MEMORIU DE PREZENTARE conform ANEXA nr. 5E la Legea 292 /2018

„SUSȚINEREA INTERMODALITĂȚII ȘI TRANSPORTULUI ALTERNATIV ÎN MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE”

2023

Beneficiar:

**PRIMĂRIA MUNICIPIULUI**

**TÂRGOVIȘTE**

Proiect nr.:

**93/2022**

Faza de proiectare:

**STUDIU DE FEZABILITATE**

Proiectant de specialitate:

SC FIP CONSULTING SRL

strada Cluceru Udricani | nr. 20 | etaj 3 | sector 3 | București

2023

C U P R I N S

[I. Denumirea proiectului 4](#_Toc137815524)

[II. Titular 4](#_Toc137815525)

[III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect 5](#_Toc137815526)

[a) un rezumat al proiectului; 5](#_Toc137815527)

[b) justificarea necesității proiectului; 5](#_Toc137815528)

[c) valoarea investiției; 5](#_Toc137815529)

[d) perioada de implementare propusă; 5](#_Toc137815530)

[e) planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente); 6](#_Toc137815531)

[f) o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului; 6](#_Toc137815532)

[IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare 10](#_Toc137815533)

[V. Descrierea amplasării proiectului 10](#_Toc137815534)

[VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile 19](#_Toc137815535)

[A. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu 19](#_Toc137815536)

[B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității 26](#_Toc137815537)

[VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect 26](#_Toc137815538)

[VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile bat aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă. 33](#_Toc137815539)

[IX. Legătura cu alte acte normative și / sau planuri / programe / strategii / documente de planificare 34](#_Toc137815540)

[X. Lucrări necesare organizării de șantier: 34](#_Toc137815541)

[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 37](#_Toc137815542)

[XII. Anexe - piese desenate 37](#_Toc137815543)

[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. 38](#_Toc137815544)

[XIV. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu informații, preluate din planurile de management bazinale, actualizate. 38](#_Toc137815545)

[XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 se iau in considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV. 39](#_Toc137815546)

# Denumirea proiectului

*Denumirea obiectivului de investiție*: „SUSȚINEREA INTERMODALITĂȚII ȘI TRANSPORTULUI ALTERNATIV ÎN MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE”

*Amplasament:*

**Municipiul TÂRGOVIȘTE | Județul DÂMBOVIȚA**

# Titular

*Nume*: **SC FIP CONSULTING SRL**

*Adresa poștală / număr de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet /* *numele persoanelor de contact*:



**SC FIP CONSULTING SRL**

*adresa sediu social*: strada Cluceru Udricani | nr. 20 | etaj 3 | sector 3 | București

*nume persoană contact*:

* *administrator:* Radu ANDRONIC | [radu.andronic@fipconsulting.ro](mailto:radu.andronic@fipconsulting.ro)
* *responsabil pentru protecția mediului:* ing. Florin Marius DRĂGHICI | [florin.draghici@fipconsulting.ro](mailto:florin.draghici@fipconsulting.ro)

*urbanist peisagist* Ioana AFLOREI | [ioana.aflorei@fipconsulting.ro](mailto:ioana.aflorei@fipconsulting.ro)

*telefon*: 0742 137 580

*Beneficiar:* **Municipiul TÂRGOVIȘTE**

*adresa:* Str. Revoluției | nr. 1-3 | cod poștal 130011 | TÂRGOVIȘTE | jud. DÂMBOVIȚA

[www.pmtgv.ro](http://www.pmtgv.ro)

*nume persoană contact*:

1. persoană responsabilă: dna. Gianina CRĂCIUN
2. *telefon:* 0744 689 639

*Perioada de execuție propusă*: 24 luni

*Categoria de importanță*: C (normală)

*Clasa de importanță:*  III

*Faza de proiectare:* SF

# Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect

### un rezumat al proiectului;

Majoritatea orașelor din Romania, se confruntă cu probleme, ca urmare a unor procese de transformare, determinate de dezvoltarea economico-socială din ultimele decenii.

Totodată orașele se confruntă cu o mare fluctuație demografică, influențată mult de calitatea vieții, oamenii preferând să locuiască în orașe care arată civilizat și adaptate vremurilor.

Proiectul „SUSȚINEREA INTERMODALITĂȚII ȘI TRANSPORTULUI ALTERNATIV ÎN MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE” cuprinde propuneri investiționale din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului TÂRGOVIȘTE, completat în urma analizei situației existente, care alcătuiesc un coridor de mobilitate, considerat strategic la nivelul municipiului.

PMUD acționează astfel ca un document programativ la nivelul administrației locale în ceea ce privește strategia de dezvoltare secvențială a infrastructurii pentru toate tipurile de mobilitate urbană.

Amplasamentul este situat în Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița și aparține domeniului public al Municipiului Târgoviște,

Municipiul Târgoviște este situat în partea de sud a României, în zona centrală a județului Dâmbovița, la o distanță de 78 km de municipiul București, 49 km de municipiul Ploiești, respectiv 78 km de municipiul Pitești.

### justificarea necesității proiectului;

Creșterea utilizării autoturismului în marile orașe aglomerate, corelată cu lipsa atractivității transportului public colectiv a condus la ceea ce literatura de specialitate definește ca fiind „cercul vicios al declinului transportului public urban” și la o mobilitate urbană nesustenabilă. Mobilitatea urbană durabilă implică integrarea transportului public de calatori cu deplasări nemotorizate, în mod eficient și eficace astfel încât locuitorul să aibă la dispoziție alternative atractive pe care sa le prefere deplasărilor cu automobilul. Integrarea poate fi obținută prin dezvoltarea terminalului/zonei punctului de schimb intermodal ținând cont de: infrastructură și echipamente adecvate, servicii/r=orare corelate, informații adecvate și complete și oferind funcțiuni economico-sociale complementare.

Obiectivul general al proiectului îl constituie Promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare la nivelul Municipiului Târgoviște a emisiilor de CO2.

Obiectivul specific al investiției îl constituie dezvoltarea unor terminale intermodale de transport public urban / județean / interjudețean, dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor, amenajarea unor parcări de tip Park & Ride, precum și realizarea unor trasee pietonale care va conduce la dezvoltarea intermodalității.

Prin derularea acestui obiectiv de investiții se urmărește:

* structurarea spațiului urban, prin consolidarea unei relații eficace între utilizarea terenului și dezvoltarea infrastructurii modurilor de transport / deplasare durabilă
* dezvoltarea transportului public urban de mare capacitate și integrarea serviciilor acestuia cu deplasări nemotorizate și/sau cu transport individual, inovativ.

Domeniul investiției – MOBILITATE URBANĂ

### valoarea investiției;

Valoarea investiției proiectului „SUSȚINEREA INTERMODALITĂȚII ȘI TRANSPORTULUI ALTERNATIV ÎN MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE” este de

Aproximativ 78.605.714,61 RON fără tva

### perioada de implementare propusă;

Durata estimată de execuție a obiectivului de investiții: 18 luni.

Durata estimată de realizare a obiectivului de investiții: 24 luni.

Durata estimată de realizare a investiției include, pe lângă durata estimată pentru execuția lucrărilor și perioadele aferente etapei de realizare a proiectului tehnic, perioada necesară derulării procedurilor de expropriere, a derulării procedurilor de achiziție publică și a activităților de finalizare/închidere a proiectului.

### planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

Conform părți desenate

Anexăm plan amplasament, plan de situație. Nu este necesară folosirea temporară a terenului, lucrarea executându-se pe amplasamentul actual al străzilor

### o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului;

FORMELE FIZICE ALE PROIECTULUI

Lucrarea ce face obiectul prezentului proiect se încadrează în categoria **C - importanță normală** determinată în conformitate cu HG nr. 766/21.11.1997, HG nr. 675/3.07.2002 și a "*Metodologiei de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor*" - elaborată de INCERC - Laborator SCB - BAP în aprilie 1996.

Situația existentă - Principala problemă identificată la nivelul municipiului Târgoviște, este reprezentată de traficul ridicat și pe plan secundar de autovehiculele parcate neregulamentar. Alte probleme semnalate sunt lipsa sau insuficiența locurilor de parcare, fluența scăzută la orele de vârf și prezența traficului greu ce se deplasează cu viteze reduse.

Prezența pietonilor sau a bicicliștilor pe partea carosabilă reprezintă o problemă resimțită de locuitorii Municipiului Târgoviște, acest lucru duce la o disfuncțiune prezentă la nivelul infrastructurii destinate deplasărilor nemotorizate prin lipsa trotuarelor și a pistelor velo ce determină locuitorii municipiului să se deplaseze pe partea carosabilă, fapt ce duce la creșterea riscului apariției accidentelor.

Realizarea unei infrastructuri dedicate transportului nemotorizat va duce la crearea unui echilibru între avantajele oferite celor care aleg să utilizeze bicicleta cât și avantaje celor care aleg să folosească mijloacele de transport motorizate.

Amplasarea terminalelor/punctelor de schimb intermodal conduce la efecte pozitive asupra nivelului de solicitare a infrastructurii urbane stradale, iar analiza efectelor pe care le generează diferitele opțiuni de amplasare poate sta la baza unei ierarhizări riguros fundamentate pentru proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport din mediul urban.

Depozitarea materialelor de masă (agregate de balastieră și carieră) se va face la baza antreprenorului. Materialele de masă vor fi aduse pe șantier în mod ritmic, evitându-se depozitarea lor în afara amprizei străzii și se vor aduce la lucrare numai pe măsura punerii lor in opera. În șantier se vor aduce materiale care se vor pune in opera pe parcursul aceleiași zile.

Operațiunile executate pentru realizarea investiției constau în lucrări de terasamente, nivelări, compactări etc. specifice construcțiilor de drumuri.

ELEMENTE SPECIFICE CARACTERISTICE PROIECTULUI PROPUS

Profilul și Capacitatea de producție

Având în vedere specificul activităților care se vor desfășura pentru realizarea lucrărilor analizate în prezenta lucrare, practic nu va fi obținută o producție, însă poate fi considerată producție crearea infrastructurii velo.

Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz)

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

Materii prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora

Materiile prime necesare realizării lucrării sunt:

* pământ pentru umplutură și pământ vegetal;
* agregate minerale (piatră spartă, balast, pietriș, nisip);
* beton de ciment;
* beton asfaltic/mixtură asfaltică;
* prefabricate din beton;
* prefabricate din oțel
* lemn pentru cofraje;
* carburanții (motorina) și lubrifianții necesari funcționarii utilajelor și mijloacelor de transport.

Pentru o bună gospodărire/manevrare/utilizare a pământului/materialelor ce vor fi folosite pentru execuția lucrărilor vor fi necesare următoarele măsuri:

* asigurarea calității constând din certificate de calitate și documentație, determinări ale calității solului prin recoltarea de probe de pe amplasament;
* evitarea degradării, prin acoperire sau depozitare adecvată;
* prevenirea furturilor, prin menținerea unor evidente sistematice;
* asigurarea manevrării eficiente, prin folosirea în practică numai a dispozitivelor adecvate: încărcătoare mecanice, motostivuitoare, macarale etc.;
* protecția muncii în toate operațiunile de transfer, încărcare, descărcare ce se vor efectua pe bază de instructaje specifice și cu utilizarea echipamentelor de protecție;
* întreținerea permanentă și curățarea drumurilor regionale și a celor de șantier, prin nivelarea lor cu autogredere, balastare, stropire;
* evitarea poluării cu praf și pulberi, prin utilizarea mijloacelor de transport închise/acoperite.

Betonul de ciment și betonul asfaltic/mixtura asfaltică nu se vor prepara pe amplasamentul lucrării, ele se vor prepara în stațiile de betoane contractate și vor fi transportate pe ampriza lucrărilor cu mijloace de transport specifice.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în stare de funcționare, având făcute reviziile tehnice și schimburile de lubrifianți. Schimbarea lubrifianților se va executa după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate, unde se vor efectua și schimburile de uleiuri hidraulice și de transmisie.

În cazul în care vor fi necesare operații de întreținere sau schimbare a acumulatorilor auto, acestea se vor executa într-un atelier specializat, unde se vor efectua si schimburile de anvelope.

Energia electrică necesară desfășurării activităților de construcție va fi furnizată din sistemul energetic național, prin branșarea la rețeaua locala de energie electrică.

Materiale prefabricate de beton vor fi fabricate conform dimensiunilor stabilite și vor putea fi aduse din locații unde există fabrici specializate. Emulsia cationică pentru amorsare straturi bituminoase, vopseaua și diluantul pentru marcaje vor fi aduse pe amplasamentul lucrării în recipienţi etanși din care vor fi descărcate în utilajele de lucru specifice aplicării lor.

Vopselele și diluanții utilizate în cadrul lucrărilor de întreținere, protecție și marcaje rutiere, vor fi aduse în recipienţi etanși din care vor fi descărcate în utilajele de lucru specifice. Bidoanele goale vor fi restituite producătorilor sau distribuitorilor, după caz.

Combustibilul utilizat în procesele tehnologice este motorina. Nu se vor depozita combustibili în șantier, alimentarea făcându-se zilnic in propria baza a executantului sau în stațiile de alimentare cu carburant existente in zona. Întreținerea utilajelor se va face in propria baza a executantului.

Nu se va permite realizarea de depozite de carburanți la punctele de lucru.

Prin natura proiectului, cea de modernizare a zonelor pietonale și velo și încurajarea transportului nemotorizat în municipiul TÂRGOVIȘTE, nu se vor executa lucrări cu un impact negativ asupra mediului.

Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă

După finalizarea investiției, pistele de biciclete nu vor necesita utilizarea utilităților tehnico-edilitare. Evacuarea apelor pluviale se va realiza prin intermediul rigolelor propuse prin proiect.

* necesarul de utilități și de relocare/protejare, după caz;
* soluții pentru asigurarea utilităților necesare.

În funcție de soluția tehnică adoptată, pentru celelalte obiective de investiții (iluminat public, stații de încărcare a VE, dotări terminale de transport public, etc.) se vor realiza următoarele racorduri :

* alimentarea cu apă: racord de la rețeaua existentă;
* alimentarea cu energie electrică: racord de la rețeaua existentă;
* alimentarea cu gaz: racord de la rețeaua existentă;
* canalizare: racord de la rețeaua existentă;

Pe timpul execuției lucrărilor Antreprenorul General se va conecta la rețelele existente de apă, energie electrică, gaze și telefonie. Conform legislației în vigoare, organizarea de șantier va fi propusă de Antreprenor și aprobată de Beneficiar.

Antreprenorul are obligația de a obține toate avizele necesare în ceea ce privește amplasarea tuturor construcțiilor și echipamentelor necesare execuției lucrărilor și pentru branșarea pe timpul execuției lucrărilor la rețelele de utilități existente.

