

MEMORIU DE PREZENTARE Pentru emiterea acordului de mediu

I. Denumirea proiectului:

„ASFALTARE DRUMURI LOCALITATEA DULCESTI, COMUNA 23 AUGUST,
JUDETUL CONSTANTA”

II. Titular

UAT COMUNA 23 AUGUST

Adresa: str. George Calinescu, nr. 50, loc. 23 August, judetul Constanta, cod postal 907005, tel./fax.: 0241 858 204

E-mail primar@primaria23august.ro

persoana de contact : dl. Trusca Danut - viceprimar

reprezentant legal : Mitrana Viorel Mugur – Primar al Comunei 23 August

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect:

a) REZUMATUL PROIECTULUI

Lucrarile aferente obiectivului acestei investitii se afla in localitatea Dulcesti, Comuna 23 August, judetul Constanta.

Strazile preconizate pentru reabilitare se afla in intravilanul localitatii Dulcesti, pe terenuri ce apartin domeniului public administrat de Primaria Comunei 23 August.

Localitatea Dulcesti este strabatuta de la Est spre Vest, respectiv dinspre 23 August spre Pecineaga de Drumul Judetean DJ 394, (strada Barbu Stefanescu Delavrancea), ceea ce face ca o parte din strazile studiate in cadrul proiectului sa fie conectate direct la acest drum, respectiv:

- Costache Olareanu (1), Cezar Baltag (2), Marin Preda (4), Radu Tudoran (47), Natalia Negru (5), Sorin Titel (40), Nicolae Grigorescu (13), Nicolae Filimon (39), Ionel Teodoreanu (14), Marin Sorescu (18), Virgil Teodorescu (43), Ion Minulescu (20), Grigore Ilisei (21), Radu Petrescu (25), Emil Botta (27), Felix Aderca (28).

Pentru o identificare mai usoara a amplasamentului strazilor, acestea au fost impartite in:

- Strazi in zona de Sud a DJ394, pe sensul de la Est spre Vest, respectiv dinspre 23 August spre Pecineaga;

- Strazi in zona de Nord a DJ394, pe sensul de la Vest spre Est, respectiv dinspre Pecineaga spre 23 August.

In tabelul urmatoare este prezentata lista strazilor si lungimea acestora, atat in conformitate cu datele furnizate de Beneficiar prin Tema de proiectare, cat si ca urmare a masuratorilor efectuate si a proiectarii geometriei in plan a strazilor.

Deasemenea in tabel este precizata si categoria strazii apreciata in cadrul expertizei tehnice efectuate in cadrul acestui proiect.

Tabel centralizator cu strazile din localitatea Dulcesti, lungimi, limite, categoria strazilor

Nr. Crt.	Denumirea strazii		Lungime conform masuratori + proiect	Limitele strazii	Categoria apreciata in cadrul expertizei
Strazi in zona de Sud a DJ394, (de la Est spre Vest/23 August - Pecineaga)					
1	Costache Olareanu-TR I		234.56	DJ 394 - Natalia Negru	secundara
	Costache Olareanu-TR II		304.33	Natalia Negru - UM	secundara
2	Cezar Baltag		227.25	Costache Olareanu - Ion Lovinescu	secundara
3	Ion Lovinescu		180.62	DJ 394 - Marin Preda	secundara
4	Marin Preda		237.06	DJ 394 - Costache Olareanu	secundara
5	Natalia Negru		535.18	DJ 394 - Ion Agarbiceanu	principala
6	Augustin Buzura		59.85	Costache Olareanu - Prop. Privata	secundara
7	Anton Holban		411.70	Costache Olareanu - Camil Petrescu	secundara
8	Iosif Vulcan-TR I		133.57	Natalia Negru - Anton Holban	secundara
	Iosif Vulcan-TR II		178.81	Anton Holban - Costache Olareanu	secundara
9	Vintila Horia-TR I		134.92	Natalia Negru - Anton Holban	secundara
	Vintila Horia-TR II		86.63	Anton Holban - Prop. Privata	secundara
10	Ion Agarbiceanu-TR I		171.83	DE 208 - Anton Holban	secundara
	Ion Agarbiceanu-TR II		156.96	Anton Holban - UAT	secundara
11	Camil Petrescu		202.64	DE 208 - Ion Agarbiceanu - UAT	secundara
	<i>prelungire Eugen Barbu (introdusa in cadrul proiectului)</i>		35.93	DJ 394 - Natalia Negru	secundara
12	Eugen Barbu		291.87	Natalia Negru - Ionel Teodoreanu	secundara
13	Nicolae Grigorescu		161.55	DJ 394 - Eugen Barbu	secundara
14	Ionel Teodoreanu-TR I		401.97	DJ 394 - Costache Olareanu-TR II	secundara
	Ionel Teodoreanu-TR II		205.98	Ionel Teodoreanu-TR I - Marin Sorescu	secundara
15	Octavian Paler		254.01	Ionel Teodoreanu-TR II - Ionel Teodoreanu-TR I	secundara
16	Aleea Sorin Titei		31.65	Octavian Paler - Prop. Privata	secundara
17	Aleea Alexandru Vlahuta		90.70	Octavian Paler - Prop. Privata	secundara
18	Marin Sorescu		234.22	DJ 394 - George Craciun	secundara
19	George Craciun		404.14	Ion Minulescu - Calistrat Hogas	secundara
20	Ion Minulescu		489.74	DJ 394 - Domeniu Privat	secundara
21	Grigore Ilisei		314.09	DJ 394 - Calistrat Hogas	secundara
22	Mihail Sebastian		112.29	Radu Petrescu - Grigore Ilisei	secundara
23	Ion Lotreanu		103.73	Grigore Ilisei - Ion Minulescu	secundara
24	Calistrat Hogas-TR I		222.97	Radu Petrescu - Ion Minulescu	secundara
	Calistrat Hogas-TR II		125.79	Ion Minulescu - UAT	secundara
25	Radu Petrescu		820.75	DJ 394 - Felix Aderca	principala
26	Liviu Rebreanu		231.72	Lucia Demetrius - Prop. Privata	secundara
27	Emil Bota		667.12	DJ 394 - Felix Aderca	principala
28	Felix Aderca		488.94	DJ 394 - Nicolae Beldiceanu	secundara
29	Horia Bonciu-TR I		88.54	Emil Bota - Liviu Rebreanu	secundara
	Horia Bonciu-TR II		120.35	Liviu Rebreanu - Radu Petrescu	secundara
30	Mihail Sadoveanu-TR I		184.52	Felix Aderca - Emil Bota	secundara
	Mihail Sadoveanu-TR II		91.67	Emil Bota - Liviu Rebreanu	secundara
	Mihail Sadoveanu-TR III		117.76	Liviu Rebreanu - Radu Petrescu	secundara
31	Lucia Demetrius-TR I		183.00	Felix Aderca - Emil Bota	secundara
	Lucia Demetrius-TR II		213.85	Emil Bota - Radu Petrescu	secundara
32	Stefan Luchian-TR I		184.50	Felix Aderca - Emil Bota	secundara
	Stefan Luchian-TR II		212.29	Emil Bota - Radu Petrescu	secundara
	Stefan Luchian-TR III		58.63	Radu Petrescu - Tatlageacu Mic	secundara
33	Ion Baiesu-TR I		185.64	Felix Aderca - Emil Bota	secundara
	Ion Baiesu-TR II		213.29	Emil Bota - Radu Petrescu	secundara
	Ion Baiesu-TR III		122.75	Radu Petrescu - Tatlageacul Mic	secundara
34	Nicolae Beldiceanu-TR I		193.10	Felix Aderca - Emil Bota	secundara
	Nicolae Beldiceanu-TR II		212.98	Emil Bota - Radu Petrescu	secundara
	Nicolae Beldiceanu-TR III		126.10	Radu Petrescu - Tatlageacul Mic	secundara

