

**DOCUMENTAȚIE PENTRU OBTINEREA AVIZULUI DE MEDIU CONFORM
ANEXEI NR. 5. E
DIN LEGEA NR. 292/2018**

pentru realizarea obiectivului de investiții:

**„MODERNIZARE STRADA PE VALE ÎN SUS, STRADA PAVELEȘTI SI
STRADA DEALUL TÂRGULUI DIN COMUNA RACoviȚA, JUDEȚUL
VÂLCEA”**

BENEFICIAR: COMUNA RACoviȚA, JUDEȚUL VÂLCEA

PROIECTANT:

SC ESGO CONSULTING PROJECT SRL

- **Sediu social:** Municipiul Sibiu, Strada Calea Șurii Mici, Nr. 80, Et. 3, Ap. 21, Județ Sibiu
- **CUI:** 44311831
- **Nr.registru comertului:** J32/1024/2021
- **IBAN Trezorerie:** RO07TREZ5765069XXX023441
- **IBAN B.T.:** RO53BTRLRONCRT0CE0804801
- **Administrator:** Stanca Esmeralda-Florina
- **Tel.:** 0751767239
- **e-mail:** esgoconsultingproject@gmail.com



Conf

NR. PROIECT: ES-06/2024

APRILIE 2024

DOCUMENTAȚIE OBTINERE AVIZ DE MEDIU

MEMORIU DE PREZENTARE

pentru obținerea avizului de mediu întocmit conform anexei nr. 5 E din legea 292/2018

I. DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTITIE

„MODERNIZARE STRADA PE VALE ÎN SUS, STRADA PAVELEȘTI SI STRADA DEALUL TÂRGULUI DIN COMUNA RACoviȚA, JUDEȚUL VÂLCEA”

II. TITULAR

a) Denumirea beneficiarului:

COMUNA RACoviȚA, JUDEȚUL VÂLCEA

b) Adresa beneficiarului:

Adresa: Racovița, Judet: Vâlcea, Cod Poștal: 247530;

Tel.: (0250)-756027; e-mail: primracovita@yahoo.com.

c) Reprezentanți legali/împuțerniciți:

Primar – Iliescu Ion Narcis

Atașat prezentei documentații se regăsește CIF-ul COMUNEI RACoviȚA

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT

a) Rezumat al proiectului

Prezenta documentație tehnică a fost întocmită la cererea Beneficiarului, COMUNA RACoviȚA și are ca obiect modernizarea infrastructurii rutiere din comuna Racovița, în intravilanul localităților Racovița și Copăceni, județul Vâlcea. Cele trei străzi incluse în proiectul de modernizare sunt: Str. Pe Vale în Sus, Str. Pavelești și Str. Dealul Târgului, în lungime totală de 710m. Aceste străzi au următoarele caracteristici:

Nr. Crt.	Denumire strada	Latime carosabil existent [m]	Parte carosabila proiectata [m]	De la... [km]	Pana la... [km]	Acostamente pietruite	Lungime [m]	Supra fata carosabila (mp)
1	Strada Dealul Targului	3,00-5,00	4,00	0+000	0+548	2x0,50 m	548,00	2192,00
2	Strada Pe Vale in Sus	2,50-3,00	3,00	0+000	0+105	2x(0-0,50) m	105,00	315,00
3	Strada Pavelesti	2,50	3,00	0+000	0+057	2x(0-0,50) m	57,00	171,00

Coordonate amplasament:

COORDONATE AMPLASAMENT (STEREO 1970)				
Denumire drum	INCEPUT PROIECT		SFARSIT PROIECT	
	EST (X)	NORD (Y)	EST (X)	NORD (Y)
Strada Dealul Târgului	445794,75	431957,713	446059,203	431516,285
Strada Pe Vale în Sus	446223,65	434871,381	446304,784	434919,51
Strada Pavelești	446304,78	434919,51	446272,153	434965,523

Soluția tehnică presupune realizarea următoarelor lucrări:

- Modernizarea părții carosabile prin realizarea unei îmbrăcăminți rutiere din mixtură asfaltică pentru strazile incluse în proiect;
- Încadrarea carosabilului cu acostamente din balast;

- Decolmatarea dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafață (rigole/șanțuri, podețe);
- Amenajarea drumuri laterale și platforme de încrucișare;

b) Justificarea necesității proiectului

Necesitatea promovării investiției

Prin realizarea acestui proiect se dorește modernizarea infrastructurii rutiere din comuna Racovița, în intravilanul localităților Racovița și Copăceni, județul Vâlcea. Cele trei străzi incluse în proiectul de modernizare sunt: Str. Pe Vale în Sus, Str. Pavelești și Str. Dealul Târgului, în lungime totală de 710m.

După cum se observă, la nivelul Comunei Racovița, infrastructura de bază -strazi- este insuficient dezvoltată. Ca atare, ținând cont de standardele de dezvoltare a calității vieții în mediul rural la nivelul satului românesc în procesul său de transformare către satul european, se impune modernizarea elementelor de infrastructură la nivelul comunei pe cele 3 străzi amintite în paragraful anterior (Str. Pe Vale în Sus, Str. Pavelești și Str. Dealul Târgului).

Având în vedere cele prezentate mai sus, se impune ca în cel mai scurt timp să se realizeze modernizarea acestora și realizarea unor elemente constructive noi astfel încât să se rezolve necesitățile identificate.

Prin realizarea investiției se vor asigura și următoarele aspecte pozitive:

- Reducerea costurilor de exploatare a vehiculelor;
- Reducerea numărului de accidente;
- Condițiile de rulare corespunzătoare reduc uzura mijloacelor de transport și degradarea acestora;
- Viteza de parcurs sporită, deci o reducere a timpilor de parcurs și a pierderilor aferente acestuia;
- Siguranța desfășurării traficului rutier;

Impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții:

- Creșterea volumului de noxe eliminate în atmosferă;
- Aspectul inestetic al zonei și al străzilor;
- Scurgerea apelor pluviale defectuoasă;
- Scăderea vitezei de circulație;
- Sporirea nivelului zgomotului și a riscului de accidente.
- Infrastructura rutieră necorespunzătoare reprezintă un punct slab în vederea dezvoltării socio-economice a comunei, descurajând investițiile agenților economici, turismul, reducând totodată calitatea vieții.

Obiectivele preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice:

Prezentul document a fost elaborat la cererea Comunei Racovița, județul Vâlcea, în conformitate cu strategia locală de îmbunătățire a viabilității drumurilor din comuna și a Planului urbanistic general (PUG) al comunei, în scopul măririi confortului rutier, corespunzător cerințelor traficului actual și de perspectivă, prin execuția unor drumuri și strazi moderne care să asigure:

- Îmbunătățirea calității vieții populației în comuna Racovița;

- Asigurarea siguranței în exploatare;
- Îmbunătățirea gradului de confort/siguranță al locuitorilor și locuințelor din zona străzilor;
- Îmbunătățirea gradului de confort al transportatorilor și călătorilor;
- Micșorarea emisiilor de noxe în atmosferă;
- Creșterea siguranței transportului auto și pietonal;
- Creșterea vitezelor de circulație și reducerea timpilor de parcurs, respectiv de așteptare;
- Întreținerea mai ușoară și mai eficientă;
- Asigurarea accesului la obiectivele socio-culturale din localitate.

Concluzie:

Lucrările propuse a se executa pe baza acestei documentații în comuna Racovița pe străzile amintite mai sus, vor conduce la îmbunătățirea condițiilor de circulație și a fluenței traficului rutier și pietonal, precum și la sporirea siguranței și confortului pietonilor și vor influența benefic zona atât din punct de vedere ambiental, cât și din punct de vedere socio-economic.

c) Valoarea investitiei

Conform evaluării realizate la faza P.T. rezulta ca valoarea de investitie este :

Indicatori financiari:

Nr. crt.	Denumirea capitolelor și a subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (inclusiv T.V.A.)		
		Valoare (fără T.V.A.)	TVA	Valoare cu TVA
		LEI	LEI	LEI
1	2	3	4	5
	TOTAL GENERAL	448.637,19	84.831,20	533.468,39
	Din care C + M (1.2+1.3+1.4+2+4.1+4.2+5.1.1)	359.527,29	68.310,18	427.837,47

d) Perioada de implementarea propusa

Conform datelor aprobate de catre Beneficiar, lucrările se estimează a se desfășura pe durata a 6 luni.

e) Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar.

Prezenta documentație tehnică a fost întocmită la cererea Beneficiarului, COMUNA RACOVIȚA și are ca obiect modernizarea infrastructurii rutiere din comuna Racovița, în intravilanul localităților Racovița și Copăceni, județul Vâlcea. Cele trei străzi incluse în proiectul de modernizare sunt: Str. Pe Vale în Sus, Str. Pavelești și Str. Dealul Târgului, în lungime totală de 710m. Aceste străzi se află pe teritoriul administrativ al comunei Racovița și au următoarele caracteristici.

