTITIEI

În caz de accidente rutiere, în perioada de construcție, se va avea în vedere reducerea efectelor negative asupra calitatii solului, apelor, datorate scurgerilor de combustibili.

Prin caietele de sarcini se vor impune măsuri de management corespunzător:

- utilajele de construcție și mijloacele de transport vor fi monitorizate periodic, în vederea încadrării emisiilor în limitele legale;
  - transportul materialelor de construcție se va realiza controlat, în vederea prevenirii descărcărilor accidentale;
  - procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse în perioada cu vânt puternic, sau se va urmări o umectare mai intensă a suprafețelor;
- În cazul unor scurgeri de combustibili, explozii, în perioada de operare etc. se va limita zona afectată și se vor lua măsuri de refacere ecologică, atunci când se înregistrează prejudicii ecologice majore;

## XII. ANEXE - PIESE DESENATE

PLANSA 1.1. Plan de amplasare în zonă, sc. 1:10.000;

PLANSA 1.2. Plan orto - foto, sc. 1:5.000;

PLANSA 2.1. – 2.3. Planuri de situație (EXISTENT), sc. 1:500;

PLANSA 3.1. – 3.3. Planuri de situație (PROIECTAT), sc. 1:500;

XIII. PENTRU DEMARAREA PROCEDURII DE EVALUARE ADECVATA PENTRU PROIECTELE CARE INTRA SUB INCIDENTA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANTA DE URGENTA A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI SI FAUNEI SALBATICE, APROBATA CU MODIFICARI SI COMPLETARI PRIN LEGEA NR. 49/2011, CU MODIFICARILE SI COMPLETARILE ULTERIOARE.

Precizam ca proiectul propus **nu intra** sub incidenta prevederilor art. 28 din Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, aprobata cu modificari si completari prin legea nr. 49/2011, cu modificarile si completarile ulterioare.

XIII.a. DEȘCRIEREA SUCCINCTĂ ȘI DISTANȚA FAȚĂ DE ARIA NATURALĂ PROTEJĂ DE INTERES COMUNITAR, PRECUM ȘI COORDONATELE STEREO 70 ALE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI.

**Investiția este amplasată pe domeniul public cu drept de proprietate pe comuna STROIEȘTI.**

**Investiția se va realiza pe trasee de drumuri existente** și se regăsește în Inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al comunei STROIEȘTI.

Pe perioada execuției lucrărilor nu se vor tăia arbori.

**Drumurile nu sunt amplasate în situri de importanță comunitară.**

- coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului in sistem de proiectie nationala Stereo 1970:

**COORDONATE DRUM 1 - STEREO 70:**

- PUNCT INITIAL P1: x = 681263.254m, y = 584114.846 m, z = 390,13 m
- PUNCT FINAL P22: x = 681392.145 m, y = 584457.078 m, z = 381,59 m

**COORDONATE DRUM 2 - STEREO 70:**

- PUNCT INITIAL P23: x = 681334.233 m, y = 584337.128 m, z = 387,24 m
- PUNCT FINAL P28: x = 681270.136 m, y = 584365.456 m, z = 386,13 m

### XIII.b. NUMELE ȘI CODUL ARIEI NATURALE PROTEJATE DE INTERES COMUNITAR.

Drumul nu este amplasat în situri de importanță comunitară.

### XIII.c. PREZENȚA ȘI EFECTIVELE/SUPRAFEȚELE ACOPERITE DE SPECII ȘI HABITATE DE INTERES COMUNITAR ÎN ZONA PROIECTULUI.

Nu este cazul.

### XIII.d. PROIECTUL PROPUȘ NU ARE LEGĂTURĂ DIRECTĂ CU SAU NU ESTE NECESAR PENTRU MANAGEMENTUL CONSERVĂRII ARIEI NATURALE PROTEJATE DE INTERES COMUNITAR.