Strazi in zona de Nord a DJ394, (de la Vest spre Est/Pecineaga - 23 August)					
36	Ion Calugaru		41.03	Aurel Dumitrascu - Prop. Privata	secundara
37	Nichifor Crainic		81.77	Aurel Dumitrascu - Prop. Privata	secundara
38	Ion Budai Deleanu		39.41	Aurel Dumitrascu - Prop. Privata	secundara
39	Nicolae Filimon		426.53	DJ 394 - Aurel Dumitrascu	secundara
40	Sorin Titel		538.33	DJ 394 - Aurel Dumitrascu	principala
41	Ion Manolescu		173.75	Aurel Dumitrascu - Petre Neagoe	secundara
42	Petre Neagoe-TR I		111.40	Ion Manolescu - Sorin Titel	secundara
	Petre Neagoe-TR II		102.03	Sorin Titel Nicolae - Filimon	secundara
43	Virgil Teodorescu		254.09	DJ 394 - Nicolae Filimon	secundara
44	Constantin Zarnescu-TR I		238.61	Radu Tudoran - Sorin Titel	secundara
	Constantin Zarnescu-TR II		124.17	Sorin Titel - Nicolae Filimon	secundara
45	Vasile Voiculescu		78.64	Nicolae Filimon - Prop. Privata	secundara
46	Cezar Ivanescu		109.08	Sorin Titel - Prop. Privata	secundara
47	Radu Tudoran		292.73	DJ 394 - Prop. Privata	secundara
48	Mircea Nedelciu		94.47	Cezar Baltag - Radu Tudoran	secundara

Total lungime strazi conform Proiect = 14160,08 m.

Suprafata ocupata de ampriza strazilor este de 97684.24 mp, aproximativ:
97,7 Ha.

Toate suprafetele ce se vor ocupa definitiv de lucrari, sunt situate in intravilanul localitatii.

b) JUSTIFICAREA NECESITĂȚII PROIECTULUI

Strazile ce vor fi supuse lucrarilor de modernizare, se afla pe reseaua stradala existenta, apartin administrativ-teritorial de comuna 23 August, au o lungime totala de 1.874+150 m (zona studiata) si sunt dispuse in zona centrala a comunei.

Strazile studiate asigura circulatia rutiera a autovehiculelor si pietonilor in intravilanul localitatii Dulcesti.

Lungimea totala a strazilor ce fac obiectul Documentatiei de interventie este de 14160,08 m.

Localitatea Dulcesti este strabatuta de la Est spre Vest, respectiv dinspre 23 August spre Pecineaga de Drumul Judetean DJ 394, (strada Barbu Stefanescu Delavrancea), ceea ce face ca o parte din strazile studiate in cadrul proiectului sa fie conectate direct la acest drum.

In functie de structura rutiera existenta strazile aferente acestui proiect, sunt de trei tipuri si anume:

- strazi de pamant
- strazi pietruite
- strazi pe care a fost facut un tratament bituminos, dar in prezent tratamentul respectiv este degradat

Starea actuală a străzilor este necorespunzătoare.

- Structura rutiera prezinta degradari numeroase sub forma de denivelari, conditii precare de scurgere a apelor din precipitatii si este in general colmatata cu pamant sau pe anumite sectoare materialul pietros nu este inglobat in carosabil;
- Circulația autovehiculelor se face cu dificultate , in special in perioadele cu precipitatii;
- Elementele de scurgere a apelor pluviale (santuri de pamant, podete transversale drumului, podete la drumurile laterale), lipsesc pe anumite tronsoane de drum, iar acolo unde acestea exista sunt subdimensionate si se afla intr-o stare avansata de degradare;
- Podețele existente nu asigură scurgerea apelor pluviale fiind parțial sau integral colmatate;
- anumite sectoare de strazi au latime deosebit de ingusta intre limitele de proprietate si/sau stalpi, nefiind posibila amenajarea la latimea minima prevazuta in normele tehnice in vigoare (ordinul 50 al MT), adica platforma drumului de minim 7m (din care 5,50m carosabil) pentru strazile principale si 5m (din care 4m carosabil) pentru strazile secundare, la care mai este necesar a se adauga sistemele de preluare si dirijare a apelor pluviale, (rigole, santuri, etc.);
- lipsa pantelor transversale care favorizează staționarea apei pe carosabil și înmuiera pământului;
- acostamente neconturate, neintretinute si inierbate, fapt ce a condus la stagnarea apelor pluviale pe partea carosabila a strazii si la erodarea acesteia;
- Accesele la proprietati sunt partial amenajate de catre localnici si nu asigura continuitatea scurgerii apelor pluviale colectate de catre santurile, sau rigolele existente, adiacente strazii;
- lipsa indicatoarelor rutiere.

In consecinta, inexistenta unui sistem rutier adecvat, precum si toate celelalte neajunsuri prezentate, determina circulatia dificila a autovehiculelor in intreaga zona.

În perioadele ploioase situația se agravează datorită lipsei îmbrăcăminții rutiere și a sistemului deficitar de colectare și evacuare a apelor din zona drumului.

Având în vedere starea tehnica necorespunzatoare si importanta pe care o au aceste cai de comunicatie in viata de zi cu zi a localnicilor, se considera necesara si oportuna modernizarea acestor strazi.

Necesitatea realizării acestei investiții se poate justifica prin următoarele:

- Disconfortul produs de împietruirea neîntreținută cu numeroase denivelări;
- Scopul investiției este de a face ca circulația să se desfășoare în condiții normale, inclusiv pe timp ploios;
- Stimularea unor activități productive ce duc la ridicarea standardului material și spiritual al locuitorilor, care să conducă la stabilizarea populației în această zonă, cu toate consecințele benefice ale acesteia;
- Realizarea acestei investiții este impusă de necesitatea rezolvării circulației rutiere și pietonale în condiții de confort optim și de siguranța circulației

- Un alt factor important este dat de creșterea continuă a traficului rutier, de starea de viabilitate înrăutățită din cauza denivelărilor și a gropilor existente în partea carosabilă

- Ameliorarea calității mediului și diminuarea surselor de poluare, prin realizarea unei suprafețe netede care să reducă poluarea sonoră, poluarea aerului

- Ameliorarea condițiilor igienico-sanitare ale locuitorilor și a activităților productive desfășurate.