Nr. Crt.	Denumire strada	Latime carosabil existent [m]	Parte carosabila proiectata [m]	De la... [km]	Pana la... [km]	Acostamente pietruite	Lungime [m]	Supra fata carosabila (mp)
1	Strada Dealul Targului	3,00-5,00	4,00	0+000	0+548	2x0,50 m	548,00	2192,00
2	Strada Pe Vale in Sus	2,50-3,00	3,00	0+000	0+105	2x(0-0,50) m	105,00	315,00
3	Strada Pavelesti	2,50	3,00	0+000	0+057	2x(0-0,50) m	57,00	171,00

Amplasamentul strazilor se regăsește în planul de încadrare din partea desenată.

Planșele cu planul de situație se regăsesc anexate prezentei documentații.

f) Formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructii)

În partea desenată se regăsesc planșele cu caracteristicile tehnice ale proiectului.

- Situația existentă

Lucrările proiectate sunt amplasate în localitățile Racovița și Copăceni, com. Racovița.

În urma vizitei tehnice din teren s-au putut observa următoarele:

- Străzile prezintă degradări specifice străzilor pietruite (gropi, fâgașe, praf etc);
- Străzile analizate au o structură rutieră existentă, acestea fiind din balastări succesive realizate pentru întreținerea drumurilor. Profilul transversal și cotele obligate permit ridicarea liniei roșii;
- Adiacent străzilor incluse în proiect se află șanțuri de pământ, acestea sunt înierbate și pe alocuri sunt colmate;
- Pe străzile incluse în proiect nu există trotuare, circulația pietonală se desfășoară pe acostamente;
- Podețele existente sunt de tipul podețelor tubulare. Acestea sunt realizate artizanal, fără a avea la bază o documentație tehnică și prezintă mai multe degradări. Toate podețele sunt degradate cu amenajări necorespunzătoare în amonte și aval, care nu au fost dimensionate corespunzător, astfel prin realizarea proiectului se va avea în vedere dimensionarea corespunzătoare a acestora;
- Accesele la proprietățile adiacente nu sunt amenajate corespunzător, acestea se colmatează la precipitații mai mari, iar apa iese pe partea carosabilă sau nu există;
- Drumurile laterale nu sunt amenajate corespunzător, acestea fiind de pământ sau din balast.

- Soluția proiectată

La baza alegerii soluțiilor proiectate au stat următoarele criterii principale:

- respectarea temei de proiectare
- respectarea normelor tehnice în vigoare
- respectarea studiului de fezabilitate aprobat.

Indicatori tehnici:

- Numărul străzilor incluse în proiect: 3 străzi;

- Lungimea totală a străzilor: 710,00 m;
- Suprafata pe care se vor realiza lucrări: aprox. 3.500 mp;
- Suprafața carosabilă: aprox 2.700 mp;
- Lungime șanțuri proiectate: 238.00 m;
- Număr de podețe/ rigole carosabile transversale proiectate: 2 podețe/ rigole;
- Drumuri laterale amenajate în cadrul prezentului proiect: 5 drumuri.

Indicatori tehnici			
<i>Strada Dealul Targului</i>			
Nr. crt.	Denumire	UM	Valoare
2	Lungime strada	<i>m</i>	548,00
3	Suprafata carosabila	<i>mp</i>	2.192,00
4	Suprafata construita	<i>mp</i>	3.291,00
5	Lungime rigole/santuri	<i>m</i>	183,00
6	Numar podețe/ rigole carosabile transversale	<i>buc</i>	1,00
7	Numar drumuri laterale	<i>buc</i>	4,00
8	Numar accese	<i>buc</i>	-

Indicatori tehnici			
<i>Strada Pe Vale in Sus</i>			
Nr. crt.	Denumire	UM	Valoare
2	Lungime strada	<i>m</i>	105,00
3	Suprafata carosabila	<i>mp</i>	315,00
4	Suprafata construita	<i>mp</i>	549,00
5	Lungime rigole/santuri	<i>m</i>	55,00
6	Numar podețe/ rigole carosabile transversale	<i>buc</i>	1,00
7	Numar drumuri laterale	<i>buc</i>	1,00
8	Numar accese	<i>buc</i>	-

Indicatori tehnici			
<i>Strada Pavești</i>			
Nr. crt.	Denumire	UM	Valoare
2	Lungime strada	<i>m</i>	57,00
3	Suprafata carosabila	<i>mp</i>	171,00
4	Suprafata construita	<i>mp</i>	228,00
5	Lungime rigole/santuri	<i>m</i>	-
6	Numar podețe/ rigole carosabile transversale	<i>buc</i>	-
7	Numar drumuri laterale	<i>buc</i>	-
8	Numar accese	<i>buc</i>	-

Indicatori tehnici			
<i>Investiție: MODERNIZARE STRADA PE VALE ÎN SUS, STRADA PAVELEȘTI ȘI STRADA DEALUL TÂRGULUI DIN COMUNA RACoviȚA, JUDEȚUL VÂLCEA</i>			
Nr. crt.	Denumire	UM	Valoare
1	Numar strazi incluse in proiect:	<i>buc</i>	3,00
2	Lungime strazi	<i>m</i>	710,00
3	Suprafata carosabila	<i>mp</i>	2.700,00

4	Suprafata construita	<i>mp</i>	3.500,00
5	Lungime rigole/santuri	<i>m</i>	238,00
6	Numar podete/ rigole carosabile transversale	<i>buc</i>	2,00
7	Numar drumuri laterale	<i>buc</i>	5,00

Structuri rutiere propuse:

1) Strada Dealul Târgului:

- 6 cm strat de uzură din BAPC16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1, AND 605-2016;
- 5-10 cm scarificare și reprofilare cu piatră spartă, conform SR EN 13242;
- 40-50 cm pietruire existentă, conform studiu geotehnic.

2) Strada Pe Vale în Sus, strada Pavelești:

- 6 cm strat de uzură din BAPC16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1, AND 605-2016;
- 16 cm strat de baza din piatră spartă, conform SR EN 13242;
- 30 cm strat de fundatie din balast, conform SR EN 13242 si STAS 6400;
- 15 cm strat de forma din pietruire existenta, conform studiului geotehnic.

Traseul în plan și profil longitudinal

Străzile analizate au lățimea platformei cuprinsă între 4.00-5.00 m, cu o parte carosabilă între 3,00-4,00m.

Racordarea dintre aliniamente și curbe se face prin intermediul arcelor de cerc. În consecință se poate spune că sunt unele curbe foarte strânse, care vor fi corectate în limita posibilă, ținând seama de terenurile disponibile, eventual cu acordul proprietarilor să fie ușor corectate în limita legală.

În profil longitudinal străzile sunt alcătuite exclusiv din sectoare în rampă. Acestea se desfășoară între cotele extreme de 320 m și 347 m, iar declivitățile sunt cuprinse între cca. 0.48-12.21%.

Prin proiectarea în lung s-a asigurat în primul rând scurgerea apelor. S-a ținut seama și de cotele impuse de racordurile la străzile/drumurile laterale. Modelarea axelor străzilor s-a făcut în funcție de cotele existente și de terenul natural.

La proiectarea liniei roșii s-au respectat prevederile STAS 863 – 85 avându-se în vedere și următoarele aspecte:

- d) evitarea declivităților cu valori sub cele minime pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale;
- e) evitarea frângerii frecvente a liniei roșii;
- f) se va evita proiectarea liniei roșii în palier pentru a asigura scurgerea apelor în lungul traseului;
- g) proiectarea liniei roșii ține cont de soluția proiectată pentru modernizarea structurii rutiere existente a drumului.

În plan și profil longitudinal, s-a recomandat proiectarea unor elemente geometrice corespunzătoare unor viteze de bază de 25km/h.

Fiind vorba de drumuri de clasă tehnică V, nu s-au proiectat lucrări de supralărgire/supraînălțare în curbe decât dacă spațiul permite acest lucru.

Traseul în plan al celor 3 străzi urmărește în general traseul existent, dar în condițiile prevăzute de reglementările tehnice în vigoare cu privire la amenajarea în plan a curbilor (STAS 863/85). Se va asigura vizibilitatea pentru evitarea accidentelor.

Viteza de proiectare este de 25 km/h.

Profil transversal

Profilul transversal al străzilor are un sistem rutier cu pietruire, format dintr-o structură rutieră conform celei descrise în studiul geotehnic, iar partea carosabilă este cuprinsă între 2,50-5,00 m.