Racordările se vor realiza pe baza de soluții stabilite cu proprietarii rețelelor de distribuție, în conformitate cu avizele care vor fi obținute.

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

La finalizarea lucrărilor de construcție, constructorii au obligația reconstrucției ecologice a terenurilor ocupate temporar sau afectate.

O atenție specială se va acorda zonelor ocupate temporar pentru realizarea lucrărilor:

* limitarea la minimul necesar a suprafeței ocupate;
* înainte de începerea activității de construire, solul vegetal va fi excavat și depozitat într-un depozit special astfel încât, la terminarea lucrărilor, să asigure materialul de refacere a structurii vegetale a solului;
* refacerea structurii solului prin discuire si așezarea solului vegetal.

Prin reconstrucția ecologică, se vor îndeplini următoarele obiective:

* reducerea impactului lucrărilor;
* protecția solului împotriva eroziunii;
* restaurarea vegetației afectate;
* completarea aplicabilității altor măsuri corective și/sau preventive;
* avantajul integrării în peisaj a elementelor asociate infrastructurii și îmbunătățirea calității esteticii mediului.

Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente

Accesul auto se realizează prin rețeaua stradală deservită.

Accesul pietonal se va asigura prin intermediul trotuarelor existente în vecinătate.

La execuția lucrărilor nu va fi necesară realizarea unor căi de acces permanente.

Resursele naturale folosite în construcție și funcționare

Resursele naturale utilizate în lucrările de construcție a căilor de comunicație sunt agregatele minerale (balast, nisip), piatră spartă.

Produsele de balastieră vor fi asigurate din stațiile de sortare din zonă. Piatra naturală, balastul și nisipul vor fi cumpărate de la cariere/balastiere existente în zona amplasamentului, reglementate ANRM.

Pentru minimizarea impactului asupra mediului, se propun următoarele recomandări în exploatarea gropilor de împrumut:

* pentru lucrările de refacere a condițiilor inițiale de mediu după terminarea lucrărilor se va analiza, împreună cu autoritățile locale, posibilitatea utilizării pentru umplere a deșeurilor de pământ rezultate de la alte lucrări din zona;
* toate materialele inerte vor putea fi folosite în cadrul lucrărilor de la carierele de balast din zonă sau transportate la depozitele de deșeuri menajere din vecinătatea zonelor de amplasare a acestora.

Transportul agregatelor de la cariere/balastiere la zona proiectului se va efectua cu mijloace auto specifice pe drumuri naționale și/sau locale, după caz. În cadrul organizărilor de șantier/punctelor de lucru se vor utiliza pentru transport și încărcătoare frontale.

Metode folosite în construcție/demolare;

Metodele ce vor fi folosite la realizarea lucrărilor vor fi metodele uzuale pentru astfel de proiecte, care sunt în conformitate cu cerințele tehnice și legale în vigoare, în conformitate cu caietele de sarcini care vor sta la baza atribuirii lucrărilor de execuție.

Execuția se va face conform legislației în vigoare, respectând autorizația de construire ce urmează a se obține. Materialele vor fi aduse pentru punerea în operă cu mijloace auto din stații de sortare. La realizarea lucrărilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementarilor naționale în vigoare precum și legislației și standardelor naționale armonizate cu legislația U.E.

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

Durata de realizare a investiției este estimată la 24 luni calendaristice de la data emiterii ordinului de începere a lucrărilor de către beneficiar.

Toate lucrările se vor realiza sub controlul unui consultant autorizat și o asistență tehnică din partea proiectantului.

Investitorul, va urmări împreună cu dirigintele de șantier respectarea întocmai a prevederilor din autorizația de construire. Odată cu elaborarea proiectul tehnic se vor elabora și "Programul de control pe șantier", "Program pentru urmărirea în timp a lucrărilor" și din care rezultă lucrările necesare pentru menținerea la același standard de funcționare a drumului. Acestea sunt lucrări care nu afectează negativ mediul înconjurător, iar prin realizarea lor se menține la același standard lucrarea.

Relația cu alte proiecte existente sau planificate

Nu e cazul;

Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare

Soluția tehnică adoptată a fost concepută pornindu-se de la premisele celui mai bun grad de adecvare/eficiență economică a soluției de proiectare/materialelor/locației alese în condițiile unor constrângeri de ordin bugetar firești.

Pentru selectarea opțiunilor propuse s-au luat în calcul criterii de tipul:

* Social și de mediu
* Tehnic
* Financiar

Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor);

Un efect ar fi creșterea traficului de biciclete, pe traseul care presupune realizarea pistelor velo. Aceste activități ar putea influența benefic mediul și activitatea economică a municipiului.

La ora actuală se constată absența unor variante alternative de agrement și sport pentru cetățeni și turiști. Lipsa unor trasee amenajate pentru biciclete, descurajează cetățenii și turiștii să utilizeze acest mod de transport ecologic și să desfășoare această activitatea sportivă.

În vederea creării unei rețele complete, care să satisfacă nevoia de deplasare într-un mod confortabil, integrat, accesibil și coeziv, sistemul existent necesită completări și extinderi. Proiectele din PMUD vor sprijini creșterea modală a deplasărilor cu bicicleta, în vederea reducerii emisiilor de carbon și susținerea unei mobilități durabile la nivelul municipiului, dar și a zonei urbane funcționale TÂRGOVIȘTE.

Documentul de planificare urbană, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului TÂRGOVIȘTE conține ca obiective majore și prioritare, implementarea de soluții de mobilitate urbană care să conducă la creșterea gradului de civilizație, a confortului și a calității vieții. Printr-o abordare integrată, toate obiectivele de mobilitate urbană stabilite prin documentul strategic converg către obiectivul major de reducere a emisiilor GES și implicit de reducere a poluării.

**Proiectul va contribui la stimularea soluțiilor de transport nemotorizate și crearea unei variante alternative de agrement și sport pentru cetățeni și turiști.**

Alte autorizații cerute pentru proiect

Prin certificatul de urbanism *(nr. 83 din 06.02.2023)* s-au solicitat avize ale deținătorilor de rețele din zonă *(alimentare cu apă; canalizare, gaze naturale, telefonizare, alimentare cu energie electrică, salubritate),* avizele și acorduri privind securitatea la incendiu, sănătatea populației, avize/acorduri specifice ale administrației publice centrale: Aviz Ministerul Culturii și Identității Naționale, Aviz DAPPP-Administrator drum, Aviz Poliția Rutieră.

# Descrierea lucrărilor de demolare necesare

Nu este cazul.

# Descrierea amplasării proiectului

Regimul Juridic:

Terenul este situat în intravilanul / extravilanul municipiului Târgoviște (Conform Planului Urbanistic General aprobat prin HCL nr. 9/1998, prelungit conform O.U.G. nr. 51/21.06.2018 prin HCL nr. 239/29.06.2018).

Forma de proprietate: teren domeniu public al Municipiului Târgoviște

Trenurile se află în zona de protecție a monumentelor istorice “Mitropolia veche a Țării Românești” (situat în Piața Mihai Viteazu, datat în secolul XVI, demolat în 1889, biserica reconstruită în perioada 1890 – 1923) înscris la poziția 589, cod DB-II-a-A-17283, “Amplasamentul urban Bd. Castanilor (azi bd. Carol I)” (situat în municipiul Târgoviște; datat în secolul XIX – XX) înscris la poziția 611, cod DB-II-a-B-17202, “Fabrica de sticlă” (situat în str. Nicolae Bălcescu nr. 8, datat în secolul XX) înscris la poziția 480, cod DB-II-m-B-17183, “Șanț de apărare” (mun. Târgoviște; Epoca Medievală; 1645) înscris la poziția 13, cod DB-I-m-A-16953.05, “Valul Cetății Târgoviște” (situat în municipiul Târgoviște, datat în Epoca Medievală; 1645) înscris în poziția 14, cod DB-I-m-A16953.06, “Biserica Sf. Nifon - Sârbi” (situat pe Calea București nr. 19, datat între anii 1852 – 1854) înscris la poziția 495, cod DB-II-m-B-17200 conform Listei Monumentelor istorice a Ministerului Culturii și Patrimoniu Național, publicată în Monitorul Oficial al României.

Regimul economic:

Categoria de folosință: curți – construcții; drum

Funcțiunea dominantă a zonei: GC – gospodărie comunală (Conform PUZ aprobat)

Subzone funcționale: ID, IS, I, CCr, CCp, SV, TE.

Utilizări permise:

* Relații cu publicul – info point, grupuri sanitare pentru călători compartimentate pe sexe, sală de așteptare, birou bilete, birou administrativ, birou controlori, spațiu tehnic, instalații electrice de iluminat exterior, sistem de monitorizare video, circulații carosabile și pietonale, piste biciclete, spații libere pietonale, pasaje pietonale acoperite, parcaje la sol, subterane și multietajate, spații verzi amenajate și scuaruri, construcții aferente gospodăriei comunale, elemente de signalistică comercială.

Utilizări permise cu condiții:

* funcțiuni care admit accesul publicului în mod permanent sau conform unui program de funcționare specific și vor fi prevăzute cu vitrine / firme luminate noaptea
* pentru orice utilizări se va ține seama de condițiile geotehnice și de zona seismică
* se admite completarea / extinderea cu clădiri comerciale, de servicii sau adăpostind spații tehnice în limita indicatorilor urbanistici propuși, cu condiția să se mențină accesurile carosabile principale și trecerile pietonale necesare și să se respecte cerințele de protecție a clădirilor din imediata vecinătate
* se admite extinderea, mansardarea sau supraetajarea clădirilor existente, cu respectarea condițiilor de amplasare, echipare și configurare precum și a posibilităților maxime de ocupare și utilizare prevăzute de prezentul regulament

Regimul Tehnic

Pentru realizarea prezentului proiect, a fost emis Certificatul de urbanism nr. 83 din 06.02.2023, de către Primăria municipiului TÂRGOVIȘTE, în scopul „SUSȚINEREA INTERMODALITĂȚII ȘI TRANSPORTULUI ALTERNATIV ÎN MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE”.

Teren de domeniu public, aflat în proprietatea Municipiului Târgoviște, conform cu Extrasele de Carte Funciară nr.:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 146506/09.12.2022 | 24551/03.03.2022 | 24569/03.03.2022 | 24567/03.03.2022 | 77407/12.07.2022 | 50656/27.05.2019 |
| 12100/20.02.2019 | 12087/20.02.2019 | 12307/20.02.2019 | 12031/20.02.2019 | 12036/20.02.2019 | 12219/20.02.2019 |
| 12014/20.02.2019 | 12483/21.02.2019 | 51990/30.05.2019 | 12200/20.02.2019 | 12194/20.02.2019 | 12522/21.02.2019 |
| 12165/20.02.2019 | 51993/30.05.2019 | 51991/30.05.2019 | 12203/20.02.2019 | 50650/27.05.2019 | 51992/30.05.2019 |
| 12199/20.02.2019 | 51986/30.05.2019 | 13082/22.02.2019 | 50651/27.05.2019 | 50653/27.05.2019 | 12028/20.02.2019 |
| 50658/27.05.2019 | 50656/27.05.2019 | 50654/27.05.2019 | 12063/20.02.2019 | 12301/20.02.2019 | 52249/10.05.2022 |
|  |  |  |  |  |  |

Parcelele de teren situate în Municipiul Târgoviște au fost studiate în cadrul documentației de urbanism PUZ “Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesară transportului, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în municipiul Târgoviște” aprobat prin HCL 170/29.03.2019, funcțiunea dominantă GC - zonă de gospodărie comunală.

Indicatorii urbanistici:

* POT max = 40 %
* CUT max = 0,80
* RMH: P+1
* H max coamă = 12 m

Se admit lucrări de construire pentru susținerea intermodalității și transportului alternativ în Municipiul Târgoviște cu respectarea PUZ-ului aprobat.

Se propune:

* dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor urmărind separarea fizică între pistele de biciclete și spațiile dedicate circulației pietonale și facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete prin înființarea unui sistem de închiriere biciclete (bike – sharing)
* amenajarea de parcări colective de tip Park & Ride în vecinătatea terminalelor de transport public, la limita administrativ teritorială a municipiului Târgoviște, reducând numărul de călătorii cu autovehiculul personal în zona urbană, obținând descongestionarea traficului și reducerea cererii de locuri de parcare din oraș
* plantarea de perdele vegetale verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere și realizarea unor trasee pietonale care să lege principalele obiective din oraș, amenajând zone cu prioritate pentru pietoni (shared space)
* dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor
* realizare terminale de transport public urban / județean / interjudețean care vor face schimbul între transportul inter / intrajudețean și cel local cu preluarea fluxurilor de călători care sosesc din zonele extraurbane și reîmbarcarea acestora în mijloace de transport ecologice. Terminalele vor fi echipate cu săli de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie și alte facilități necesare.

Suprafață teren

Conform pieselor desenate.

***Indicatorii POT și CUT sunt variabili, în funcție de cadrul construit învecinat.***

***Regimul de înălțime este variabil, în funcție de necesități.***

DISTANŢA FAŢĂ DE GRANIŢE PENTRU PROIECTELE CARE CAD SUB INCIDENŢA CONVENŢIEI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI ÎN CONTEXT TRANSFRONTIERĂ, ADOPTATĂ LA ESPOO LA 25 FEBRUARIE 1991, RATIFICATĂ PRIN LEGEA NR. 22/2001 CU MODIFICARILE SI COMPLETARILE ULTERIOARE;

Proiectul nu se supune prevederilor menționate în Convenția privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalier, adoptata la ESPOO la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea 22/2001.

LOCALIZAREA AMPLASAMENTULUI ÎN RAPORT CU PATRIMONIUL CULTURAL POTRIVIT LISTEI MONUMENTELOR ISTORICE ACTUALIZATA PERIODIC ȘI PUBLICATĂ ÎN MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI ȘI A REPERTORIULUI ARHEOLOGIC NATIONAL INSTITUIT PRIN OG NR.43/2000 PRIVIND PROTECȚIA PATRIMONIULUI ARHEOLOGIC ȘI DECLARAREA UNOR SITURI ARHEOLOGICE CA ZONE DE INTERES NAȚIONAL, REPUBLICATĂ, CU MODIFICĂRILE ȘI COMPLETĂRILE ULTERIOARE;

Trenurile se află în zona de protecție a monumentelor istorice:

* “Mitropolia veche a Țării Românești” (situat în Piața Mihai Viteazu, datat în secolul XVI, demolat în 1889, biserica reconstruită în perioada 1890 – 1923) înscris la poziția 589, cod DB-II-a-A-17283,
* “Amplasamentul urban Bd. Castanilor (azi bd. Carol I)” (situat în municipiul Târgoviște; datat în secolul XIX – XX) înscris la poziția 611, cod DB-II-a-B-17202,
* “Fabrica de sticlă” (situat în str. Nicolae Bălcescu nr. 8, datat în secolul XX) înscris la poziția 480, cod DB-II-m-B-17183,
* “Șanț de apărare” (mun. Târgoviște; Epoca Medievală; 1645) înscris la poziția 13, cod DB-I-m-A-16953.05,
* “Valul Cetății Târgoviște” (situat în municipiul Târgoviște, datat în Epoca Medievală; 1645) înscris în poziția 14, cod DB-I-m-A16953.06,
* “Biserica Sf. Nifon - Sârbi” (situat pe Calea București nr. 19, datat între anii 1852 – 1854) înscris la poziția 495, cod DB-II-m-B-17200

conform Listei Monumentelor istorice a Ministerului Culturii și Patrimoniu Național, publicată în Monitorul Oficial al României.[[1]](#footnote-1)

* **Prin acest proiect Nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istori**c.

