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 2. ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA COSTESTI

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

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

- 2015 -

BORDEROU DE PIESE

A. PIESE SCRISE

- Foaie de capăt.
- Borderou de piese.
- Memoriu tehnic:

1. Denumirea proiectului. 3
2. Titular. 3
3. Descrierea proiectului 3
3.1. Justificarea necesităţii proiectului. 3
3.2. Elemente specifice caracteristice proiectului propus. 28
3.3. Localizarea proiectului. 30
3.4. Caracteristicile impactului potenţial. O scurtă descriere a impactului potențial. 33
4. Surse de poluanţi şi protecţia factorilor de mediu. 37
4.1. Protecţia calităţii apei. 37
4.2. Protecţia aerului. 37
4.3. Protecţia împotriva vibraţiilor şi zgomotului. 38
4.4. Protecţia împotriva radiaţiilor 39
4.5. Protecţia solului şi subsolului. 39
4.6. Protecţia ecosistemelor terestre şi acvatice. 39
4.7. Protecţia aşezărilor umane. 39
4.8. Gospodărirea deşeurilor generate pe amplasament. 39
4.9. Gospodărirea substanţelor toxice şi periculoase. 39
5. Prevederi pentru monitorizarea mediului. 40
6. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naţionale care transpun legislaţia comunitară (IPPC, SEVESO, COV, LCP, Directiva-cadru apă, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru a deşeurilor etc.) 40
7. Lucrări necesare organizării de şantier 40
8. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiţiei, în caz de accidente şi/sau la încetarea activităţii, în măsura în care aceste informaţii sunt disponibile 41

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 Judetean Valcea

- 2015 -

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 2. ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA COSTESTI

2. Titular.

- Nume titular: Asociatia de dezvoltare intercomunitara BPC Regio
- Adresa poștală: Comuna Barbatesti, satul Bodesti, cod postal 247025, judetul 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 – Activităţi de inginerie şi consultanţă tehnică legate de acestea.

3. Descrierea proiectului.

Drumurile/strazile propuse pentru asfaltare in aceasta documentatie reprezinta drumuri de interes local, comunale, satesti aflate pe teritoriul comunei Costesti, judetul Valcea. Lungimea totala **4,330 km**.

Prin proiect se urmareste modernizarea drumurilor, asfaltarea lor, asigurarea scurgerii 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 conditiiile 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 treseul 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 uşor, care face sa nu fie necesara dimensionarea sistemului rutier conform STAS 1339/79. Drumurile se înscriu în clasa tehnica V, conform Ordonantei 43/1997 si Ord. 45 si 46 /98 – al Ministerului Transporturilor, clasa de importanta IV, conform STAS 4273/83 şi categoria de importanta "C" normala, conform HG 766/97.

La realizarea lucrarilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementarilor nationale în vigoare, precum şi legislatiei şi standardelor nationale armonizate cu legislatia UE. Aceste materiale trebuie sa fie în concordanta cu prevederile HG nr. 766/1997 şi 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 2. ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA COSTESTI

Traseul in plan

Corectarea sinuazitatilor traseului drumurilor si aducerea lui pe fagasul 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 diferentele mai mari de 1% dintre 2 pante succesive.

Linia rosie a fost stabilita tinand cont si de urmatoarele aspecte:

- executarea unui volum minim de lucrari (sapaturi, miscari de terasamente, etc)
- asigurarea scurgerii apelor
- asigurarea acceselor la proprietati daca este cazul
- evitarea declivitatilor alternante (dinti de ferastrau care reduc vizibilitatea, marind riscul accidentelor)
- puncte de cota obligata, cum ar fi podurile si podetele sau racordarile cu alte drumuri. In zona acestora linia rosie va avea declivitati reduse, evitandu-se formele de ,,spinare de magar"

Profilul transversal

Elementul principal dintr-un profil transversal îl constituie partea carosabilă destinată circulaţiei vehiculelor, dispusă pe un sistem rutier alcătuit şi dimensionat în aşa fel încât să preia solicitările din trafic şi condiţii climatice pe o durată determinată în limita deformaţiilor admisibile.

S-au prevazut profile transversale tip functie de:

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

Panta acostamentelor va fi de 4%. In curbe, panta transversal a profilului va fi in concordanta cu raza de racordare a aliniamentelor.

Terasamente

Pentru asigurarea cotelor si dimensiunilor profilelor tip, terasamentele se vor realiza prin efectuarea de sapaturi pentru realizarea casetelor de largire a pietruirii existente, a santurilor sau rigolelor. Lucrarile de terasamente trebuie sa corespunda prevederilor STAS 2941-84 in ceea ce priveste capacitatea portanta, gradul de compactare si pantele taluzurilor

Structura rutiera

Sistemul rutier propus va avea urmatoare alcatuire:

- **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).
-

Platforme de incrucisare de intoarcere

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

Scurgerea apelor

Se va asigura scurgerea 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 scurgere 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 scurgere 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 (marcaje rutiere) in scopul prevenirii accidentelor. Semnalizarea orizontala se va realiza cu marcaje longitudinale pentru a delimita partea carosabila.