*Implementarea proiectului nu implică utilizarea unor surse de emisii poluante și de disconfort pentru populația din zonă, sau pentru mediu.*

*În consecință nu sunt necesare dotări speciale pentru monitorizarea calității mediului și conservarea acestuia.*

### XIII.e. SE VA ESTIMA IMPACTUL POTENȚIAL AL PROIECTULUI ASUPRA SPECIILOR ȘI HABITATELOR DIN ARIA NATURALĂ PROTEJATĂ DE INTERES COMUNITAR .

Lucrările se vor desfășura pe o perioadă scurtă de timp și vor genera un impact temporar, nesemnificativ și reversibil.

Proiectul nu implică utilizarea de resurse naturale de care depinde diversitatea biologică din zonă (exploatarea apelor de suprafață, extracția agregatelor minerale, defrișări, colectarea plantelor, inundarea unor terenuri etc).

Proiectul nu reduce suprafața habitatelor și și numărul speciilor de interes comunitar și nu conduce la fragmentarea sau deteriorarea habitatelor utilizate pentru necesitățile de adăpost, hrană sau reproducere ale speciilor de interes comunitar.

Proiectul nu va produce modificări ale dinamicii relațiilor dintre sol și apă sau floră și faună, care definesc structura și/sau funcțiile siturilor Natura 2000.

Procesul tehnologic de execuție a reabilitării drumurilor locale este un proces simplu ce constă în lucrări de terasamente (săpături și umpluturi) și lucrări de asfaltare.

Au fost evaluate sursele de poluare ale apei, aerului, florei și faunei, poluarea fonică și vibrațiile, managementul deșeurilor și a substanțelor toxice și periculoase. S-a analizat și s-a cuantificat impactul produs asupra factorilor de mediu, cum ar fi aerul, apa, etc, și asupra așezămintelor omenești și asupra altor obiective. Măsurile ce vor fi propuse în cadrul proiectului tehnic vor fi menite să diminueze sau să elimine impactul negativ produs asupra mediului și să încadreze efectele adverse în limitele admisibile.

La execuția lucrărilor se vor folosi numai utilaje și mijloace de transport ce corespund din punct de vedere tehnic, în vederea limitării poluării mediului cu noxe din combustie.

Datorită faptului că lucrările propuse a se efectua pentru modernizarea drumului local sunt concentrate pe traseul existent, nefiind prevăzute lucrări care să presupună defrișări, impactul asupra speciilor și habitatelor va fi inexistent.

În vederea limitării la maxim a impactului obiectivului asupra ariei naturale protejate, se vor lua o serie de măsuri suplimentare, recomandate pentru acest caz: Pe durata execuției obiectivului:

- Materialele necesare pentru modernizarea drumului local nu vor fi depozitate în cadrul sitului;
- Utilajele, mașinile, uneltele, instalațiile folosite la modernizarea drumului se vor depozita/ parca în afara sitului;
- Alimentarea cu ulei/carburanți se va face numai în sații spații amenajate special în acest scop, dotate cu materiale absorbante (nisip, rumeguș), pentru prevenirea/curățarea scurgerilor accidentale;
- Executantul lucrării va fi instruit cu privire la existența sitului și asupra măsurilor și responsabilităților privind protecția acestuia;
- În cazul producerii accidentale a unui prejudiciu care poate afecta habitatul/speciile protejate din cadrul sitului, se va anunța în cel mai scurt

timp custodele ariei naturale protejate – ANANP, în vederea stabilirii măsurilor de remediere necesare.

Pe durata funcționării obiectivului:

- Accesul publicului va fi limitat;
- Circulația se va desfășura strict pentru realizarea obiectivelor legate de reabilitarea drumurilor.

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

Precizam ca proiectul propus **intră** sub incidenta prevederilor art. 48 si 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare.

A fost obținut AVIZ DE GOSPODĂRIRIA APELOR nr. 191 / 23.11.2023.

*Întocmit*

*Ing. Munteanu Adrian*

