

S.C. CONS DRUM S.R.L.

Strada Gib Mihaescu, nr. 2, Rm. Vâlcea, Jud. Vâlcea

R.C. J38/249/2003

C.U.I RO15329967

Tel. 0250.739.663 / 0755.091.301

E-mail: consdrumsrl@yahoo.com

**MEMORIU DE PREZENTARE
PENTRU OBȚINEREA ACORDULUI DE MEDIU**

**OBIECTIV: ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNELE
BARBATESTI, COSTESTI, PIETRARI, JUDETUL VALCEA**

ACTIUNEA 1. ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA BARBATESTI

**BENEFICIAR: ASOCIATIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARA
B.P.C. REGIO – COMUNA BARBATESTI**

PROIECTANT: S.C. CONS DRUM S.R.L., RÂMNICU VÂLCEA

BORDEROU DE PIESE

A. PIESE SCRISE

| | |
|---|----|
| ➤ Foie de capăt. | |
| ➤ Borderou de piese. | |
| ➤ Memoriu tehnic: | |
| 1. Denumirea proiectului | 3 |
| 2. Titular | 3 |
| 3. Descrierea proiectului..... | 3 |
| 3.1. Justificarea necesității proiectului..... | 3 |
| 3.2. Elemente specifice caracteristice proiectului propus..... | 26 |
| 3.3. Localizarea proiectului | 29 |
| 3.4. Caracteristicile impactului potențial. O scurtă descriere a impactului potențial..... | 32 |
| 4. Surse de poluanți și protecția factorilor de mediu..... | 35 |
| 4.1. Protecția calității apei | 35 |
| 4.2. Protecția aerului..... | 36 |
| 4.3. Protecția împotriva vibrațiilor și zgomotului | 37 |
| 4.4. Protecția împotriva radiațiilor..... | 37 |
| 4.5. Protecția solului și subsolului | 37 |
| 4.6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice | 38 |
| 4.7. Protecția așezărilor umane. | 38 |
| 4.8. Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament | 38 |
| 4.9. Gospodărirea substanțelor toxice și periculoase..... | 38 |
| 5. Prevederi pentru monitorizarea mediului..... | 38 |
| 6. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară (IPPC, SEVESO, COV, LCP, Directiva-cadru apă, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru a deșeurilor etc.) | 38 |
| 7. Lucrări necesare organizării de sănzier..... | 39 |
| 8. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la închiderea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile..... | 40 |

B. PIESE DESENATE

- Plan de încadrare în zonă scara 1:10.000
- Planuri de situație scara 1:500

C. ANEXE

- Certificat de Urbanism, eliberat de Consiliul Județean Valcea

MEMORIU DE PREZENTARE

întocmit conform anexei nr. 5 a O.M.M.P. nr. 135/2010, necesar emiterii acordului de mediu

1. Denumirea proiectului.

ACTIUNEA 1. ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA BARBATESTI

2. Titular.

- Nume titular: Asociatia de dezvoltare intercomunitara B.P.C. Regio
 - Adresa poștală: Comuna Barbatesti, sat Bodesti cod postal 247025, jud. Valcea, Romania
 - Telefon, fax, adresă e-mail: 0250-864.629; primaria_barbatesti@yahoo.com
-
- Numele persoanelor de contact: Presedinte asociatie, Banacu Constantin.
 - Director/manager/administrator: : Presedinte asociatie, Banacu Constantin.
 - Responsabil pentru protecția mediului: : Presedinte asociatie, Banacu Constantin.

Elaboratorul proiectului:

S.C. CONS DRUM S.R.L., str. Gib Mihăescu, nr. 2, bl. S4, sc. B, ap. 10.

Cod unic de identificare: RO 15329967; Nr. Registrul Comerțului: J 38/249/2003.

Tel/Fax: 0250.739.663.

Cod CAEN: 7112 – Activități de inginerie și consultanță tehnică legate de acestea.

3. Descrierea proiectului.

Drumurile/strazile propuse pentru asfaltare in aceasta documentatie reprezinta drumuri de interes local, comunale, satesti aflate in intravilanul comunei Barbatesti, judetul Valcea, in satele Barbatesti, Barzesti, Negrulesti, Bodesti . Lungimea totala **5.720 km.**

Prin proiect se urmareste modernizarea drumurilor, asfaltarea lor, asigurarea surgerii apelor pluvial, realizarea semnalizarii rutiere.

Solutia proiectata s-a realizat tinand cont de prevederile din Ord. MT nr. 45, capitolul 5, „Dispozitii finale” punctul 5.2: „In cazul modernizarii, consolidarii sau reabilitarii unor sectoare de drumuri existente, care au un sistem rutier definitiv fara defecte majore structurale: sunt in ramble inalte sau deblee adanci, au lucrari grele de sprijinire si consolidare, traverseza localitati cu numeroase accese si prezinta elemente geometrice care nu se incadreaza in cele prevazute de norme, iar amenajarea in conditiile normelor ar necesita lucrari de volume mari si costisitoare,

exproprieri si/sau demolari sau ar elimina posibilitatiile de acces la riverani, cu acordul administratorului drumului, acestea se pot corela cu viteza de proiectare in cadrul unui proces de proiectare exceptionala, prin adoptarea unor elemente la limita celor rezultate din calcule, fara a afecta siguranta circulatiei, prevazandu-se masuri corespunzatoare".

Aceste precizari sunt necesare in special la sigurarea elementelor geometrice prevazute in STAS 863 (in plan, profil longitudinal, viteza de proiectare, latimea platformei, etc).

Pentru realizarea asfaltarii, prin imbracaminti bituminoase in doua straturi conform SR EN 13108 -1 ; Normativ AND 605 /2013, pentru aceste drumuri s-a pastrat traseul existent, evitandu-se ocupari de teren din domeniul privat, desfasurarea traseului s-a pastrat pe domeniul public.

In stabilirea solutiei tehnice s-a tinut cont de:

- studii de teren
- studii geotehnice

Deoarece pe aceste drumuri nu s-a efectuat recenzarea circulatiei, a fost stabilit un trafic foarte usor, care face sa nu fie necesara dimensionarea sistemului rutier conform STAS 1339/79. Drumurile se inscriu in clasa tehnica V, conform Ordonantei 43/1997 si Ord. 45 si 46 /98 – al Ministerului Transporturilor, clasa de importanta IV, conform STAS 4273/83 și categoria de importanta "C" normala, conform HG 766/97.

La realizarea lucrarilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementarilor nationale in vigoare, precum si legislatiei si standardelor nationale armonizate cu legislatia UE. Aceste materiale trebuie sa fie in concordanta cu prevederile HG nr. 766/1997 si Legii nr. 10/1995 privind utilizarea de materiale agrementate la executia lucrarilor.

Solutia adoptata este in concordanta cu conditiile hidrologice, topografice si geotehnice ale amplasamentului, precum si cu posibilitatile de executie ale principalilor constructori de profil organizati in zona.

SOLUTIA PROIECTATA

Pe baza analizelor si masuratorilor in teren, s-a stabilit urmatoarea solutie pentru:

ACTIUNEA 1. ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COM. BARBATESTI

Traseul in plan

Corectarea sinuazitatilor traseului drumurilor si aducerea lui pe fagatul normal, conform platformei existente a drumurilor si a limitelor de proprietate. Viteza de baza va fi 25km/h cu posibile zone de restrictie datorita configuratiei terenului si a pozitiei gardurilor.

Profilul longitudinal:

Linia rosie va avea un caracter continuu, cu pas de proiectare de minim 100 m. Se vor racorda prin curbe verticale circulare diferențele mai mari de 1% dintre 2 pante succesive.

Linia rosie a fost stabilită tinând cont și de următoarele aspecte:

- executarea unui volum minim de lucrări (sapaturi, miscări de terasamente, etc)
- asigurarea scurgerii apelor
- asigurarea acceselor la proprietăți dacă este cazul
- evitarea declivitatilor alternante (dinti de ferastrau care reduc vizibilitatea, marind riscul accidentelor)
- puncte de cota obligată, cum ar fi podurile și podetele sau racordările cu alte drumuri. În zona acestora linia rosie va avea declivități reduse, evitându-se formele de „spinare de magar”

Profilul transversal

Elementul principal dintr-un profil transversal îl constituie partea carosabilă destinată circulației vehiculelor, dispusă pe un sistem rutier alcătuit și dimensionat în astfel încât să preia solicitările din trafic și condiții climatice pe o durată determinată în limita deformațiilor admisibile.

S-au prevazut profile transversale tip funcție de:

- topografia terenului
- asigurarea scurgerii apelor
- partea carosabilă - Conform Ord. MT nr. 50/1998; Ord. MT nr. 45/1998 capitolul 5, „Dispozitii finale” punctul 5.2

Panta acostamentelor va fi de 4%. În curbe, panta transversală a profilului va fi în concordanță cu raza de racordare a aliniamentelor.

Terasamente

Pentru asigurarea cotelor și dimensiunilor profilelor tip, terasamentele se vor realiza prin efectuarea de sapaturi pentru realizarea casetelor de largire a pietruirii existente, a santurilor sau rigolelor. Lucrările de terasamente trebuie să corespunda prevederilor STAS 2941-84 în ceea ce privește capacitatea portantă, gradul de compactare și pantele taluzurilor

Structura rutieră

Sistemul rutier propus va avea următoare alcătuire:

➤ **Structura rutieră I**

- 25 cm fundație de balast conf. SR667/2002

- 15 cm fundatie din piatra sparta (conform SR 667-2001)
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25 (conform SR EN 13108 -1)
- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BAPC 16 (conform SR EN 13108 -1).