Obiect	Lungime drum m	Latime PC m	Suprafata drum mp	Lungimi santuri m	Lungime rigole m	Nr. podete tubulare Ø 800	Nr. podete tubulare Ø 1000	Zid de sprijin m	Nr. drumuri laterale
Uliţa DC 149 - Boharu	320	3.5	1315	0	320	1	0	0	1
Uliţa DC 150 - Ungureanu Mihai	690	4	4340	635	6	2	0	0	3
Uliţa Mecu Ion -Biserica Pietreni	235	3	940	0	0	0	0	0	1
Drum vicinal "Biserica Secături - Valea Cheii"	720	4	4075	590	6	0	0	150	0
Uliţa DC 150 - Pavel Toma	310	4	1870	150	235	2	0	0	2
Drum vicinal "Avrămoiu Constantin - Stog - Unghiulară"	500	3.5	1935	0	305	0	0	0	1
Uliţa DC 150 - Marcoci Gheorghe	340	4	2055	360	50	2	1	0	2
Uliţa Mânăstirea Bistriţa - Petrescu Cristian	500	4	2500	250	0	1	0	0	4
Uliţa DC 150 - Papuc Constantin	280	4	1585	300	75	2	0	0	1
DC 150 B Pietreni- Costesti (DJ646)	340	4	2175	340	0	1	0	0	0
Uliţa Gară Bistriţa	95	4	475	0	0	0	0	0	0
	4330		**23290**	**2625**	**997**	**11**	**1**	**150**	**15**

1. Ulita DC 149 - Boharu

➢ **<u>lungimea drumului 320,00 m, Suprafata totala = 1315mp</u>**

- 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).

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

- **Amenajare drum lateral - 1 buc ;**

  Se va amenaja pe L = 15 m, Pc = 3.00 m avand aceeasi structura rutiera ca si drumul principal

  - drum lateral stanga - km 0 + 305
- **Statii de incrucisare – 1 buc**
- **Scurgerea apelor**
  - Rigola pereata **L = 320,00 m**
    - km 0 + 000 – km 0 + 320 – stanga drum → L=320m
  - Podete tubulare Ø 800 , L = 5,00 m – **1 buc**
    - km 0 + 303 - drum lateral dreapta
- **Siguranta circulatiei -** conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2004:
  - marcaje rutiere longitudinale
  - procurare si instalare indicatoare – **1 buc.**

- km 0 + 005 – stanga – Fig. B2 – Oprire

2. Ulita DC 150 - Ungureanu Mihai

- **<u>lungimea drumului 690,00 m, Suprafata totala = 4340mp</u>**

- 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)

- **Amenajare drumuri laterale - 3 buc ;**

  Se vor amenaja pe L = 15 m, Pc = 3.00 m avand aceeasi structura rutiera ca si drumul principal

  - drum lateral dreapta – km 0 + 305
  - drum lateral dreapta – km 0 + 375
  - drum lateral drepta – km 0 + 650

- **Scurgerea apelor**
  - Sant betonat **L = 635,00 m**
    - km 0 + 000 – km 0 + 105 – dreapta drum → L= 105m
    - km 0 + 105 – km 0 + 215 – stanga drum → L= 110m
    - km 0 + 220 – km 0 + 375 – dreapta drum → L= 155m
    - km 0 + 405 – km 0 + 510 – stanga drum → L= 105m
    - km 0 + 525 – km 0 + 645 – dreapta drum → L= 120m
    - km 0 + 650 – km 0 + 690 – stanga drum → L= 40m
  - Rigola cu sectiune betonata amplasata in interiorul acostamentului, fig. 8b conform STAS 10796/2-79, cu placuta carosabila din beton armat, beton C12/15 **L=6m**
    - km 0+105 – asezata transversal
  - Podete tubulare Ø 800 , L = 5,00 m – **2 buc**
    - km 0 + 010
    - km 0 + 645

- **Siguranta circulatiei -** conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2004:
  - marcaje rutiere longitudinale
  - procurare si instalare indicatoare – **3 buc.**

- km 0 + 020 – stanga – Fig. B2 – Oprire
- km 0 + 170 – dreapta – Fig. A8 – Urcare cu inclinare mare 11%
- km 0 + 690 – stanga – Fig. A7 – Coborare periculoasa 11%

3. Ulita Mecu Ion - Biserica Pietreni

- **<u>lungimea drumului 235,00 m, Suprafata totala = 940mp</u>**

- parte carosabila ↔ 3,00 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)

- **Amenajare drum lateral - 1 buc ;**

  Se va amenaja pe L = 15 m, Pc = 3.00 m avand aceeasi structura rutiera ca si drumul principal

  - drum lateral drepta - km 0 + 105
- **Statii de incrucisare – 1 buc**
- **Siguranta circulatiei -** conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2004:
  - marcaje rutiere longitudinale
  - procurare si instalare indicatoare – **1 buc.**

- km 0 + 005 – stanga – Fig. B2 – Oprire

4. Drum vicinal "Biserica Secaturi – Valea Cheii"

- **<u>lungimea drumului 720,00 m, Suprafata totala = 4075mp</u>**

- parte carosabila ↔ 4,00 m;
- acostamente 1 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=590m**
    - km 0 + 000 – km 0+395 – dreapta drum → L= 395m
    - km 0 + 525 – km 0+720 – stanga drum → L=195m
  - Rigola cu sectiune betonata amplasata in interiorul acostamentului, fig. 8b conform STAS 10796/2-79, cu placuta carosabila din beton armat, beton C12/15 **L=6m**
    - km 0 + 520 – asezata transversal
- **Consolidare drum**
  - zid de sprijin, **L= 150m**
    - km 0 + 000 – km 0 + 150 – dreapta drum

- **Siguranta circulatiei** - conform SR 1848 -1, 2, 7 - 2004:
  - parapet metalic directional **L=30m** (Km 0+400 - Km 0+570 - dreapta)
  - marcaje rutiere longitudinale
  - procurare si instalare indicatoare – **1 buc.**
- km 0 + 005 – stanga – Fig. B2 – Oprire