Elementele geometrice în profil transversal au fost proiectate în conformitate cu prevederile următoarelor STAS-uri:

- STAS 863/1985 – ”Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare”;
- STAS 2900/89 - “Lucrări de drumuri - LĂȚIMEA DRUMURILOR”;
- OG 1296 din 30 august 2017 privind Normele Tehnice pentru proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor;

Elemente geometrice recomandate:

- Latime parte carosabila 3,00-4,00m ;
- Latimea acostamente: 0-0.50(acestea se vor realiza pe o parte sau pe ambele parti ale drumului);
- Panta pe partea carosabila 2.50%;
- Panta pe acostamentele din balast va fi de minim 4.00%;

TIPURI- STRAZI IN COMUNA RACOVITA						
Nr.crt	Denumire strada	km inceput	km sfarsit	Lungime (m)	Amenajare stanga	Amenajare dreapta
1	Strada Dealul Targului	0+000	0+183	183,00	Sant cu sectiune neprotejata, h= min. 30cm Acostament din balast, l=50 cm, h=15 cm	Acostament din balast, l=50 cm, h=15 cm
		0+183	0+548	365,00	Acostament din balast, l=50 cm, h=15 cm	Acostament din balast, l=50 cm, h=15 cm
2	Strada Pe Vale in Sus	0+000	0+050	50,00	Canal existent Acostament din balast, l=0-50 cm, h=15 cm	Acostament din balast, l=0-50 cm, h=15 cm
		0+050	0+105	55,00	Acostament din balast, l=0-50 cm, h=15 cm	Acostament din balast, l=50 cm, h=15 cm Sant existent (se decolmateaza)
3	Strada Pavelesti	0+000	0+057	57,00	Acostament din balast, l=0-50 cm, h=15 cm	Acostament din balast, l=0-50 cm, h=15 cm
Lungime totala strazi in com. Racovita=				710,00		

La dimensionare s-a ținut cont de normele TEM (Trans European Motorway) și normele tehnice românești. Durata de viață calculată a sistemului rutier cu straturi asfaltice este de 15 ani, încărcarea pe osie fiind 115 kN ai cărei parametri sunt:

sarcina pe roțile duble 57,5 kN,

presiunea de contact 0,625 Mpa,

raza suprafeței circulare echivalente suprafeței de contact pneu – drum 0,171m.

Soluțiile pentru realizarea structurii rutiere sunt stabilite conform stării tehnice actuale a drumurilor și funcție de zestrea existentă.

Structura rutieră va trebui să fie întreținută ulterior, conform prevederilor Normativului AND 554.

Aceste structuri corespund clasei de trafic usor, clasa în care se apreciază că se vor încadra drumurile analizate pe o perioadă de perspectivă de 15 ani.

Structura rutieră proiectată a fost verificată la acțiunea îngheț-dezghețului conform (STAS 1709-1/90, STAS 1709/2-90 și STAS 1709/3-90).

Structuri rutiere propuse:

3) Strada Dealul Târgului:

- 6 cm strat de uzură din BAPC16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1, AND 605-2016;
- 5-10 cm scarificare și reprofilare cu piatră spartă, conform SR EN 13242;
- 40-50 cm pietruire existentă, conform studiu geotehnic.

4) Strada Pe Vale în Sus, strada Pavelești:

- 6 cm strat de uzură din BAPC16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1, AND 605-2016;
- 16 cm strat de baza din piatră spartă, conform SR EN 13242;
- 30 cm strat de fundatie din balast, conform SR EN 13242 si STAS 6400;
- 15 cm strat de forma din pietruire existenta, conform studiului geotehnic.

Acostamentele celor 3 străzi vor fi realizate cu stratul superior din balast, h=15cm+ + umplutura din material corespunzător.

Suprafețele aferente fiecărui tip de structură au fost determinate la faza de proiect tehnic, acestea se vor trasa în teren de către constructor sub supravegherea dirigintei. Releveu degradărilor s-e va aproba de către diriginte și proiectant. Dacă suprafețele sunt mai mari față de cele determinate la faza de proiect tehnic având în vedere fenomenele active de degradare ale drumului acestea se vor suplimenta conform prevederilor legale și posibilității financiare ale beneficiarului.

1. Scurgerea apelor:

Scurgerea apelor se va realiza prin șanțuri trapezoidale cu secțiune neprotejată și prin decolmatarea șanțurilor deja existente. Acestea se vor prevedea în funcție de fiecare profil caracteristic.

Scurgerea apelor în condiții bune are un rol important în prevenirea degradărilor în structura rutieră. În acest sens s-a prevăzut:

- realizarea unor șanțuri cu secțiune neprotejată, h=min. 30 cm și deversarea apelor în zone posibile;
- reprofilarea și decolmatarea șanțurilor existente din pământ;
- păstrarea canalelor existente care prezintă pereu din beton.

Centralizator						
Dispozitive de scurgere a apelor pluviale						
Nr. crt	Denumire	De la...	Pana la ...	Lungime [m]	Modalitatea de colectare și evacuare a apelor pluviale	
					STANGA	DREAPTA
COMUNA RACOVITA						
1	Strada Dealul Targului	0+000	0+183	183,00	Sant cu sectiune neprotejata, h=min. 30 cm	-
2	Strada Pe Vale in Sus	0+000	0+050	50,00	Canal existent	-
		0+050	0+105	55,00	-	Sant existent (se

						decolmateaza)
3	Strada Pavelesti	0+000	0+057	57,00	-	-

În lungul traseului, scurgerea apelor s-a proiectat funcție de profilul longitudinal și de configurația zonei.

Este obligatoriu ca după executarea lucrărilor pe acest drum sistemele de scurgere a apelor să se mențină în stare de funcționare prin curățări și decolmări ori de câte ori este necesar. Această sarcină revine beneficiarului pe tot parcursul anului, fiind știut faptul că apa care stagnează pe platforma sau chiar la marginea platformei în șanțuri este un important factor de degradare prematură a stării unui drum.

Prevederi tehnice privind execuția șanțurilor:

- La execuția dispozitivelor pentru scurgerea și evacuarea apelor cu secțiunea neprotejată se vor respecta prevederile STAS 2914 privind execuția lucrărilor de terasamente;
- Șanțurile se vor adapta la situația reală găsită în teren.

2. Accese la proprietăți:

Nu se intervine.

3. Podețe/ rigole carosabile transversale:

Acestea se vor realiza în locul podețelor existente deteriorate sau subdimensionate sau în zonele unde se impune realizarea de podețe nou proiectate datorită condițiilor de amplasament (puncte de minim, zone unde se realizează mutarea șanțului de pe o parte pe cealaltă a drumului, zone unde se poate evacua apa colectată în șanțuri).

Podețul tubular vor avea diametrul interior de 800 mm .

Pe traseul străzii Pe Vale în Sus s-a observat prezența unui podeț tubular metalic într-o stare relativ rea, prezentând colmatări și amenajări necorespunzătoare în amonte și aval. Acesta este realizat artizanal, fără a avea la bază o documentație tehnică.

Astfel, lucrările de preluare și evacuare a apelor transversale drumurilor sunt următoarele:

Anexa nr. 2 la indicatorii tehnici pentru determinarea cantitatilor					
PODETE PROIECTATE					
Nr. Crt.	Tip podet	Lungime [m]	Pozitie kilometrica	Diametru podet [mm]	Observatii
COMUNA RACOVITA					
Strada Dealul Targului					
1	Rigola carosabila proiectata	15,00	0+463,00	-	Rigola carosabila monolita transversala proiectata, h.min=0,50 m, L=15,00 m. Se realizeaza in contrapanta fata de profilul drumului, adancimea va varia de la 50 la 70 cm. km 0+463
Strada Pe Vale in Sus					
1	Podet transversal tubular metalic existent	15,00	0+050,00	800	Podet tubular metalic existent Se realizeaza suplimentar un tub din beton armat DN _i 800mm, L=15.00 m. Se amenajeaza timpane evazate din beton armat in amonte si aval. Se amenajeaza sant din beton in amonte pe o lungime de 3,00 m. km 0+050

4. Drumurile laterale:

Drumurile laterale nu sunt amenajate corespunzător, acestea fiind de pământ sau din balast.

Acestea se vor amenaja pe o lățime de 2.50-3.50 m și o lungime de aproximativ 15.00m.