➤ **Structura rutiera II**

- zestre existenta
- 30 cm fundatie de balast conf. SR 662/2002
- 18 cm beton de ciment rutier BCR 3.5 conf. NE 014-2002

Platforme de incrucisare de intoarcere

Pentru ulitele cu $P_c = 3.00 \div 3.50m$ se vor stabili statii pentru depasire, acolo unde este permis, la distanta max. 200m, pe sectore cu vizibilitate.

Surgerea apelor

Se va asigura surgerea apelor de pe platforma drumului prin pante longitudinale si transversale catre marginea platformei.

Acolo unde este cazul se vor realiza santuri sau rigole. Descarcarea lor se face catre emisarii naturali prin podete tubulare transversale. La intersectii se vor prevedea podete tubulare Ø 600 dupa caz. Proiectarea santurilor si rigolelor s-a facut in conformitate cu STAS-urile in vigoare, tinand seama de capacitatatile de surgere a debitelor apelor meteorice, natura terenului si de caracteristicile geometrice ale lucrarii.

Podete

Fiecare podet a fost analizat daca poate fi mentinut sau trebuie inlocuit fiind colmatat. In analiza s-a luat in calcul si debitul de apa pe care trebuie sa-l preia podetul respectiv.

Este obligatoriu ca dupa executia lucrarilor pe aceste drumuri, sistemele de surgere a apelor sa se mentina in stare de functionare prin curatiri si decolmatari ori de cate ori este nevoie. Aceasta sarcina revine beneficiarului.

Siguranta circulatiei - conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2004:

Pentru siguranta circulatiei se vor realiza lucrari de semnalizare verticala(indicatoare de circulatie) si orizontala (marcage rutiere) in scopul preventiei accidentelor. Semnalizarea orizontala se va realiza cu marcage longitudinale pentru a delimita partea carosabila.

| Obiect | Lungime drum m | Latime PC m | Suprafata drum mp | Lungimi sanituri m | Lungime rigole m | Nr. podete tubulare Ø 800 | Zid de sprijin m | Nr. drumuri laterale |
|---|----------------|-------------|-------------------|--------------------|------------------|---------------------------|------------------|----------------------|
| DC 150 B Barbatesti (DJ646E) Pietreni | 795 | 5.5 | 6360 | 910 | 100 | 2 | - | 1 |
| Ulita Boangar | 120 | 3 | 525 | - | 120 | - | 35 | - |
| Ulita Briceag - Mihailescu | 185 | 3 | 800 | - | 185 | - | - | 1 |
| Ulita Ierematic | 195 | 3.5 | 1035 | - | 195 | - | - | 1 |
| Ulita Magazin Zavoiaie | 105 | 3.5 | 560 | - | 105 | - | - | - |
| Ulita Bisericii Schit | 95 | 4 | 520 | 30 | - | - | - | - |
| Ulita Rosculesti- Labulesti | 760 | 3.5 | 3185 | - | 875 | 4 | - | 2 |
| Ulita Tarsulesti | 440 | 4 | 2295 | - | 475 | 3 | 30 | 1 |
| Ulita Constantinescu | 100 | 4 | 580 | - | 100 | - | - | 1 |
| Drum de interes local Barbatesti - Pietrari | 960 | 3.5 | 4320 | - | - | 4 | - | - |
| Dc 155 Barzesti - Stoenesti | 1965 | 4 | 15330 | 3930 | - | 5 | - | 1 |
| Total | 5720 | | 31795 | 4870 | 2155 | 18 | 65 | 8 |

1. DC 150 Barbatesti (DJ646E0 - Pietreni L = 795m

➤ lungimea drumului 795,00 m, Suprafata totala = 6360mp

- parte carosabila ↔ 5,50 m;
- acostamente ↔ 2 x 0,75 m

➤ **Structura rutiera**

- 25 cm fundatie de balast conf. SR667/2002
- 15 cm fundatie din piatra sparta (conform SR 667-2001)
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25 (conform SR EN 13108 -1)
- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BAPC 16 (conform SR EN 13108 -1).

Incadrare cu pana ranfort din acelasi material cu sistemul rutier executata conform STAS 1.598/1-89 (in dreptul acostamentelor realizate la nivel de balast)

➤ **Drumuri laterale –1 buc.** Se va amenaja pe L = 15 m, Pc = 3.00 m avand aceeasi structura rutiera ca si drumul principal

- 1 buc - Km 0 + 335 stanga

➤ **Scurgerea apelor**

- sant betonat L = 910,00 m
 - km 0 + 000 – km 0 + 350 – dreapta drum
 - km 0 + 080 – km 0 + 250 – stanga drum
 - km 0+350 – km 0+740 – stanga drum

- drenuri fund de sant L= 340,00 m
 - km 0 + 080 – km 0 + 350 – dreapta drum
 - km 0 + 080 – km 0 + 350 – stanga drum
 - descarcare drenuri transversale L= 2x8.50 m
 - km 0 + 125
 - km 0 + 175
 - rigola ranforsata he = 1,00 m; L = 100,00 m
 - km 0 +250 – km 0 + 350 – stanga drum
 - podete tubulare Ø 800 , L = 7,50 m – 2 buc
 - km 0 + 380 (existent, se inlocuieste)
 - km 0 + 575 (existent, se inlocuieste)
- **Siguranta circulatiei - conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2004:**
- marcaje rutiere longitudinale
 - procurare si instalare indicatoare – 8 buc.
 - km 0 + 000 – dreapta – Fig. 8A – Urcare cu inclinare mare 8%
 - km 0 + 210 – stanga – Fig. A5 – Curba deosebit de periculoasa
 - km 0 + 225 – stanga – Fig. A5 – Curba deosebit de periculoasa
 - km 0 + 250 – dreapta – Fig. A3 – Curba dubla sau o succesiune de mai mult de doua curbe, prima la stanga
 - km 0 + 275 – stanga – Fig. A7 – Coborare periculoasa
 - km 0 + 765 – stanga – Fig. A3 - Curba dubla sau o succesiune de mai mult de doua curbe, prima la stanga
 - km 0 + 795 – dreapta – Fig. 46 – Intrare in localitate
 - km 0 + 795 – stanga – Fig. 48 – Iesire din localitate

2. Ulita Boangar

➤ **Lungimea drumului 120,00 m, Suprafata totala = 525mp**

- parte carosabila ↔ 3,00 m;
 - acostament stanga - 1 x 0,50 m
- **Structura rutiera**
- zestre existenta

- 30 cm fundatie de balast conf. SR 662/2002
- 18 cm beton de ciment rutier BCR 3.5 conf. NE 014-2002

➤ **Scurgerea apelor**

- rigola carosabila, conform STAS 10796/2-79, Anexa C, Fig. 26 L = 65,00 m
 - km 0 + 000 – km 0 + 065 – dreapta drum
- rigola ranforsata he = 1,00 m; L = 55,00 m
 - km 0 +000 – km 0 + 035 – dreapta drum
 - km 0 +100 – km 0 + 120 – stanga drum

➤ **Consolidare drum**

- zid de sprijin, L= 35m
 - km 0 + 025 – km 0 + 040 – stanga drum
 - km 0 + 100 – km 0 + 120 – dreapta drum

➤ **Siguranta circulatiei - conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2004:**

- parapet metalic directional L=42m
 - Km 0+040 - Km 0+070
 - Km 0+083 - Km 0+095
- marcaje rutiere longitudinale
- procurare si instalare indicatoare – 3 buc.
- km 0 + 005 – stanga – Fig. B2 – Oprire
- km 0 + 005 – dreapta – Fig. 8A – Urcare cu inclinare mare 16%
- km 0 + 120 – stanga – Fig. A7 – Coborare periculoasa 16%

3. Ulita Briceag - Mihailescu

➤ **Lungimea drumului 185,00 m, Suprafata totala = 800mp**

- parte carosabila ↔ 3,00 m;
 - acostament stanga - 1 x 0,50 m
- **Structura rutiera**
- zestre existenta
 - 30 cm fundatie de balast conf. SR 662/2002
 - 18 cm beton de ciment rutier BCR 3.5 conf. NE 014-2002

- **Drumuri laterale – 1 buc.** Se va amenaja pe $L = 15$ m, $P_c = 3.00$ m avand aceeasi structura rutiera ca si drumul principal
 - 1 buc - Km 0 + 060 dreapta
- **Scurgerea apelor**
 - rigola pereata $L = 185,00$ m
 - km 0 + 000 – km 0 + 185 – dreapta drum
- **Siguranta circulatiei** - conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2004:
 - marcase rutiere longitudinale
 - procurare si instalare indicatoare – 3 buc.
 - km 0 + 010 – stanga – Fig. B2 – Oprit
 - km 0 + 010 – dreapta – Fig. 8A – Urcare cu inclinare mare 14%
 - km 0 + 185 – stanga – Fig. A7 – Coborare periculoasa 14%

4. Utila lernatic

- **Lungimea drumului 195,00 m, Suprafata totala = 1035mp**

- parte carosabila \leftrightarrow 3,50 m;
- acostamente \leftrightarrow 2 x variabil.