Proiectul propus are ca scop îmbunătățirea mobilității urbane, prin modernizarea infrastructurii stradale, fără a interveni asupra clădirilor istorice. Prin implementarea acestui proiect, se dorește să se asigure un mediu urban prietenos, accesibil și atrăgător, care să promoveze dezvoltarea durabilă și să ofere un cadru de viață de calitate cetățenilor și vizitatorilor orașului. Se va acorda o atenție deosebită infrastructurii pentru bicicliști și pietoni, promovând astfel utilizarea acestor mijloace de transport durabile.

COORDONATELE GEOGRAFICE ALE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI, CARE VOR FI PREZENTATE SUB FORMĂ DE VECTOR ÎN FORMAT DIGITAL CU REFERINŢĂ GEOGRAFICĂ, ÎN SISTEM DE PROIECŢIE NAŢIONALĂ STEREO 1970.

Conform piese desenate

FOLOSINȚELE ACTUALE SI PLANIFICATE ALE TERENULUI ATAT PE AMPLASAMENT CĂT ȘI PE ZONELE ADIACENTE ACESTUIA

Terenul este intravilan aparținând domeniului public al Municipiului TÂRGOVIȘTE.

Folosința actuală: teren intravilan; categoria de folosință: curți – construcții; drum.

POLITICI DE ZONARE ȘI DE FOLOSIRE A TERENULUI

Terenul nu își va schimba folosința actuală.

AREALE SENSIBILE

Amplasamentul studiat nu se suprapune și nu este în preajma unor areale sensibile.

DETALII PRIVIND ORICE VARIANTĂ DE AMPLASAMENT CARE A FOST LUATĂ ÎN CONSIDERARE

Proiectul „SUSȚINEREA INTERMODALITĂȚII ȘI TRANSPORTULUI ALTERNATIV ÎN MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE” cuprinde propuneri investiționale din Planul de mobilitate urbană durabilă al Municipiului TÂRGOVIȘTE.

Proiectantul a analizat în cadrul documentației tehnico-economice variantele pentru infrastructura de mobilitate.

Proiectul contribuie la scăderea emisiilor de carbon cu aproximativ 2%, fără a genera o creștere a acestor emisii în alte zone din municipiu, și a gazelor cu efect de seră prin investițiile destinate dezvoltării mobilității urbane, prin crearea unei rețele de piste de biciclete, prin modernizarea unor trasee pietonale în scopul reducerii traficului rutier cu autoturisme, și reducerii emisiilor de C02 în Municipiul TÂRGOVIȘTE.

Astfel obiectivul proiectului constă în reducerea emisiilor de carbon în Municipiul TÂRGOVIȘTE prin investiții bazate pe Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului TÂRGOVIȘTE.

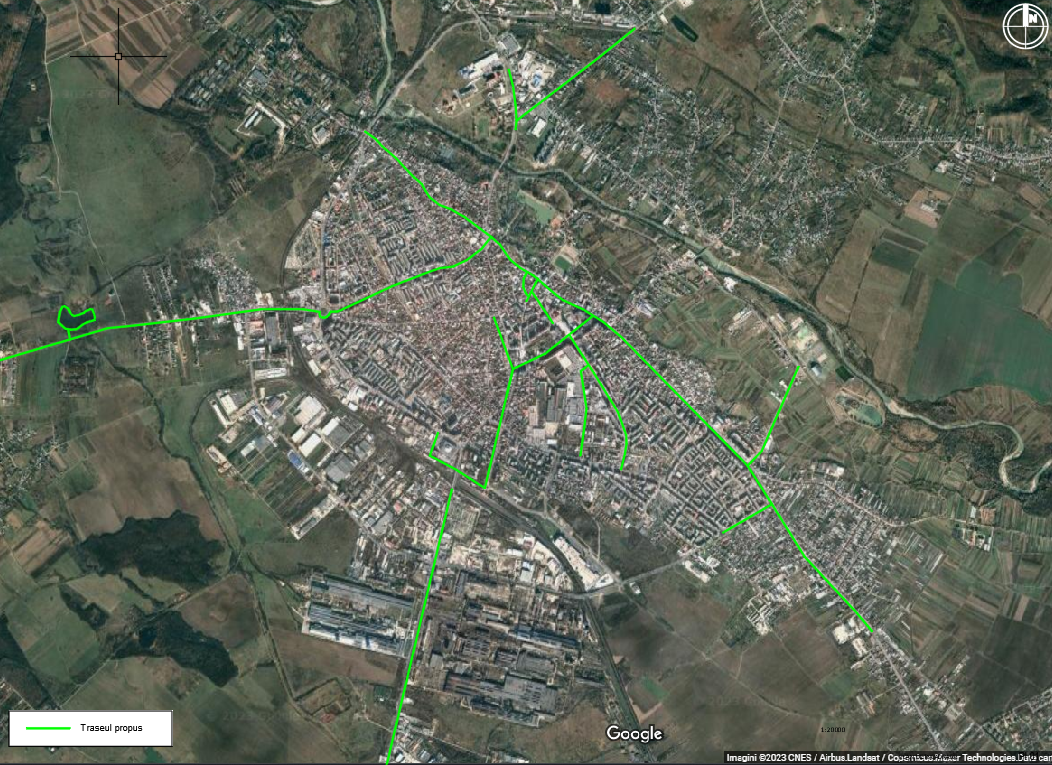
Grupul țintă vizat prin proiect este reprezentat de cetățenii Municipiului TÂRGOVIȘTE, cât și cei aflați în tranzit, utilizatori ai infrastructurii serviciului de transport public urban, utilizatorii de mijloace de transport nemotorizate.

Proiectul va conduce, pe lângă îmbunătățirea parametrilor de stare tehnică, la creșterea capacității de circulație și a fluenței traficului cât și la creșterea atractivității și competitivității transportului public, cu obiectivul operațional final de creștere a cotei sale de piață.

DESCRIEREA, DUPĂ CAZ, ȘI A ALTOR CATEGORII DE LUCRĂRI INCLUSE ÎN SOLUȚIA TEHNICĂ DE INTERVENȚIE PROPUSĂ

Pentru atingerea obiectivului de investiții propus, se vor efectua următoarele lucrări cu scopul de a promova mobilitatea urbană intermodală durabilă:

1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor



Figură 1 – Traseul pistelor propuse

Preluare plan după [*https://www.google.com/*](https://www.google.com/)

Investiția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță pe următoarele sectoare:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.**  **tronson** | **Amplasament** | **Poziționare piste velo** | **Lungime**  **tronson (m)** | **Lățime**  **piste velo (m)** | **Suprafață intervenție (mp)** |
| 1 | aleea Mănăstirea Dealu | - km 0+000-0+180: stânga-dreapta carosabilului, denivelate față de carosabil, adiacent trotuarelor; - km 0+180-1+072,62: dreapta carosabilului, denivelate față de carosabil, adiacent trotuarelor; | 1.072,62 | - 2 x 1,50 | 3.217,86 |
| 2 | aleea Sinaia | - stânga-dreapta carosabilului, denivelate față de carosabil, adiacent trotuarelor; | 570,37 | - 2 x 1,50 | 1.711,11 |
| 3 | bd. Independenței | - km 0+000-0+400: stânga carosabilului, la nivel cu carosabilul; - km 0+400-0+860: dreapta carosabilului, la nivel cu carosabilul; - km 0+860-1+067,28: stânga-dreapta carosabilului, denivelate față de carosabil, adiacent trotuarelor; | 1.067,28 | - 2 x 1,50 | 3.201,84 |
| 4 | bd. Mircea cel Bătrân | - km 0+000-0+615: stânga-dreapta carosabilului, la nivel cu carosabilul, amplasament comun cu banda dedicată BUS;  - km 0+615-0+771,58: stânga-dreapta carosabilului, la nivel cu carosabilul; | 771,58 | - 2 x 3,50  (comune bandă BUS) - 2 x 1,00 | 4.618,16 |
| 5 | bd. Regele Carol I | - km 0+000-0+931,83: stânga-dreapta carosabilului, la nivel cu carosabilul; | 931,83 | - 2 x 1,50 | 2.795,49 |
| 6 | calea București | - km 0+000-1+620: stânga-dreapta carosabilului, denivelate față de carosabil, adiacent trotuarelor; - km 1+620-2+005,77: în scuarul median carosabilului | 2.005,77 | - 2 x 1,00 - 2 x 1,50 | 4.397,31 |
| 7 | calea Câmpulung | - km 0+000-1+406: stânga carosabilului, la nivel cu carosabilul; - km 1+406-1+834,47: stânga carosabilului, denivelate față de carosabil, adiacent trotuarului; | 1.834,47 | - 2 x 1,25 + 0,50 - 2 x 1,25 | 5.289,18 |
| 8 | calea Domnească | - km 0+000-3+329,29: dreapta carosabilului, la nivel cu carosabilul; | 3.329,29 | - 2 x 1,50 + 0,60 | 11.985,44 |
| 9 | calea Ialomiței | - km 0+000-0+848,21: stânga carosabilului, denivelate față de carosabil, adiacent trotuarului; | 848,21 | - 2 x 1,00 | 1.696,42 |
| 10 | șoseaua Găiești | - km 0+000-2+129,31: stânga-dreapta carosabilului, denivelate față de carosabil, adiacent trotuarelor; | 2.129,31 | - 2 x 1,50 | 6.387,93 |
| 11 | str. C-tin Brâncoveanu | - km 0+000-0+180: stânga carosabilului, la nivel cu carosabilul; - km 0+180-0+580: stânga-dreapta carosabilului, doar marcaje rutiere pentru bicicliști; - km 0+580-1+328,86: stânga carosabilului, la nivel cu carosabilul; | 1.328,86 | - 2 x 1,35 + 0,50 - 0,00 - 2 x 1,50 + 0,50 | 3.197,01 |
| 12 | str. Crângului | - km 0+000-0+752,21: stânga carosabilului, denivelate față de carosabil, adiacent trotuarului; | 752,21 | - 2 x 1,25 | 1.880,53 |
| 13 | str. Gării | - km 0+000-0+648,60: stânga-dreapta carosabilului, la nivel cu carosabilul, amplasament comun cu banda dedicată BUS; | 648,60 | - 2 x 3,50  (comune bandă BUS) | 4.540,20 |
| 14 | str. Lt. Stancu Ion | - km 0+000-0+737,08: stânga-dreapta carosabilului, la nivel cu carosabilul; | 737,08 | - 2 x 1,00/1,50 | 1.999,34 |
| 15 | str. Petru Cercel | - km 0+000-0+441,87: dreapta carosabilului, denivelate față de carosabil, adiacent trotuarului; | 441,87 | - 2 x 1,00 | 883,74 |
| 16 | str. Poet Grigore  Alexandrescu | - km 0+000-0+200: dreapta carosabilului, la nivel cu carosabilul; - km 0+200-0+433,74: stânga-dreapta carosabilului, doar marcaje rutiere pentru bicicliști | 433,74 | - 2 x 1,50 + 0,50 | 1.518,09 |
| **Total** | | | **18.903,09** | **-** | **59.319,64** |

Aceste sectoare vor fi integrate cu pistele pentru biciclete deja existente la nivelul Municipiului Târgoviște, rezultând o rețea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanță locală și turistică. În cadrul acestei intervenții se va avea în vedere inclusiv achiziționarea și instalarea rastelelor pentru parcarea bicicletelor

De-a lungul infrastructurii nou amenajate se va moderniza / extinde sistemul de iluminat public.

1. Sistem de închiriere biciclete (bike – sharing)

Prin acest obiect de investiții se urmărește facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agrement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în anumite puncte: în incinta terminalelor de transport public, în zona centrală, la capetele traseelor pistelor. Intervenția cuprinde componente de infrastructură (stații, chioșcuri de închiriere, rastele), mijloace de transport (biciclete) și componente de management (dotări de tip hardware și software).

1. **Amenajare parcări colective de tip Park & Ride**

Prin această intervenție se propune amenajarea unei parcări de tip Park & Ride în zona de lângă autobaza operatorului municipal pe DN 71. Aceste facilități vor fi dotate cu sisteme de iluminat, precum și cu toate elementele complementare necesare: sistem de supraveghere video, cabină de pază, etc.

Astfel se va obține reducerea numărului de călători cu autovehiculul personal din compunerea fluxurilor de penetrație în zona urbană. Este facilitat astfel transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Municipiul Târgoviște și în consecință, reducerea emisiilor de CO2 provenite din traficul rutier.

Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (cu caracter sezonier). Această intervenție fa fi integrată în cadrul proiectelor cu alte intervenții precum “*Realizare terminale de transport public urban / județean / interjudețean*”, ”*Sisteme de închiriere biciclete (bike – sharing)*”, ”*Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor*”

Indicatori urbanistici:

Suprafață amplasament = 39.493,59 m2

Suprafață spațiu verde =28.490,42 m2

Suprafață construită = 845,00 m2

Suprafață construită desfășurată = 845,00 m2

P.O.T. = 2,13%

C.U.T. = 0,21

Număr locuri de parcare propuse = 198 (din care 7 pentru persoanele cu dizabilități)

1. **Plantarea de perdele vegetale – verzi (aliniamente de arbori și arbuști) De-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier**

Obiectul are ca scop plantarea de arbori cu capacitate mare de retenție a CO2, în aliniament cu arterele majore de circulație și de-a lungul axelor de cartiere cu rol de bariere naturale, în vederea reducerii impactului activității de transport asupra mediului.

Selectarea speciilor de arbori și arbuști care vor constitui perdelele verzi se va face în funcție de condițiile climatice specifice Municipiului Târgoviște și de gradul de adaptare a speciilor propuse la aceste condiții. De asemenea, se va avea în vedere selectarea speciilor cu capacitate specifică mare de retenție a CO2, precum și integrarea în peisajul urban a acestora.

Această intervenție este una auxiliară pentru alte intervenții care conduc la reorganizarea mobilității urbane în amplasamentul studiat.