Prin executia lucrarilor de modernizare a strazilor ce fac obiectul prezentului proiect, se vor imbunatatii conditiile de trafic si de siguranta a circulatiei la nivelul cerintelor actuale si de perspectiva si va duce la dezvoltarea economica si sociala a comunei, avand ca rezultat final imbunatatirea calitatii vietii, in scopul atingerii cerintelor de dezvoltare europene in spatiul rural.

Obiectivele proiectului sunt:

- modernizarea drumurilor de interes local;
- extinderea posibilitatilor de acces ale populatiei la rețeaua rutiera din zona;

- imbunatatirea conditiilor de transport al persoanelor si produselor prin marirea vitezei de circulatie a vehiculelor;

- imbunatatirea aprovizionarii pietelor cu produse;

- facilitarea interventiilor de urgenta in mediul rural;

- rezolvarea problemelor de circulatie rutiera si pietonala in conditii de confort optim si de siguranta a circulatiei;

- ameliorarea calitatii mediului si diminuarea surselor de poluare, prin realizarea unei suprafețe netede care să duca la reducerea poluării sonore și poluării aerului;

- Colectarea și dirijarea controlată a apelor provenite din ploii;

- Imbunatatirea conditiilor de administrare a infrastructurii;

- Cresterea posibilitatilor de investitii in zona;

- Economii din scaderea costului de exploatare;

- Economii din scaderea timpului de parcurs.

Concluzie:

Lucrările de modernizare a strazilor din localitatea Dulcești, propuse a se executa prin prezenta documentație tehnică, va asigura o circulație fluentă și în condiții de siguranță a traficului auto și vor influența benefic zona atât din punct de vedere ambiental cât și din punct de vedere socio-economic.

c) VALOAREA INVESTITIEI

Valoarea totala a obiectivului de investitii este de **28.881.134,129 lei cu tva**, respectiv **24.304.234,711 lei fara tva**, din care C+M = **25.619.557,933 lei cu tva**, respectiv **21.529.040,280 lei fara tva**, conform devizului general.

d) PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUȘA

Avand in vedere faptul ca investitia va fi realizata din surse de la bugetul local, in etape, perioada de implementare va decurge pe o perioada de 5 ani, functie de resursele beneficiarului.

Perioada efectiva de executie este de 9 luni.

e) PLANȘE REPREZENTÂND LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI, INCLUSIV ORICE SUPRAFAȚĂ DE TEREN SOLICITATĂ PENTRU A FI FOLOSITĂ TEMPORAR (PLANURI DE SITUAȚIE ȘI AMPLASAMENTE)

Se anexeaza prezentului memoriu, Plan de incadrare in zona - 1 ex; Modul de racordare a planurilor de situatie – 1 ex; Plan de situatie (6 planuri: PS01+PS06)– 1 ex. Se anexeaza prezentului memoriu, tabelele cu coordonatele amplasamentului in sistem STEREO 70.

f) DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT

Prezentam mai jos, tabelar, caracteristicile fizice ale intregului proiect:

tabel centralizator cu suprafetele ce vor fi ocupate de constructie

Strazi in zona de Sud a DJ394, (de la Est spre Vest/23 August - Pecineaga)							
Nr. Crt.	Denumire strada	Lungime conf. Masurat ori / Proiect	Profil propus prin proiect	Suprafata carosabil	Suprafata acostamente + borduri	Suprafata elemente scurgere apa	Total suprafata strada
1	Costache Olareanu-TR I	234.56	PT Ib (5.50+2x0.75+santuri pamant) + PT Ic (5.50+2x0.75+sant pereat/stg+sant pamant/dr)	1343.81	351.84	938.24	2633.89
	Costache Olareanu-TR II	304.33	PT If (5.50+2x0.90/rig carosabila)	1680.82	-	517.50	2198.32
2	Cezar Baltag	227.25	PT IIIb (4.00/panta unica/stg+0.50+sant pamant/stg)	927.36	113.63	431.78	1472.76
3	Ion Lovinescu	180.62	PT IIIi (4.00/panta unica/dr+0.70/rig carosabila/dr)	755.48	108.37	110.60	974.45
4	Marin Preda	237.06	PT Ia (5.50+2x0.75+santuri pamant) + PT Id (5.50+2x0.75+santuri pereate)	1332.68	355.59	948.24	2636.51
5	Natalia Negru	535.18	PT Ib (5.50+2x0.75+santuri pamant) + PT IIIh (4.00/panta unica/dr+0.90/rig carosabila/dr)	2433.97	438.05	1183.00	4055.02
6	Augustin Buzura	59.85	PT IVc (3.00+2x0.50)	189.54	59.85	-	249.39
7	Anton Holban	411.70	PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabila)	1660.80	-	672.30	2333.10
8	Iosif Vulcan-TR I	133.57	PT IIIc (4.00/panta unica/stg+0.50+sant pereat/stg)	554.96	106.86	268.00	929.81
	Iosif Vulcan-TR II	178.81	PT IIIc (4.00/panta unica/stg+0.50+sant pereat/stg)	738.18	143.05	358.00	1239.23

Memoriu De Prezentare Conform Anexa 5^E Din Legea Nr. 292/2018
„Asfaltare Drumuri Localitatea Dulcesti, Comuna 23 August, Judetul Constanta”

9	Vintila Horia-TR I	134.92	PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabila)	553.68	-	243.90	797.58
	Vintila Horia-TR II	86.63	PT IVa (3.50+2x0.50)	314.54	86.63	-	401.17
10	Ion Agarbiceanu-TR I	171.83	PT Ie (5.50+2x0.90/rig carosabile) + PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabile)	933.32	-	312.30	1245.62
	Ion Agarbiceanu-TR II	156.96	PT Ie (5.50+2x0.90/rig carosabile)	870.28	-	286.20	1156.48
11	Camil Petrescu	202.64	PT IIIa (4.00/panta unica/stg+0.50+sant pamant/stg)	830.82	162.11	405.28	1398.22
	prelungire Eugen Barbu	35.93	PT Ia (5.50+2x0.75+santuri pamant)	215.62	53.90	143.72	413.23
12	Eugen Barbu	291.87	PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabila)	1207.48	-	505.80	1713.28
13	Nicolae Grigorescu	161.55	PT IIc (4.00+2x0.50+santuri pereate)	668.28	161.55	464.00	1293.83
14	Ionel Teodoreanu-TR I	401.97	PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabila)	1621.88	-	644.40	2266.28
	Ionel Teodoreanu-TR II	205.98	PT IIIId (4.00/panta unica/dr+0.50+sant pereat/dr) + PT IIa (4.00+2x0.50+santuri pamant)	849.22	197.59	739.96	1786.77
15	Octavian Paler	254.01	PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabila)	1030.04	-	434.70	1464.74
16	Aleea Sorin Titei	31.65	PT IVc (3.00+2x0.50)	103.53	31.65	-	135.18
17	Aleea Alexandru Vlahuta	90.70	PT IVd (3.00+2x0.50)	283.64	90.70	-	374.34
18	Marin Sorescu	234.22	PT IIIIf (4.00/panta unica/stg+0.90/rig carosabila/stg)+ PT IIa (4.00+2x0.50+santuri pamant)	942.38	184.53	538.10	1665.01
19	George Craciun	404.14	PT IIc (4.00+2x0.50+santuri pereate) + PT IIIIf (4.00/panta unica/stg+0.90/rig carosabila/stg)	1622.06	286.48	687.50	2596.04
20	Ion Minulescu	489.74	PT Ie (5.50+2x0.90/rig carosabile) + PT IIa (4.00+2x0.50+santuri pamant)	2577.45	89.74	1040.26	3707.45
21	Grigore Ilisei	314.09	PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabila)	1263.36	-	533.70	1797.06
22	Mihail Sebastian	112.29	PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabila)	1270.36	-	185.40	1455.76
23	Ion Lotreanu	103.73	PT IIIe (4.00/panta unica/dr+0.50+sant pereat/dr)	434.11	82.98	210.00	727.09
24	Calistrat Hogas-TR I	222.97	PT Ie (5.50+2x0.90/rig carosabile)	1268.34	-	369.00	1637.34