Profilul transversal al drumurilor laterale:

- | | |
|--|--------------------|
| ▪ Platforma drumului | 3.50-4.50 m |
| ▪ Partea carosabilă | 2.50-3.50 m |
| ▪ Acostamente (din balast) | 2x0,50 m(variabil) |
| ▪ Panta transversală pe partea carosabilă: | 2,5% |
| ▪ Panta transversală pe acostamente: | 4,0% |

Structura rutieră pe drumurile laterale amenajate va fi următoarea:

- 6 cm strat de uzura din BAPC16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- 16 cm strat de baza din piatră spartă, conform SR EN 13242;
- min. 30 cm strat de fundatie din balast, conform SR EN 13242 si STAS 6400;

Drumurile laterale se vor realiza astfel:

Anexa nr. 4 la indicatorii tehnici pentru determinarea cantitatilor DRUMURI LATERALE			
Nr. Crt.	Pozitie kilometrica	Observatii	Pozitie fata de drum
COMUNA RACOVITA			
Strada Dealul Targului			
1	0+328,00	Drum lateral stanga Se amenajeaza pe o lungime de 10,00 m si o latime de 3.00 m cu asfalt. Se realizeaza o rampa de curatare a rotilor din balast pe o lungime de 5,00 m si o latime de 2,50 m. Suplimentar, se amenajeaza acostamente stanga-dreapta din balast, l=0,50 m.	STANGA
2	0+400,00	Drum lateral stanga Se amenajeaza pe o lungime de 10,00 m si o latime de 3,50 m cu asfalt. Se realizeaza o rampa de curatare a rotilor din balast pe o lungime de 5,00 m si o latime de 3,50 m. Suplimentar, se amenajeaza acostamente stanga-dreapta din balast, l=0,50 m.	STANGA
3	0+470,00	Drum lateral stanga Se amenajeaza pe o lungime de 15,00 m si o latime de 3,50 m cu asfalt. Se realizeaza o rampa de curatare a rotilor din balast pe o lungime de 5,00 m si o latime de 3,50 m. Suplimentar, se amenajeaza acostamente stanga-dreapta din balast, l=0,50 m.	STANGA
4	0+548,00	Drum lateral stanga Se amenajeaza pe o lungime de 10,00 m si o latime de 3.00 m cu asfalt. Se realizeaza o rampa de curatare a rotilor din balast pe o lungime de 5,00 m si o latime de 2,50 m. Suplimentar, se amenajeaza acostamente stanga-dreapta din balast, l=0,50 m.	STANGA

Strada Pe Vale in Sus			
1	0+100,00	Drum lateral dreapta Se amenajeaza pe o lungime de 10,00 m si o latime de 3,00 m cu asfalt. Se realizeaza o rampa de curatare a rotilor din balast pe o lungime de 5,00 m si o latime de 3,00 m. Suplimentar, se amenajeaza acostamente stanga-dreapta din balast, l=0,50 m.	DREAPTA

5. Lucrări de consolidare:

În zona analizată nu s-a indentificat necesitatea consolidărilor.

6. Siguranța circulației, samnalizări și marcaje rutiere:

Drumurile nu sunt prevăzute cu un sistem de semnalizare și marcaje rutiere alcătuit din indicatoare rutiere de orientare și reglementare a circulației rutiere și marcaj longitudinal pentru separarea sensurilor de circulație.

Având în vedere situația inexistentă a semnalizării rutiere pe străzile expertizate se impune realizarea unui sistem de semnalizare rutieră corespunzător conform normativelor în vigoare.

7. Trafic:

Traficul este preponderent compus din autoturisme și autovehicule ale localnicilor. Se apreciază că intensitatea traficului pe această stradă are valori ce caracterizează un trafic ușor, iar pentru perioada de perspectivă de 15 ani se apreciază că acesta se va menține în limitele aceleiași clase de trafic.

Principalii utilizatori al acestui obiectiv sunt în principal proprietarii imobilelor din zonă.

PREVEDERI TEHNOLOGICE PRIVIND REALIZAREA LUCRARILOR PROIECTATE

TERASAMENTE:

Terasamentele sunt lucrări care se execută în vederea amenajării elementelor geometrice ale platformei și patului drumului, în plan și în profil longitudinal.

Operațiunile necesare a se realiza pentru amenajarea platformei drumului, pe tronsoanele pe care se impune așa ceva, cuprind executia următoarelor categorii de lucrari astfel:

- lucrari pentru inlaturarea manuala, in afara zonei drumului, a noroiului prin strangerea in gramezi, transport direct si depozitarea lui, sau incarcarea intr-un mijloc de transport auto;
- lucrari de sapaturi, umpluturi si compactari, executate mecanizate cu realizarea compensarilor de material cu aport de material pe portiunile de drum unde se impune;

Pentru asigurarea cotelor si dimensiunilor din proiect, terasamentele se vor realiza, in marea lor parte, prin efectuarea de sapaturi pentru realizarea sistemului rutier sau a santurilor.

Pentru terasamentele care se efectueaza cu umpluturi, ele vor fi realizate cu materialul rezultat din sapatura efectuata pentru sistemul rutier si va trebui sa corespunda, din punct de vedere al caracteristicilor, ca pamant de umplutura la realizarea patului drumului si a acostamentelor (SR EN 1997-1).

Sapaturil, se vor realiza mecanizat cu descarcare direct in mijlocul auto de transport.

Imprastierea si compactarea pamantului de umplutura, se va realiza cu mijloace mecanice, prin asternerea in straturi successive cu grosimea maxima de 15-20cm. In timpul compactarii,

pământul se va uda cu autocisterna, până la atingerea umidității optime de compactare a fiecărui strat. Pământul rezultat ca neconform, va fi încărcat în auto și transportat la depozitul de pământ. Prin alegerea locațiilor pentru depozitul de pământ, se asigură o distanță maximă în transport, pentru pământul împrumutat cât și pentru cel depozitat de maxim 5,00 km.

După finalizarea lucrărilor de depozitare a pământului (rezultat din săpătura din platforma drumului), se va trece la faza de execuție lucrări necesare aducerii terenului afectat, de lucrările de execuție, la valoarea avută inițial.

SAPATURI:

Săpăturile se vor realiza astfel încât să fie menținut echilibrul natural al terenului din jurul gropilor create astfel încât să nu pericliteze drumul sau construcțiile învecinate.

Pământul rezultat din săpătură se va depozita la o distanță mai mare de 1.50m de groapa creată.

Se vor lua măsuri de înlăturare rapidă a apelor din precipitații sau provenite accidental din zona de lucru.

Se recomandă ca tronsoanele săpate în cursul unei zile să fie astupate în aceeași zi.

Nu se recomandă realizarea lucrărilor de săpătură în perioadele cu precipitații.

Lucrările de săpătură suplimentară și înlocuirea sau îmbunătățirea unui teren slab de fundare se vor stabili de comun acord cu beneficiarul lucrării și proiectantul.

UMPLUTURI:

Umpluturile se vor realiza în straturi de maxim 20 cm cu un grad de compactare de 98-100% sau conform caietelor de sarcini.

Acestea se vor realiza din materialele rezultate din săpături sau din materiale corespunzătoare conform SR EN 1997-1.

Se interzice realizarea umpluturilor din materiale cu umflări și contracții mari, mături, argile moi, cu conținut de materii organice, resturi de lemn, bulgări, zăpadă, gheață sau turbă.

Umiditatea materialului folosit la umpluturi va fi cât mai aproape de umiditatea optimă de compactare.

- Siguranța circulației

Drumurile nu sunt prevăzute cu un sistem de semnalizare și marcaje rutiere alcătuit din indicatoare rutiere de orientare și reglementare a circulației rutiere și marcaj longitudinal pentru separarea sensurilor de circulație.

Având în vedere situația inexistentă a semnalizării rutiere pe străzile expertizate se impune realizarea unui sistem de semnalizare rutieră corespunzător conform normativelor în vigoare.

Pentru siguranța circulației se vor respecta prevederile STAS 1948/1-91, STAS 1948/2-95 și Indicativului AND 593-2014 (Catalog de sisteme de protecție pentru siguranța circulației la drumuri și autostrăzi) pentru amplasarea dispozitivelor de siguranța circulației, respectiv prevederile SR 1848/1-2011, SR 1848/2-2011, SR 1848/3-2008 și SR 1848-7 pentru realizarea semnalizării orizontale și verticale.

Se va asigura semnalizarea și marcajul corespunzător punctului de lucru pe timpul execuției lucrărilor, (conform Ordinului MT/MI/411/1112/2000, se vor monta parapete pe amplasamente provizorii în zonele afectate).

- Mutări și protejări instalații

Nu este cazul.

- Situația existentă a utilităților și analiza de consum

În cadrul proiectului, fiind vorba de modernizare de străzi și dispozitive de scurgere a apelor, nu au fost prevăzute utilități specifice de deservire a drumului

- Lucrări pentru protecția mediului

Datorită soluțiilor tehnice adoptate, nu se vor taia arbori.

Pentru zonele unde se vor amenaja spații verzi s-au prevăzut suprafețe cu pământ vegetal însămânțat cu iarbă.

- Situația existentă a utilităților și analiza de consum

În cadrul proiectului, fiind vorba de modernizarea unor străzi nu au fost prevăzute utilități specifice de deservire a acestuia.

Utilitățile care pot apărea în cadrul proiectului, nu fac obiectul acestei documentații și se referă exclusiv la organizarea de șantier a viitorului constructor. Acestea vor face parte din oferta pe care constructorul o va înainta în vederea adjudecării lucrărilor de execuție stabilite prin proiect.