1. **Realizarea unor trasee pietonale**

Implică crearea unor trasee dedicate circulației pietonilor care să lege obiectivele principale din Municipiul Târgoviște (instituții publice, școli, licee, locuri pentru practicarea sporturilor, piețe agroalimentare, centre comerciale, obiective turistice etc.).

Trasele pietonale vor fi realizate pe următoarele sectoare:

Str. Plutonier Ditescu Stan – Lungime: 0+74,51 km

Str. Revoluției – Lungime: 0+179,68 km

Str. Stelea – Lungime: 0+145,61 km

Aceste trasee vor fi marcate distinct și vor conține panouri de informare și/sau indicatoare orientate către obiectivele specifice.

1. **Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și hibride**

În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și hibride, accesibile publicului de tip punct de reîncărcare cu putere normală și de tip punct de reîncărcare cu putere înaltă, așa cum sunt definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Aceste puncte / stații de încărcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Municipiului Târgoviște, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor.

Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncercarea autovehiculelor electrice și hibride. De asemenea, terminalele de transport public vor fi echipate cu astfel de facilități.

1. **Realizarea terminale de transport public urban / județean / interjudețean**

Terminalele de transport public intermodale de schimb între transportul inter / intra județean și cel local vor asigura preluarea fluxurilor de călători care sosesc din zonele extraurbane și reîmbarcarea acestora în mijloace de transport ecologice, în vederea reducerii impactului negativ al vehiculelor cu combustie ce utilizează combustibili fosili, asupra mediului urban.

Se propune amenajarea a două terminale intermodale – unul amplasat pe DN 72, sub pasajul rutier peste calea ferată, al doilea pe DN 71 lângă autobaza operatorului municipal

Terminalele vor fi echipate cu săli de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică de orientare și ghidare a călătorilor, platforme de îmbarcare / debarcare, facilități pentru parcarea bicicletelor, construirea / modernizarea / reabilitarea trotuarelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zona terminalelor.

**Terminal autobază**

Indicatori urbanistici:

Suprafață amplasament =16.494,40 m2

Suprafață spațiu verde =10.185,85 m2

Suprafață construită = 460,00 m2

Suprafață construită desfășurată = 920,00 m2

P.O.T. = 2,78%

C.U.T. = 0,05

**\*Se vor propune spre tăiere sau relocare (tot în cadrul amplasamentului) 13 arbusti (Ailanthus atissima si Amorpha fructicosa).**

**\*In locul celor 13 arbusti propusi spre taiere, se vor propune 30 de arbori in cadrul amplasamentului (Fagus sylvatica).**

**Terminal & parcare DN 71**

Indicatori urbanistici:

Suprafață amplasament = 4029,46 m2

Suprafață spațiu verde = 10.185,85 m2

Suprafață construită = 84,00 m2

Suprafață construită desfășurată = 84,00 m2

P.O.T. = 2,08%

C.U.T. = 0,02

Număr locuri de parcare propuse = 50

1. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni (shared space – spații partajate / reglementării de tip zonă rezidențială)

Această intervenție presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi – pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și traseele transportului public urban de călători.

Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere, vor fi create spații semi – pietonale, partajate de tip shared-space dedicate atât circulației pietonilor, cât și autoturismelor, fără diferențe la nivel între sectoarele dedicate celor două moduri.

Pentru a face posibil acest lucru, este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone. Astfel, intervenția va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocate în alte zone.

Se propune următoarea ordine a priorității în circulație în spațiile partajate: pietoni, mijloace nemotorizate (biciclete, trotinete, etc.), mijloace motorizate cu propulsie electrică (biciclete speciale electrice cu auto – echilibru tip Segway, autobuze de transport public electrice, autoturisme electrice), mijloace cu propulsie clasică (scutere, motociclete, autovehicule).

Se propune realizarea unor astfel de amenajări în zona centrală, pe Str. Stelea (între Str. Revoluției și B-dul Libertății) și pe B-dul Libertății.

Din punct de vedere a nivelului de echipare, se va avea în vedere amenajarea spațiilor urbane prin crearea unor locuri de socializare pentru toate grupele de vârstă și categorii sociale.

Recomandarea intervențiilor necesare pentru asigurarea funcționării conform cerințelor și conform exigențelor de calitate

Finalizarea proiectului de față, prin realizarea activităților prevăzute și îndeplinirea obiectivelor propuse, contribuie la dezvoltarea orașului și creșterea calității vieții locuitorilor din municipiul TÂRGOVIȘTE, prin dezvoltarea unui sistem de transport alternativ sigur și accesibil pentru toate categoriile sociale, echitabil și eficient economic.

Pentru pistele de bicicliști, proiectarea traseelor în plan și spațiu, a elementelor geometrice în pofilele transversale și longitudinale vor respecta prevederile din STAS 10144/2-91 și STAS 10144/1-90. Pofilele transversale tip pentru tronsoanele de stradă urbană propuse cu piste de bicicliști vor fi conform STAS 10144/1-90. Amplasarea pistelor de cicliști pe o singură parte a străzii sau pe ambele părți se va face funcție de spațiul disponibil dintre limita de proprietăți, lățimi carosabil, trotuare, parcări, spații verzi, etc.

Intrarea/ieșirea de pe pista de bicicliști pe partea carosabilă și invers se va realiza după caz la intersecții, stații de autobuz, complexe comerciale, etc. pe borduri teșite cu înclinarea 1:3.

Structura rutieră va trebui sa fie întreținută ulterior, conform prevederilor Normativului AND 554. Prin proiect se va asigura siguranța circulației atât a cicliștilor cât și a conducătorilor auto.

Se recomandă Administratorului drumului să realizeze un program continu de supraveghere și evidențiere a evoluției degradărilor, astfel încât să-și poată planifica în timp util intervențiile de reparații curente sau capitale după caz.

După finalizarea acestor lucrări, se vor respecta prevederile „*Normativului privind urmărirea comportării în timp a construcțiilor*" indicativ P 130/1999 și se vor realiza de câte ori este necesar, lucrări de întreținere curentă.

Beneficiarul este obligat să asigure observarea stării construcției pentru depistarea deficiențelor apărute în comportarea acesteia și identificarea degradărilor și avariilor provenite din:

* exploatarea curentă;
* acțiunea umana (incidente tehnice, incendii, explozii, efracții etc.);
* fenomene naturale (seisme, inundații, alunecări de teren, etc.), în vederea luării măsurilor de intervenție necesare.

Beneficiarul va avea în vedere adaptarea măsurilor corespunzătoare de remediere, care să asigure menținerea în bună stare de funcționare a construcției și preîntâmpinarea degradărilor grave a acesteia, evitarea accidentelor generate de starea tehnică necorespunzătoare a construcției precum și limitarea costurilor de întreținere și reparații.

În cazul lucrărilor de infrastructură se va propune un sistem rutier al cărui structură de rezistență va fi calculat ținând cont de caracteristicile terenului de fundare, zona climaterică, regimul hidrologic, clasa de trafic și a valorii traficului actual și de perspectivă.

Astfel prin crearea unei rețele de piste de biciclete și modernizarea unor trasee pietonale se va îmbunătăți mobilitatea urbană și precum și condițiile de mediu, prin reducerea emisiilor de carbon.

În cazul nerealizării obiectivului de investiții se va genera un impact negativ, deoarece se va înregistra o mobilitate pietonală și velo scăzută, crescând traficul rutier și gradul de poluare.

Lucrările propuse se vor executa cu respectarea prescripțiilor, normativelor și fișelor tehnologice în vigoare.

Lucrările prevăzute în această documentație vor asigura condiții tehnice necesare desfășurării circulației rutiere în siguranță precum și menținerea patrimoniului public stradal în stare permanentă de curățenie și aspect estetic, cu influențe benefice în zonă, atât din punct de vedere ambiental, cât și din punct de vedere socio-economic.

# Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile

Municipiul Târgoviște se încadrează în categoria zonelor cu nivel de poluare Mediu

## Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu

Nu exista informații cu privire la posibile surse de poluare în zona, doar eventuale noxe din cauza traficului rutier.

1. Protecția calității apelor

În perioada de execuție a lucrărilor, impactul asupra factorului de mediu “APA” se poate manifesta prin:

* modificarea gradului de turbulență a apei de suprafață, precum și a alcalinității acesteia (generată de pierderi de materiale de construcții: agregate, mortar, pulberi în suspensie, vopsea, grund, moloz, etc.);
* prin deversări fecaloid-menajere de la wc-urile amenajate la punctele de lucru;

Pentru asigurarea unor condiții normale de lucru, sub aspectul protecției mediului, precum și pentru reducerea la minim a posibilităților de poluare a apelor și a pânzei freatice, se vor adopta următoarele măsuri:

* eșalonarea în timp a lucrărilor și respectarea graficului de lucru;
* evitarea pierderilor de materiale și substanțe cu potențial poluant în vederea eliminării poluării accidentale a apelor de suprafață și a apelor subterane.
* la punctele de lucru se vor monta WC-uri ecologice;
* materiale (agregate, ciment, lianți, vopsele, rășini, mortar, aditivi) se vor depozita în magazii.
* materialele fine (nisip, balast, ciment) se vor transporta în vagoane și camioane prevăzute cu prelate pentru împiedicarea împrăștierii acestora pe partea carosabilă.

2. Protecția aerului

În perioada de execuție a lucrărilor, poluarea aerului se poate manifesta local prin:

* praf, pulberi în suspensie, rezultate din lucrările de reabilitare.
* noxe rezultate prin arderea combustibilului în timpul funcționării utilajelor și a mijloacelor de transport folosite pentru transportul materialelor și a deșeurilor.

Această sursă generatoare de substanțe poluante se încadrează în categoria surselor de poluare mobile, conform O.U.G. 243/2000, privind protecția atmosferei. Ca noxe, se degajă pulberi, SO2, NOx și CO, cu efect local, neafectând zonele învecinate, deoarece numărul de utilaje și mijloace auto este redus (3-4 curse/zi), iar lucrările sunt locale și desfășurate în timp.

Lucrările sunt locale, eșalonate în timp conform graficului de lucru și nu vor depăși concentrațiile maxime admisibile (CMA) de pulberi în suspensie, stabilite prin STAS 12574-87, privind condițiile de calitate a aerului din zonele protejate și Ordin nr. 592/2002.

3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Zgomotul se caracterizează prin două elemente esențiale:

* FRECVENȚA – reprezintă numărul de oscilații pe unitatea de timp și se măsoară în Hertzi, un Hertz fiind egal cu o oscilație pe secunda (Hz). Din punct de vedere fiziologic, frecvența determină tonalitatea unui zgomot. Cu cat un zgomot are o tonalitate mai înaltă, cu atât influenta să asupra organismului este mai puternica.
* INTENSITATEA – corespunde cantității de energie purtata sau transportata de un fenomen vibratil. Se măsoară în ergi sau bari. Sub aspect fiziologic, intensitatea determina sonoritatea. Zgomotul, prin prezenta să în mediul ambiant, cu repercusiuni asupra stării de sănătate și confort a colectivității umane expuse, definește poluarea sonoră (STAS 1957/2-87).

Clasificarea efectelor produse de zgomot pe baza nocivității lor:

* efecte nocive asupra organelor auditive (efecte specifice);
* efecte nocive asupra altor organe și sisteme sau asupra psihicului (efecte nespecifice) – asupra sistemului nervos, sistemului circulator, funcției vizuale;
* perturbarea somnului sau repausului;
* interferarea cu vorbirea sau cu alte semnale acustice utile;
* efecte asupra randamentului muncii, eficientei, atenției, etc.;
* apariția timpurie a stării generale de oboseală.

Însoțind uneori zgomotul, vibrațiile reprezintă un alt factor cu efecte nocive atât asupra sănătății, cat și asupra randamentului în munca.

Zgomotul și vibrațiile se constituie în seria de “amenințări” la sănătatea populației, cunoașterea nivelurilor lor fiind importanta în evaluarea impactului asupra mediului și în alegerea cailor de eliminare a acestui impact.

Receptorii pentru zgomotul și vibrațiile asociate executării acestui proiect sunt:

* personalul care execută lucrările;
* locuitorii zonei în care se execută lucrările;
* clădirile sau structurile care pot fi sensibile la efectele vibrațiilor și sunt situate în amplasament sau lângă limitele amplasamentului proiectului.

**Limite admisibile**

Conform NGPM/2002 – la locurile de muncă ce nu necesită solicitări mari sau o deosebită atenție se prevede o limită maxima admisa a zgomotului (LMA) de:

* 85 dB(A);
* curba Cz 80 dB;

STAS 10009/88 - prevede, pentru limita funcțională:

* 65 dB(A);
* curba Cz 60 dB;

Ordin nr. 536/97 al OMS - prevede, pentru zona protejata cu funcțiune de locuire:

* ziua: - 50 dB (A);
* curba Cz 45 dB.

Din punct de vedere al amplasării lor, sursele de zgomot pot fi clasificate în:

* surse de zgomot din fixe;
* surse de zgomot mobile.

1. Sursele de zgomot și vibrații fixe

Sunt reprezentate de activitățile curente desfășurate pe amplasamentul analizat: zgomotele datorate activității utilajelor de excavare/decapare, rambleiere, manevra și transport; Se estimează ca sursele de zgomot fixe vor crea un disconfort moderat având în vedere faptul că lucrările se vor desfășura pe o perioadă scurtă de timp.

1. Sursele de zgomot și vibrații mobile

Nivelul zgomotului produs de sursele mobile, reprezentate de autovehiculele care vor transporta materialele necesare realizării obiectivului, materialele excavate se va înscrie în nivelul de zgomot datorat traficului rutier, crescând însă frecvența de apariție a acestuia, datorită creșterii intensității traficului.

Principala dificultate în realizarea unei estimări concrete a zgomotului produs de organizarea de șantier o constituie lipsa unui inventar precis al utilajelor mobilizate, orele de funcționare estimate și perioadele de lucru.

În timpul organizării de șantier, nivelul de zgomot variază în funcție de:

* perioadele de funcționare a utilajelor;
* caracteristicile tehnice ale utilajelor;
* numărul și tipul utilajelor antrenate în activitate;

Utilajele de construcție și autovehiculele sunt principalele surse de zgomot și vibrații în timpul perioadei de construcție a proiectului.

Următorul Tabel arată intensitatea generală a zgomotului produs de utilajele de construcție folosite în mod obișnuit.