- **Structura rutiera**

- 25 cm fundatie de balast conf. SR667/2002
- 15 cm fundatie din piatra sparta (conform SR 667-2001)
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25 (conform SR EN 13108 -1)
- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BAPC 16 (conform SR EN 13108 -1).

Incadrare cu pana ranfort din acelasi material cu sistemul rutier executata conform STAS 1.598/1-89 (in dreptul acostamentelor realizate la nivel de balast)

- **Drumuri laterale – 1 buc.** Se va amenaja pe $L = 15$ m, $P_c = 3.00$ m avand aceeasi structura rutiera ca si drumul principal
 - Km 0 + 170 dreapta
- **Scurgerea apelor**
 - rigola pereata $L = 195,00$ m
 - km 0 + 000 – km 0 + 195 – stanga drum
- **Siguranta circulatiei** - conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2004:

- marcase rutiere longitudinale
- procurare si instalare indicatoare – 2 buc.
- km 0 + 005 – stanga – Fig. B2 – Opreire
- km 0 + 195 – dreapta – Fig. B1 – Cedeaza trecerea

5. Ulica Magazin Zavoie

➤ **Lungimea drumului 105,00 m, Suprafata totala = 560mp**

- parte carosabila ↔ 3,50 m;
- acostamente ↔ 2 x 0.50 m

➤ **Structura rutiera**

- 25 cm fundatie de balast conf. SR667/2002
- 15 cm fundatie din piatra sparta (conform SR 667-2001)
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25 (conform SR EN 13108 -1)
- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BAPC 16 (conform SR EN 13108 -1).

Incadrare cu pana ranfort din acelasi material cu sistemul rutier executata conform STAS 1.598/1-89 (in dreptul acostamentelor realizate la nivel de balast)

➤ **Scurgerea apelor**

- rigola pereata L = 105,00 m
 - km 0 + 000 – km 0 + 105 – stanga drum

➤ **Siguranta circulatiei - conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2004:**

- marcase rutiere longitudinale
- procurare si instalare indicatoare – 1 buc.
- km 0 + 005 – stanga – Fig. B2 – Opreire

6. Ulica Bisericii Schit

➤ **Lungimea drumului 95,00 m, (AXA 1 L = 30m, AXA 2 L=65m),**

➤ **Suprafata totala = 520mp**

- parte carosabila ↔ 4,00 m;
- acostamente ↔ 2 x 0.50m.

➤ **Structura rutiera**

- 25 cm fundatie de balast conf. SR667/2002

- 15 cm fundatie din piatra sparta (conform SR 667-2001)
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25 (conform SR EN 13108 -1)
- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BAPC 16 (conform SR EN 13108 -1).

Incadrare cu pana ranfort din acelasi material cu sistemul rutier executata conform STAS 1.598/1-89 (in dreptul acostamentelor realizate la nivel de balast)

- **Scurgerea apelor**
 - sant betonat L = 30,00 m
 - km 0 + 000 – km 0 + 030 – stanga drum AXA 2
- **Siguranta circulatiei** - conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2004:
 - marcaje rutiere longitudinale
 - procurare si instalare indicatoare – 2 buc.
 - km 0 + 005 – stanga – Fig. B2 – Oprit (AXA 1)
 - km 0 + 005 – dreapta – Fig. B1 – Cedeaza trecerea (AXA2)

7. Ulita Rosculesti- Labulesti

- **Lungimea drumului 760,00 m, Suprafata totala = 3185mp**
- parte carosabila ↔ 3,50 m;
- **Structura rutiera**
- 25 cm fundatie de balast conf. SR667/2002
- 15 cm fundatie din piatra sparta (conform SR 667-2001)
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25 (conform SR EN 13108 -1)
- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BAPC 16 (conform SR EN 13108 -1).
- **Drumuri laterale – 2 buc.** - se vor amenaja pe L = 15 m, Pc = 3.00 m avand aceeasi structura rutiera ca si drumul principal
 - km 0 + 385 stanga
 - km 0 + 625 dreapta
- **Statii de incrucisare - 3 buc**
- **Scurgerea apelor**
 - rigola carosabila, conform STAS 10796/2-79, Anexa C, Fig. 26 L = 875,00 m
 - km 0 + 000 – km 0 + 760 – dreapta drum
 - km 0 + 465 – km 0 + 580 – stanga drum

- podete tubulare Ø 800 , L = 5,00 m – 4 buc
 - km 0 + 155
 - km 0 + 370
 - km 0 + 457
 - km 0 + 720
- **Siguranta circulatiei** - conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2004:
 - marcase rutiere longitudinale
 - procurare si instalare indicatoare – 3 buc.
 - km 0 + 010 – stanga – Fig. B2 – Oprit
 - km 0 + 405 – dreapta – Fig. A8 – Urcare cu inclinare mare 12%
 - km 0 + 600 – stanga – Fig. A7 – Coborare periculoasa 12%

8. Ulita Tarsulesti

- **Lungimea drumului 440,00 m, Suprafata totala = 2295mp**
- parte carosabila ↔ 4,00 m;
- acostament - 1 x 0,50 m
- **Structura rutiera**
- 25 cm fundatie de balast conf. SR667/2002
- 15 cm fundatie din piatra sparta (conform SR 667-2001)
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25 (conform SR EN 13108 -1)
- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BAPC 16 (conform SR EN 13108 -1).
- Incadrare cu pana ranfort din acelasi material cu sistemul rutier executata conform STAS 1.598/1-89 (in dreptul acostamentelor realizate la nivel de balast)
- **Drumuri laterale – 1 buc.** Se va amenaja pe L = 15 m, Pc = 3.00 m avand aceeasi structura rutiera ca si drumul principal
 - Km 0 + 195 dreapta
- **Scurgerea apelor**
 - rigola carosabila, conform STAS 10796/2-79, Anexa C, Fig. 26 L = 475,00 m
 - km 0 + 000 – km 0 + 150 – dreapta drum
 - km 0 + 205 – km 0 + 440 – dreapta drum
 - km 0 + 090 – km 0 + 180 – stanga drum

- podete tubulare Ø 800 , L = 5,00 m – 3 buc
 - km 0 + 010
 - km 0 + 090
 - km 0 + 360
- **Consolidare drum**
 - zid de sprijin din gabioane, L= 30m
 - km 0 + 395 – km 0 + 425 – stanga drum
- **Siguranta circulatiei** - conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2004:
 - marcaje rutiere longitudinale
 - procurare si instalare indicatoare – 3 buc.
 - km 0 + 010 – stanga – Fig. B2 – Oprit
 - km 0 + 005 – dreapta – Fig. A8 – Urcare cu inclinare mare 15%
 - km 0 + 230 – stanga – Fig. A7 – Coborare periculoasa 15%

9. Ulita Constantinescu

- **Lungimea drumului 100,00 m, Suprafata totala = 580mp**
- parte carosabila ↔ 4,00 m;
- acostamente ↔ 2 x 0.50m.
- **Structura rutiera**
- 25 cm fundatie de balast conf. SR667/2002
- 15 cm fundatie din piatra sparta (conform SR 667-2001)
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25 (conform SR EN 13108 -1)
- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BAPC 16 (conform SR EN 13108 -1).
- Incadrare cu pana ranfort din acelasi material cu sistemul rutier executata conform STAS 1.598/1-89 (in dreptul acostamentelor realizate la nivel de balast)
- **Drumuri laterale – 1 buc.** Se va amenaja pe L = 15 m, Pc = 3.00 m avand aceeasi structura rutiera ca si drumul principal
 - Km 0 + 550 dreapta
- **Scurgerea apelor**
 - rigola pereata L = 100,00 m
 - km 0 + 000 – km 0 + 100 – dreapta drum

- **Siguranta circulatiei** - conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2004:
 - maraje rutiere longitudinale
 - procurare si instalare indicatoare – 1 buc.
 - km 0 + 010 – stanga – Fig. B2 – Oprire

10. Drum de interes local Barbatesti - Pietrari

- **Lungimea drumului 960,00 m, Suprafata totala = 4320 mp**
- parte carosabila ↔ 3,50 m;
- acostamente - 2 x 0,50 m
- **Structura rutiera**
- 25 cm fundatie de balast conf. SR667/2002
- 15 cm fundatie din piatra sparta (conform SR 667-2001)
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25 (conform SR EN 13108 -1)
- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BAPC 16 (conform SR EN 13108 -1).

Incadrare cu pana ranfort din acelasi material cu sistemul rutier executata conform STAS 1.598/1-89 (in dreptul acostamentelor realizate la nivel de balast)

- **Statii de incrucisare – 2 buc**
- **Scurgerea apelor**
 - podete tubulare Ø 800 , L = 5,00 m – 4 buc
 - km 0 + 135
 - km 0 + 325
 - km 0 + 380
 - km 0 + 580
- **Siguranta circulatiei** - conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2004:
 - maraje rutiere longitudinale

11. DC 155 Barzesti - Stoenesti

- **Lungimea drumului 1965,00 m, Suprafata totala = 15330mp**
- parte carosabila ↔ 4,00 m;
- acostamente 2 x 0.50m.

➤ **Structura rutiera**

- 25 cm fundatie de balast conf. SR667/2002
- 15 cm fundatie din piatra sparta (conform SR 667-2001)
- 6 cm mixtura asfaltica ABPC 25 (conform SR EN 13108 -1)

- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BAPC 16 (conform SR EN 13108 -1).