5. Ulita DC 150 - Pavel Toma

- **<u>lungimea drumului 310,00 m, Suprafata totala = 1870mp</u>**

- parte carosabila ↔ 4,00 m + 2 ac x 0.50m - Km 0+000 - Km 0+210
- parte carosabila ↔ 3,00 m - Km 0+210 - Km 0+310

- **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)

- **Amenajare drumuri laterale - 2 buc ,** Pc = 3.00 m avand aceeasi structura rutiera ca si drumul principal
  - drum lateral stanga - km 0+185, L = 40 m
  - drum lateral dreapta - km 0+205, L = 70 m
- **Scurgerea apelor**
  - Rigola pereata **L = 180,00 m**
    - km 0 + 000 – km 0 + 180 – stanga drum → L=180m
  - Sant betonat **L = 150,00 m**
    - km 0 + 090 – km 0 + 195 – dreapta drum → L=105m
    - km 0 + 200 – km 0 + 245 – stanga drum → L= 45m
  - Rigola cu sectiune betonata amplasata in interiorul acostamentului, fig. 8b conform STAS 10796/2-79, cu placuta carosabila din beton armat, beton C12/15 **L=55m**
    - km 0+255 – km 0 + 310 – stanga drum → L= 55m
  - Podete tubulare Ø 800 , L = 5,00 m – **2 buc**
    - km 0 + 200

- km 0 + 205 - drum lateral dreapta

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

- marcaje rutiere longitudinale
- procurare si instalare indicatoare – **1 buc.**

- km 0 + 005 – stanga – Fig. B2 – Oprire

6. Drum vicinal "Avramoiu Constantin - Stog - Unghiulara"

➢ **<u>lungimea drumului 500,00 m, Suprafata totala = 1935mp</u>**

- parte carosabila ↔ 3,50 m
- acostamente : 2 x 0.5 m de la km 0 + 305 – km 0 + 500

➢ **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)

➢ **Amenajare drum lateral - 1 buc ;**

Se va amenaja pe L = 15 m, Pc = 3.00 m avand aceeasi structura rutiera ca si drumul principal

➢ drum lateral stanga - km 0 + 310

➢ **Statii de incrucisare – 2 buc**

➢ **Scurgerea apelor**

- Rigola pereata **L=305m**
  - ➢ km 0+000 – km 0 + 305 – stanga drum → L=305m

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

- marcaje rutiere longitudinale
- procurare si instalare indicatoare – **3 buc.**

- km 0 + 010 – stanga – Fig. B2 – Oprire
- km 0 + 380 – dreapta – Fig. A8 – Urcare cu inclinare mare 11%
- km 0 + 500 – stanga – Fig. A7 – Coborare periculoasa 11%

7. Ulita DC 150 - Marcoci Gheorghe

➢ **lungimea drumului 340,00 m, Suprafata totala = 2055mp**

- parte carosabila ↔ 4,00 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)

➢ **Amenajare drum lateral - 2 buc ;**

Se vor amenaja pe L = 15 m respectiv L = 50 m, Pc = 3.00 m avand aceeasi structura rutiera ca si drumul principal

➢ drum lateral stanga - km 0 + 215, L = 15 m

➢ drum lateral dreapta - km 0+140, L=50m

➢ **Scurgerea apelor**

- Sant betonat **L = 360,00 m**
  - km 0 + 000 – km 0 + 025 – stanga - dreapta drum → L= 50m
  - km 0 + 025 – km 0 + 125 – dreapta drum → L=100m
  - km 0 + 130 – km 0 + 340 – stanga drum → L=210m
- rigola pereata pe L= 50m la drum lateral dreapta - km 0+140
- Podete tubulare – **3 buc**
  - km 0 + 025 – Ø 1000 , L = 10,00 m
  - km 0 + 125 – Ø 800 , L = 5,00 m
  - km 0 + 140 – Ø 800 , L = 5,00 m la

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

- marcaje rutiere longitudinale
- procurare si instalare indicatoare – **1 buc.**

- km 0 + 010 – stanga – Fig. B2 – Oprire

8. Ulita Manastirea Bistrita - Petrescu Cristian

➢ **lungimea drumului 500,00 m, Suprafata totala = 2500mp**

- 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)

➢ **Amenajare drumuri laterale - 4 buc ;**

Se vor amenaja pe L = 15 m, Pc = 3.00 m avand aceeasi structura rutiera ca si drumul principal

- ➢ drum lateral stanga – km 0 + 130
- ➢ drum lateral drepta – km 0 + 180
- ➢ drum lateral stanga – km 0 + 385
- ➢ drum lateral drepata – km 0 + 385

➢ **Scurgerea apelor**

- o Sant betonat **L = 250,00 m** - sant existent; reparatii locale, curatire si completari
  - km 0 + 140 – km 0 + 390 – stanga drum → L=250m
- o Podete tubulare Ø 800 , L = 5,00 m – **1 buc**
  - km 0 + 130 - drum lateral stanga

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

- o marcaje rutiere longitudinale
- o procurare si instalare indicatoare – **3 buc.**

- km 0 + 005 – stanga – Fig. B2 – Oprire
- km 0 + 275 – dreapta – Fig. A8 – Urcare cu inclinare mare 12%
- km 0 + 450 – stanga – Fig. A7 – Coborare periculoasa 12%

9. Ulita DC 150 - Papuc Constantin

➢ **<u>lungimea drumului 280,00 m, Suprafata totala = 1585mp</u>**

- parte carosabila ↔ 3,50 m + acostament 1 x 0.50 m - Km 0+000 - Km 0+075
- parte carosabila ↔ 4,00 m - Km 0+075 - Km 0+280