Tabel 1 Echipamente folosite la constructive - Nivel de zgomot (dbA)

|  |  |
| --- | --- |
| **Utilaj** | **(dbA)** |
| Excavator | 80 – 100 |
| Buldozer | 80 – 100 |
| Basculanta | 75 – 95 |
| Mașina de piloni | 90 – 110 |
| Betoniera | 75 – 90 |
| Troliu | 95 – 105 |
| Compresor pentru drumuri | 75 – 90 |
| Camion greu | 70 – 80 |
| Pistol de nituire | 85 – 100 |

Nivelul zgomotului variază puternic, depinzând mult de mediul de propagare (condiții locale, obstacole). Cu cât receptorul este mai îndepărtat de sursa de zgomot, cu atât intervin mai mulți factor care schimbă modul de propagare al acestuia (caracteristicile vântului, gradul de absorbție al aerului depinzând de presiune, temperatură, tipul de vegetație, etc.).

Activitățile specifice organizării de șantier se încadrează în locuri de muncă în spațiu deschis, și se raportează la limitele admise conform Normelor de Securitate și Sănătatea în Muncă, care prevăd că limita maximă admisă la locurile de munca cu solicitare neuropsihică și psihosenzorială normală a atenției – 90 dB (A) – nivel acustic echivalent continuu pe săptămâna de lucru. La această valoare se poate adaugă corecția de 10 dB(A) – în cazul zgomotelor impulsive (impulsuri de amplitudini sensibil egale).

HG 493/2006 privind cernitele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscurile generate de zgomot, cu modificările și completările ulterioare, stipulează valoarea limita de 87 db, pentru expunerea la zgomot de la care se declanșează acțiunea angajatorului privind securitatea și protecția lucrătorilor.

Zgomotul datorat traficului rutier afectează sănătatea umană, limita superioară acceptată de tarile Uniunii Europene fiind de 65 db.

Sursele de zgomot și vibrații, în perioada de exploatare sunt reprezentate de autovehiculele de toate categoriile aflate în circulație. Prin refacerea drumului, se obține o reducere semnificativă a poluării fonice din localitățile pe care le traversează si din apropiere.

După realizarea proiectului, sursele de vibrații vor fi reprezentate de traficul rutier, însă se consideră că nu vor fi depășite nivelurile de intensitate a vibrațiilor peste cele admise de SR 12025/1994.

Legat de vibrații, acestea sunt generate, în general, de utilajele de masa mare, reglementările specifice fiind cuprinse în SR 12025/2-94 ”Acustica în construcții: efectele vibrațiilor asupra clădirilor sau parților de clădiri” unde sunt stabilite limitele admisibile pentru locuințe și clădiri socio-culturale și pentru ocupanții acestora. Se estimează un impact negativ temporar pe perioada de construcție și negativ neglijabil pe termen lung (pentru perioada de operare).

4. Protecţia împotriva radiațiilor

Pentru executarea lucrărilor propuse nu se vor utiliza materiale radioactive.

5. Protecţia solului și a subsolului

În perioada de execuție, sursele posibile de poluare și degradare a solului și subsolului sunt în principal următoarele:

* depozitarea necontrolată a deșeurilor (menajere, moloz, material plastic, materiale ceramice, cabluri, cărămizi, material mărunt, piatră brută, pulberi, vopsea, recipienţi metalici, material lemnos, sticlă, etc.) și a materialelor de construcție;

În perioada execuției lucrărilor se impun următoarele măsuri:

* amenajarea în organizarea de șantier a unei zone de depozitare controlată a deșeurilor și a materialelor necesare execuției lucrărilor.
* gestionarea pe tipuri de deșeuri și evacuarea/valorificarea periodică a acestora. Deșeurile rezultate se vor selecta pe tipuri, depozita în organizarea de șantier, după caz, în recipienţi metalici etichetați, pe măsură ce acestea rezultă, se vor încărca și se vor transporta la societățile de valorificare autorizate sau în atelierele beneficiarului. Deșeurile rezultate din demolare se vor încărca direct în camioane și se vor transporta la groapa de deșeuri. Nu se vor face depozite temporare de deșeuri.
* pentru colectarea deșeurilor menajere, constructorul va pune la dispoziția personalului angajat, o europubelă, și va avea în vedere evacuarea acesteia prin contract cu o firmă autorizată, conform cerințelor legale.
* gestionarea corespunzătoare a materialelor procesate (depozitarea temporară, pe tipuri, în baraca din organizarea de șantier);
* se vor lua toate măsurile pentru evitarea pierderilor accidentale de materiale;
* se vor vehicula cantități reduse de materiale (vopsele/grunduri);

6. Protecţia ecosistemelor terestre și acvatice

Impactul potențial produs în timpul execuției lucrărilor asupra florei și faunei limitrofe se poate manifesta prin emisii atmosferice, producerea de zgomot și vibrații, precum și prin pierderi de materiale (pulberi).

Lucrările se vor desfășura eșalonat, astfel încât nivelele de zgomot și vibrații, precum și noxele emise de mijloacele auto, respectiv utilaje să se încadreze în limitele impuse de legislația în vigoare.

Se vor adopta toate măsurile necesare pentru eliminarea pierderilor de materiale în apele de suprafață și obturarea secțiunii normale de scurgere.

În perioada de exploatare, impactul produs asupra vegetației și faunei se poate manifesta prin zgomot și vibrații produse de traficul rutier, impact estimat a fi nesemnificativ.

7. Protecţia 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 etc.;*

La execuția lucrărilor nu sunt necesare ocuparea de noi suprafețe de teren, proiectarea realizându-se pe terenurile puse la dispoziție de către Beneficiar, aflate în proprietatea acestuia.

Străzile ce constituie obiectul prezentei documentații fac parte din domeniul public al Municipiului TÂRGOVIȘTE.

Se vor lua măsuri pentru evitarea afectării locuitorilor din zonă:

* Lucrările vor fi restricționate pe timpul nopții;
* Se va evita poluarea cu praf și pulberi în suspensie prin udarea suprafețelor care pot genera astfel de poluanți;
* Utilajele vor fi întreținute corespunzător astfel încât nivelul de zgomot să nu depășească limitele maxim admise.
  + *lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public.*

Măsuri constructive de prevenire a incendiilor:

* Se vor respecta distanțele minime admise de normative între diferitele trasee de instalații.
* Instalațiile de gaze naturale vor avea traseele realizate în conformitate cu prevederile Normelor tehnice pentru proiectarea și executarea sistemelor de alimentare cu gaze naturale, aprobate cu ordinul MEC nr. 58 din 2004.
* Coșurile de fum ale centralelor termice se va executa în construcție dublă metalică.

Planul de autoapărare împotriva incendiilor:

* Planul de autoapărare împotriva incendiilor va fi întocmit și afișat în locuri vizibile, prin grija beneficiarului, de asemenea planurile de evacuare în caz de incendiu vor fi afișate în fiecare camera și pe hol acces.
* El trebuie sa cuprindă regulile și măsurile specifice de prevenire, situații ale echipării și dotării cu mijloace de prevenire și stingere a incendiilor, precum și a celor de salvare.
* Obiectivul și lucrările de șantier vor asigura locuri de muncă pentru comunitatea locală.

**8. Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatării, inclusiv eliminarea:**

- *lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeuri generate;*

În timpul execuției lucrărilor, vor rezulta următoarele tipuri de deșeuri:

* Deșeurile menajere (hârtie, material plastic, sticle, resturi alimentare) se vor colecta și depozita temporar în pubele, se vor transporta și depozita la groapa de gunoi cea mai apropiată. Se poate estima o cantitate de 0,3 kg/persoană/zi, astfel că la fiecare punct de lucru deservit de circa 50 de muncitori, se vor produce câte 15 kg/ zi/punct de lucru.
* Deșeurile toxice și periculoase sunt carburanții (motorina), și lubrifianții, folosite pentru funcționarea utilajelor.

*- programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate;*

Deșeuri tehnologice rezultate din activitatea desfășurată la punctele de lucru se pot estima astfel:

* deșeuri inerte reprezentate de materialul rezultat în urma lucrărilor de excavații efectuate, beton spart (moloz) rezultat în urma lucrărilor de recompartimentare;
* deșeuri metalice constituite din piese de schimb etc. rezultate din activitatea de întreținere.
* deșeuri metalice. Acestea se vor colecta și se vor transporta în atelierele beneficiarului, urmând a fi valorificate ca fier vechi la centrele specializate.

*- planul de gestionare a deșeurilor*

Cutiile de vopsele se vor colecta și se vor preda la distribuitor.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tip deșeu** | **Mod de colectare/evacuare** | **Observații** |
| **Deșeuri menajere sau asimilabile** | Se vor colecta la punctele de lucru în containere de tip pubelă. Periodic (la o săptămână) acestea vor fi golite într-o remorcă, iar deșeurile se vor transporta la rampa de deșeuri cea mai apropiată. | Se vor păstra evidențe privind datele calendaristice, cantitățile eliminate. |
| **Deșeuri inerte din demolări** (material rezultat din decapare, beton spart) | Se depozita temporar în containere speciale și se vor valorifica prin folosirea acestora la drumurile de exploatare sau de pământ (betonul se va concasa), sau ca material de acoperire în cadrul depozitelor de deșeuri (straturi de 30 cm). | Se vor păstra evidente privind datele calendaristice, cantitățile predate. |
| **Deșeuri metalice** | Se vor selecta pe tipuri și se vor transporta în atelierele beneficiarului. | Se vor valorifica la centrele specializate de fier vechi. |
| **Deșeuri de ambalaje** (bidoane metalice de la vopsea, grund) | Se vor depozita temporar, iar apoi se vor preda la distribuitor. | Se vor păstra evidențe privind datele calendaristice, cantitățile eliminate. |

Tipurile de deșeuri (clasificate și codificate)[[2]](#footnote-2), având în vedere  Art. 7, alin. (1), lit.a) din ORDONANŢĂ DE URGENŢĂ nr. 92 din 19 august 2021 privind regimul deșeurilor, cu modificările si completările ulterioare

\*DECIZIE nr. 955 din 18 decembrie 2014 de modificare a Deciziei 2000/532/CE de stabilire a

unei liste de deșeuri în temeiul Directivei 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului (2014/955/UE)

| **Cod Deșeu** | **Denumire tip deșeu** | **Eliminare/valorificare deșeu** | **Cantități** |
| --- | --- | --- | --- |
| **17-DEȘEURI DIN CONSTRUC ŢII ȘI DEMOLĂRI** | |  |  |
| **17 01** | **beton, cărămizi, țigle și materiale ceramice** | Cantitățile de beton ramase sunt concasate si utilizate la fundarea aleilor ce formează structura rutieră. Cantitățile neutilizate vor fi eliminare la o groapă de deșeuri inerte în județ | Cca 3000 kg |
| 17 01 01 | Beton |
| 17 01 02 | Cărămizi |
| 17 01 03 | Țigle și produse ceramice |
| 17 01 06\* | amestecuri de beton, cărămizi, țigle sau materiale ceramice cu conținut de substanțe periculoase sau fracții separate din acestea |
| 17 01 07 | amestecuri de beton, cărămizi, țigle și produse ceramice, altele decât cele specificate la 17 01 06 |
| **17 02** | **lemn, sticlă și materiale plastice** | Valorificate prin societăți specializate | Cca 400 kg |
| 17 02 01 | Lemn |
| 17 02 02 | Sticlă |
| 17 02 03 | Materiale plastice |
| 17 02 04\* | sticlă, materiale plastice și lemn cu conținut de sau contaminate cu substanțe periculoase |
| **17 03** | **amestecuri bituminoase, gudron de huilă și produse gudronate** | Cantitățile de asfalt utilizate la fundarea aleilor ce formează structura rutieră. Cantitățile neutilizate vor fi eliminare la o groapă de deșeuri inerte în județ | Cca 20 kg |
| 17 03 01\* | asfalturi cu conținut de gudron de huilă |
| 17 03 02 | asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01 |
| 17 03 03\* | gudron de huilă și produse gudronate |
| **17 04** | **metale (inclusiv aliajele lor)** | Valorificate prin societăți specializate | Cca 50 kg |
| 17 04 01 | cupru, bronz, alamă |
| 17 04 02 | Aluminiu |
| 17 04 03 | Plumb |
| 17 04 04 | Zinc |
| 17 04 05 | fier și oțel |
| 17 04 06 | Staniu |
| 17 04 07 | amestecuri metalice |
| **17 05** | **pământ (inclusiv pământ excavat din situri contaminate), pietriș și nămoluri de dragare** | Pământul este utilizat în principal la sistematizarea amplasamentului. Cantitățile neutilizate vor fi eliminare la groapa de deșeuri inerte a localității | Cca 900 mc |
| 17 05 03\* | pământ și pietre cu conținut de substanțe periculoase |
| 17 05 04 | pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03 |
| 17 05 05\* | nămoluri de la dragare cu conținut de substanțe periculoase |
| 17 05 06 | nămoluri de la dragare, altele decât cele specificate la 17 05 05 |
| 17 05 07\* | resturi de balast cu conținut de substanțe periculoase |
| 17 05 08 | resturi de balast, altele decât cele specificate la 17 05 07 |
| **17 06** | **materiale izolante și materiale de construcții cu conținut de azbest** | Valorificate prin societăți specializate | Cca 20 kg |
| 17 06 01\* | materiale izolante cu conținut de azbest |
| 17 06 03\* | alte materiale izolante constând din sau cu conținut de substanțe periculoase |
| 17 06 04 | materiale izolante, altele decât cele specificate la 17 06 01 și 17 06 03 |
| 17 06 05\* | materiale de construcție cu conținut de azbest |
| **17 08** | **materiale de construcții pe bază de ghips** | Valorificate prin societăți specializate | Cca 20 kg |
| 17 08 01\* | materiale de construcții pe bază de ghips, contaminate cu substanțe periculoase |
| 17 08 02 | materiale de construcții pe bază de gips, altele decât cele specificate la 17 08 01 |
| **17 09** | **alte deșeuri de la construcții și demolări** | Valorificate prin societăți specializate | Cca 3000 kg |
| 17 09 01\* | deșeuri de la construcții și demolări cu conținut de mercur |
| 17 09 02\* | deșeuri de la construcții și demolări cu conținut de PC B (de exemplu, masticuri cu conținut de PC B, dușumele pe bază de rășini cu conținut de PC B, elemente cu cleiuri de glazură cu conținut de PC B, condensatori cu conținut de PC B) |
| 17 09 03\* | alte deșeuri de la construcții și demolări (inclusiv amestecuri de deșeuri) cu conținut de substanțe periculoase |
| 17 09 04 | deșeuri amestecate de la construcții și demolări, altele decât cele specificate la 17 09 01, 17 09 02 și 17 09 03 |

Deșeurile estimate a fi generate pe amplasament în perioada de funcționare sunt:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Cod Deșeu | Denumire tip deșeu | Eliminare/valorificare deșeu | Cantități per zonă clădire locuințe colective |
| 15.01.01 | Deșeuri de ambalaje de hârtie și carton | Valorificate prin societăți specializate | Cca 30mc/luna |
| 15.01.02 | Deșeuri de ambalaje din mase plastice | Valorificate prin societăți specializate | Cca 30mc/luna |
| 20.03.01 | Deșeuri comunale amestecate | Valorificate prin societăți specializate | Cca 20mc/luna |

Colectarea deșeurilor și a ambalajelor se va face în containere metalice sau din plastic, selecționate, containere amplasate pe platformă special amenajată in interiorul proprietății și vor fi preluate de o firma de autorizată, specializată, agreată de primărie, în baza contractului de prestări de servicii.