Modalitatea de amplasare a organizării de șantier, cât și locația, diferă de la constructor la constructor funcție de capacitățile fizice și a managementului de resurse umane.

- Profilul și capacitățile de producție

Nu este cazul.

- Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

- Materie prime, energie și combustibili utilizați, cu modul de asigurare a acestora

Nu este cazul.

- Racordarea la rețelele utilitare existente în zona

Nu este cazul.

- Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției

Prin lucrările specifice acestui proiect nu sunt afectate zone împădurite sau spații verzi declarate, deoarece se vor realiza lucrări de modernizare a trei străzi pe suprafața administrată de Comuna Racovița. În situația în care vor fi afectate taluzele adiacente acestea se vor readuce la starea inițială și se vor însămânța natural.

Datorită soluțiilor tehnice adoptate, nu se vor taia arbori.

- Cai noi de acces sau schimbări ale celor existente

Nu este cazul.

- Resurse naturale folosite in constructie si functionare

Resurse naturale folosite în realizarea construcției:

- Balsat;
- Piatră spartă;
- Bitum;
- Ciment;
- Apa;
- Pamant vegetal;
- Aditivi si adaosuri.

Resurse naturale folosite in realizarea constructie:

- Nu este cazul.

- Metode folosite in constructie

Pentru realizarea obiectivului de investiții sunt necesare parcurgerea următoarelor etape:

- *Modernizarea părții carosabile prin realizarea unei îmbrăcăminiți rutiere din mixtură asfaltică pentru strazile incluse in proiect;*
- *Încadrarea carosabilului cu acostamente din balast;*
- *Realizarea unor dispozitive de scurgere a apelor de suprafața (rigole/șanțuri, podețe);*
- *Amenajarea unor drumuri laterale si platforme;*
- *Lucrări conexe pentru siguranța rutieră, semnalizare rutiera etc.*

- Planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara

Nu este cazul.

- Relatia cu alte proiecte existente sau planificate

Nu este cazul.

- Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare

Nu este cazul, solutia propusa a se realiza are la baza studii topografice, geotehnice. Scenariile luate in considerare la faza D.A.L.I. se referă la structura rutieră și sunt următoarele:

A. Varianta 1- STRUCTURĂ RUTIERĂ SEMIRIGIDĂ CU 1 STRAT DE ASFALT

Nr. Crt.	Denumire strada	Structura rutiera propusa
1	Strada Dealul Targului	6 cm strat de uzura din mixtura asfaltica BAPC16, cf. SR EN 13108-1, AND 605-2016; geocompozit antifisura , cf. SR EN 13249:2001; 16 cm balast stabilizat cu ciment, cf. SR EN 13242; 40-50 cm pietruire existenta, cf. studiului geotehnic.
2	Strada Pe Vale in Sus	6 cm strat de uzura din mixtura asfaltica BAPC16, cf. SR EN 13108-1, AND 605-2016; geocompozit antifisura, cf. SR EN 13249:2001; 16 cm balast stabilizat cu ciment, cf. SR EN 13242;
3	Strada Pavelesti	30 cm strat de fundatie din balast, cf. SR EN 13242 si STAS 6400; 15 cm strat de forma din pietruire existenta, cf. studiului geotehnic.

B. Varianta 2- STRUCTURĂ RUTIERĂ ELASTICĂ CU 1 STRAT DE ASFALT

Nr. Crt.	Denumire strada	Structura rutiera propusa
1	Strada Dealul Targului	6 cm strat de uzura din mixtura asfaltica BAPC16 rul50/70, cf. SR EN 13108-1, AND 605-2016; 5-10 cm reprofilare, scarificare si completare cu piatra sparta, cf. SR EN 13242; 40-50 cm pietruire existenta, cf. studiului geotehnic.
2	Strada Pe Vale in Sus	6 cm strat de uzura din mixtura asfaltica BAPC16 rul50/70, cf. SR EN 13108-1, AND 605-2016; 16 cm strat de piatra sparta, cf. SR EN 13242;
3	Strada Pavelesti	30 cm strat de fundatie din balast, cf. SR EN 13242 si STAS 6400 15 cm strat de forma din pietruire existenta, cf. studiului geotehnic.

- **Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului (extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apa, surse sau linii de transport al energiei, cresterea numarului de locuinte, eliminarea apelor uzate si a deseurilor)**

Nu este cazul.

- **Alte autorizatii cerute pentru proiect**

Conform certificatului de urbanism nu sunt necesare alte autorizatii.

IV. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE

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

Nu este cazul.

- **Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului;**

Taluzele afectate de lucrări vor fi readuse la starea inițială prin acoperire cu un strat de pământ vegetal însămânțat artificial.

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

Nu este cazul.

- **Metode folosite în demolare;**

Nu este cazul.

- **Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;**

Nu este cazul.

- **Alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor);**

Nu este cazul.

V. DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI

- Distanța față de granițe pentru proiecte care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în contextul transfrontierar, adoptată la ESPOO la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001

Nu este cazul.

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

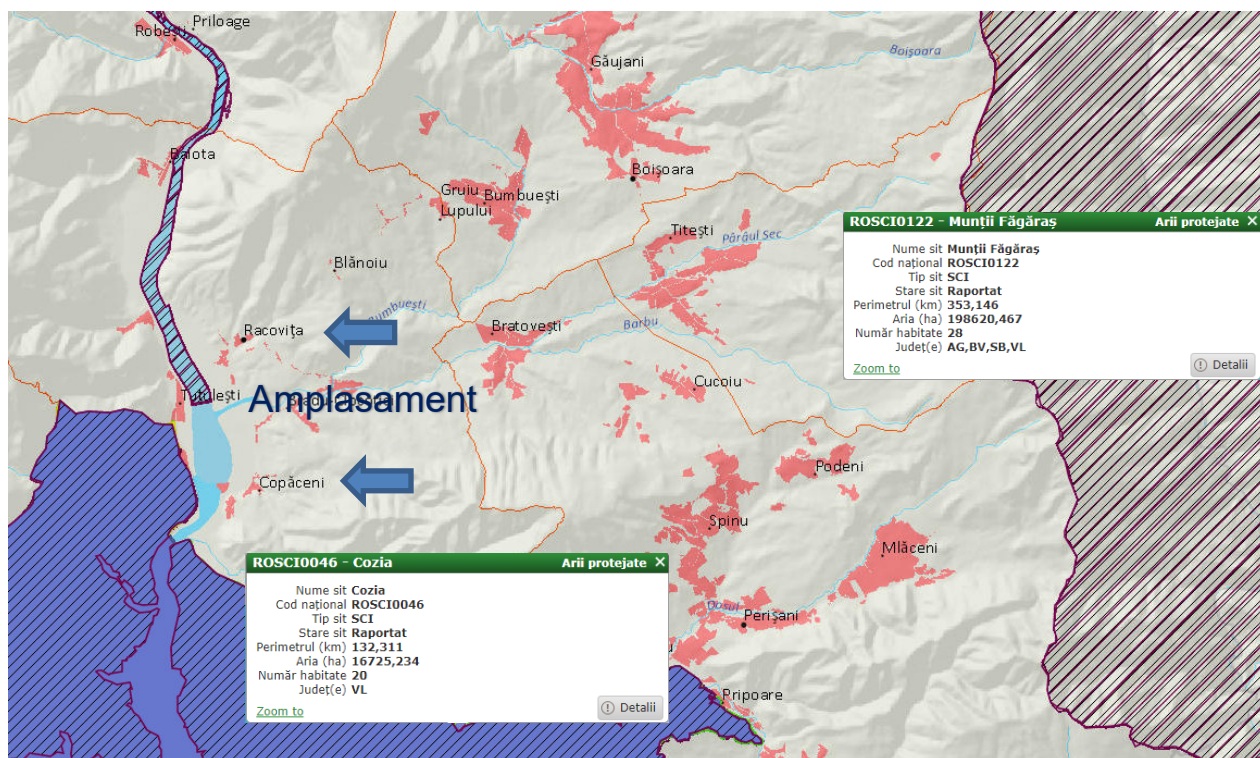
Nu este cazul.

- Harti, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale cât și artificiale și alte informații.

Distanța față de arii naturale protejate:

- Amplasamentul se află la o distanță semnificativă (cel puțin 6-7km) față de cele trei arii protejate din zonă și anume:

- ROSCI0132 – Oltul Mijlociu – Cibin -Hârtibaciu;
- ROSCI0046 – Cozia;
- ROSCI0122 – Munții Făgăraș.



Plan de amplasament

Poze din amplasament:

Foto nr. 1



Foto nr. 2



Foto nr. 3



- **Folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia**

Terenul va avea aceeași utilizare, anume cea de străzi publice.