➤ **Drumuri laterale – 1 buc.** Se va amenaja pe $L = 15$ m, $P_c = 3.00$ m avand aceeasi structura rutiera ca si drumul principal

- Km 0 + 485 dreapta

➤ **Scurgerea apelor**

- sant betonat $L = 3930,00$ m
 - km 0 + 000 – km 1 + 965 – stanga-dreapta drum
- podete tubulare $\varnothing 800$, $L = 5,00$ m – 5 buc
 - km 0 + 125
 - km 0 + 690
 - km 1 + 225
 - km 1 + 510
 - km 1 + 650

➤ **Siguranta circulatiei - conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2004:**

- marcase rutiere longitudinale
- procurare si instalare indicatoare – 4 buc.
- km 0 + 000 – dreapta – Fig. A8 – Urcare cu inclinare mare 12%
- km 0 + 490 – stanga – Fig. A7 – Coborare periculoasa 12%
- km 0 + 490 – dreapta – Fig. A7 – Coborare periculoasa 11%
- km 1 + 675 – stanga – Fig. A8 – Urcare cu inclinare mare 11%

Semnalizarea rutiera se va efectua conform standardelor in vigoare si va fi avizata de catre Politia Rutiera.

Semnalizarea punctelor de lucru la lucrările de execuție, precum și asigurarea circulației pe timpul executiei lucrarilor se vor face in conformitate cu legislatia in vigoare si consta in masuri privind siguranta si controlul circulației rutiere prin inchiderea temporara a traficului

3.1. Justificarea necesității proiectului.

Descrierea situației existente.

Drumurile care fac obiectul acestui studiu sunt în comuna Barbatesti, deservind un număr mare de locuitori. Traficul de penetratie si de tranzit în comuna Barbatesti se desfăsoara cu precadere pe aceste drumuri. Din acest motiv este necesar ca circulația să se desfășoare în condiții de siguranță și confort. De asemenea este necesar să se poată ajunge la proprietățile situate de-a lungul acestor drumuri, în mod rapid și sigur, în orice perioada de timp.

În prezent, starea tehnică a drumurilor este necorespunzătoare. Șanțurile nu există, sau acolo unde se află sunt neîntreținute, favorizând pe alocuri băltiri, sau scurgerea apelor pe carosabil, dand un aspect neplacut, de disconfort pentru zonele respective.

Drumurile sunt la nivel de pamant sau balast, neamenajate, fără sâncuri amenajate, de aceea pe timp rece sau umed sunt greu practicabile. Prezintă fagase, gropi, denivelări cauzate atât de staționarea apelor pluviale pe partea carosabilă și o descarcare necorespunzătoare la emisari, cât și de acțiunea traficului în timp. Gradul avansat de degradare al suprafațelor de rulare are drept consecințe: viteze de circulație reduse, pericole de accidente, creșterea gradului de poluare, precum și disconfort în nivelul de trai al populației.

Surgerea apelor

Surgerea apelor este deficitară datorită faptului că pe majoritatea drumurilor nu există sâncuri, apă bătind sau surgându-se pe partea carosabilă, iar acolo unde acestea există sunt colmatate și necurătate. Podetele existente au secțiuni necorespunzătoare, sunt colmatate, îngreunând scurgerea apelor pluviale.

Siguranta circulatiei

Drumurile nu au semnalizare rutieră verticală, nici orizontală.

Traficul rutier

Traficul desfasurat pe acest drum este preponderent local sau de tranzit și constă în mijloace de transport alcătuite din autoturisme și autoutilitare mici cu sarcina de până la 3.5 t.

Clasa de trafic este foarte usoară.

La limita proprietăților, spațiile destinate circulației pietonale sunt din pamant, neamenajate, fapt pentru care tendința este de a se circula pe partea carosabilă. Datorită situației descrise mai sus, atât circulația rutieră cât și cea pietonală se desfășoară cu greutate, fapt pentru care se impune luarea unor măsuri care să conduca la îmbunătățirea condițiilor cetătenilor din această comună.

Foto relevante

FOTOGRAFI – Ulita Boangar



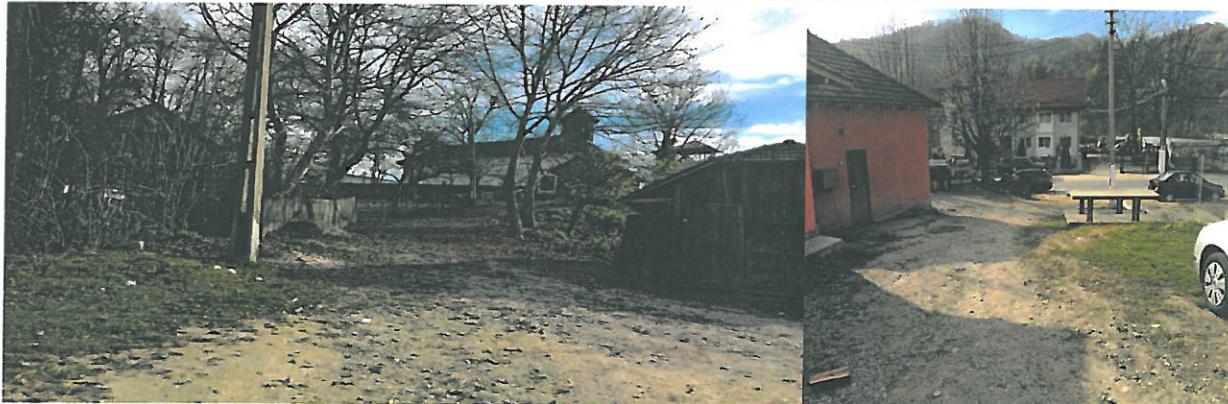
FOTOGRAFI – Ulita lernatic



FOTOGRAFII – Magazin Zavoie



FOTOGRAFII – Ulita Bisericii Schit



FOTOGRAFII – Ulita Rosculesti



FOTOGRAFII – Ulita Tarsulesti



FOTOGRAFII – Ulita Constantinescu



Drumurile comunale si ulitele propuse prin proiect reprezinta rute de trafic de penetratie in comuna Barbatesti, catre toate satele componente, obiective economice, sociale, de invatamant, administrative si turistice.

Starea precara a acestor drumuri creeaza probleme deosebite legate de asigurarea unui acces permanent al locuitorilor din ceste zone, al masinilor agricole si a mijloacelor de transport.

Necesitatea și oportunitatea investițiile și potentialul economic

Perspective de dezvoltare a localitatii

Strategia de Dezvoltare a comunei Barbatesti in perioada 2014 – 2020 a fost aprobată cu Hotararea Consiliului Local nr. 37 din 19.06.2015.

Pentru a spori atractivitatea zonei si a atrage investitori, primaria comunei desfasoara conform strategiei existente activitati astfel incat sa devina una din zonele rurale dezvoltate din punct de vedere economic si social din judetul Valcea, prin mai buna valorificare a resurselor locale si naturale, revigorarea traditiilor, crearea – reabilitarea infrastructurii, punerea in valoare a pozitionarii geografice, in deplin respect fata de mediul inconjurator.

Una din prioritatile strategiei, legat de dezvoltarea reabilitarea si modernizarea infrastructurii de transport si comunicatii in comuna Barbatesti este reabilitarea si modernizarea retelei locale de strazi - Asfaltarea drumurilor de interes local. Realizarea acesteia conditioneaza dezvoltarea economica viitoare. Realizarea investitiiei indeplineste cerintele obiectivului general: „Imbunatatirea conditiilor de viata pentru populatie, asigurarea accesului la serviciile de baza si protejarea mostenirii culturale si nationale din spatiul rural in vederea realizarii unei dezvoltari durabile”

Capacitatea de implementare a proiectelor

Consiliul Local Barbatesti a dovedit ca dispune de capacitatea institutională necesară pentru a gestiona proiecte din Fonduri UE, guvernamentale sau locale, de capacitatea de cofinanțare a

acestor proiecte, disponand de resurse umane calificate in acest sens, in subsidiar, prin derularea acestui proiect, putand imbunatatii toate aceste calitati.

Investitia prevazuta a se realiza prin prezentul proiect are sprijinul Consiliului Local Barbatesti, care a mandat primarul sa se ocupe de pregatirea si organizarea implementarii proiectului. Echipa de implementare va fi constituita la nivelul Primariei Barbatesti din angajatii cu competente cheie pentru derularea diferitelor faze ale proiectului sau va fi externalizat catre o firma de consultanta.

In situatia in care implementarea se va realiza de catre beneficiar prin personal din aparatul propriu, echipa din proiect va fi formata din:

- manager de proiect
- responsabil tehnic
- responsabil cu achizițiile publice
- responsabil financiar

Atributiile acestora vor fi stabilite prin dispozitia primarului.

Investitia se impune cu stringenta pentru rezolvarea urmatoarelor obiective:

- Imbunatatirea infrastructurii fizice de baza in spatiul rural
- Imbunatatirea accesului la serviciile publice de baza pentru populatia rurala
- Cresterea numarului de sate renovate
- Cresterea numarului de obiective de patrimoniu din spatiul rural sprijinite

Obiectivul vizat prin acest studiu: Creearea si modernizarea infrastructurii de baza la scara mica – Infrastructura rutiera de interes local – constructia , extinderea si /sau modernizarea retelei de drumuri de interes local (drumuri comunale, vicinale si strazi din interiorul comunei) ce apartin proprietatii publice a unitatii administrative (comuna) pe teritoriul careia se afla, asa cum sunt definite si clasificate in conformitate cu legislatia nationala in vigoare.