Deșeurile reciclabile se vor colecta și valorifica conform Ordonanței nr. 33/1995.

În perioada de execuție, singurele deșeuri rezultate care necesită un program special de gospodărire, în acord cu reglementările în vigoare, sunt cele rezultate din activitățile de întreținere și reparați a mijloacelor auto. Chiar dacă numărul utilajelor necesare este foarte redus (excavator, placă vibratoare, mijloc auto), pot rezulta următoarele tipuri de deșeuri: anvelope uzate, acumulatori uzați, uleiuri de motor, piese metalice uzate și înlocuite, filtre de ulei.

Activitatea de întreținere a utilajelor (piese metalice uzate, cauciucuri uzate, ulei uzat etc) nu se va executa la punctele de lucru, ci numai în spatii special amenajate. Toate utilajele vor fi aduse la punctele de lucru în stare normală de funcționare, cu reviziile tehnice efectuate la zi.

Depozitarea deșeurilor tehnologice se va face numai la sediul unității pe platforme betonate pentru recuperarea tuturor scurgerilor susceptibile a produce poluarea solului.

Materialul metalic, rebuturile, vor fi valorificate la unități abilitate pentru reciclarea materialelor.

Constructorul va încheia contract cu unitățile abilitate pentru colectarea/valorificarea deșeurilor, pe categorii.

9. Gospodărirea substanţelor și preparatelor chimice periculoase:

*- substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;*

De asemenea, lucrările de reabilitare prevăzute implică folosirea următoarelor materiale care pot fi considerate toxice și periculoase:

* combustibil folosit pentru echipamente și vehicule de transport;
* benzină;
* lubrifianți (uleiuri, parafină);
* vopsele, diluanți, grunduri folosite pentru realizarea protecției anticorozive.

Alimentarea cu carburanți și schimbul uleiurilor hidraulice și de transmisie se vor efectua numai în atelierele autorizate.

*- modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.*

În perioada de execuție a lucrărilor, substanțele toxice și periculoase pot fi: carburanții (motorina) și lubrifianții necesari funcționării utilajelor.

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 la punctele de lucru 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.

Vopsele, grundurile, diluanți utilizați la operațiile de protecție anticorozivă se vor depozita numai în magazii.

Recipienţii folosiți se vor recupera și valorifica corespunzător.

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

În perioada de implementare a proiectului se vor utiliza, din cadrul resurselor naturale, nisip și diferite sorturi de pietriș, precum și apa.

Se poate crea disconfort datorită lucrărilor de construcție, săpăturilor și circulației autovehiculelor necesare lucrărilor de construire, dar acestea au un caracter izolat și frecvență redusă. Natura impactului este pe termen scurt și mediu, asupra terenului studiat și minimă asupra vecinătăților.

Lucrările în cauză vor avea un caracter pozitiv asupra zonei studiate și vecinătăților imediate.

# Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect

Caracteristicile și descrierea impactului potențial

Efecte potențiale ale proiectului sunt legate de etapele de construcție și exploatare. Având în vedere localizarea proiectului, și caracteristicile acestuia, el nu va avea impact transfrontalier.

Aspectele prezentate în cele ce urmează sunt fundamentate pe observațiile directe ale consultantului, pe datele disponibile și relevante, literatura și date statistice referitoare la mediul din zona proiectului și caracteristicile proiectului disponibile la data elaborării prezentului memoriu.

Impactul potențial asupra factorilor de mediu se manifestă diferit în diferitele etape de implementare a proiectului. Astfel, se disting: perioada de organizare de șantier, perioada de realizare și cea de exploatare a obiectivului.

În perioada de operare, nu se va înregistra un impact semnificativ asupra mediului. Principalul factor de poluare specific perioadei de operare este reprezentat de emisiile de noxe generate ca urmare a desfășurării traficului rutier.

Se estimează ca impactul major al proiectului este local, cu durată limitată, numai în zona fronturilor de lucru și doar pe perioada de execuție.

Activitățile de construcție, derulate în perioada de construcție a proiectului pot afecta în mod specific calitatea aerului, apei, solului, respectiv a stării de conservare a biodiversității - în mod direct sau indirect prin afectarea calității factorilor abiotici de mediu.

**În cazul nerealizării obiectivului de investiții , va crește în continuare gradul de poluare a aerului, solului și apelor, creșterea cheltuielilor necesare reparației și întreținerii, precum și o scădere a calității vieții locuitorilor, dar și continua degradare a carosabilului existent.**

Impactul potențial asupra apei

Perioada de construcție

Un pericol important pentru apă este legat de modificările calitative ale apei produse prin poluarea cu impurități care îi alterează proprietățile fizice, chimice și biologice.

Din activitatea specifică de construcție vor rezulta următoarele tipuri de ape:

* ape pluviale impurificate din zona proiectului, ca urmare a desfășurării lucrărilor de construcție;
* ape uzate menajere rezultate de la organizarea de șantier ce va fi amenajata în perioada șantierului de construcție.

Sursele posibile de poluare a apelor ca urmare a activității de construcție sunt nesemnificative și pot apărea în special în situații accidentale ca urmare a lucrărilor de execuție propriu-zisa, manevrarea materialelor de construcție, traficul de șantier și funcționarea utilajelor. Lucrările de construcție determina antrenarea unor particule fine de pământ care pot ajunge în cursurile de apa locale. Manevrarea și punerea în opera a materialelor de construcții (beton, agregate etc.) determina emisii specifice fiecărui tip de material și fiecărei operații de construcție. Astfel, se pot produce pierderi accidentale de materiale, combustibili, uleiuri din mașinile și utilajele șantierului. Manevrarea defectuoasa a autovehiculelor care transporta diverse tipuri de materiale sau a utilajelor în apropierea cursurilor de apa poate conduce la producerea unor deversări accidentale în acestea.

Traficul greu poate determina diverse emisii de substanțe poluante în atmosfera (NOx, CO, SOx, particule în suspensie etc). De asemenea, ca urmare a frecării și uzurii mecanismelor de transmisie ale utilajelor (calea de rulare, pneuri) pot rezulta particule în suspensie care vor fi antrenate de precipitații și transferate în sol și surse de apă. Se considera ca alimentarea cu carburanți și întreținerea utilajelor și a mijloacelor de transport se va face de unități specializate sau contractori ai beneficiarului.

Punctul de lucru ale organizării de șantier nu va fi amplasat în imediata apropiere a apelor de suprafață: râuri, pârâuri, văi, cu respectarea prevederilor legale.

În timpul lucrărilor de execuție, conform legislației naționale privind protecția mediului nu vor fi deversate ape uzate, reziduuri sau deșeuri de orice fel în apele de suprafața sau subterane, pe sol sau în subsol.

Debitele de ape uzate menajere, din perioada de construcție, vor fi calculate în funcție de numărul de puncte cu organizare de șantier. Astfel, se estimează următoarele:

Q zi max = 3 mc/zi pentru 1 punct de organizare de șantier.

Aceste debite vor fi evacuate prin racorduri la canalizarea din vecinătate. Se estimează că valorile indicatorilor de calitate al apelor uzate menajere evacuate pe perioada de construcție se vor încadra în limitele normativului NTPA-002/2005 privind condițiile de evacuare a apelor uzate în rețelele de canalizare ale localităților și direct în stațiile de epurare. Se vor respecta prevederile H.G. 352/2005 privind modificarea și completarea HG188/2002 pentru aprobarea unor norme privind condițiile de descărcare în mediul acvatic a apelor uzate.

Se apreciază că emisiile de substanțe poluante (provenite de la traficul rutier specific șantierului, de la manipularea și punerea în operă a materialelor) care ar putea ajunge direct sau indirect în apele de suprafață sau subterane nu vor determina o creștere semnificativă a poluării apelor de suprafață și deci nici o modificare a categoriei de calitate a corpului de apă. Impactul asupra ecosistemelor acvatice va fi redus, mai ales dacă stocurile de materiale de construcție sunt bine protejate (șanțuri de gardă la platformele de depozitare a materialelor de construcții).

O altă sursă potențială de poluare a apelor de suprafață este reprezentată de pierderile de materiale de construcții, care pot conduce la creșterea alcalinității apei.

În categoria surselor potențiale de poluare a apelor trebuie inclusă și poluarea accidentală cu carburanți, uleiuri, sau alte produse în fază lichidă folosite în construcții care se pot scurge pe sol și prin intermediul apelor pluviale, datorită morfologiei locale a terenului, să ajungă în albia apelor de suprafață sau în apele subterane din zona.

Prin deversarea accidentală a carburanților, uleiurilor sau materialelor de construcții se poate produce poluarea mediului acvatic, care poate avea consecințe grave asupra ecosistemului acvatic, datorită peliculelor formate pe apele de suprafață în apropiere de mal, unde debitul de curgere scade, prezența acestora în aval putând avea impact asupra unor zone depărtate.

În ceea ce privește posibilitatea de poluare a stratului freatic, se apreciază că și aceasta va fi relativ redusă, prin stocarea hidrocarburilor (carburanți, uleiuri) în rezervoare etanșe și întreținerea utilajelor (spălarea lor, efectuarea de reparații, schimburile de piese, de uleiuri, alimentarea cu carburanți etc.) numai în locurile special amenajate (pe platforme de beton, prevăzute cu șanțuri de gardă și decantoare pentru reținerea pierderilor).

Pentru apele uzate care vor rezulta de la organizările de șantier se impune respectarea limitelor de încărcare cu poluanți a apelor uzate evacuate în resursele de apă stabilite conform NTPA - 001, în cazul în care acestea se vor evacua după epurare într-un curs de apă din apropierea organizărilor. Dacă acestea se vor evacua în rețeaua de canalizare existentă, concentrațiile maxime admisibile vor fi cele stabilite de NTPA - 002 "*Normativ privind condițiile de evacuare a apelor uzate în rețelele de canalizare ale localităților*".

Impactul global în perioada de construcție este caracterizat ca fiind minor negativ, pe termen scurt și cu efect local.

**Concluzie:** Se estimează că valorile indicatorilor de calitate al apelor pluviale convențional curate se vor încadra în limitele impuse în normativul NTPA-002/2005 privind condițiile de evacuare a apelor uzate din rețelele de canalizare ale localităților și direct în stațiile de epurare (HG 352/2005 privind condițiile de descărcare în mediul acvatic a apelor uzate), situându-se sub pragurile de alerta corespunzătoare Ord. Min. APPM nr. 756/1997.

Se estimează un impact negativ, direct și secundar, pe termen scurt și mediu.

Perioada de funcționare

În perioada de funcționare există următoarele surse de poluare a apelor:

* depunerea directă pe luciul apei de poluați rezultați de la traficul rutier;
* deversări de ape uzate neepurate, direct în emisari;

Conform NTPA 001/2005, valorile limită de încărcare cu poluanți a apelor uzate evacuate în receptori naturali sunt:

* MTS: 35 mg/l
* CCO: 70 mg/l
* PB: 0.2 mg/l
* Zn: 0.5 mg/l

Astfel, se estimează încadrarea în valorile limită ale concentrațiilor de poluanți.

Se estimează un impact negativ, direct și secundar, pe termen scurt și mediu.

Impactul potențial asupra aerului

Perioada de construcție

Atmosfera poate fi afectată de o multitudine de substanțe solide, lichide sau gazoase. Indicatorii legați de mediul atmosferic sunt organizați pe trei nivele: indicatori de presiune (emisii de poluanți), indicatori de stare (calitatea aerului) și indicatori de răspuns (măsurile luate și eficacitatea lor).

Printre sursele principale emitente de poluanți sunt: circulația auto, șantierele de construcție și implicit betonierele.

În cele ce urmează vor fi prezentate sursele și poluanții caracteristici etapei de realizare a lucrărilor propuse prin prezentul proiect.

Emisiile din timpul desfășurării perioadei execuției proiectului sunt asociate în principal cu demolări, cu mișcarea pământului, cu manevrarea materialelor și construirea în sine a unor facilități specifice.

Activitățile care se constituie în surse de poluanți atmosferici în etapa de realizare a proiectului sunt următoarele:

* Activități desfășurate în cadrul organizărilor de șantier;
* Activități desfășurate în amplasamentul lucrărilor
* Traficul aferent lucrărilor de construcții.

Poluantul specific operațiilor de construcții prezentate anterior este constituit de particule în suspensie cu un spectru dimensional larg, incluzând și particule cu dimensiuni aerodinamice echivalente mai mari de 10 µm (pulberi inhalabile, acestea putând afecta sănătatea umană).

Emisiile de praf variază adesea în mod substanțial de la o zi la alta, în funcție de nivelul activităților, de operațiile specifice și de condițiile meteorologice dominante.

Natura temporară a lucrărilor de construcție le diferențiază de alte surse nedirijate de praf, atât în ceea ce privește estimarea, cât și controlul emisiilor. Realizarea lucrărilor de construcție consta într-o serie de operații diferite, fiecare cu durata și potențialul propriu de generare a prafului. Emisiile de pe amplasamentul unei construcții au un început și un sfârșit care pot fi bine definite, dar variază apreciabil de la o faza la alta a procesului de construcție. Aceste particularități le diferențiază de marea majoritate a altor surse nedirijate de praf, ale căror emisii au fie un ciclu relativ staționar, fie un ciclu anual ușor de evidențiat. Alături de emisiile de particule vor apărea emisii de poluanți specifici gazelor de eșapament rezultate de la utilajele cu care se vor executa operațiile și de la vehiculele pentru transportul materialelor. Poluanții caracteristici motoarelor cu ardere interna de tip DIESEL, cu care sunt echipate utilajele și autovehiculele pentru transport sunt: oxizi de azot (NOx), compuși organici nonmetanici (COVnm), metan (CH4), oxizi de carbon (CO, CO2), amoniac (NH3), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi policiclice (HAP), bixoid de sulf (SO2).

Regimul emisiilor acestor poluanți este, ca și în cazul emisiilor de praf, dependent de nivelul activității și de operațiile specifice, prezentând o variabilitate substanțiala de la o zi la alta, de la o faza la alta a procesului.

Sursele de emisie a poluanților atmosferici specifice obiectivului studiat sunt surse la sol sau în apropierea solului (înălțimi efective de emisie de până la 4 m fata de nivelul solului), deschise (cele care implica manevrarea pământului) și mobile.