➢ **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)

➢ **Amenajare drum lateral - 1 buc ;**

Se va amenaja pe L = 15 m, Pc = 3.00 m avand aceeasi structura rutiera ca si drumul principal

➢ drum lateral dreapta - km 0 + 110

➢ **Statii de incrucisare – 1 buc**

➢ **Scurgerea apelor**

- Rigola cu sectiune betonata amplasata in interiorul acostamentului, fig. 8b conform STAS 10796/2-79, cu placuta carosabila din beton armat, beton C12/15 **L=75m**
  - km 0 + 000 – km 0 + 075 – dreapta drum L= 75m
- Sant betonat **L = 300,00 m**
  - km 0 + 075 – km 0 + 250 – dreapta drum → L=175m
  - km 0 + 125 – km 0 + 250 – stanga drum → L=125m
- Podete tubulare existente - se inlocuiesc Ø 800 , L = 5,00 m – **2 buc**
  - km 0 + 110 - drum lateral dreapta
  - km 0 + 120

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

- parapet metalic directional L=30m (Km 0+250 - Km 0+280)
- marcaje rutiere longitudinale
- procurare si instalare indicatoare – **1 buc.**

- km 0 + 005 – stanga – Fig. B2 – Oprire

10. DC 150 B Pietreni – Costesti (DJ 646)

➢ **<u>lungimea drumului 340,00 m, Suprafata totala = 2175mp</u>**

- 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 = 340,00 m**
  - km 0 + 000 – km 0 + 340 – stanga drum →L=340m
- Podete tubulare Ø 800 , L = 5,00 m – **1 buc**
  - km 0 + 210

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

- marcaje rutiere longitudinale

11. Ulita Gara Bistrita

➢ **<u>lungimea drumului 95,00 m, Suprafata totala = 475mp</u>**

- 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)

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

- marcaje rutiere longitudinale
- procurare si instalare indicatoare – **1 buc.**

- km 0 + 005 – stanga – Fig. B2 – Oprire

Semnalizarea rutiera se va efectua conform standardelor in viguare si vor fi avizate de catre Politia Rutiera.

Semnalizarea punctelor de lucru la lucrarile de executie, precum si asigurarea circulatiei pe timpul executiei lucrarilor se vor face in conformitate cu legislatia in viguare si consta in masuri privind siguranta si controlul circulatiei rutiere prin inchiderea temporara a traficului.

3.1. Justificarea necesităţii proiectului. Descrierea situaţiei existente.

Drumurile care fac obiectul acestui studiu sunt in comuna Costesti, deservind un număr mare de locuitori. Traficul de penetratie si de tranzit in comuna Costesti se desfasoara cu precadere pe aceste drumuri. Din acest motiv este necesar ca circulaţia să se desfăşoare în condiţii de siguranţă şi confort. De asemenea este necesar să se poată ajunge la proprietăţile situate de-a lungul acestor drumuri, în mod rapid şi sigur, in orice perioada de timp.

În prezent, starea tehnică a drumurilor este necorespunzătoare. Şanţurile nu există, sau acolo unde se află sunt neîntreţinute, 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, fara santuri amenajate, de aceea pe timp rece sau umed sunt greu practicabile. Prezinta fagase, gropi, denivelari cauzate atat de stationarea apelor pluviale pe partea carosabila si o descarcare necorespunzatoare la emisari, cat si de actiunea traficului in timp. Gradul avansat de degradare al suprafetelor de rulare are drept consecinte: viteze de circulatie reduse, pericole de accidente, cresterea gradului de poluare, precum si disconfort in nivelul de trai al populatiei.

Scurgerea apelor

Scurgerea apelor este deficitara datorita faptului ca pe majoritatea drumurilor nu exista santuri, apa baltind sau scurgandu-se pe partea carosabila, iar acolo unde acestea exista sunt colmatate si necuratate. Podetele existente au sectiuni necorespunzatoare, sunt colmatate, ingreunand scurgerea apelor pluviale.

Siguranta circulatiei

Drumurile nu au semnalizare rutiera verticala, nici orizontala.

Traficul rutier

Traficul desfasurat pe aceste drumuri este preponderent local sau de tranzit si consta in mijloace de transport alcatuite din autoturisme si autoutilitare mici cu sarcina de pana la 3.5 t.

Clasa de trafic este foarte usoara.

La limita proprietatilor, spatiile destinate circulatiei pietonale sunt din pamant, neamenajate, fapt pentru care tendinta este de a se circula pe partea carosabila. Datorita situatiei descrise mai sus, atat circulatia rutiera cat si cea pietonala se desfasoara cu greutate, fapt pentru care se impune luarea unor masuri care sa conduca la imbunatatirea conditiilor cetatenilor din aceasta comuna.

Foto relevante

FOTOGRAFII – Ulita DC 149 –Boharu

FOTOGRAFII – Ulita DC 150 -UngureanuMihai

FOTOGRAFII – UlitaMecu Ion -BisericaPietreni

FOTOGRAFII – Drum vicinal "BisericaSecaturi- ValeaCheii"

FOTOGRAFII – UlitaDC 150 – PavelToma

FOTOGRAFII – Drum vicinal "Avramoiu C-tin – Stog – Unghiulara"

FOTOGRAFII – UlitaDC 150 - Marcoci Gheorghe

FOTOGRAFII – UlitaManastireaBistrita - PetrescuCristian

FOTOGRAFII – UlitaDC 150 – PapucConstantin

FOTOGRAFII – **DC 150 B Pietreni– Costesti (DJ646)**

FOTOGRAFII – UlitaGaraBistrita

Drumurile comunale si ulitele propuse prin proiect reprezinta rute de trafic de penetratie in comuna Costesti, 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 dina ceste zone, al masinilor agricole si a mijloacelor de transport.