Memoriu De Prezentare Conform Anexa 5^E Din Legea Nr. 292/2018
 „Asfaltare Drumuri Localitatea Dulcesti, Comuna 23 August, Judetul Constanta”

	Calistrat Hogas-TR II	125.79	PT Ie (5.50+2x0.90/rig carosabile)	698.85	-	180.00	878.85
25	Radu Petrescu	820.75	PT If (5.50+2x0.90/rig carosabila)	4514.13	-	1350.00	5864.13
26	Liviu Rebreanu	231.72	PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabila)	933.88	-	415.80	1349.68
27	Emil Bota	667.12	PT If (5.50+2x0.90/rig carosabila)	3669.16	-	1147.50	4816.66
28	Felix Aderca	488.94	PT IIb (4.00+2x0.50+santuri pamant)	1987.21	488.94	1955.76	4431.91
29	Horia Bonciu-TR I	88.54	PT Ie (5.50+2x0.90/rig carosabile)	500.97	-	140.40	641.37
	Horia Bonciu-TR II	120.35	PT Ie (5.50+2x0.90/rig carosabile)	675.93	-	198.00	873.93
30	Mihail Sadoveanu-TR I	184.52	PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabila)	752.08	-	316.80	1068.88
	Mihail Sadoveanu-TR II	91.67	PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabila)	380.68	-	149.40	530.08
	Mihail Sadoveanu-TR III	117.76	PT IIIg (4.00/panta unica/dr+0.90/rig carosabila/dr)	485.04	70.66	99.00	654.70
31	Lucia Demetrius-TR I	183.00	PT Ie (5.50+2x0.90/rig carosabile)	1020.50	-	318.60	1339.10
	Lucia Demetrius-TR II	213.85	PT Ie (5.50+2x0.90/rig carosabile)	1190.18	-	360.90	1551.08
32	Stefan Luchian-TR I	184.50	PT Ie (5.50+2x0.90/rig carosabile)	1028.75	-	321.30	1350.05
	Stefan Luchian-TR II	212.29	PT Ie (5.50+2x0.90/rig carosabile)	1181.60	-	375.30	1556.90
	Stefan Luchian-TR III	58.63	PT IIa (4.00+2x0.5+santuri pamant)	244.45	58.63	234.52	537.60
33	Ion Baiesu-TR I	185.64	PT Ie (5.50+2x0.90/rig carosabile)	1035.02	-	324.00	1359.02
	Ion Baiesu-TR II	213.29	PT Ie (5.50+2x0.90/rig carosabile)	1187.10	-	378.90	1566.00
	Ion Baiesu-TR III	122.75	PT IIa (4.00+2x0.5+santuri pamant)	504.14	122.75	491.00	1117.89
34	Nicolae Beldiceanu-TR I	193.10	PT Ie (5.50+2x0.90/rig carosabile)	1076.05	-	319.50	1395.55
	Nicolae Beldiceanu-TR II	212.98	PT Ie (5.50+2x0.90/rig carosabile)	1185.39	-	378.00	1563.39
	Nicolae Beldiceanu-TR III	126.10	PT IIa (4.00+2x0.5+santuri pamant)	517.71	126.10	504.40	1148.21
Strazi in zona de Nord a DJ394, (de la Vest spre Est/Pecineaga - 23 August)							
Nr. Crt.	Denumire strada	Lungime conf. Masurat ori / Proiect	Profil propus prin proiect	Suprafat a carosabil	Suprafat a acostam ente+bor duri	Suprafata elemente scurgere apa	Total suprafata strada
36	Ion Calugaru	41.03	PT IVd (3.00+2x0.50)	132.14	41.03	-	173.17

37	Nichifor Crainic	81.77	PT IVd (3.00+2x0.50)	256.40	81.77	-	338.17
38	Ion Budai Deleanu	39.41	PT Ili (4.00+2x0.50)	166.61	39.41	-	206.02
39	Nicolae Filimon	426.53	PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabila)	1716.12	-	711.90	2428.02
40	Sorin Titel	538.33	PT IIf (4.00+2x0.70/rig carosabile)	2163.32	-	697.90	2861.22
41	Ion Manolescu	173.75	PT IIh (4.00+2x0.50)	713.69	173.75	-	887.44
42	Petre Neagoe-TR I	111.40	PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabila)	452.60	-	204.30	656.90
	Petre Neagoe-TR II	102.03	PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabila)	422.12	-	206.10	628.22
43	Virgil Teodorescu	254.09	PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabila)	1023.36	-	462.60	1485.96
44	Constantin Zarnescu-TR I	238.61	PT IId (4.00+2x0.70/rig carosabile)	961.44	-	336.00	1297.44
	Constantin Zarnescu-TR II	124.17	PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabila)	510.68	-	225.90	736.58
45	Vasile Voiculescu	78.64	PT IVb (3.50+2x0.50)	286.17	78.64	-	364.81
46	Cezar Ivanescu	109.08	PT IIg (4.00+2x0.70/rig carosabile)	443.32	-	154.70	598.02
47	Radu Tudoran	292.73	PT Ie (5.50+2x0.90/rig carosabile)	1610.02	-	502.20	2112.22
48	Mircea Nedelciu	94.47	PT IId (4.00+2x0.90/rig carosabila)	391.88	-	168.30	560.18
TOTAL				66496.61	4386.78	26800.86	97684.24

IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare:

In vederea atingerii scopului proiectului si anume acela de a moderniza cele 47 de strazi astfel încât acestea sa corespundă traficului actual și celui de perspectivă, într-o prima etapa, unde este cazul, va trebui decapata partial actuala pietruire existenta a strazilor, in scopul evacuării materialului colmatat cu pamant si reprofilarea atat a pietruirii ramase, cat si a intregii sectiuni cu adaos de piatra sparta.