Sprjinul acordat prin Submasura 7.2, pentru investitiile de infintare, extindere si imbunatatirea a infrastructurii rutiere locale din zonele rurale va contribui la imbunatatirea conditiilor de trai pentru populatia rurala si la stoparea fenomenului de depopulare din mediul rural prin reducerea decalajelor rural-urban.

Executarea acestei lucrari va asigura o îmbunătățire a condițiilor de trafic in comuna Barbatesti.

Prin asigurarea scurgerii apelor pluviale prin şanţurile propuse a fi executate betonat se evită infiltrarea acestora în sursele de apă potabilă, erodarea drumului și a terenurilor agricole, ameliorându-se astfel și condițiile de mediu.

Asfaltarea și modernizarea drumurilor sătăști aparținând comunei Barbatesti se impune imperios, ele deservind un număr mare de locuitori. Această investiție ar conduce la stabilitatea populației existente în mediul rural și chiar la atragerea tinerilor care în condițiile unei infrastructuri corespunzătoare ar găsi căile dezvoltării unor afaceri bazate pe dezvoltarea sectorului agricol, atât în domeniul producției agricole cât și a procesării produselor animale și vegetale din zonă.

Existând posibilitatea creării de locuri de muncă, se creează premizele unei evoluții favorabile a populației, reînvierea meșteșugurilor tradiționale și în mod deosebit a celor bazate pe prelucrarea lemnului, materie primă ce se găsește din abundență în zonă.

Necesitatea și oportunitatea acestei investiții mai rezidă și din faptul că se vor pune în valoare terenurile agricole plantate cu pomi fructiferi, ale căror produse cu greu pot fi aduse în sat pentru conservare și valorificare.

Investiția propusă are importanță mare și din punct de vedere economic, facilitând accesul mijloacelor de transport și al utilajelor spre drumul național și spre calea ferată.

Ca rezultat al necesitatilor identificate la nivel zonal, scopul asfaltării drumurilor de interes local menționate este de a contribui la indeplinirea următoarelor obiective:

a. obiectiv general:

- dezvoltarea infrastructurii de transport în zona, pentru îmbunătățirea generală a accesibilității locuitorilor satelor din comuna Barbatesti.

- asigurarea unui grad cat mai mare de acoperire a populației deservite

b. obiective specifice:

- reducerea timpului de călătorie și economisirea carburantilor pentru circulația auto.
- protejarea și conservarea mediului în zona prin eliminarea noxelor actuale și a prafului cauzate de circulația auto cu viteza foarte redusa.
- asigurarea legăturii cu principalele cai rutiere și alte cai de transport
- accesibilizarea agentilor economici, a zonelor de turism, a investițiilor sociale
- îmbunătățirea infrastructurii locale pentru atragerea de investitori în domeniul agroturismului.
- accesibilizarea altor investiții finanțate din fonduri europene
- punerea în valoare a punctelor locale de atracție turistică și a tradițiilor și sărbătorilor locale

- protejarea si conservarea mediului in zona localitatilor prin:

- asigurarea colectarii si evacuarii apelor pluviale.
- eliminarea noxelor actuale cauzate de circulatia auto cu viteza redusa

Imbunatatirea elementelor geometrice ale traseului si reabilitarea cailor de rulare va conduce la economisirea carburantilor, a timpului de deplasare si la diminuarea costurilor de operare a vehiculelor. In prezent este necesara corectarea sistemului rutier si asternerea covorului asfaltic, executarea acostamentelor si a sistemului de colectare si evacuare a apelor pluviale.

Scopul urmarit este imbunatatirea situatiei sociale si economice a locitorilor in zonele rulare prin legarea acestora la reteaua de drumuri de drumuri publice comunale, judetene si nationale. Se va realiza cresterea pietei agricole, a investitiilor locale, imbunatatirea starii de sanatate, cresterea frecventei si participarea tinerilor la sistemele de educatie in folosul locitorilor din mediul rural.

Avand in vedere cele mentionate mai sus, intervenitia in scopul remedierii si imbunatatirii conditiilor de circulatie pe aceste drumuri este imperios necesara, intrucat acestea nu asigura conditiile tehnice necesare desfasurarii in conditii optime de siguranta si confort impuse de normativele si standardele in vigoare.

Este necesara promovarea investitiei in scopul dezvoltarii potentialului economic al comunei Barbatesti.

Lungime totala a drumurilor propuse spre asfaltare masoara **5,720 km** si se vor amenaja cu o banda / doua benzi de circulatie pe sens, conform aplicabilitatiilor profilelor transversal.

Drumurile ce fac obiectul investitiei se regasesc in inventarul bunurilor ce apartin domeniului public al comunei Barbatesti.

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

Planul de încadrare în zonă și planul de situație anexate prezentului memoriu.

Formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri etc.).

Pentru aducerea starii tehnice a drumurilor la parametrii tehnici ceruti de normele actuale sunt necesare lucrari de reabilitare, care constau in:

Refacerea sistemului rutier intr-o varianta constructiva modena impusa de normele tehnice specific traficului si conditiilor de confort:

Imbracaminti asfaltice pentru Ulita Iernatic, Ulita Magazin Zavoie, Ulita Bisericii Schit, Ulita Rosculesti – Labulesti, Ulita Tirsulesti, Ulita Constantinescu, Drum de interes local Barbatesti-Pietrari si DC 155 Barzesti - Stoenesti:

Structura rutiera propusa:

1. Pe sectoarele de drum unde se executa umpluturi sau sapaturi, fara sa se beneficieze de zestrea drumului.

- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BAPC 16 conform SR EN 13108-1/2006.
- 6 cm strat de baza tip ABPC25 conform SR EN 13108-1/2006.
- 15 cm fundatie din piatra sparta conform SR 667-2001.
- 25 cm fundatiedin balast conform SR 662-2002.

2. Pe sectoarele de drum unde solutia proiectata se suprapune peste existent, solutia rutiera va fi :

- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BAPC 16 conform SR EN 13108-1/2006.
- 6 cm strat de baza tip ABPC 25 conform SR EN 13108-1/2006.
- 15 cm fundatie din piatra sparta conform SR 667-2001.
- Completare cu balast pana la o grosime de 25 cm (inclusiv zestrea drumului).

A. Imbracaminte rutiera pentru Ulita Boangar si Ulita Briceag-Mihaiescu:

1) Pe sectoarele de drum unde se executa umpluturi sau sapaturi, fara sa se beneficieze de zestrea drumului.

- 18 cm beton rutier BCR 4.5.
- 30 cm strat de balast.

2) Pe sectoarele de drum unde solutia proiectata se suprapune peste existent, solutia rutiera va fi :

- 18 cm beton rutier BCR 4.5.
- Completare cu balast pana la o grosime de 25 cm (inclusiv zestrea drumului).

Acste drumuri au declivitati peste 9%, sunt in situate zone cu umiditate multa si siroiri de apa peste si pe carosabil.

Consolidarea terasamentelor. Zid de sprijin L= 35m, he=1.90m – Ulita Boangar

Scurgerea apelor. Protejarea platformei drumurilor de eroziunile cauzate de apele pluviale si de siroire, s-a prevazut prin rigole pereate, rigole cu sectiune betonata cu placuta carosabila, rigole carosabile, conform STAS 10796/2-79, descarcarea lor facandu-se prin podete tubulare.

Pe sectoarele cu santuri, rigole betonate si rigole cu sectiuni betonate cu placuta carosabila din b.a., acostamentele vor avea aceeasi structura rutiera, iar imbracamintea va fi din beton C12/15, de 10 cm grosime.

Profilul longitudinal. La proiectarea liniei rosii se va respecta STAS 863/85 In ceea ce priveste pasul de proiectare si curbele de racordare in plan vertical.

Profilul transversal:

Se va pastra traseul existent al drumului, iar stabilirea latimii amprizei drumului trebuie corelata cu limitele de proprietate.

Latimea partii carosabile s-a stabilit in conformitate cu OG 43/97/2015 si Ordinul 45/1998.

a) Ulita Boangar

- Latime parte carosabila: 3.00m.
- Acostamente: 1 x 0.50m.
- Rigola carosabila pe acostament.

b) Ulita Briceag-Mihaiescu

- Latime parte carosabila: 3.00m
- Acostamente: 1 x 0.50m.
- Rigola pereata pe acostament.

c) Ulita Iernatic

- Latime parte carosabila: 3.50m
- Acostamente: 2 x 0.50m.

d) Ulita Magazin Zavoae

- Latime parte carosabila: 3.50m
- Acostamente: 2 x 0.50m.

e) Ulita Bisericii Schit

- Latime parte carosabila: 4.00m
- Acostamente: 2 x 0.50m.

f) Ulita Rosculesti - Labulesti

- Latime parte carosabila: 3.50m.
- Rigola carosabila.

g) Ulita Tirsulesti

- Latime parte carosabila: 4.00m
- Acostamente: 1 x 0.50m.