Caracteristicile surselor și geometria obiectivului înscriu amplasamentul, în ansamblu, în categoria surselor de suprafața și liniare de poluare (realizare și refacere drum de acces și a tronsonului). Pentru limitarea emisiilor de pulberi se vor lua masuri tehnice de reținere a acestora cum ar fi prelate umede sau perdele de apa (pe timpul frezarii). Procesul de emisie pulberi în atmosfera se caracterizează prin discontinuitate, emisiile fiind nedirijate.

Se menționează ca activitățile pentru realizarea propriu-zisa a lucrărilor proiectate, respectiv turnarea de straturilor rutiere și lucrări de construcții – montaj pentru realizarea lucrărilor specifice incluse în proiect, nu conduc la emisii de poluanți, cu excepția gazelor de eșapament rezultate de la vehiculele pentru transportul materialelor și a poluanților generați de operațiile de sudura (particule cu conținut de metale, mici cantități de CO, NOx și O3).

Utilajele care vor fi utilizate sunt: buldozere, încărcătoare, excavatoare, iar pentru transportul materialelor se vor utiliza autocamioane cu capacitatea de 15 ÷ 20 t.

Se menționează că emisiile de poluanți atmosferici corespunzătoare activităților aferente lucrării sunt intermitente.

Impactul local asupra calității aerului va avea un caracter temporar, fiind limitat la perioada de desfășurare a lucrărilor de construcție.

Impactul activităților asociate organizărilor de șantier va fi strict în interiorul perimetrului acestora și în imediata vecinătate a acesteia. Impactul va fi temporar, fiind limitat la perioadele de desfășurare a lucrărilor de construcție. Deși pe termen scurt există posibilitatea apariției unor valori locale relativ mari în cazul NO2, pe termen lung acest lucru nu va întâmpla, datorită caracterului intermitent al surselor de emisie. În cazul celorlalți poluanți, se estimează că nu se va înregistra un impact semnificativ.

Perioada de operare

În perioada de operare, traficul rutier va avea impact negativ redus asupra calității aerului, situația fiind totuși îmbunătățita fata de prezent.

Surse emisii și poluanți de interes

Încadrarea valorilor ce se vor obține VLE (valorilor limita la emisii) trebuie să se conformeze Ordinului nr. 462/1993 al MAPPM și Ordinului nr. 756/1997 al MAPPM.

Concentrațiile emisiilor de poluanți variază în funcție de:

* tipul de motor - aprindere prin comprimare;
* regimul de funcționare: mers încet, în ralanti, accelerare, decelerare.

Emisiile de poluanți rezultate din traficul autovehiculelor sunt greu de controlat deoarece, în afara de factorii menționați, mai intervin și alți factori, ca:

* distanța parcursă pe amplasament;
* timpii de deplasare și manevre;
* frecvența pe parcursul unei zile.

Poluanți de interes: oxizi de azot, oxizi de sulf, pulberi în suspensie, monoxid de carbon.

Sursele de emisie: țevile de eșapament sunt amplasate în spatele cabinei, la înălțimea de aproximativ 2,5m. Se menționează ca surselor caracteristice activităților din amplasamentul obiectivului nu li se pot asocia concentrații în emisie, fiind surse libere, deschise, nedirijate. Din același motiv, acestea nu pot fi evaluate în raport cu prevederile OM 462/93 și nici cu alte normative referitoare la emisii. Pentru emisiile rezultate din traficul auto nu sunt prevăzute V.L.E. în Ordin nr. 462/1993.

În perioada de funcționare a obiectivelor proiectului analizat, activitățile care se vor constitui în surse de poluanți atmosferici vor fi: traficul rutier – emisii reduse de particule și emisii de poluanți specifici gazelor de eșapament, ce se constituie într-o sursa liniara nedirijata.

Evaluarea emisiilor generate de sursele mobile de ardere (autovehicule) nu poate fi făcută în raport cu prevederile OM 462/1993 “Condiții tehnice privind protecția atmosferei“ deoarece aceste surse sunt nedirijate, iar limitele prevăzute de OM 462/1993 se refera la surse dirijate. Prin realizarea construcției, impactul asupra factorului aer va fi semnificativ în perioada de execuție, iar în perioada de operare se estimează un impact minim. Prin măsurile propuse a se lua se apreciază că impactul în perioada șantierului va fi diminuat considerabil.

Impactul potențial asupra solului și subsolului

Perioada de construcție

Principalul impact asupra solului și subsolului, în perioada de execuție, este consecința ocupării temporare de terenuri pentru organizarea de șantier, etc. De asemenea, realizarea proiectului nu presupune ocuparea definitivă a unor suprafețe de teren, lucrarea se execută pe amplasamentul drumului existent.

Formele de impact, identificate asupra solului și subsolului în perioada de execuție, sunt:

* înlăturarea stratului de sol vegetal și construirea unui profil artificial prin lucrările de terasamente;
* deteriorarea profilului se sol pe o adâncime de 3-5 m prin exploatarea gropilor de împrumut;
* apariția eroziunii;.
* pierderea caracteristicilor naturale a stratului de sol fertil prin depozitare neadecvată a acestuia în haldele de sol- rezultate din decopertări;
* înlăturarea/degradarea stratului de sol fertil în zonele unde vor fi realizate noi drumuri tehnologice, sau devieri ale actualelor căi de acces;
* deversări accidentale ale unor substanțe/compuși direct pe sol;
* depozitarea necontrolată a deșeurilor, materialelor de construcție, deșeurilor tehnologice;
* potențiale scurgeri ale sistemelor de canalizare/colectare ape uzate;
* modificări calitative ale solului sub influența poluanților prezenți în atmosferă;

Poluanți atmosferici produc efecte negative asupra calității solurilor aflate în vecinătatea amplasamentelor fronturilor de lucru și organizării de șantier. Studiile din domeniu relevă existenta unei zone sensibile de până la 30 de metri față de operațiunile de lucru desfășurate. Această zonă este considerată posibil a fi afectată de realizarea proiectului.

Efectele poluanților atmosferici asupra solului sunt următoarele:

Particule de praf (rezultate din manevrarea pământului, a materialelor de construcție, arderea combustibililor)

* Suprafețele de sol pe care se depun aproximativ 300-1000 g/mp/an, pot fi afectate de modificări ale pH-ului precum și susceptibile de modificări structurale;
* Depășirile concentrațiilor maxime în aer ale particulelor în suspensie, nu ridică probleme, atâta timp cât acestea sunt generate la manevrarea volumelor de pământ.

SO2 și NOx

* Acești oxizi sunt considerați a fi principalele substanțe răspunzătoare de formarea depunerilor acide;
* Procesul de formare a depunerilor acide începe prin antrenarea celor doi poluanți în atmosferă, care în contact cu lumina solară și vaporii de apă formează compuși acizi;
* Efectul acestor depuneri este acidifierea solului care atrage reducerea faunei în sol, a microorganismelor și scăderea capacității productive a solului;

În perioada de operare, sursele de poluare a solului și subsolului vor fi reprezentate de:

* depozitări necontrolate de deșeuri;
* ape pluviale colectate de pe carosabil;
* accidente în care sunt implicate autovehicule transportatoare de materiale chimice toxice;
* emisii în atmosferă datorate traficului.

Se consideră ca zonă sensibilă ca fiind aceea cuprinsă pe o lățime de 30 de metri de ambele pârți ale drumului.

În țara noastră, până în prezent, nu s-a evidențiat poluarea terenurilor ca efect al traficul rutier. Concentrațiile de Pb, Ni, Zn, Cd în sol în vecinătatea drumurilor s-au încadrat în prevederile Ordinului 756/1997 privind evaluarea poluării mediului, respectiv au rezultat mai mici decât pragurile de alertă pentru soluri mai puțin sensibile. Se apreciază că impactul asupra solului și subsolului, este negativ, de importantă medie, temporar (prin ocuparea temporară de terenuri) și permanent (prin ocuparea definitivă de terenuri).

Impactul potențial asupra biodiversității

Impactul asupra biodiversității se manifestă mai mult în prima etapa a amenajării organizării de șantier și se concretizează, în speță, la nivelul terenului cu diferite folosințe care va fi ocupat temporar. Pentru realizarea proiectului terenul afectat aparține domeniului public. Pe întreaga perioada de funcționare a organizării de șantier, principalele efecte negative asupra ecosistemelor din imediata vecinătate sunt cauzate de creșterea nivelului de zgomot și a vibrațiilor și de generarea de noxe de poluanți.

Referitor la rețeaua de arii protejate la nivel național și rețeaua NATURA 2000, din analiza lucrării se poate observa că nu va există un impact direct asupra acestora. Impactul asupra biodiversității se manifestă mai mult în prima etapa a amenajării organizării de șantier și se concretizează, în speță, la nivelul terenului cu diferite folosințe care va fi ocupat temporar. În perioada de execuție principalii poluanți care vor fi eliberați în atmosferă, și care generează efecte negative asupra biodiversității, în vecinătatea zonelor de lucru sunt particulele de praf. Alături de acestea, dar în cantități mai mici, vor fi prezenți pe parcursul perioadei de construcție următorii poluanți susceptibili de a produce dezagremente asupra biodiversității: NOx, SO2, CO, pe o distanță de aproximativ 200 m în jurul fronturilor de lucru.

**Oxizii de azot în combinație cu alți poluanți:**

Studiile de specialitate relevă că în funcție de valorile coeficientului sinergic dintre NOx și particulele în suspensie, se consideră limita de 300 m în jurul organizării de șantier, de 200 m în jurul gropilor împrumut și 100 m în ambele pârți ale șantierului de pe drum până la care plantele sunt supuse unui stres chimic.

**Dioxidul de sulf:**

Efectele fitotoxice ale SO2 sunt influențate de abilitatea țesutului plantelor de a transforma SO2 în forme relativ netoxice. Sulfitul (SO32) și acidul sulfitic (HSO3-) sunt principalii compuși formați de dizolvarea SO2 în soluții apoase. Transformarea lor în sulfat prin mecanisme enzimatice și non-enzimatice reduce efectele fitotoxice.

**Metale grele:**

În timpul perioadei de construcție a obiectivului propus, fluxul de metale grele care exista în emisii este foarte redus.

Poluarea atmosferică are diverse consecințe nocive asupra florei precum:

* lezarea frunzelor pe porțiuni sau în totalitate;
* modificări de culoare a frunzelor care se usucă;
* distrugerea plantei.

Pentru fauna din zona studiată principalul factor perturbator îl poate constitui stresul cauzat în mare măsura de zgomotul produs de lucrările de construcții. Deși poluanții eliberați în atmosferă pot avea efecte nocive asupra vegetației și faunei, datorită cantităților mici și a concentrațiilor acestora, care se vor situa sub limita maxim admisă de normativele în vigoare, se poate aprecia că nu vor avea efecte negative majore asupra stării de sănătate a florei și faunei din zonă.

În timpul perioadei de construcție vor apare situații pe termen scurt de stres chimic asupra vegetației, datorate expunerii la impurificarea cu NOx pe distante de până la 200 m față de amplasamentul drumului și de drumurile de acces. De asemenea, condiții de stres chimic asupra vegetației, generate de nivelurile concentrațiilor de NO2 și de SO2 vor apare în vecinătatea organizării de șantier până la distante de 150-200m.

Concentrații de NOx în aer care sa prezinte riscuri pentru unele specii de animale pot fi întâlnite pe o distanta de circa 100 m de ambele parți ale amplasamentului drumului în timpul concentrării maxime a lucrărilor de construcție, precum și pe circa 200m în jurul organizării de șantier.

Arealul de lucru și volumele de material fin ce vor intra în suspensie sunt mici în raport cu dimensiunile ecosistemului receptor. Din acest motiv, se poate aprecia ca impactul lucrărilor de execuție asupra ecosistemului terestru este suficient de redus pentru a permite refacerea naturala a zonelor afectate, la scurt timp după încetarea acestor lucrări. Sursa de poluare principală a biodiversității, în perioada de operare, este reprezentată de traficul rutier.

Traficul rutier poate afecta flora și fauna inclusiv din arealele protejate prin:

* creșterea concentrațiilor de substanțe toxice în aer;
* depunerea unor poluanți pe sol și în plante;
* creșterea nivelului de impurificatori în apele de suprafața și în pânza de apa freatica;
* creșterea nivelului poluării sonore.

Poluanții generați de desfășurarea traficului rutier (oxizi de nitrogen, compuși organici volatiili non-metalici, metan, oxizi de carbon, amoniac, particule de metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi polinucleare (HAP) și dioxid de sulful), se propagă prin dispersie în mediu, având efecte maxime pe o fâșie de aproximativ 50 m de-o parte și de alta a drumului.

Respectarea masurilor recomandate și a legislației specifice de protecția mediului în perioada de operare a drumului vor asigura un impact redus asupra florei și faunei. De asemenea, datorită duratei de realizare a proiectului cat si a suprafeței reduse pe care se desfășoară, se estimează că impactul asupra biodiversității va fi negativ neglijabil. Impactul pentru perioada de execuție este caracterizat ca negativ moderat, pe termen scurt, cu arie de manifestare în imediata vecinătate.

Impactul potențial asupra peisajului

Perioada de construcție

Activitățile de construcție și organizările de șantier vor afecta priveliștea, însă numai temporar. În timpul lucrărilor de construcție, unele suprafețe vor fi utilizate temporar pentru realizarea organizărilor de șantier. Pentru suprafața afectată temporar de lucrări constructorul va avea obligația de a readuce aceste suprafețe la folosința inițială, sau în circuitul productiv.

Perioada de construcție reprezintă o etapă cu durată limitată și se consideră că echilibrul natural și peisajul vor fi refăcute după încheierea lucrărilor. În perioada de execuție nu este necesar să se prevadă amenajări peisagistice. Terminarea lucrărilor nu va marca schimbarea definitivă în peisaj, din punct de vedere al terenurilor ocupate, pentru realizarea construcției. Este recomandat ca amplasamentul organizării de șantier, să nu fie in în proximitatea unei aglomerări urbane, păstrarea unei distanțe de minim 500 de metri de ariile protejate, de zonele rezidențiale. Pentru realizarea proiectului nu vor dispărea terenuri amenajate si nu vor apărea modificări antropice. Se estimează un impact temporar, negativ neglijabil, pe termen scurt și neutru permanent.

În perioadele de manevrare a materialelor pulverulente și în perioadele cu condiții meteorologice nefavorabile, particule în atmosferă (norii de praf) vor avea impact asupra peisajului.

Perioada de operare

Formele de impact asupra peisajului vor apărea sub două forme:

* efecte asupra structurii fizice și esteticii peisajului;
* efecte asupra amenajării vizuale a peisajului pentru receptori.