In acest sens, demolarea partiala a structurii rutiere existente (pietruirea existenta) nu modifica functiunea existenta a acesteia.

V. Descrierea amplasarii proiectului:

Lucrarile aferente obiectivului acestei investitii se afla in localitatea Dulcesti, Comuna 23 August, judetul Constanta.

Strazile preconizate pentru reabilitare se afla in intravilanul localitatii Dulcesti, pe terenuri ce apartin domeniului public administrat de Primaria Comunei 23 August.

Localitatea Dulcesti este strabatuta de la Est spre Vest, respectiv dinspre 23 August spre Pecineaga de Drumul Judetean DJ 394, (strada Barbu Stefanescu Delavrancea), ceea ce face ca o parte din strazile studiate in cadrul proiectului sa fie conectate direct la acest drum, respectiv:

- Costache Olareanu (1), Cezar Baltag (2), Marin Preda (4), Radu Tudoran (47), Natalia Negru (5), Sorin Titel (40), Nicolae Grigorescu (13), Nicolae Filimon (39), Ionel Teodoreanu (14), Marin Sorescu (18), Virgil Teodorescu (43), Ion

Minulescu (20), Grigore Ilisei (21), Radu Petrescu (25), Emil Botta (27), Felix Aderca (28).

Pentru o identificare mai ușoară a amplasamentului strazilor, acestea au fost împartite în:

- Strazi în zona de Sud a DJ394, pe sensul de la Est spre Vest, respectiv dinspre 23 August spre Pecineaga;

- Strazi în zona de Nord a DJ394, pe sensul de la Vest spre Est, respectiv dinspre Pecineaga spre 23 August.

Se anexează prezentului memoriu, tabelele cu coordonatele amplasamentului în sistem STEREO 70.

VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile:

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

a) PROTECȚIA CALITĂȚII APELOR:

- sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;

NU ESTE CAZUL

Materialele propuse a fi folosite prin proiect nu conțin elemente agresive, sau care să se dizolve în apele pluviale care se scurg de pe platforma drumului.

Apele pluviale de pe suprafața părții carosabile sunt colectate lateral în șanturi de pământ, din beton și/sau rigole carosabile dreptunghiulare din beton, de unde apele sunt conduse prin podete spre firele de văi existente în zonă, unde se vor descărca.

Santurile pereate cu beton se vor turna în câmp continuu până la 2m lungime cu grosimea de 8 cm și se vor așeza pe un pat de nisip în grosime de 5 cm după pilonare.

Lungimea șanturilor pereate cu beton este de 1480 ml.

Șanturile de pământ se execută prin săpătură manuală și au adâncimea de cca. 40cm.

Lungimea șanțurilor din pământ este de 3680 ml.

În general, în cadrul proiectului, având în vedere atât spațiul redus dintre limitele de proprietăți, cât și numeroasele accese la proprietăți, s-a propus ca scurgerea apelor în lungul drumului să se realizeze prin rigole carosabile dreptunghiulare din beton.

Acestea pot fi executate monolit, sau prefabricate și montate în amplasament.

Lungimea totală a rigolelor carosabile dreptunghiulare din beton, este de 18780 ml.

Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în lungul drumurilor la intersecțiile cu drumurile laterale, sau strazile proiectate s-au prevăzut 62 buc. podete tubulare din beton cu diametrul de 400 – 500 mm și lungimi cuprinse între 4 și 14m.

Lungimea totală a podetelor tubulare este de 360m, acestea fiind amplasate conform planurilor de situație.

De asemenea, în zonele de acces la proprietăți, atât cele auto, cât și cele pietonale, pe strazile pe care nu au fost prevăzute rigole carosabile, iar scurgerea apelor în lungul drumului se realizează prin șanturi de pământ, sau pereate cu beton, au fost prevăzute subtraversări ale acestora și asigurarea scurgerii apelor în lungul strazilor, prin podete tubulare cu diametrul de 400mm.

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

b) PROTECȚIA AERULUI:

- sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri;

-folosirea în timpul execuției a utilajelor și a mijloacelor de transport cu o bună reglare a motoarelor și evitarea pe cât posibil a funcționării motoarelor în timpul staționării în vederea diminuării emisiilor de pulberi;

- eventualele particule de praf care pot să apară în timpul execuției se pot stopa prin întreținerea corespunzătoare a șantierului.

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă.

NU ESTE CAZUL

În faza de execuție a lucrărilor se apreciază că poluarea aerului este nesemnificativă. Aceasta este generată în principal de motoarele utilajelor folosite la executarea lucrărilor. Poluarea poate fi redusă la minimum printr-un control riguros al stării tehnice a utilajelor, folosirii carburanților și prin respectarea tehnologiilor de execuție.

Planul pentru Protecția Mediului prezentat de către executant va fi de asemenea monitorizat de către reprezentanții Beneficiarului pentru conformitatea implementării corespunzătoare a acestuia.

Materialele utilizate în executarea lucrărilor sunt agrementate din punct de vedere tehnic și certificate pentru conformitate și calitate.

c) PROTECȚIA ÎMPOTRIVA ZGOMOTULUI ȘI VIBRAȚIILOR:

- sursele de zgomot și de vibrații;

Principalele surse de zgomot și / sau vibrații pot fi :

- Execuția tuturor obiectivelor noi care implică lucrări de construcții montaj ;

- Execuția săpăturilor. Având în vedere că lucrările se desfășoară în timpul zilei, se poate aprecia că nivelul de zgomot se va încadra în limitele prevăzute de STAS 10009/1988.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor.

În general, utilizatorii utilajelor nu sunt surse de zgomot sau vibrații, utilajele generatoare de zgomot și vibrații fiind motoarele acestora (buldozer, autogreder, autobasculante). Prin proiect au fost asigurate condițiile de protecție împotriva zgomotului și vibrațiilor, constând din fiabilitatea privind starea tehnică a echipamentelor.

În perioada de construcție:

-lucrările de execuție se vor realiza pe timp de zi (orele 9.00-18.00),

-utilizarea de echipamente și tehnologii conforme cu standardele de zgomot și vibrații,

-timpul de realizare a lucrărilor de construcții-montaj să fie minim.

d) PROTECȚIA ÎMPOTRIVA RADIAȚIILOR:

- sursele de radiații;

NU ESTE CAZUL

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor.

NU ESTE CAZUL

e) PROTECȚIA SOLULUI ȘI A SUBSOLULUI:

- sursele de poluanți pentru sol, subsol și ape freatice și de adâncime;

NU ESTE CAZUL

- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului.

Ansamblul proiectat nu afectează negativ solul și subsolul din zona drumului.