- Rigola carosabila.

h) Ulita Constantinescu

- Latime parte carosabila: 4.00m
- Acostamente: 2 x 0.50m.

i) Drum de interes local Barbatesti – Pietrari

- Latime parte carosabila: 3.50m
- Acostamente: 2 x 0.50.

j) DC 155 Barzesti – Stoenesti

- Latime parte carosabila: 4.00m
- Acostamente: 2 x 0.50m.

Pentru ulitele cu $P_c = 3.00 \div 3.50m$ se vor stabili statii pentru depasire, acolo unde este permis, la distanta max. 200m, pe sectore cu vizibilitate.

Amenajare drumuri laterale. Se amenajeaza pe 15m cu $P_c=3.00m$, avand aceeasi structura rutiera ca si drumul principal.

Siguranta circulatiei - se vor executa marcaje longitudinale si semnalizre rutiera verticala.

3.2. Elemente specifice caracteristice proiectului propus.

Profilul și capacitatele de producție.

Profilul lucrărilor: Este necesară refacerea si asfaltarea drumurilor, prin solutionarea scurgerii apelor, corectarea traseului pentru ca traficul sa se desfasoare in conditii bune, asigurarea acceselor si a semnalizarii rutiere si marcajelor.

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

Investiția propusă este o lucrare definitivă care nu presupune lucrări de refacere a amplasamentului în cazul accidentelor sau a încetării activității.

Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente.

Accesul la amplasamentul lucrarii se va face pe actualele trasee ale drumurilor. Constructorul are obligatia de a nu aduce prejudicii cailor de acces existente, ale beneficiarului sau ale altor proprietari sau administratori si sa obtina aprobarile necesare daca intentioneaza sa utilizeze

alte cai de acces, daca vor fi folosite pentru transportul materialelor grele (aggregate, prefabricate, etc).

Resursele naturale folosite în construcție și funcționare.

Resursele naturale utilizate pentru modernizarea drumurilor comunale sunt: aggregatele minerale (balast, nisip), piatră spartă, mixturi asfaltice, beton etc.

Metode folosite în construcție.

În stabilirea soluției tehnice s-a ținut cont de:

- A fost intocmita Expertiza tehnica – de catre expert tehnic atestat ing. Burilescu Teodor, atasata in documentatia anexata.

Expertiza tehnica a avut la baza masuratori topografice, studiu geotehnic, vizualizare in teren, efectuarea de fotografii, analiza datelor tehnice furnizate de beneficiar si prevederile din "Instructiunile tehnice pentru determinarea starii tehnice a drumurilor moderne" Indicativ CD 155-2001.

Studii topografice cuprinzand planuri topografice cu amplasamentele reperelor, liste cu repere in sistem de referinta national intocmite de PF – Sofalca Mihai - au fost executate studii topografice care au permis stabilirea amplasamentului si alcatuirea constructiva a lucrarii. Studiile topografice s-au incadrat in sistemul de stat: proiectie stereografica 1970 si plan de referinta Marea Neagra 1975.

Studiile geotehnice de pe acest drum – S.C. BEFAC S.R.L. – Rm. Valcea - au fost executate studii geotehnice pentru determinarea caracteristicilor geofizice ale terenului si structurii existente a sistemului rutier.

Studiul s-a intocmit in conformitate cu prevederile normativelor si STAS-urilor specifice activitatii de cercetare geotehnica, valabile pe teritoriul Romaniei.

In conformitate cu HG 766/1997 lucrarea se incadreaza in urmatoarele date tehnice:

- categoria de importanta – **C normala**

Prezenta documentatie va fi verificata pentru urmatoarele exigente:

- rezistenta si stabilitate **A4**.
- siguranta in exploatare **B2**;
- protectia mediului **D**.

Planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară.

- Planul de execuție al lucrărilor cuprinde faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare a acestora. În vederea executării acestora a fost emis Certificat de Urbanism, eliberat de către Consiliul județea Valcea (anexat prezentului memoriu tehnic).

Relația cu alte proiecte existente sau planificate.

Prin executarea acestor lucrări se vor îmbunătății substanțial condițiile pentru o circulație auto și pietonală în siguranță și confort. Prin asigurarea unei infrastructuri corespunzătoare se va ameliora și starea economică a locuitorilor - există gospodării care îndeplinesc condițiile impuse de dezvoltarea turismului, putând produce efecte pozitive atât în viața economico-socială, cât și în reorientarea profesională a locuitorilor.

Acest proiect nu afectează negativ proiectele existente sau cele viitoare.

Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare.

Nu au fost considerate alte alternative.

Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului.

Implementarea proiectului impune activarea unor activități colaterale și anume:

- exploatarea produselor de balastieră; sursa va fi asigurată din rezervele existente în albiile râurilor.
- asigurarea mixturilor asfaltice, aprovisionarea realizându-se de la stațiile de asfalt existente în zonă.
- asigurarea betoanelor, aprovisionarea realizându-se de la stațiile de beton din zonă.
- asigurarea prefabricatelor se va face de la firme specializate.

Alte avize și autorizații cerute pentru proiect.

- Sunt cele solicitate prin Certificat de Urbanism, eliberat de către Consiliul Judetean Valcea.

3.3. Localizarea proiectului.

Investitia propusa este amplasata in regiunea 4 Sud-Vest Oltenia, Judetul Valcea, in Comuna Barbatesti.

Comuna Barbatesti este situata in centrul judetului Vacea, la distantele de circa 35 km de municipiul Ramnicu Valcea, 15 km de orasul Horezu, 25 km de orasul Babeni si are suprafata de 4125 ha. Teritoriul comunei Barbatesti are relieful deluros, parte din Subcarpatii Getici, cu altitudinea cuprinsa intre 250 si 400 m. Culmile paralele ale dealurilor sunt in general orientate pe directia N-S, fiind despartite de affluentii raurilor Govora si Otasau ce traverseaza teritoriul comunei. Comuna Barbatesti se invecineaza la nord si vest cu comuna Costesti, la sud cu comuna Pietrari la est cu comuna Stoenesti si orasul Baile Olanesti

Populatia comunei Barbatesti este de circa 3600 locitorii. Pe teritoriul localitatii isi desfasoara activitatea mai multi agenti economici, sunt scoli, biserici si monumente istorice.

Principalele activitati ale locitorilor comunei – totodata activitati traditionale de subzistenta - sunt agricultura, pomicultura, cresterea animalelor si apicultura. In perioada anterioara recenta au aparut si sunt in curs de dezvoltare activitati comerciale, de exploatare a fondului forestier si turism. In zona sunt obiective turistice ce pot atrage vizitatori: Schitul Patrunsa, acces la Parcul National - Buila Vanturarita, monumente istorice – biserici.

Teritoriul comunei Barbatesti este traversat de drumul national DN 67, de drumurile judetene DJ 646A, DJ 646E si de drumul comunal DC 155. Unele dintre drumurile de interes local analizate in prezentul studiu sunt racordate la drumurile nationale si judetene mentionate si impreuna cu celelalte drumuri de interes local existente asigura comunicatiile rutiere pentru intreg teritoriul comunei. Retelele de circulatie rutiera ale comunei sunt suficiente din punct de vedere cantitativ, nu si din punct de vedere calitativ.

Drumurile propuse pentru asfaltare : Drum comunal DC 155 Barzesti – Stoenesti, Vecini : DN 67 pana la hotar cu Stoenesti; Drum de interes local Barbatesti – Pietrari, sat Barzesti, Vecini: statia de epurare, Barzesti pana la hotar cu Pietrari; Ulita Briceag – Mihailescu sat Barbatesti, Vecini: Draganescu, la Cosma – Mihailescu, Diaconescu; Ulita Constantinescu sat Negrulesti, Vecini: DN 67 la Paraul Glavoci; Ulita Iernatic, sat Barbatesti, Vecini: Tolea, Gavrilescu, la Ciciu si Biserica Iernatic; Ulita Rosculesti – Labulesti (Teta) sat Bodesti, vecini: De la podul Neagoe la fam. Stirbu; Ulita Tirsulesti (Ninu) sat Bodesti, vecini: de la cismea la Stirbu Nicolae; Ulita Bisericii Schit sat Bodesti, Vecini: Ulita Delureni, Popa Mariana, Comuna Barbatesti, schit Bodesti; Ulita Magazin Zavoie, sat Barbatesti, Vecini: DJ 646E, Cimpoeru Ion, Most. Dogariu Nicolae, Magazin Zavoie, Tudor Elena;

Ulita Boangar – sat Barbatesti, Vecini: DJ646A, Constantinescu Iordan, Boangar Alexandru, Marascu

Amplasamentul studiat se afla pe raza comunei Barbatesti, judetul Valcea.

Topografia

Comuna Barbatesti face parte din zona Subcarpatica Getica, situata in partea de nord-est a Olteniei, la vest de Olt, delimitata de est de dealul Drogului, ce formeaza cumpana apelor intre basinul hidrografic al paraului Govora si al paraului Otasau, iar la vest de dealul Costestilor, ce formeaza cumpana apelor intre basinul hidrografic al raului Bistrita si al Otasaului.

Geologia

Pentru stabilirea caracteristicilor geotehnice ale terenului s-a intocmit studiu geotehnic de catre SC BEFAC SRL – in conformitate cu prevederile normativelor si STAS-urilor specifice activitatii de cercetare geotehnica, valabile pe teritoriul Romaniei.