Necesitatea şi oportunitatea investiţieisi potentialul economic

Perspective de dezvoltare a localitatii

Strategia de Dezvoltare a comunei Costesti in perioada 2014 – 2020 a fost aprobata cu Hotararea nr. 35 din 4 aprilie 2014 – cu privire la completarea Hotararii Consiliului Local nr. 6 din 26 ianuarie 2011 cu privire la aprobarea Strategiei de dezvoltare a localitatii Costesti in perioada 2014 – 2020.

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 Costesti este reabilitzrea si modernizarea retelei locale de strazi - Asfaltarea drumurilor de interes local. Realizarea acesteia conditioneaza dezvoltarea

economica viitoare. Realizarea investitiei 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 institutionala necesara pentru a gestiona proiecte din Fonduri UE, guvernamentale sau locale, de capacitatea de cofinantare a acestor proiecte, dispunand de resurse umane calificate in acest sens, in subsidiar, prin derularea acestui proiect, putand imbunatatii toate aceste calitati.

Nr. Crt.	Denumire program de finantare	Numar proiecte	Titul si numarul contractului de finantare	Data finalizarii LI/zz/aaaa
0	1		2	3
1.	Program National *	1	Extindere alimentare apă în sat Bistriţa, comuna Costeşti, judeţul Vâlcea 664/05.06.2013	25.08.2014
2.	FEADR	1	Achiziţionare de utilaje şi echipamente pentru serviciul public, comuna Costeşti, judeţul Vâlcea C41332201134403440 4	23.07.2014
3.	FEADR	1	Consolidare, modernizare şi reabilitare termică, imobil Primăria Costeşti C41332201144440944 04	03.07.2015
4.	FEADR	1	Achiziţionarea şi dotarea de echipamente, Serviciul Voluntar pentru Situaţii de Urgenţă, comuna Costeşti, judeţul Vâlcea C41332201154409441 7	27.08.2015

Investitia prevazuta a se realiza prin prezentul proiect are sprijinul Consiliului Local Costesti, care a mandatat primarul sa se ocupe de pregatirea si organizarea implementarii proiectului. Echipa de implementare va fi constituita la nivelul Primariei Costesti 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 achizitiile 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.

Sprijinul 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 lucrări va asigura o îmbunătăţire a condiţiilor de trafic in comuna Costesti.

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

Asfaltarea si modernizarea drumurilor satesti apartinand comunei Costesti se impune imperios, ele deservind un numar mare de locuitori. Această investiţie ar conduce la stabilitatea

populaţiei existente în mediul rural şi chiar la atragerea tinerilor care în condiţiile unei infrastructuri corespunzătoare ar găsi căile dezvoltării unor afaceri bazate pe dezvoltarea sectorului agricol, atât în domeniul producţiei agricole cât şi a procesării produselor animale şi vegetale din zonă.

Existând posibilitatea creării de locuri de muncă, se creează premizele unei evoluţii favorabile a populaţiei, reînvierea meşteşugurilor tradiţionale şi în mod deosebit a celor bazate pe prelucrarea lemnului, materie primă ce se găseşte din abundenţă în zonă.

Necesitatea şi oportunitatea acestei investiţii mai rezidă şi 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 şi valorificare.

Investiţia propusă are importanţă mare şi din punct de vedere economic, facilitând accesul mijloacelor de transport şi al utilajelor spre drumul naţional şi spre calea ferată.

Ca rezultat al necesitatilor identificate la nivel zonal, scopul asfaltarii drumurilor de interes local mentionate este de a contribui la indeplinirea urmatoarelor obiective:

a. obiectiv general:

- dezvoltarea infrastructurii de transport in zona, pentru imbunatatirea generala a accesibilitatii locuitorilor satelor din comuna Costesti.
- asigurarea unui grad cat mai mare de acoperire a populatiei deservite

b. obiective specifice:

- reducerea timpului de calatorie si economisirea carburantilor pentru circulatia auto.
- protejarea si conservarea mediului in zona prin eliminarea noxelor actuale si a prafului cauzate de circulatia auto cu viteza foarte redusa.
- asigurarea legaturii cu principalele cai rutiere si alte cai de transport
- accesibilizarea agentilor economici, a zonelor de turism, a investitiilor sociale
- imbuntatirea infrastructurii locale pentru atragerea de investitori in domeniul agroturismului.
- accesibilizarea altor investitii finantate din fonduri europene
- punerea in valoare a punctelor locale de atractie turistica si a traditiilor si sarbatorilor locale
- protejarea si conservarea mediului in zona localitatiilor 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 locuitorilor 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 locuitorilor din mediul rural.

Avand in vedere cele mentionate mai sus, intervenntia 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 Costesti.

Lungime totala a drumurilor propuse spre asfaltare masoara **4,330 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 Costesti.

Planşe reprezentând limitele amplasamentului proiectului inclusiv orice suprafaţă de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situaţie şi 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

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 ABPC 25 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).

Aceasta structura rutiera s-a verificat si la inget in conformitate cu 1709/2/1990.