S-au adoptat soluții de proiectare care să atingă următoarele obiective:

- să necesite un volum de excavatii și săpături minime,

- să se ocupe definitiv o suprafață de teren optimă în condițiile asigurării unui trafic fluent de autovehicule,

- prin lucrări de consolidare și terasamente să fie eliminat riscul de apariție a fenomenului de alunecare de teren,

- prevederea lucrărilor de colectare și evacuare a apelor superficiale (santuri, rigole carosabile, podete),

- impermeabilizarea acostamentelor, santurilor și rigolelor,

- după intervențiile antropice care pot perturba mediul natural, se vor executa acțiuni de restaurare ecologică prin tehnici de inginerie de mediu (restaurări, reabilitări), inclusiv restaurarea stratului vegetal afectat.

f) PROTECȚIA ECOSISTEMELOR TERESTRE ȘI ACVATICE:

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;

NU ESTE CAZUL

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate.

NU ESTE CAZUL

Realizarea lucrărilor de construcții proiectate nu generează un impact negativ asupra ecosistemelor terestre și acvatice.

g) PROTECȚIA AȘEZĂRILOR UMANE ȘI A ALTOR OBIECTIVE DE INTERES PUBLIC:

- identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele;

NU ESTE CAZUL

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public.

Pentru siguranța circulației au fost prevăzute:

- se va executa semnalizare rutieră prin indicatoare de prioritate la toate intersecțiile dintre străzile incluse în proiect, dar și la cele cu care acestea se intersectează.

- se vor efectua lucrări de marcaje la sol și de amplasare a indicatoarelor de circulație de toate categoriile.

-o avertizare si o informare corecta, vizibila, sporeste confortul conducatorului auto, duce la eliminarea stresului acestuia, eliminandu-se confuziile si a manevrelor periculoase, in final a accidentelor si blocajelor.

- marcaje longitudinale, care cuprind liniile de directie si marcaj lateral, liniile obligate de racordare; cu acest marcaj se va realiza separarea sensurilor de circulatie, delimitarea benzilor de circulatie si a partii carosabile;

-realizarea unei semnalizari verticale eficiente trebuie sa cuprinda indicatoare de avertizare, de obligativitate, de restrictie si indicatoare de informare si orientare.

-se vor proiecta lucrari de marcare pentru avertizare privind delimitarea spatiilor interzise, pentru interzicerea stationarii, furnizarea de indicatii privind incadrarea corecta pe benzile care corespund itinerarului ales si de adoptare a unor viteze corespunzatoare traseului care urmeaza.

-aceste indicatoare vor avea dimensiunile in functie de locul unde se aplica si vor fi in concordanta cu viteza de apropiere.

-vopseaua utilizata pentru realizarea marcajelor trebuie sa aiba proprietati antiderapante reflectorizante si sa aiba o durata de viata cat mai ridicata (rezistente la uzura).

h) PREVENIREA SI GESTIONAREA DESEURILOR GENERATE PE AMPLASAMENT IN TIMPUL REALIZARII PROIECTULUI/IN TIMPUL EXPLOATARII, INCLUSIV ELIMINAREA:

- lista deșeurilor, cantități de deșuri generate;

Principalul tip de deșuri va fi reprezentat prin deșuri de construcție inerte (pământ, piatră sparta, ciment, asfalt), pentru care se propune re folosirea sau depozitarea în cea mai apropiat haldă municipală de deșuri.

Referitor la deșeurile menajere, acestea vor fi constituite din hârtie, pungi, folii de polietilenă, ambalaje PET, materii organice (resturi alimentare) rezultate de la personalul de execuție.

Tipuri si cantitati de deșuri ce pot rezulta in perioada de exploatare :

-asfalturi rezultate din intretinerea caii de rulare;

-materiale biodegradabile rezultate din taierea vegetatiei ierboase;

-deșuri menajere amestecate.

Substanțele toxice și periculoase pot fi: carburanții (motorina) și lubrifianții necesari funcționării utilajelor.

- modul de gospodărire a deșeurilor.

In perioada de executie:

Pentru a asigura managementul deșeurilor în conformitate cu legislația națională, antreprenorul general al lucrărilor va încheia contracte cu operatorii de salubritate locali în vederea depozitării deșeurilor.

Principalul tip de deșuri va fi reprezentat prin deșuri de construcție inerte (pământ, piatră sparta, ciment, asfalt), pentru care se propune re folosirea sau depozitarea în cea mai apropiat haldă municipală de deșuri.

Referitor la deșeurile menajere, acestea vor fi constituite din hârtie, pungi, folii de polietilenă, ambalaje PET, materii organice (resturi alimentare) rezultate de la personalul de execuție.

In perioada de exploatare:

Pe perioada de exploatare vor rezulta deseuri de la degajarea cailor rutiere de autovehicule avariate, intretinerea imbracamintii rutiere, ecologizarea drumului, taierea vegetatiei ierboase care va creste pe terasamentul strazilor.

Tipuri si cantitati de deseuri ce pot rezulta in perioada de exploatare :

- asfalturi rezultate din intretinerea caii de rulare;
- materiale biodegradabile rezultate din taierea vegetatiei ierboase;
- deseuri menajere amestecate.

Deseurile specifice operarii obiectivului de investitii cat si cele rezultate din intretinere va reprezenta o preocupare majora a beneficiarului.

i) GOSPODĂRIREA SUBSTANTELOR ȘI PREPARATELOR CHIMICE PERICULOASE:

Substanțele toxice și periculoase pot fi: carburanții (motorina) și lubrifianții necesari funcționării utilajelor.

Date fiind distanțele reduse până la eventualele puncte de aprovizionare, nu este necesară depozitarea în amplasament a acestora.

Alimentarea cu carburanți a utilajelor va fi efectuată cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având făcute reviziile tehnice și schimburile de lubrifianți.

Schimbarea lubrifianților și întreținerea acumulatorilor auto se vor executa în ateliere specializate.

Modul de gospodărire se va realiza de către agenți economici specializați, prin colectare selectivă–transport-neutralizare.

(B) Utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversitatii.

Natura materialelor folosite sunt produse de cariera si balastiera de provenienta naturala care prin caracteristicile lor sunt de natura indestructibila, nisip, piatra sparta trebuie sa provina din surse deja omologate pentru care exista acorduri tehnice corespunzatoare.

Materialele folosite la realizarea lucrarilor de amenajare drumurilor asigura nivelul de calitate in concordanta cu cerintele Legii nr. 10/1995 si HG.766/1997 privind calitatea in constructii conform standardelor nationale si internationale.

VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate in mod semnificativ de proiect:

- impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității, conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei, zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente.

Complexitatea impactului anticipat:

- proiectul nu are impact semnificativ asupra mediului.

Prin executarea lucrărilor de modernizare a strazilor, vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu.

Calea de rulare a autovehiculelor propusa in proiect este alcatuita dintr-o structura rutiera compacta in constructie supla din mixturi asfaltice care va diminua emisiile de pulberi datorate traficului.

Toate acestea, au ca rezultat următoarele:

- va scădea gradul de poluare a aerului, implicit a apei, a vegetației, și a solului arabil, prin reducerea emanațiilor de praf și a mirosului de bălănit, de la apele ce stagnează în șanțurile fără continuitate de pe drum.

- se va evita eroziunea terasamentului și a platformei drumului - prin realizarea lucrărilor de colectare și dirijare a apelor provenite din ploii și zăpezi.