Seismicitatea si adancimea de inghet

Conform STAS 11100/93 – Comuna Barbatesti - jud. Valcea zona gradului 7₁ macroseismic dupa scara Richter. Normativul P100–1/06, privitor la zonarea teritoriului Romaniei dupa valorile coeficientilor seismici Tc si ag, include localitatea Barbatesti, jud. Valcea in zona B cu Tc = 0.75 sec. si ag = 0.16g, IMR = 100 ani. STAS – ul 6054/77 indica adancimea de inghet pentru Barbatesti, jud. Valcea 0.80 cm.

Clima si fenomenele naturale specifice zonei

Climatul perimetrlui cercetat este temperat continental subtipul continental de tranzitie avand urmatorii parametrii:

- Temperatura medie anuala: medii anuale + 10,20°C
- Temperatura minima absoluta – 31,00°C
- Temperatura maxima absoluta + 40,60° C
- Precipitatiiile minime anuale au valori cuprinse intre 750 – 800 mm/m²
- Directia predominanta a vanturilor este cea sudica 13,5% si cea Nordica 10,2 %.

Calmul inregistreaza valoarea procentuala de 37,4%, iar intensitatea medie a vanturilor la scara Beaufort are valoarea de 0,8 – 2,0 m/s.

Situatia ocuparilor definitive de teren

- **Total = 31,795.00 mp**

Distanța față de granite pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră.

Nu este cazul.

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

Planurile de încadrare în zonă și planurile de situație anexate.

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

a) Statutul juridic al terenului care urmează să fie ocupat

Regimul juridic

Obiectivul de investiție este amplasat în comuna Barbatesti, județul Valcea gasindu-se în domeniul public al comunei, conform - Hotararea Consiliului Local nr. 19/1999 și Hotararea Consiliului Local nr. 57/12.10.2015 privind modificarea anexei la Hotararea Consiliului Local nr. 16/1999, anexa 14 bis - Inventarul bunurilor ce aparțin domeniului public al comunei Barbatesti.

Traseul proiectat se desfășoară pe traseele existente ale drumurilor, pentru a nu se afecta proprietățile și a se evita exproprierile de teren. Prin amenajările drumurilor nu se afectează proprietățile cetătenilor sau stalpii LEA amplasati la marginea drumurilor.

Regimul economic

Folosinta actuala – Zona pentru cai de comunicație rutiera și amenajari aferente

Destinatie conform P.U.G. aprobat – Zona pentru cai de comunicație rutiera și amenajari aferente

Regimul tehnic

P.O.T. C.U.T.

Circulatia pietonilor si autovehiculelor: din DN 67; DJ 646, DJ 646E, drumuri comunale si locale

Terenul pe care sunt amplasate obiectivele de studiu nu se află în zona protejată sau interzisă.

Politici de zonare și de folosire a terenului.

Nu este cazul.

Arealele sensibile.

Lucrările propuse nu se află într-o zonă cu areale sensibile.

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

Nu este cazul.

3.4. Caracteristicile impactului potențial. O scurtă descriere a impactului potențial.

Impactul asupra populației și sănătății umane - impact pozitiv.

Obiectivul general al proiectului de asfaltare drumuri, vizează dezvoltarea și îmbunătățirea infrastructurii și a calității vietii locuitorilor din comuna Barbatesti.

Impactul asupra faunei, florei și solului.

Impact semnificativ asupra florei și faunei nu se apreciază a fi deoarece terenurile pe care vor fi executate lucrările propuse nu sunt în zone protejate sau interzise.

În timpul execuției este afectată suprafața de teren pe care urmează să se realizeze lucrările de refacere, S= **31,795.00 mp**, iar traseul refacerii strazilor se suprapune în totalitate peste cel existent. În aceste condiții se apreciază că nu va fi afectat solul și subsolul zonei.

Alimentarea cu combustibil a utilajelor cât și repararea acestora în caz de defectare se va face numai în locuri special amenajate.

Prin accordarea unei atenții speciale cu privire la folosirea utilajelor se pot evita posibilele poluări accidentale care pot fi produse de scurgeri de combustibili și uleiuri de la acestea.

Pe durata exploatarii lucrărilor propuse, factorul sol nu va fi afectat în mod negativ.

Impactul asupra folosințelor, calității și regimului cantitativ al apei.

În timpul execuției lucrărilor, factorul de mediu apă nu va fi afectat de refacerea strazii, și cu atât mai puțin în perioada de exploatare a acesteia.

Impactul asupra calității aerului, climei.

Afectări ale aerului se pot produce în timpul execuției ca urmare a antrenării prafului de pe sol și a gazelor rezultate din evacuările de la eșapamentele utilajelor. Pentru reducerea influenței negative, se va avea în vedere ca utilajele folosite să aibă verificările tehnice și de noxe, prevăzute de legislația în vigoare, la zi, precum și caiete tehnice ale acestora.

Sursele principale de poluare a aerului, specifice execuției lucrărilor, pot fi grupate după cum urmează:

➤ **Activitatea utilajelor de construcție;**

Poluarea specifică activității utilajelor se apreciază după consumul de carburanți (substanțe poluante NO_x, CO, COV_{nm}, particule materiale din arderea carburanților etc.) și aria pe care se desfășoară aceste activități.

➤ **Transportul materialelor, prefabricatelor, personalului;**

Circulația mijloacelor de transport reprezintă o sursă importantă de poluare a mediului pe șantierele de construcții. Poluarea specifică circulației vehiculelor se apreciază după consumul de carburanți (substanțe poluante NO_x, CO, COVNM, particule materiale din arderea carburanților etc.) și distanțele parcuse (substanțe poluante, particule materiale antrenate în aer de pe suprafața drumurilor).

Indiferent de tipul utilajelor folosite în procesul de execuție rezultă gaze de eșapament care sunt evacuate în atmosferă conținând întregul complex de poluanți specific arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO_x), compuși organici volatili nonmetanici (COV_{nm}), metan (CH₄), oxizi de carbon (CO, CO₂), amoniac (NH₃), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi aromatic polaciclice (HAP), bioxid de sulf (SO₂).

Se va evita pe cât posibil mersul în gol și staționarea cu motoarele în funcțiune.

Autobasculantele de transport mixturi asfaltice vor fi prevăzute cu prelate care vor limita emanațiile de vapori și mirosuri.

Se apreciază că efectele acestor fenomene, în perioada de execuție, sunt nesemnificative deoarece numărul de utilaje din șantier este redus, 3-4 utilaje care vor funcționa asincron. Zona de lucru beneficiază de o bună ventilație naturală. În perioada de exploatare a investiției factorul de mediu aer nu este afectat.

În urma executării lucrării propuse impactul asupra aerului va fi redus semnificativ prin reducerea cantităților de noxe emise și praf ce este antrenat o dată cu circulația vehiculelor.

Impactul provocat prin intermediul zgomotelor și vibrațiilor.

Zgomotele și vibrațiile apar doar în timpul execuției lucrărilor ca urmare a funcționării utilajelor și mijloacelor de transport. Pentru reducerea efectului se va evita funcționarea utilajelor în perioada de odihnă a populației și în zilele de sărbătoare legală și religioasă. Pentru personalul

deservent care funcționează în vecinătatea utilajelor vor fi prevăzute măsuri de protecție adecvate (căști de protecție împotriva zgomotului).

Se vor utiliza mijloace de transport cu gabarite modeste, pentru a evita producerea de vibrații care să afecteze clădirile adiacente drumului, iar în cazul utilajelor de gabarit mare se vor impune viteze de deplasare mai reduse.

Impactul asupra peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente.

Prin realizarea investițiilor se va îmbunătății accesul locuitorilor la punctele principale administrative, economice, sanitare, de patrimoniu etc.

Se va realiza:

- ◆ creșterea atractivității zonei pentru investiții și turism.
- ◆ îmbunătățirea accesibilității în zonă.
- ◆ creșterea calității vietii.
- ◆ circulație auto și pietonală în condiții de confort și siguranță.

Din punct de vedere cantitativ se va realiza:

- ◆ creșterea capacitatei de transport (evoluția numerică și compoziția traficului).
- ◆ îmbunătățirea performanței drumurilor prin creșterea vitezei de transport, reducerea costurilor de exploatare și a ratei accidentelor.
 - ◆ reducerea costurilor de operare a transportului.
 - ◆ creșterea investițiilor dezvoltate în regiune.
 - ◆ exploatarea potențialului turistic al zonei.

Îmbunătățirea condițiilor de circulație și asigurarea scurgerii apelor prin modernizarea drumurilor s-a propus fără să se ocupe terenuri suplimentare din domeniul privat, fără să se afecteze traseele liniilor electrice sau alte lucrări deja existente.

Natura impactului (impact direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ).

Impactul direct, generat de realizarea investiției, pe termen lung este pozitiv, iar pe termen scurt, în perioada de execuție a lucrărilor, poate fi controlat prin măsuri organizatorice care să împiedice poluarea solului, aerului și apei.

Extinderea impactului (zona geografică, nr. populației/habitatelor/speciilor afectate).

Nu este cazul.

Magnitudinea și complexitatea impactului.

Magnitudinea impactului pe termen scurt este nesemnificativă, iar pe termen lung impactul este pozitiv.

Probabilitatea impactului.

Mică.

Durata și frecvența impactului.

În timpul execuției lucrărilor – 12 luni.

Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ.

În timpul execuției se vor utiliza materiale cu structură minerală inertă față de factorii de mediu (nisip, balast, beton, asfalt, metal).