Consolidarea terasamentelor. Zid de sprijin L=150m, he=1.90m – Drum vicinal "Biserica Secaturi – Valea Cheii"

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 prinpodete 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 DC 149 - Boharu

- Latime parte carosabila: 3.50m.

b) Ulita DC 150 – Ungureanu Mihai

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

c) Ulita Mecu Ion – Biserica Pietreni

- Latime parte carosabila: 3.00m
- Acostamente: 2 x 0.50m.

d) Drum vicinal "Biserica Secaturi – Valea Cheii"

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

e) Ulita DC 150 – Pavel Toma

Km 0+000 – Km 0+210

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

Km 0+210 – Km 0+310

- Latime parte carosabila: 3.00m

f) Drum vicinal "Avramoiu Constantin – Stog – Unghiulara"

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

g) Ulita DC 150 – Marcoci Gheorghe

- Latime parte carosabila: 4.00m.

h) Ulita Manastirea Bistrita – Petrescu Cristian

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

i) Ulita DC 150 – Papuc Constantin

Km 0+000 – Km 0+075

- Latime parte carosabila: 3.50m
- Acostamente: 1 x 0.50m.

Km 0+075 – Km 0+280

- Latime parte carosabila: 4.00m.

j) DC150 B Pietreni– Costesti (DJ646)

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

k) Ulita Gara Bistrita

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

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

Amenajare drumuri laterale. Se amenajeaza pe 15 m cu Pc=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 şi capacităţile de producţie.

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 execuţia investiţiei.

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

Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente.

Accesul la amplasamentul lucrarii se va face pe actulele 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 (agregate, prefabricate, etc).

Resursele naturale folosite în construcţie şi funcţionare.

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

Metode folosite în construcţie.

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.

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 execuţie, cuprinzând faza de construcţie, punerea în funcţiune, exploatare, refacere şi 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 Judetean Valcea (anexat prezentului memoriu tehnic).

Relaţia cu alte proiecte existente sau planificate.

Prin executarea acestor lucrări se vor îmbunătăţii 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 condiţiile impuse de dezvoltarea turismului, putând produce efecte pozitive atât în viaţa economico-socială, cât şi 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 activităţi 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, aprovizionarea realizându-se de la stațiile de asfalt existente în zonă.
- asigurarea betoanelor, aprovizionarea realizându-se de la stațiile de beton din zonă.
- asigurarea prefabricatelor se va face de la firme specializate.

Alte avize și autorizaţii 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 Costesti.

Comuna Costeşti se află situată în partea de nord-vest a Judeţului Vâlcea, dezvoltată de-a lungul pâraielor Bistriţa şi Costeşti, la poalele Munţilor Căpăţânii. Teritoriul administrativ cuprinde 4 sate (Costeşti, Bistriţa, Pietreni, Văratici) şi are ca vecini, spre nord, est şi sud, comunele: Mălaia, Bărbăteşti, Pietrari, Tomşani, iar la vest, oraşul Horezu.

Comuna este traversată spre partea sa sudică de artera rutieră DN 67 (E 81 / Rm. Vâlcea – Costeşti – Horezu – Tg. Jiu – Motru – Drobeta Tr. Severin / E 70), DJ 646 (Băbeni – Tomşani – DN 67 / Costeşti – Mănăstirea Bistriţa – Mănăstirea Arnota), DJ 646A (Costeşti - centrul localităţii – Pietreni, urmează cursul Pârâului Costeşti – Bărbăteşti – Stoeneşti / DN 67); Dc 148 (Bogdăneşti / DN 67- Rovine / DN 67), Dc 148A (Bogdăneşti / DN 67 – Costeşti / DJ 646).

Drumurile propuse pentru asfaltare : **Ulita DC 149 – Boharu** proneste din DJ 646 si deserveste mai multe proprietati particulare; **Ulita DC 150 – Ungureanu Mihai** porneste din DJ

646A si ajunge in drumul forestier Parcul National BuilaVanturarita; **Ulita Mecu Ion – Biserica Pietreni** porneste din Ulita DC 150 – Ungureanu Mihai si ajunge la Biserica "44 de izvoare", **Drum vicinal "Biserica Secaturi – Valea Cheii"** porneste din DJ 646A si deserveste mai multe proprietati particulare; **Ulita DC 150 –Pavel Toma** porneste din DC Dealul Costestilor si deserveste maimulte proprietati particulare; **Drum vicinal "Avramoiu Constantin – Stog – Unghiulara"** porneste din DJ 646A si deserveste mai multe proprietati particulare; **Ulita DC 150 – Marcoci Gheorghe** porneste din DJ 646A si deserveste mai multe proprietati particulare; **Ulita Manastirea Bistrita – Petrescu Cristian** porneste din DJ 646 si deserveste mai multe proprietati, apoi se infunda; **Ulita DC 150 – Papuc Constantin** porneste din DJ 646A si ajunge in DC Dealul Costestilor; **DC 150 B Pietreni– Costesti (DJ646)** porneste din DJ 646A si ajunge in DC 105 B Costesti Barbatesti; **Ulita Gara Bistrita** porneste din DJ 646 si ajunge in DC Mlaci.

Topografia

Din punct de vedere geomorfologic, partea locuită a localităţii ocupă în cea mai mare parte arealul depresionar de la poalele Munţilor Căpăţânii (410 – 645 m altitudine), dar teritoriul administrativ se extinde până în creasta principală a masivului montan, la circa 1979 m altitudine (Vf. Zmeuretu). Este parte componentă a Depresiunii Horezu, o depresiune submontană desfăşurată între Dealul Costeştilor la est şi Dealul Milostea la vest şi închisă spre sud de Măgura Slătiorului (768,7 m alt.)