Probabilitatea impactului:

Impactul asupra mediului produs de obiectivul din proiectul propus se va manifesta „pozitiv”.

Populația:

Soluția propusa va avea o influență directă, pozitivă, asupra localității Dulcești, deoarece implementarea acesteia poate conduce la beneficii generale pentru comunitate.

Va determina condiții ameliorate de circulație rutieră, un nivel de zgomot mai redus și o calitate îmbunătățită a aerului.

Clima:

Lucrările proiectate nu introduc efecte negative suplimentare față de situația existentă asupra solului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei, peisajului, sau din punct de vedere artistic, nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Bunuri materiale:

Lucrările proiectate nu vor avea influență negativă asupra bunurilor materiale deoarece nu este cazul de demolari de construcții sau situații juridice referitoare la dreptul de proprietate asupra terenurilor.

Prin lucrările prevăzute în proiect bunurile materiale își vor mari valoarea, vor aduce avantaje din punct de vedere al protecției mediului, sănătății umane, financiare, atât pe perioada de exploatare, cât și în perioada de construcție.

Patrimoniul istoric și cultural:

Lucrările proiectate nu vor avea influență negativă asupra patrimoniului istoric și cultural și arheologic.

Peisajul și mediul vizual:

Pentru amenajarea peisajistică a lucrărilor proiectate se vor folosi materiale locale-piatră și nisip alături de îmbracaminti rutiere realizate din mixturi asfaltice.

Influența soluției propuse asupra peisajului este determinată în mod pozitiv de starea de satisfacție a conducătorilor auto.

Cu toate că în prezent datorită tehnologiilor de execuție moderne, a unor materiale mai puțin agresive pentru mediu și a unei mecanizări avansate, perioadele de execuție s-au redus mult, ceea ce reduce timpul de impact asupra mediului pe un traseu, (o zonă de lucru), în esență efectele pot fi următoarele:

Factorul de mediu apă:

Execuția lucrărilor:

Manipularea și punerea în opera a materialelor de construcție pot determina emisii specifice fiecărui tip de material și fiecărei operații de construcție. De asemenea, ploile care spală suprafața șantierului pot antrena depunerile și astfel, indirect, acestea pot ajunge în cursurile de apă, dar și în stratul freatic.

Manevra defectuasa, a autovehiculelor care transporta diverse tipuri de materiale sau a utilajelor pot reprezenta surse potentiale de poluare ca urmare a unor deversari accidentale de materiale, combustibili, uleiuri.

Traficul de santier:

Traficul, specific santierului, determina diferite emisii de substante poluante in atmosfera rezultate din arderea combustibilului in motoarele vehiculelor (NOx, CO, SOx, COV, particule in suspensie, etc). Pe de alta parte traficul greu al utilajelor este sursa de particule sedimentabile datorita antrenarii particulelor de praf de pe drumurile pe care se va executa proiectul. Atmosfera este spalata de ploii, astfel incat poluantii din aer sunt transferati in ceilalti factori de mediu (apa de suprafata si subterana, sol etc.).

Transportul betoanelor, balastului cu mijloace auto neadecvate pot constitui surse de poluare prin spalarea poluantilor specifici din atmosfera sau de pe sol de catre apele meteorice, acestea pot ajunge in sol sau in apele de suprafata.

Factorul de mediu aer:

Executia lucrarilor constituie, pe de o parte, o sursa de emisii de praf, iar pe de alta parte, sursa de emisie a poluantilor specifici arderii combustibililor fosili (produse petroliere distilate) atat a motoarelor utilajelor, cat si a mijloacelor de transport folosite.

Activitatea de constructie poate avea, temporar (pe durata constructiei), un impact local apreciabil asupra calitatii aerului.

Actiunea poluantilor atmosferici asupra sanatatii umane se manifesta cand acestia depasesc un nivel maxim al concentratiilor, numit prag nociv.

Efectele lor asupra sanatatii umane sunt urmatoarele:

-monoxidul de carbon (CO): prin inhalarea acestuia se pot produce intoxicatii, care au ca efect tulburari de vedere, dureri de cap, ameteala, oboseala, palpitatii;

-oxizii de azot (NOx): la anumite concentratii provoaca intoxicari grave (maladii respiratorii cronice si leziuni inflamatorii);

-hidrocarburile (Hc): indeosebi cele aromate monociclice si policiclice sunt hemato si neurotoxice, avand efecte cancerigene;

-oxizii de sulf (SOx): au actiune iritanta asupra sistemului respirator.

Impactul asupra aerului in perioada de constructie poate fi semnificativ. Insa el se manifesta intr-o perioada limitata, relativ scurta.

In cazul emisiilor de pulberi in suspensie de la depozitarea agregatelor, o masura temporara de reducere a emisiilor este udarea lor periodica, care trebuie facuta doar pentru agregatele utilizate in prepararea betoanelor.

Imprejmuirea si acoperirea suprafetelor utilizate pentru depozitarea agregatelor reprezinta de asemenea o masura de reducere a emisiilor de pulberi in suspensie, dar si de reducere a pierderilor.

Factorul de mediu sol:

Poluarea solului se va realiza indirect, prin ceilalti factori de mediu: apa si aer.

Principalul impact asupra solului in perioada de constructie a unei amenajari de drum este reprezentat de ocuparea temporara de terenuri pentru: drumuri provizorii, platforme, baze de aprovizionare si productie, halde de deseuri. Reconstructia ecologica a zonei dupa incheierea lucrarilor reprezinta o masura obligatorie.

Impactul manifestat de traficul desfasurat de la bazele de productie la fronturile de lucru are un caracter temporar si se exercita ca urmare a antrenarii de

catre apele pluviale a poluantilor rezultati din arderea combustibilului. Aceste ape se infiltreaza in straturile superioare ale solului.

Impactul determinat de pierderile de carburanti sau ulei de la functionarea defectuasa a utilajelor poate fi apreciabil. El se manifesta, de asemenea pe arii restranse.

Impactul asupra solului produs de depozitele de deseuri neamenajate corespunzator este cu atat mai intens cu cat substantele depozitate au un caracter mai agresiv. Precipitatiile spala depozitele de deseuri incarcandu-se, in special, cu substante organice.

Factorul de mediu Biodiversitate:

Sursele de poluare pentru flora si fauna, specifice pentru perioada de executie a lucrarilor proiectate sunt urmatoarele: emisiile de noxe si zgomot generate de traficul rutier de santier si de operarea echipamentelor in realizarea lucrarilor.

Santierul, in ansamblu, are impact negativ complex asupra vegetatiei. Ocuparea temporara de terenuri, poluarea potentiala a solului etc., toate acestea au efecte negative asupra vegetatiei in sensul reducerii suprafetelor vegetale si uneori a pierderii calitatilor initiale.

Daca din punct de vedere chimic, poluarea aerului nu va fi periculoasa pentru vegetatie, poluarea cu particule in suspensie (praf) poate avea efecte negative. Acestea se pot manifesta cu preponderenta in perioadele secetoase, lipsite de precipitaii si pe suprafete limitate ca extindere. Praful se depune pe frunze si reduce intensitatea proceselor de fotosinteza, respiratie si transpiratie. Plantele nu se dezvoltă normal, productiile realizate sunt reduse.