Lucrarea va fi executată cu utilaje adecvate (scarificator, buldoexcavator, autobasculantă / autocamioane, auto betonieră – CIFA, utilaj de turnat asfalt, compactoare cilindrice, instalații de marcaje) care în perioada de execuție pot introduce anumite modificări asupra factorilor de mediu sol, apă și aer.

După punerea în funcțiune a obiectivelor propuse nu vor fi create situații de afectare a factorilor de mediu și a zonelor limitrofe drumului și parcărilor.

Având în vedere durata de execuție, circa 12 luni, suprafața de teren afectată și caracterul temporar al afectării, apreciem că impactul produs asupra factorilor de mediu este nesemnificativ.

Natura tranfrontieră a impactului.

Nu este cazul.

4. Surse de poluanții și protecția factorilor de mediu.

4.1. Protecția calității apei.

În ceea ce privește calitatea apelor de suprafață sau subterane, acestea nu vor fi afectate în timpul execuției lucrărilor.

Prin acordarea unei atenții speciale cu privire la folosirea utilajelor se pot evita posibilele poluări accidentale care pot fi produse de scurgeri de combustibili și uleiuri de la acestea.

Se va evita alimentarea utilajelor cu combustibili în proximitatea albiilor cursurilor de apă din zonă, iar repararea acestora se va efectua numai în locuri special amenajate.

Un factor esențial este pregătirea personalului deservent privind modul de acționare în caz de apariție a unor poluări accidentale.

Asigurarea cu apă potabilă, necesară șantierului, se va realiza din sursele de apă existente în comuna.

Implementarea proiectului nu implică utilizarea apei în procesul tehnologic. Nu se vor evaca ape uzate.

Materiile prime utilizate (balast, piatră, betoane, asfalt) sunt aduse în șantier de la stații de producție specializate.

După terminarea lucrărilor de execuție, riscul poluării apelor dispare deoarece nu există surse poluatoare.

4.2. Protecția aerului.

Afectări ale aerului se pot produce în timpul execuției ca urmare a antrenării prafului de pe sol și a gazelor rezultate din evacuările de la eșapamentele utilajelor. Pentru reducerea influenței negative, se va avea în vedere ca utilajele folosite să aibă verificările tehnice și de noxe, prevăzute de legislația în vigoare, la zi precum și caiete tehnice ale acestora.

Sursele principale de poluare a aerului, specifice execuției lucrărilor, pot fi grupate după cum urmează:

➤ **Activitatea utilajelor de construcție.**

Poluarea specifică activității utilajelor se apreciază după consumul de carburanți (substanțe poluante NO_x, CO, COV_{nm}, particule materiale din arderea carburanților etc.) și aria pe care se desfășoară aceste activități.

➤ **Transportul materialelor, prefabricatelor, personalului.**

Circulația mijloacelor de transport reprezintă o sursă importantă de poluare a mediului pe șantierele de construcții. Poluarea specifică circulației vehiculelor se apreciază după consumul de carburanți (substanțe poluante NO_x, CO, COV_{nm}, particule materiale din arderea carburanților etc.) și distanțele parcuse (substanțe poluante, particule materiale ridicate în aer de pe suprafața drumurilor).

Indiferent de tipul utilajelor folosite în procesul de execuție rezultă gaze de eșapament care sunt evacuate în atmosferă conținând întregul complex de poluanți specifici arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO_x), compuși organici volatili nonmetanici (COV_{nm}), 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).

Se va evita pe cât posibil mersul în gol și staționarea cu motoarele în funcțiune.

Autobasculantele de transport mixturi asfaltice vor fi prevăzute cu prelate care vor limita emanațiile de vapozi și mirosuri.

Se apreciază că efectele acestor fenomene sunt nesemnificative deoarece numărul de utilaje din șantier este redus, 3-4 utilaje care vor funcționa asincron. Zona de lucru beneficiază de o bună ventilație naturală. În perioada de exploatare a investiției factorul de mediu aer nu este afectat în mod semnificativ.

În urma execuției lucrării propuse impactul asupra aerului va fi redus semnificativ prin reducerea cantităților de noxe emise și praf antrenat odată cu circulația vehiculelor.

4.3. Protecția împotriva vibrațiilor și zgomotului.

Fenomenul apare numai în timpul execuției ca urmare a funcționării utilajelor și mijloacelor de transport.

Pentru reducerea efectului se va evita funcționarea utilajelor în perioada de odihnă a populației și în zilele de sărbătoare legală și religioasă.

Pentru personalul deservit care funcționează în vecinătatea utilajelor vor fi prevăzute măsuri de protecție adecvate (căști de protecție împotriva zgomotului).

Se vor utiliza mijloace de transport cu gabarite modeste, pentru a evita producerea de vibrații care să afecteze clădirile adiacente drumului, iar în cazul utilajelor de gabarit mare se vor impune viteze de deplasare mai reduse.

4.4. Protecția împotriva radiațiilor.

Nu este cazul.

4.5. Protecția solului și subsolului.

În timpul execuției sunt afectate suprafetele de teren pe care urmează să se execute lucrările de asfaltare a strazii. Suprafața afectată de lucrări este S= 31,795.00 mp.

Alimentarea cu combustibil a utilajelor cât și repararea acestora în caz de defectare se va face numai în locuri special amenajate.

Prin acordarea unei atenții speciale cu privire la folosirea utilajelor se pot evita posibilele poluări accidentale care pot fi produse de scurgeri de combustibili și uleiuri de la acestea.

În aceste condiții se apreciază că nu va fi afectat solul și subsolul zonei.

Pe durata exploatarii lucrărilor propuse, factorul sol și subsol nu va fi afectat în mod negativ.

4.6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice.

Nu sunt afectate ecosistemele naturale.

4.7. Protecția așezărilor umane.

Prin lucrările ce se vor executa, așezările umane nu vor fi afectate, din contră, se creează posibilități de îmbunătățire substanțială a condițiilor de viață a populației din zonele adiacente.

4.8. Gospodăria deșeurilor generate pe amplasament.

Lucrările propuse nu sunt generatoare de deșeuri. Se va avea în vedere ca în timpul execuției, deșeurile menajere rezultate din activitatea angajaților să fie colectate în containere adecvate și transportate periodic la depozite specializate din zonă.

La terminarea lucrărilor de construcție, deșeurile industriale rezultate vor fi colectate și transportate la rampe de gunoi autorizate.

4.9. Gospodăria substanțelor toxice și periculoase.

Nu se operează cu substanțe toxice și periculoase.

5. Prevederi pentru monitorizarea mediului.

Nu sunt necesare prevederi speciale întrucât proiectul nu implică riscuri semnificative în execuție și nici în exploatare.

6. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară (IPPC, SEVESO, COV, LCP, Directiva-cadru apă, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru a deșeurilor etc.)

Nu este cazul.

7. Lucrări necesare organizării de șantier.

Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier.

Înțînd cont de caracterul lucrărilor propuse cât și de amplasamentul acestuia nu va fi necesară înființarea unei organizări de șantier propriu-zise. Organizarea de șantier va fi realizată de constructor în funcție de nevoile impuse de executarea lucrărilor de bază propuse, descrise în capitolul 3.

În vederea colectării deșeurilor menajere sau industriale rezultate din activitatea angajaților și execuția lucrărilor propuse vor fi amplasate pubele și containere adecvate.

Ocuparea cu lucrările necesare organizării de șantier va fi temporară, pe durata execuției modernizării drumurilor sătești.

După terminarea lucrărilor se va aduce terenul la forma inițială, inclusiv calea de acces la organizarea de șantier.

În organizarea de șantier se va ține seama și de următoarele aspecte:

- se vor evita pe cât posibil zonele populate.
- se va acorda o atenție sporită manevrării utilajelor în apropierea zonelor locuite.

Localizarea organizării de șantier.

Primăria Barbatesti va pune la dispoziție pentru organizarea șantierului suprafața necesară.

Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier.

Apreciem că impactul produs asupra factorilor de mediu pe durata execuției lucrărilor propuse este nesemnificativ, și poate fi controlat prin măsuri organizatorice care să împiedice poluarea solului, aerului și apei sau afectarea florei și faunei din zonă.

Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării șantierului.

Principalele surse de poluanți sunt reprezentate de utilajele specifice utilizate pentru execuția lucrărilor propuse.

Din activitatea desfășurată vor fi emisii reprezentate de:

- gazele de eșapament ale utilajelor.
 - pulberi în suspensie de la operațiile de excavare, manipulare materiale de construcție.
- sau
- zgromot și vibrații

8. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile.

Investiția propusă este o lucrare definitivă care nu presupune lucrări de refacere a amplasamentului în cazul accidentelor sau a încetării activității. Restabilirea calității initiale a factorilor de mediu se asigură prin măsurile de refacere a zonelor afectate din timpul execuției.

În urma finalizării investiției se vor realiza lucrări de întreținere și reparații ori de câte ori va fi nevoie. Acestea sunt:

- decolmatarea/curățirea șanțurilor, rigolelor sau a podeșelor.
- badijonări.
- întreținerea semnelor de circulație și a indicatoarelor.
- defrișarea vegetației spontane.
- toaletarea copacilor și înlăturarea vegetației spontane.

Întocmit,

S.C. CONS DRUM S.R.L.

Ing. Flamanzeanu Sorin