- **Politici de zonare și folosire a terenului**

Nu există politici de zonare, folosirea terenului este de drum public. Folosirea terenului va rămâne neschimbată.

- **Areale sensibile**

Nu este cazul.

- **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**

- Coordonate amplasament:

COORDONATE AMPLASAMENT (STEREO 1970)				
Denumire drum	INCEPUT PROIECT		SFARSIT PROIECT	
	EST (X)	NORD (Y)	EST (X)	NORD (Y)
Strada Dealul Târgului	445794,75	431957,713	446059,203	431516,285
Strada Pe Vale în Sus	446223,65	434871,381	446304,784	434919,51
Strada Pavelești	446304,78	434919,51	446272,153	434965,523

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

Nu este cazul, soluția propusă a se realiza are la baza studii topografice, geotehnice.

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:

Construcția și apoi utilizarea investiției nu presupune deteriorarea mediului înconjurător, deci nu se pune problema realizării unor lucrări speciale de reconstrucție ecologică.

Realizarea acestei investiții va avea un efect benefic asupra mediului înconjurător și nu este necesară refacerea cadrului ecologic. În momentul încheierii acestei investiții se vor trasa măsuri specifice de redare în circuit a eventualelor suprafețe de teren ocupate de organizarea de șantier, platforme de depozitare, etc.

Pe de altă parte, însăși modernizarea străzii împreună cu lucrările conexe reprezintă o măsură de protecție ecologică a zonei, lucrările proiectate urmând a asigura atât protecția solului și subsolului, a biosferei, a așezărilor umane, a sănătății oamenilor, cât și protejarea obiectivelor de interes public.

Nu sunt afectate construcțiile și așezările umane din vecinătate.

Toate accesele vor fi racordate la noua cotă a părții carosabile astfel încât accesul în și din gospodării/proprietăți să fie ușor.

Din punct de vedere al mediului înconjurător lucrările proiectate nu creează disfuncționalități față de situația existentă.

Lucrările privind modernizarea străzii propuse prin prezentul proiect nu reprezintă și nu produc surse de poluare a apelor, solului și subsolului, nu produc vibrații și radiații. De asemenea nu produc poluarea ecosistemelor terestre și acvatică, a așezărilor umane și a altor obiective de interes public și nu produc substanțe toxice periculoase sau de orice altă natură.

a) Protecția calității apelor

La lucrările de drumuri se va asigura protecția apelor de suprafață, subterane și a ecosistemelor acvatice, care are ca obiect menținerea și ameliorarea calității și productivității naturale ale acestora, în scopul evitării unor efecte negative asupra mediului, sănătății umane și bunurilor materiale.

Execuția lucrărilor de infrastructură se va face astfel încât contaminarea potențială a cursurilor de apă și a pânzei freatice să fie evitată

- Surse de poluanți pentru ape

În perioada de execuție a lucrărilor sursele posibile de poluare a apelor pot fi:

- Execuția propriu-zisă a lucrărilor;
- Traficul de șantier rezultat din circulația vehiculelor grele pentru transport de materiale, și personal la punctele de lucru, utilajele;
- Organizarile de șantier care pot avea în componența lor stații de asfalt și betoane, stații de întreținere a utilajelor și mașinilor de transport, cantine, spații pentru dormitoare, birouri etc.

În perioadele ploioase, poluanții din aer sunt transferați în ceilalți factori de mediu (apa de suprafață și subterană, sol etc).

- Locul de evacuare sau emisar

În cadrul proiectului apele de suprafață vor fi colectate prin santuri betonate. Apele colectate vor fi deversate prin intermediul podetelor tubulare existente sau proiectate în emisari siguri.

Amplasarea podetelor noi se va face astfel încât să se evite :

- modificarea dinamicii scurgerii apelor prin reducerea secțiunii albilor;
- întreruperea scurgerii apelor subterane

În cadrul proiectului nu se vor devia cursuri de apă existente.

Deversarea apelor uzate menajere în șanțurile adiacente investiției este interzisă.

- Stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute

Nu este cazul.

b) Protecția aerului

- Surse de poluanți pentru aer, poluanți inclusiv surse de mirosuri

În perioada desfășurării lucrărilor proiectate emisiile de substanțe poluante evacuate în atmosferă provin de la următoarele surse:

- Sursele liniare - traficul rutier zilnic desfășurat în cadrul șantierului;
- Sursele de suprafață - funcționarea utilajelor în zona fronturilor de lucru;
- Sursele punctiforme - funcționarea stațiilor de asfalt și betoane. (nu se vor realiza în amplasament)

Efectele generate de sursele punctiforme si de suprafata se fac resimtite pe arii mai restranse decat in cazul surselor liniare de tipul traficului.

Activitatea de constructie poate avea temporar impact local apreciabil asupra calitatii atmosferei.

Impactul negativ asupra calitatii aerului este mai semnificativ in zona unde functioneaza statiile de asfalt (in baza de productie)

In perioada de operare a lucrarilor proiectate nu vor aparea surse suplimentare de poluare a aerului fata de situatia existenta.

Sursa de poluare va fi aceeasi ca si in prezent si anume traficul rutier care se desfasoara in zona.

Masuri de protectie:

Utilajele vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic in vederea cresterii performantelor. O alta posibilitate de limitare a emisiilor de substante poluante provenite de la utilaje consta in folosirea de utilaje si camioane de generatie recenta, prevazute cu sisteme performante de minimizare si retinere a poluantilor in atmosfera.

Pentru limitarea disconfortului ce poate sa apara mai ales pe timpul verii se vor alege trasee optime pentru vehiculele ce deservesc santierul, mai ales pentru cele care transporta materii prime si materiale de constructie ce pot elibera in atmosfera particule fine. Drumurile de acces la santier, daca va fi cazul, pot fi udate periodic.

Transportul materialelor de constructie se va face pe cat posibil acoperit.

Pentru perioada de functionare nu sunt necesare masurii de protective, lucrarile de amenajare vor contribui la cresterea fluentei traficului si implicit la reducerea nivelului emisiilor de substante poluante in aer.

- Instalatiile pentru retinerea si dispersia poluantilor in atmosfera

Nu este cazul.

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

- Surse de zgomot si de vibratii

Acest tip de poluare va avea caracter temporar, doar pe perioada executiei lucrarilor.

Lucrarile proiectate implica urmatoarele surse de zgomot si vibratii:

- Procesele tehnologice, pentru care este necesar sa functioneze unele grupuri de utilaje. Aceste utilaje in lucru reprezinta tot atatea surse de zgomot;
- Circulatia mijloacelor de transport in cadrul santierului;
- Functionarea instalatiilor, utilajelor, echipamentelor in cadrul bazei de productie (in baza de productie).

Nivelul sonor depinde in mare masura de urmatorii factori:

- Fenomenele meteorologice si in particular, viteza si directia vantului, gradientul de temperatura si de vant;
- Absorbția undelor acustice de catre sol, fenomen denumit "efect de sol";
- Absorbția in aer, dependenta de presiune, temperatura, umiditatea relativa, componenta spectrala a zgomotului;

➤ Topografia terenului si vegetatia.

Se va acorda o atentie sporita manevrarii utilajelor in apropierea zonelor locuite si a obiectivelor care isi desfasoara activitatea langa drum. Functionarea acestora va fi verificata periodic.

Lucrarile se vor realiza, pe cat posibil, in timpul zilei, respectand un program care sa nu afecteze orele de odihna ale populatiei rezidente.

Realizarea lucrarilor proiectate va duce la cresterea fluentei circulatiei auto si implicit la reducerea nivelului de zgomot si vibratii. Astfel, imbunatatirea suprafetei de rulare si circulatia fluenta fara franari si accelerari, va avea un impact pozitiv.

- Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva zgomotului si a vibratiilor

Nu este cazul.

d) Protecția împotriva radiațiilor

Nu au existat informații despre posibile surse de radiații.

e) Protecția solului și subsolului

- Surse de poluanți pentru sol, subsol și ape freatiche și de adâncime

Lucrările proiectate privind modernizarea străzii nu vor afecta calitatea solului deoarece, fiind vorba de amenajarea unei piste, nu se pot înregistra dezechilibre ale ecosistemelor sau modificări ale habitatelor.

Totuși, posibilele surse care ar putea influența negativ indicatorii de calitate ai solului ca urmare a desfășurării activităților ce se vor desfășura pe amplasamentul investiției, sunt următoarele:

- depozitarea necorespunzătoare a materialelor rezultate din operațiile de săpătură;
- scurgerile accidentale de carburanți și lubrefianți de la utilajele și mijloacele de transport;

Antreprenorul lucrărilor de drumuri pe parcursul desfășurării lucrărilor de execuție a străzilor, va lua măsuri pentru asigurarea stabilității solului, corelând lucrările de construcție cu lucrările de ameliorare a terenurilor afectate.