Asupra faunei actioneaza negativ alte aspecte specifice santierelor de constructii, respectiv zgomotul, circulatia utilajelor si mijloacelor de transport.

Influenta asupra biodiversitatii la functionarea obiectivului se va produce pe doua cai: direct si indirect.

Influenta directa se va datora circulatiei mijloacelor de transport si impiedicarea accesului in unele zone/resurse a faunei terestre, prin crearea de bariere/fragmentare in migrarea acesteia, prin deteriorarea involuntara a elementelor de vegetatie/fauna si prin emisiile de noxe.

Procentul care va fi pierdut din suprafetele habitatelor folosite pentru necesitatile de hrana, odihna sau reproducere este nesemnificativ pentru speciile de vertebrate si nevertebrate, acestea avand posibilitatea retragerii in zone din vecinatate.

Factorul de mediu zgomot si vibratii:

Principala sursa de zgomot de zgomot si vibratii este reprezentata de functionarea utilajelor.

Lucrarile de constructie comporta urmatoarele surse importante de zgomot si vibratii: procesele tehnologice de executie a lucrarilor proiectate, operarea grupurilor de utilaje si echipamentele cu diferite functiuni.

Nivelul sonor va depinde in mare masura de urmatorii factori:

-fenomene meteorologice si in particular: viteza si directia vantului, gradientul de temperatura si de vant;

-absorbția undelor acustice de catre sol, fenomen denumit „efect de sol”;

-absorbția de aer, dependenta de presiune, temperatura, umiditatea relativa, componenta spectrala a zgomotului;

-topografia terenului;

-vegetatie;

Suplimentar impactului acustic, utilajele de construcție, datorită deplasării și activității desfășurate, constituie surse de vibrații.

A doua sursă de zgomot și vibrații în șantier este reprezentată de circulația mijloacelor de transport.

Pentru transportul materialelor (pământ, piatră spartă, prefabricate, beton, amestec asfaltic, etc.) se presupune că vor fi folosite basculante/autovehicule grele, cu sarcină cuprinsă între câteva tone și 40 tone.

Evoluția nivelului sonor depinde de execuția lucrărilor.

- extinderea impactului (zona geografică, numărul populației / habitatelor / speciilor afectate);

NU ESTE CAZUL

- magnitudinea și complexitatea impactului;

NU ESTE CAZUL

- probabilitatea impactului;

NU ESTE CAZUL

- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;

NU ESTE CAZUL

- măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;

NU ESTE CAZUL

- natura transfrontalieră a impactului.

NU ESTE CAZUL

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului

- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

NU ESTE CAZUL

IX. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare

(A) Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene

NU ESTE CAZUL

(B) Planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face parte proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat

Investiția va fi realizată cu fonduri de la bugetul local, în mai multe etape și a fost aprobată prin HCL nr. 6/2018.

X. Lucrări necesare organizării de șantier

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

Lucrările de organizare de șantier cuprind lucrări aferente realizării unor construcții provizorii sau amenajări în construcții existente, precum și lucrări de desființare a organizării de șantier: vestiare/barăci/spații de lucru pentru personalul din șantier; grupuri sanitare ecologice; depozite pentru materiale;

bransamente/racorduri la utilități; panouri de prezentare; pichete de incendiu; lucrari pentru desființarea organizării de șantier, inclusiv lucrari necesare readucerii terenurilor ocupate la starea lor inițială, la terminarea execuției lucrărilor de investiții, cu excepția lucrărilor aferente "Amenajări pentru protecția mediului și aducerea la starea inițială"

- localizarea organizării de șantier;

Organizarea de santier va fi realizata pe amplasamentul obiectivului de investitii.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Lucrarile de amenajare a strazilor nu necesita lucrari speciale pentru organizarea de santier, care sa implice surse de poluanti.

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

- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității

Nu exista situatii cu risc potential de afectare a mediului inconjurator.

Nu exista posibilitatea aparitiei de fenomene adverse.

In cazul aparitiei accidentelor datorate antreprenorului si la terminarea lucrarilor, toate amplasamentele ocupate se vor aduce la forma initiala.

După executarea lucrărilor proiectate vor apărea influențe favorabile asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economico-social, în strânsa legătură cu efectele pozitive ce rezultă din îmbunătățirea condițiilor de trafic ce apar în urma realizării lucrărilor de modernizare a drumurilor.

Prin executarea lucrărilor proiectate vor apărea unele influențe favorabile atat asupra factorilor de mediu, cât și din punct de vedere economic și social:

- va scădea gradul de poluare al aerului și al apei;

- se va reduce volumul de praf care se depune pe vegetația din zona drumului împiedicând procesul de fotosinteză;

- se va evita eroziunea solului din zona drumurilor, prin colectarea și evacuarea apelor pluviale în condiții hidraulice îmbunătățite;

După realizarea lucrărilor de modernizare, circulația rutieră și lucrările de întreținere curentă vor avea un impact redus asupra mediului.

Prin modernizarea acestor străzi se va asigura o circulație fluentă a autovehiculelor si a persoanelor, reducerea consumului specific de carburanți și a noxelor.

Prin executarea lucrărilor de modernizare, vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, de sănătate publică, și din punct de vedere economic și social.

Toate acestea, vor avea ca rezultat următoarele:

- va scădea gradul de poluare al aerului, implicit al apei, al vegetației, și al solului arabil, prin reducerea emanațiilor de praf și a mirosului de băhlit de la apele ce stagneaza în șanțurile fără continuitate de pe străzi, în comparație cu străzile modernizate.

- se va evita eroziunea terasamentului și a platformei drumului - prin realizarea lucrărilor de colectare și dirijare a apelor provenite din ploii și zăpezi.

Prin modernizarea strazilor se reduce zgomotul. Imprastierea si reducerea zgomotului se face si datorita existentei si mentinerii de arbori intre partea carosabila si curti.

- *aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;*

NU ESTE CAZUL

- *aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;*

NU ESTE CAZUL

- *modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.*

NU ESTE CAZUL

XII. Anexe - piese desenate

1. PLANUL DE ÎNCADRARE ÎN ZONĂ A OBIECTIVULUI ȘI PLANUL DE SITUAȚIE, CU MODUL DE PLANIFICARE A UTILIZĂRII SUPRAFETELOR.

Se anexează prezentului memoriu:

- Plan de incadrare in zona - 1 ex
- Modul de racordare a planurilor de situatie – 1 ex
- Plan de situatie (6 planuri: PS01+PS06)– 1 ex
- Tabele coordonate amplasament Stereo 70 – 1ex.

XIII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare

- NU ESTE CAZUL

XIV. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate

- NU ESTE CAZUL

XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV

- NU ESTE CAZUL



Intocmit,

Ing. Balut Corina

S.C. GENERAL EUROPLAN PROIECT S.R.L.