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 adincimea de inghet

Stas – ul 11100/93 include comuna Costesti – jud. Valcea in zona gradului 7_1 – macroseismic dupa scara Richter. Normativul P100-2013, privitor la zonarea teritoriului Romaniei dupa valorile coeficientilor seismici Tc si ag, atribuite comunei Costesti – jud. Valcea, in termeni de perioada de control (colt), a spectrului de raspuns Tc = 0,7 sec. si valorile de varf ale acceleratiei terenului pentru proiectare ag, pentru IMR = 100 ani, ag = 0,16g. In conformitate cu STAS – ul 6054/77 adancimea de inghet pentru zona Costesti, jud. Valcea este de 0,60 – 0,70m.

Clima si fenomenele naturale specifice zonei

In conformitate cu prevederile STAS 1709/1-90, localitatea Costesti, judetul Valcea se afla in tipul climatic II.

Clima perimetrului cercetat este temperat continentala subtipul climatului continental de tranzitie avand urmatorii parametrii:

- temperatura medie anuala +10,2 ° C
- temperatura minima absoluta - 31,0° C
- temperatura maxima absoluta + 40,6° C

Precipitatiile medii anuale au valori cuprinse intre 750 – 800 mm/m²

Situatia ocuparilor definitive de teren

- Stotal = 23,290.00mp

Distanţa faţă de graniţe pentru proiectele care cad sub incidenţa Convenţiei privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră.

Nu este cazul.

Hărţi, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informaţii privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât şi artificiale.

Planurile de încadrare în zonă și planurile de situație anexate.

Folosinţele actuale şi planificate ale terenului atât pe amplasament, cât şi pe zone adiacente acestuia.

Situatia juridica al terenului care urmeaza sa fie ocupat

Regimul juridic

Obiectivul de investitie este amplasat in comuna Costesti, judetul Valcea gasindu-se in domeniul public al comunei, conform Hotararea Consiliului Local nr. 16/28.07.1999 - Inventarul bunurilor ce apartin domeniului public al comunei Costesti si Hotararea nr. 46 cu privire la completarea Hotararii consiliului local nr. 16 din 28 iulie 1999, cu modificarile si completarile ulterioare la inventarul bunurilor care apartin domeniului public al comunei Costesti.

Traseul proiectat se desfasoara pe traseele existente ale drumurilor, pentru a nu se afecta proprietatiile si a se evita exproprierile de teren. Prin amenajarile drumurilor nu se afecteaza proprietatiile cetatenilor sau stalpii LEA amplasati la marginea drumurilor.

Regimul economic

Folosinta actuala – Zona pentru cai de comunicatie rutiera si amenajari aferente

Destinatie conform P.U.G. aprobat – Zona pentru cai de comunicatie rutiera si amenajari aferente

Regimul tehnic

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

Circulatia pietonilor si autovehiculelor: din DJ 646, DJ 646A, drumuri comunale si locale

Terenul pe care sunt amplasate obiectivele de studiu nu se afla in zona protejata sau interzisa.

Politici de zonare şi 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 potenţial. O scurtă descriere a impactului potenţial.
Impactul asupra populaţiei şi sănătăţii umane - impact pozitiv.

Obiectivul general al proiectului de asfaltare drumuri, vizează dezvoltarea şi îmbunătăţirea infrastructurii si a calitatii vietii locuitorilor din comuna Costesti.

Impactul asupra faunei, florei şi 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 execuţiei este afectată suprafaţa de teren pe care urmează să se realizeze lucrările de refacere,**S= 23,290.00mp**, 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 acordarea unei atenţii speciale cu privire la folosirea utilajelor se pot evita posibilele poluări accidentale care pot fi produse de scurgeri de combustibili şi uleiuri de la acestea.

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

Impactul asupra folosinţelor, calităţii şi 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 calităţii aerului, climei.

Afectări ale aerului se pot produce în timpul execuţiei ca urmare a antrenării prafului de pe sol şi a gazelor rezultate din evacuările de la eşapamentele 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 execuţiei lucrărilor, pot fi grupate după cum urmează:

- **Activitatea utilajelor de construcţie;**

Poluarea specifică activităţii utilajelor se apreciază după consumul de carburanţi (substanţe poluante NO_x, CO, COV_{nm}, particule materiale din arderea carburanţilor etc.) şi aria pe care se desfăşoară aceste activităţi.

- **Transportul materialelor, prefabricatelor, personalului;**

Circulaţia mijloacelor de transport reprezintă o sursă importantă de poluare a mediului pe şantierele de construcţii. Poluarea specifică circulaţiei vehiculelor se apreciază după consumul de carburanţi (substanţe poluante NO_x, CO, COVNM, particule materiale din arderea carburanţilor etc.) şi distanţele parcurse (substanţe poluante, particule materiale antrenate în aer de pe suprafaţa drumurilor).

Indiferent de tipul utilajelor folosite în procesul de execuţie rezultă gaze de eşapament care sunt evacuate în atmosferă conţinând întregul complex de poluanţi specific arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO_x), compuşi organici volatili nonmetanici (COV_{nm}), metan (CH_4), oxizi de carbon (CO, CO_2), amoniac (NH_3), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi aromatice policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO_2).

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 şantier este redus, 3-4 utilaje care vor funcţiona asincron. Zona de lucru beneficiază de o bună ventilaţie naturală. În perioada de exploatare a investiţiei 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 execuţiei lucrărilor ca urmare a funcţionării utilajelor şi mijloacelor de transport. Pentru reducerea efectului se va evita funcţionarea utilajelor în perioada de odihnă a populaţiei şi în zilele de sărbătoare legală şi 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 vibraţii care să afecteze clădirile adiacente drumului, iar în cazul utilajelor de gabarit mare se vor impune viteze de deplasare mai reduse.