Pe durata exploatării și întreținerii străzii se vor respecta măsurile de protecție a mediului în conformitate cu legislația în vigoare:

- se vor menține în stare de funcționare amenajările antiplouante și protecția mediului
- se vor marca zonele sensibile ecologic, cu indicarea regimului de circulație și prin informarea publicului asupra importanței ecologice a obiectivului;
- prin grija beneficiarului după realizarea investiției se recomandă realizarea de plantații rutiere pentru protecția solului.

Pe perioada de desfășurarea a lucrarilor de executie aferente realizarii lucrarilor proiectate organizarea de santier va fi dotata cu WC ecologic.

- Lucrarile si dotarile pentru protectia solului si subsolului.

Nu este cazul.

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Lucrarile proiectate in cadrul acestui proiect nu afecteaza ecosistemele terestre (flora, fauna) sau cele acvatice.

- Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect

Nu este cazul.

- Lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia biodiversitatii, monumentelor naturii si arilor protejate.

Nu este cazul.

g) Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

Modernizarea străzii, pe lângă faptul că nu va afecta construcțiile și așezările umane din vecinătate, va ajuta și la reducerea poluării cu praf și la eliminarea deteriorării terenurilor limitrofe strazilor și locuințelor datorată inexistenței unei dirijări corecte a apelor pluviale. Soluția tehnică proiectată nu prevede utilizarea sau manipularea de substanțe toxice periculoase pe parcursul execuției sau întreținerii ulterioare a strazilor.

Existenta santierului si desfasurarea lucrarilor pot fi surse de poluare pentru acest factor.

Constructorul va elabora o documentatie privind dirijarea traficului, stabilind reguli stricte pentru asigurarea fluentei circulatiei si evitarea coliziunii, folosind o sernnalizare luminoasa corespunzatoare;

Traficul de santier va fi dirijat astfel incat sa evite ambuteiaje de autovehicule in zonele de lucrari;

Lucrarile de deviere a circulatiei vor avea un caracter temporar.

Prin lucrarile proiectate va creste confortul asezarilor umane si va fi asigurat accesul la obiectivele de interes public.

Prin finalizarea investiției, peisajul nu va suferi modificări semnificative. Pentru a restrânge efectul asupra peisajului, prin graficele de lucrări se va prevedea o eşalonare a execuției, astfel încât o porțiune începută să fie terminată integral și redată zonei într-o perioadă cât mai scurtă de lucru.

- Identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumentele istorice si de arhitectura, alte zone asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional.

Nu este cazul.

- Lucrarile dotarile si masurile pentru protectia asezarilor umane si a obiectivelor protejate si/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

Principalele produse generate de activitatea de construcție și întreținere infrastructurii rutiere, ce pot fi clasate ca deșeuri, sunt materiale rezultate din decapări și din săpături.

În activitatea de construcție și întreținere a infrastructurilor rutiere, se va ține seama de reglementările în vigoare privind colectarea, transportul, depozitarea și reciclarea deșeurilor.

Prin realizare lucrarilor proiectate pot sa apara urmatoarele tipuri de deseuri:

- deseuri de piatră și spărturi de piatră;
- beton, cărămizi, materiale ceramice;
- lemn;
- sticlă;
- materiale plastice;
- amestecuri metalice;
- pământ și materiale excavate;
- deseuri amestecate de materiale de construcție.

Examinând lista de mai sus, se constată că nu apar deseuri periculoase.

- Programul de prevenire si reducere a cantitatilor de deseuri generate si planul de gestionare a deseurilor.
 - se vor recicla deseurile re folosibile iar o parte din deseurile rezultate din lucrarile de constructie pot fi re folosite prin integrarea lor in lucrarile de umpluturi. Celelalte deseuri se vor depozita in spatii special amenajate.
 - se vor respecta conditiile de refacere a cadrului natural in zonele de depozitare.
 - intretinerea utilajelor si vehiculelor folosite in activitatea de constructie si intretinere se efectueaza doar in locuri speciale in service autorizat sau in baza de intretinere a constructorului. Este interzis ca utilajele sa fie reparate in zona amenajata pentru organizarea de santier sau in amplasamentul lucrarii.
 - deseurile de tip menjer se vor colecta in pubele sanjabile ce vor fi evacuate prin contract cu firmele de salubritate.

i) Gospodărirea substanțelor si preparatelor chimice periculoase

Conform Catalogului European al Deseurilor CED - principalele deseuri rezultate din activitatile de constructie a drumului, nu se incadreaza in categoria deseurilor periculoase.

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

In cadrul proiectului pentru executia lucrarilor propuse s-au prezentat materialele si resursele folosite, iar pentru utilizarea investitiei nu se impune utilizarea unor resurse naturale, a solului, a terenurilor, a apei sau a biodiversitatii.

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

- **impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);**

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

- **Marimea, magnitudinea și complexitatea proiectului**

Nu este cazul.

- **Probabilitatea impactului**

Nu este cazul.

- **Durata, frecvența și reversibilitatea impactului**

Nu este cazul.

- **Măsuri de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului.**

Nu este cazul.

- **Natura transfrontiera a impactului**

Nu este cazul.

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI - DOTARI ȘI MASURI PREVAZUTE PENTRU CONTROLUL EMISIILOR DE POLUANȚI IN MEDIU, INCLUSIV PENTRU CONFORMAREA LA CERINȚELE PRIVIND MONITORIZAREA EMISIILOR PREVAZUTE DE CONCLUZIILE CELOR MAI BUNE TEHNICI DISPONIBILE APLICABILE. SE VA AVEA IN VEDERE CA IMPLEMENTAREA PROIECTULUI SA NU INFLUENȚEZE NEGATIV CALITATEA AERULUI IN ZONA.

Scopul proiectului este de utilitate publica. Pentru încadrarea în prevederile Uniunii Europene privind protecția mediului și ecosistemelor existente proiectul va respecta simultan legislația națională și europeană în domeniu.

Datorita faptului ca lucrarile proiectate sunt situate in ampriza drumului existent, nu sunt afectate conditiile de mediu din zona, nici in timpul executiei lucrarilor, nici in perioada de exploatare a acestora. Taluzele afectate in urma realizarii lucrarilor proiectate vor fii aduse la starea initiala prin acoperirea acestora cu un strat de pamant vegetal insamantat artificial cu seminte de graminee si prin plantarea de arbori sau arbusti cu rol de stabilizare, in rest nu sunt necesare alte masuri de monitorizare a mediului.

Beneficiile ce vor rezulta în urma realizării investiției propuse:

Prin amenajarea pistei vor apărea următoarele influențe favorabile asupra mediului:

- reducerea poluării;
- reducerea zgomotului;

din punct de vedere economic:

- reducerea consumului de carburant;
- reducerea timpilor de parcurs social;

din punct de vedere social:

- deplasări mai rapide;
- noi posibilități de dezvoltare a zonei;

Aceste elemente reprezintă efectele pozitive ce rezidă din îmbunătățirea condițiilor de trafic, ce apar în urma realizării lucrărilor.

În consecință, în documentație nu au fost prevăzute decât câteva recomandări pentru perioada de execuție a lucrărilor, menite să sprijine beneficiarul în monitorizarea factorilor de mediu pe parcursul execuției lucrării.

Măsuri de protecție a mediului propuse:

În urma evaluării potențialilor factori de risc pentru mediu, menționați mai sus, propunem urmărirea respectării, pe durata realizării și exploatarei lucrării, a următoarelor măsuri.

Zona de măsuri preventive și de protecție propuse

1. Calitatea aerului :

- transportarea agregatelor care intră în componența straturilor rutiere se va realiza cu autovehicule care în intravilanul localităților vor avea prevăzută limitare de viteză, impusă de administratorul de drum în vederea diminuării poluării aerului
- beneficiarul va avertiza constructorul în cazul în care acesta din urma va utiliza vehicule, echipamente sau mașini care emană gaze în cantitate ridicată, va dispune ca acestea să fie îndepărtate în cel mai scurt timp din șantier.

2. Eroziunea solului :

- se vor face pe cât posibil lucrări de înierbare a zonelor afectate pentru stoparea erodării terenului.

3. Contaminarea solului cu combustibil sau lubrefianți :

- vehiculele și utilajele vor fi astfel întreținute și folosite încât pierderile de ulei sau de combustibil să nu contamineze solul.

- depozitarea pe șantier a combustibilului se va face pe cât posibil departe de zonele de protecție ale surselor de apă sau de fântâni

- spălarea autovehiculelor și a utilajelor, în timpul procesului tehnologic, se va face numai într-un loc special desemnat de beneficiar, departe de sursele de apă

4. Zgomot :

- pe cât posibil, se va urmări ca activitățile zgomotoase să se realizeze în zona instituțiilor de învățământ, instituțiilor publice și dispensarului uman, în afara orelor de funcționare a acestora.

- se va interzice desfășurarea activităților zgomotoase în zona locuințelor între orele 6 - 8 dimineața.

Lucrările proiectate ce urmează a se realiza nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei sau din punct de vedere al zgomotului și mediului înconjurător. Prin executarea lucrărilor de consolidare propuse, vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, cât și din punct de vedere economic și social.

În ansamblu, se poate aprecia ca din punct de vedere al mediului ambiant, lucrările ce fac obiectul prezentului proiect nu introduc disfuncționalități suplimentare față de situația actuală, ci dimpotrivă au un efect pozitiv.

Lucrări de reconstrucție ecologică

În acest domeniu se propune realizarea următoarelor:

- datorită folosirii drumurilor publice pentru transportul betoanelor sau al altor materiale, se va executa curățarea pneurilor de pământ sau de alte reziduuri din șantier.
- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni.
- se va exercita un control sever la transportul de beton din ciment cu autobetoniere, pentru a se preveni în totalitate descărcări accidentale pe traseu sau spălarea tobelor și aruncarea apei cu lapte de ciment în parcursul din șantier sau drumurile publice.
- procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic sau se va urmări o umectare mai intensă a suprafețelor.
- la sfârșitul săptămânii se va efectua curățirea fronturilor de lucru, eliminându-se toate deșeurile.

După finalizarea lucrărilor, zonele afectate vor fi curățate și nivelate, iar terenul readus la starea inițială, prin acoperirea cu pământ vegetal și plantarea de vegetație.

Recomandări specifice:

- restricționarea suprafețelor săpate și a celor denudate;
- limitarea dezvoltării de infrastructuri conexe (drumuri de acces, puncte de cazare, puncte de oprire etc.) temporare (pe durata lucrărilor de construcție) și permanente (în faza de operare)

- management corespunzător al traficului utilajelor (carburanți cu limite de toxicitate conform normelor în vigoare);
- realizarea unui management eficient al depozitării hidrocarburilor în perimetrul șantierului, astfel încât acestea să nu fie niciodată depozitate în sau în apropierea zonelor protejate;
- realizarea unui management eficient al deșeurilor, prin asigurarea transportării lor imediate în cazul în care se lucrează în apropierea zonelor protejate;
- monitorizarea periodică a stării vegetației din zona adiacentă strizilor (în special în vederea urmării speciilor potențial invazive ce pot să pătrundă în zonele protejate) și aplicarea unor măsuri de management specifice în cazul în care se constată degradări ale acestor sisteme;
- menținerea suprafețelor de protecție în jurul habitatelor valoroase din zonă și din apropierea zonei de construcție și a panourilor care să ecraneze poluarea cu praf și compuși toxici din gazele de eșapament;
- depozitarea pământului săpat, a sterilului și a altor materiale la o distanță care să nu permită scurgeri accidentale în albia apelor de suprafață;
- management corespunzător al traficului utilajelor (carburanți cu limite de toxicitate conform normelor în vigoare);
- se va impune planificarea și susținerea materială a unui program de realizare, monitorizare a măsurilor de reducere a impacturilor, prin termenii de referință și buget.

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 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. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE ȘANTIER

Organizarea de șantier va fi realizată de antreprenorul care va câștiga licitația de execuție.

Organizare de șantier se va realiza astfel:

- **descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier:**

- Lucrarile pentru organizarea de santier cuprind:
 - Curatarea si nivelarea terenului;
 - Imprejmuirea incintei;
 - Constructii sumare, provizorii (magazii, platforme, vestiare, WC-ecologic etc)
- **localizarea organizării de șantier:**
 - Organizarea de santier se va realiza pe amplasamentul investitiei ;
 - Prin realizarea organizarii de santier nu se vor realiza expropieri si nici nu se vor ocupa provizoriu spatii verzi adiacente drumului.
- **descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier:**
 - Impactul asupra speciilor si habitatelor de interes comunitar rezultat din lucrarile propuse in organizarea de santier este de scurta durata, de mica amploare si fara influenta asupra factorilor de mediu datorita faptului ca se utilizeaza amplasamentul existent al investitiei si se refera la:
 - Ocuparea terenului;
 - Imprejmuirea zonelor de lucru montarea de indicatoare;
 - Amenajari sumare, provizorii;
 - Depozitarea provizorie a materialelor si a deseurilor;
 - Activitatea zilnica din organizarea de santier.
- **Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu in timpul organizării de santier:**
 - Vehicule rutiere pentru transportul materialelor pe santier;
 - Manipularea materialelor de constructie sub forma de pulberi
- **Dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu:**
 - In cadrul proiectului prin grija Beneficiarului si a proiectantilor se vor dispune urmatoarele masurii pe care constructorul trebuie sa le respecte:
 - Limitarea la maximum a deplasarilor cu vehicule grele, zgomotele utilajelor si emisile in aer;
 - Deseurile rezultate si depozitate in organizarea de santier se va realiza pe platforme special amenajate si transportate in cel mai scurt timp posibil la un depozit special din zona.
 - Organizarea de santier se va amenaja astfel incat sa faciliteze intretinerea utilajelor iar pentru reparatii se vor folosi firme specializate si se va urmarii sa se realizeze in service-uri autorizate.
 - In zona amplasamentului nu se vor depozita carburanti sau substante periculoase;
 - Nu se vor spala utilajele in zona amplasamentului;
 - Depozitarea pamantului rezultat din sapatari se va face pe o suprafata cat mai mica iar pamantul in exces se va transporta in depozite special amenajate;
 - Organizarea de santier va fi protejata cu plase de protectie.

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

- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității:
 - acoperirea cu pământ vegetal, însămânțare și plantare de vegetație specifică sitului (dacă este cazul);
 - Deșeurile generate vor fi colectate selectiv și transportate la firmele specializate pentru eliminare.
- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale:
 - În situația unor poluări accidentale (eventuale scurgeri de carburanți, lubrifianți) în vederea limitării și înlăturării pagubelor, se vor lua măsuri imediate prin utilizarea de materiale absorbante, strângerea în saci a materialului rezultat, transportul și depozitarea temporară în organizarea de santier, după care se vor preda societăților specializate pentru eliminare.
- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației – nu este cazul;
- modalități de refacere a stării inițiale/modernizare în vederea utilizării ulterioare a terenului – nu este cazul.

XII. ANEXE

Parti desenate: Plan de încadrare, plan de situație, profile transversale tip și detalii de execuție.

XIII. PENTRU PROIECTELE CARE ÎNTRĂ 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:

Prin **Decizia etapei de evaluare inițială** s-a decis că proiectul **nu intră** sub incidența art. 28 din OUG 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.

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:

Prin **Decizia etapei de evaluare inițială** s-a decis că proiectul **nu intră** sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea Apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare.

Localizarea proiectului:

- Cursul de apă:

Amplasamentul nu traversează niciun curs de apă.

- Denumirea și codul cadastral:

Nu este cazul.

- **Corpul de apa:**

Nu este cazul.

- **Amplasament:**

În vederea îmbunătățirii condițiilor de circulație auto și a creșterii gradului de siguranță în desfășurarea traficului rutier indiferent de condițiile meteorologice prin modernizarea sistemului rutier, Primăria comunei Racovița a inițiat procedura de realizare a investiției „MODERNIZARE STRADA PE VALE ÎN SUS, STRADA PAVELEȘTI SI STRADA DEALUL TÂRGULUI DIN COMUNA RACOVIȚA, JUDEȚUL VÂLCEA”.

Investiția este amplasată în localitățile Racovița și Copăceni, comuna Racovița, județul Vâlcea. Lungimea sectoarelor de drum pe care este amplasată investiția este de 710,00 m.

Primăria comunei Racovița, în calitate de ordonator de credite și administrator al celor 3 străzi a inițiat proiectul de modernizare a următoarelor 3 străzi:

<i>Nr. crt.</i>	<i>Denumire străzi</i>	<i>Lungime (m)</i>
1	Strada Dealul Târgului	548,00
2	Strada Pe Vale în Sus	105,00
3	Strada Pavelești	57,00
LUNGIME TOTALĂ=		710,00

Comuna Racovița este o comună în județul Vâlcea, în regiunea Muntenia formată din satele Balota, Blănoiu, Bradu-Clocotici, Copăceni, Gruiu Lupului, Racovița (reședință) și Tuțulești. Comuna se află la o distanță de 53 km de Mun. Vâlcea.

Suprafața totală construită este de aproximativ 3.500 mp. Suprafața totală construită este de aproximativ 3.500 mp. Amplasamentul lucrărilor este situat în localitățile Racovița și Copăceni. Suprafața construită aparține comunei Racovița

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.

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

Pentru corpurile de apă de suprafață:

Nu este cazul.

Întocmit,

Ing. Vilcu Gheorghe Grigore