Impactul asupra peisajului şi mediului vizual, patrimoniului istoric şi cultural şi asupra interacţiunilor dintre aceste elemente.

Prin realizarea investițiilor se va îmbunătăți 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 vieții.
- circulație auto și pietonală în condiții de confort și siguranță.

Din punct de vedere cantitativ se va realiza:

- creșterea capacității 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 şi lung, permanent şi temporar, pozitiv şi 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. populaţiei/habitatelor/speciilor afectate).

Nu este cazul.

Magnitudinea şi complexitatea impactului.

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

Probabilitatea impactului.

Mică.

Durata şi frecvenţa impactului.

În timpul execuției lucrărilor – 12 luni.

Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ.

În timpul execuţiei se vor utiliza materiale cu structură minerală inertă faţă 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 execuţie pot introduce anumite modificări asupra factorilor de mediu sol, apă şi aer.

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

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

Natura tranfrontieră a impactului.

Nu este cazul.

4. Surse de poluanţi şi protecţia factorilor de mediu.

4.1. Protecţia calităţii apei.

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

Prin acordarea unei atenţii speciale cu privire la folosirea utilajelor se pot evita posibilele poluări accidentale care pot fi produse de scurgeri de combustibili şi 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 esenţial este pregătirea personalului deservent privind modul de acţionare în caz de apariţie a unor poluări accidentale.

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

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

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

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

4.2. Protecţia aerului.

Afectări ale aerului se pot produce în timpul execuţiei ca urmare a antrenării prafului de pe sol şi a gazelor rezultate din evacuările de la eşapamentele 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 execuţiei lucrărilor, pot fi grupate după cum urmează:

- **Activitatea utilajelor de construcţie**.

Poluarea specifică activităţii utilajelor se apreciază după consumul de carburanţi (substanţe poluante NO_x, CO, COV_{nm}, particule materiale din arderea carburanţilor etc.) şi aria pe care se desfăşoară aceste activităţi.

➢ **Transportul materialelor, prefabricatelor, personalului.**

Circulaţia mijloacelor de transport reprezintă o sursă importantă de poluare a mediului pe şantierele de construcţii. Poluarea specifică circulaţiei vehiculelor se apreciază după consumul de carburanţi (substanţe poluante NO_x, CO, COV_{nm}, particule materiale din arderea carburanţilor etc.) şi distanţele parcurse (substanţe poluante, particule materiale ridicate în aer de pe suprafaţa drumurilor).

Indiferent de tipul utilajelor folosite în procesul de execuţie rezultă gaze de eşapament care sunt evacuate în atmosferă conţinând întregul complex de poluanţi specifici arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO_x), compuşi organici volatili nonmetanici (COV_{nm}), metan (CH_4), oxizi de carbon (CO, CO_2), amoniac (NH_3), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi aromatice policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO_2).

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 sunt nesemnificative deoarece numărul de utilaje din şantier este redus, 3-4 utilaje care vor funcţiona asincron. Zona de lucru beneficiază de o bună ventilaţie naturală. În perioada de exploatare a investiţiei factorul de mediu aer nu este afectat în mod semnificativ.

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

4.3. Protecţia împotriva vibraţiilor şi zgomotului.

Fenomenul apare numai în timpul execuţiei ca urmare a funcţionării utilajelor şi mijloacelor de transport.

Pentru reducerea efectului se va evita funcţionarea utilajelor în perioada de odihnă a populaţiei şi în zilele de sărbătoare legală şi 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 vibraţii care să afecteze clădirile adiacente drumului, iar în cazul utilajelor de gabarit mare se vor impune viteze de deplasare mai reduse.

4.4. Protecţia împotriva radiaţiilor.

Nu este cazul.

4.5. Protecţia solului şi subsolului.

În timpul execuţiei sunt afectate suprafeţele de teren pe care urmează să se execute lucrările de asfaltare a strazii. Suprafața afectată de lucrări este **S= 23,290.00mp**.

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

Pin acordarea unei atenţii speciale cu privire la folosirea utilajelor se pot evita posibilele poluări accidentale care pot fi produse de scurgeri de combustibili şi uleiuri de la acestea.

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

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

4.6. Protecţia ecosistemelor terestre şi acvatice.

Nu sunt afectate ecosistemele naturale.

4.7. Protecţia aşezărilor umane.

Prin lucrările ce se vor executa, aşezările umane nu vor fi afectate, din contră, se creează posibilităţi de îmbunătăţire substanţială a condiţiilor de viaţă a populaţiei din zonele adiacente.

4.8. Gospodărirea deşeurilor generate pe amplasament.

Lucrările propuse nu sunt generatoare de deşeuri. Se va avea în vedere ca în timpul execuţiei, deşeurile menajere rezultate din activitatea angajaţilor să fie colectate în containere adecvate şi 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. Gospodărirea substanţelor toxice şi periculoase.

Nu se operează cu substanţe toxice şi 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 naţionale care transpun legislaţia comunitară (IPPC, SEVESO, COV, LCP, Directiva-cadru apă, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru a deşeurilor etc.)

Nu este cazul.

7. Lucrări necesare organizării de şantier.

Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier.

Ținând cont de caracterul lucrăriilor 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 lucrăriilor de bază propuse, descrise în capitolul 3.

În vederea colectării deșeurilor menajere sau industriale rezultate din activitatea angajaților și execuția lucrăriilor 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 şantier.

În organizarea de şantier se va ţine seama și de următoarele aspecte:

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

Localizarea organizării de șantier.

Primăria Costesti 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

- zgomot 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 inițiale 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 podețelor.
- 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