Impactul potențial asupra populației

Perioada de construcție

Se apreciază ca activitatea de construcție va constitui o sursa de poluare fonică locală, nivelul de zgomot generat putând depăși în anumite perioade de lucru limitele stabilite de STAS 10009 ~ 88 "Acustica urbană - Limite admisibile ale nivelului de zgomot" pentru nivelul de zgomot la limita funcțională: 65 dB(A), cu maxim 25 dB(A). Se estimează că nivelurile de zgomot în zona lucrărilor pot avea valori mediate pe 24 h (Leq24h) de maxim 65dB(A), valoare limită impusă de STAS 10 144/1 - 80.

În apropierea obiectivului sunt zone rezidențiale ce pot fi afectate de zgomotul lucrărilor, însă, prin măsurile prevăzute pentru diminuarea nivelului de zgomot și vibrații, locuitorii nu vor resimți disconfort semnificativ.

Perioada de operare

Zonele rezidențiale din apropierea obiectivului nu vor fi afectate de zgomotul traficului, având în vedere ca nu se estimează ca acesta va creste, fata de situația existenta.

Impactul potențial asupra patrimoniului istoric și cultural

Luând în considerare distanța față de construcțiile arhitecturale și culturale din zona proiectului, lucrările de construcție nu vor degrada resursele culturale localizate în afara străzii. Astfel, nu vor fi necesare măsuri de reducere a impactului asupra patrimoniului cultural.

În conformitate cu Legea nr. 5/2000, Ordinul 2314/2004 (modificat de Ordinul 2385/2008) și Ordonanța nr. 43/2000 cu modificările și completările ulterioare (Ordonanța 13/2007 și Legea 329/2009), constructorului îi revine ca obligație fermă întreruperea imediată a lucrărilor și anunțarea în termen de 72 de ore a autorităților competente în condițiile în care în urma lucrărilor de excavare pot fi puse în evidentă eventuale vestigii arheologice necunoscute în prezent.

# Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile bat aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

*Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.*

Dotările și măsurile pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, supravegherea calității factorilor de mediu și monitorizarea activităților destinate protecției mediului:

* Pentru limitarea efectelor negative accidentale, în perioada de execuție a lucrărilor se va implementa un sistem de monitorizare a factorilor de mediu.
* Astfel, *consultantul* va superviza lucrările, prin urmărirea permanentă a activității în perioada de execuție, prin observații directe, vizuale, la punctul de lucru.
* Personalul va fi instruit periodic din punct de vedere al protecției mediului.

Pentru monitorizarea factorilor de mediu, se vor adopta următoarele măsuri:

„Aer”

* monitorizarea emisiilor de pulberi în suspensii rezultate din operațiile de demolare, încărcare, descărcare.

„Sol și subsol”

* evitarea degradării solului pe suprafețe mai mari decât cele necesare, prin urmărirea strictă a lucrului;
* urmărirea operațiilor de demolare;
* urmărirea depozitării corecte a materialelor necesare și colectarea, selectarea și evacuarea/valorificarea deșeurilor pe tipuri;
* „Biodiversitate”
* se va urmări ca lucrările să se desfășoare conform proiect, pe o suprafață redusă.

*În perioada de exploatare a lucrărilor, nu se consideră a fi necesare acțiuni speciale de monitorizare din punct de vedere al protecției mediului.*

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

Proiectul de susținere a intemporalității și transportului alternativ în Municipiul Târgoviște este un proiect complementar cu următoarele:

* *„Reabilitare și modernizare infrastructură utilități publice urbane, reabilitarea și modernizarea spațiilor publice în zona A a zonei de acțiune urbană din Municipiul Târgoviște”*, proiect finanțat și implementat prin POR 2007-2013, Axa prioritară 1- Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor – poli urbani de creștere, Domeniul major de intervenție 1.1, - Planuri integrate de dezvoltare urbană
* *„Reabilitarea și modernizare infrastructură utilități publice urbane, reabilitarea și modernizarea spațiilor publice în zona B a zonei de acțiune urbană din Municipiul Târgoviște”,* proiect finanțat și implementat prin POR 2007-2013, Axa prioritară 1 - Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor – poli urbani de creștere, Domeniul major de intervenție 1.1, - Planuri integrate de dezvoltare urbană
* *„Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesară transportului, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transportul public în Municipiul Târgoviște”*, proiect contractat și aflat în curs de implementare în cadrul Programului Operațional Regional (POR) 2014- 2020, Axa prioritară 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv, promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare. Obiectivul specific4.1. Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă;
* *„Completarea parcului auto din Municipiul Târgoviște prin achiziționarea de vehicule ecologice destinate transportului public urban„,* proiect contractat și aflat în curs de implementare în cadrul Programului Operațional (POR) 2014- 2020, Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de investiții 4e – Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 4.1- Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă
* *„Reabilitare și modernizare Parcul Mitropolie, din Municipiul Târgoviște”*, proiect în implementare finanțat din bugetul local
* *„Reabilitare și modernizare Piața Revoluției, din Municipiul Târgoviște”*, proiect în implementare finanțat din bugetul local
* *„Reabilitare și modernizare Piața Tricolorului, din Municipiul Târgoviște”,* proiect în implementare finanțat din bugetul local

Totodată, având în vedere dezvoltarea zonei comerciale nou create prin realizarea investiției *Dâmbovița Mall*, proiectul propus este corelat și cu proiectele regionale implementate de către Consiliul Județean Dâmbovița și anume:

* “*Construirea drumului de legătură DJ720E, Gara Târgoviște Sud-Centură Municipiului Târgoviște*“
* “*Amenajare intersecție DJ720E cu strada Petru Cercel prin realizarea unui sens giratoriu*“

Proiectul este parte din Planul de mobilitate urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște, aprobat prin HCL nr275/28,07,2017, intervențiile prevăzute în cadrul proiectului fiind menționate în lista cuprinzătoare de acțiuni de intervenție, pag. 337-353. Proiectul este prevăzut în lista de proiecte POR 2014-2020. Prioritatea de investiții 4.1., pag. 357-357, având perioada de implementare 2020-2023.

# Lucrări necesare organizării de șantier:

Organizarea de șantier trebuie sa cuprindă:

* Căile de acces;
* Unelte, scule, dispozitive, utilaje și mijloace necesare;
* Sursele de energie;
* Vestiare, apă potabilă, grup sanitar;
* Organizarea spațiilor necesare depozitării temporare a materialelor, măsurile specifice pentru conservare pe timpul depozitarii și evitării degradărilor;
* Măsuri specifice privind protecția și securitatea muncii, precum și de prevenire și stingere a incendiilor, decurgând din natura operațiilor și tehnologiilor de constructive cuprinse în documentația de execuție a obiectivului;
* Masuri de protecție a vecinătăților (transmitere de vibrații și șocuri puternice, degajări mari de praf, asigurarea acceselor necesare).

Pe terenul aferent se va organiza șantierul prin amplasarea unor obiective provizorii:

* Magazie provizorie cu rol de depozitare, depozit scule;
* Tablou electric;
* Punct PSI (în imediata apropriere a sursei de apă);
* Platou depozitare materiale Reziduurile și deșeurile rezultate în timpul execuției se vor colecta în locuri special amenajate și vor fi evacuate ritmic de întreprinderile executante (civil, electric, etc.), pentru evitarea poluării zonei.

descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

* Baracamentul va fi constituit din containere modulare poziționate pe pat de piatră ce vor adăposti un depozit de scule, biroul organizării de șantier și vestiar;
* Șantierul va fi dotat cu toalete ecologice prevăzute cu lavoare ce vor fi vidanjate periodic;
* Va exista o zonă de depozitare a materialelor folosite la lucrări, precum și o zonă prevăzută cu trei containere etichetate corespunzător pentru depozitarea deșeurilor generate din activitate;
* Aprovizionarea șantierului cu materiale de construcție se va face ritmic pentru a se evita formarea de stocuri pe amplasament;
* Se vor lua toate măsurile necesare astfel încât apele uzate să nu fie deversate pe amplasament, iar deșeurile sau materialele de construcții să nu fie depozitate în locuri neadecvate (spații verzi, circulații, spații publice);
* La ieșirea din organizarea de șantier se va amenaja o rampă pentru spălarea anvelopelor auto, cu suprafața de 15 mp (3,00 x 5,00 ml) înainte ca autovehiculele să părăsească zona de șantier;
* Materialul rezultat din excavare (pământ) nu se va depozita în incintă, acesta fiind transportat ritmic pe măsura desfășurării lucrărilor, în locurile desemnate de Primăria Municipiului Târgoviște prin Autorizația de construire;

localizarea organizării de șantier;

Organizarea de șantier se va amenaja strict pe terenul aflat în proprietatea beneficiarului.

Proiectul de Organizare Șantier este întocmit înainte de începerea execuției și sta la baza Autorizației de construire pentru branșamente și construcțiile provizorii necesare organizării șantierului.

descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Impactul lucrărilor asupra factorilor de mediu va debuta odată cu începerea execuției lucrărilor, în perioada de execuție a proiectului impactul asupra factorilor de mediu va fi temporar și reversibil.

Investiția va respecta strict proiectul și măsurile de protecție a mediului prevăzute de proiect, în scopul reducerii la minim a impactului asupra factorilor de mediu.

Se vor lua măsuri specifice de protecție a mediului pe perioada realizării proiectului de investiții (împrejmuire cu panouri, recipiente de colectare a deșeurilor, etc.).

Se vor lua măsuri pentru evitarea poluării accidentale a factorilor de mediu pe toată durata execuției lucrărilor.

surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;

Surse de poluanți care pot afecta mediul în timpul organizării de șantier sunt utilajele și mijloacele de transport echipate cu motoare diesel de ultimă generație, care nu vor produce un impact major și de lungă durată asupra mediului înconjurător din zonă pe perioada executării lucrărilor.

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

Emisiile de poluanți – CO, NOx, COV, SO2 implicit praful rezultat din activitățile utilajelor tehnice - sunt intermitente și au loc doar în zona prestabilită, conform limita proiect. Emisiile nocive pentru calitatea atmosferei vor fi generate de către utilajele ce vor fi utilizate pe teritoriul proiectat (tractor, excavatoare, autobasculante etc.).

|  |  |
| --- | --- |
| Impact | Măsuri de prevenire/ micșorare impact |
| Contaminare cu produse petroliere sau ulei | * Stocarea și evacuarea deșeurilor în mod adecvat; * Întreținerea utilajelor se va face în locuri special amenajate; * Monitorizarea echipamentelor și utilajelor; * Instruirea corespunzătoare a muncitorilor. |
| Praf și pulberi provenite din manevrarea solului | * Limitarea activității în perioadele cu vânt puternic; * Umectarea suprafețelor pe care se execută lucrările de excavare și a drumurilor pe care circulă unitățile de transport. |

Cantitățile de substanțe poluante eliberate în atmosferă de către autovehicule și echipamente depind de tehnologia de fabricație a motorului, puterea, consumul de combustibil pe unitatea de putere, capacitatea motorului, dotarea cu dispozitive de reducere a poluării și de vârsta motorului/echipamentului. Este evident faptul că emisiile de poluanți scad cu cât performanțele motorului sunt mai avansate, tendința în lume fiind fabricarea de motoare cu consumuri cât mai mici pe unitatea de putere și cu un control cât mai restrictiv al emisiilor. De altfel, aceste două elemente sunt reflectate de dinamica atât a legislației UE, cât și a legislației SUA în domeniu. Tehnologiile folosite pentru realizarea obiectivului implică utilaje de montaj performante, cu emisii de poluanți scăzute.

Poluarea atmosferei va putea fi determinată în principal de manevrarea și transportul utilajelor. Emisiile de praf variază în mod substanțial de la o zi la alta în funcție de operațiile specifice, de condițiile meteorologice dominante. De asemenea, se recomandă controlul stării tehnice al utilajelor folosite, alimentarea cu carburanți cu un conținut redus de sulf.

Proiectul propriu – zis prin implementarea sa nu va constitui o sursă de poluare semnificativă.

Emisiile poluante vor fi locale, în zonele de lucru, pe perioada executării lucrărilor și vor fi generate cu precădere ca urmare a activităților mijloacelor de transport și utilajelor folosite în perioada de realizare a proiectului.

Emisiile poluante, inclusiv zgomotul provenite din surse din perioada de execuție a proiectului vor fi reduse prin utilizarea de utilaje și echipamente adecvate.

Se vor respecta prevederile și limitele SR 10009 / 2017 privind acustica – limite admisibile ale nivelului de zgomot în mediul ambiant.

La elaborarea proiectului s-a ținut seama de prevederile Legii 90/1996, ale regulamentului privind protecția și igiena muncii în construcții, aprobat cu Ordinul MLPAT nr. 9/N/15.03.1993, ale reglementărilor tehnice PSI și ale Normelor de protecție a muncii în activitatea de construcții-montaj aprobate cu Ordinul M.C. Ind. Nr. 1233/ D/ 29.12.1980 (inițial anulate apoi repuse în valabilitate cu Ordinul MLPAT nr. 1/N/03.01.1994) ale normativului IM 007/1996 (lucru la înălțime) aprobat cu Ordinul MLPAT 74/N/15.10.1996, ale Normativului IM 006 (lucrări de zidărie, montaj prefabricate și finisaje) aprobat cu Ordinul MLPAT nr. 73/N/15.10.1996.

Înainte de începerea lucrărilor beneficiarul va preda executantului, releveul tuturor instalațiilor tehnologice si energetice din zona șantierului și va lua masuri de devierea sau scoaterea lor din funcțiune pe toata durata execuției lucrărilor.

La execuție, executantul și beneficiarul vor tine seama atât de dispozițiile normelor sus menționate, cât și de alte norme de protecția muncii în construcții, specifice activității de șantier sau uzina, în vigoare la data executării lucrărilor.

Datorită lucrărilor prevăzute în proiect, lucrările de refacere/restaurare a mediului se pot rezuma la aduce la starea inițială a suprafețelor ocupate temporar de organizarea de șantier, eliminarea corespunzătoare a deșeurilor menajere, a deșeurilor tehnologice, precum și la îndepărtarea utilajelor de pe amplasament, după terminarea lucrărilor.

Pentru refacerea/readucerea la starea inițială a zonei ocupate temporar de organizarea de șantier, la terminarea lucrărilor, se vor executa următoarele lucrări:

evacuarea (încărcarea și transportul) tuturor barăcilor, containerelor, a pubelelor, a toaletelor ecologice, precum și a deșeurilor și a eventualelor materiale rămase.

recuperarea balastului (încărcarea, transportul și depozitarea acestuia în vederea reutilizării la alte lucrări);

Pe timpul executării lucrărilor de construcții, instalații, drumuri, etc., se vor respecta reglementările tehnice în vigoare, din care se menționează, fără a se limita la acestea, următoarele:

Norme Generale de Protecția Muncii – ediția 2002

Norme specifice de protecția muncii:

* N.S. 23 - Norme specifice de securitate a muncii pentru transporturi rutiere
* N.S. 111 - Norme specifice de securitate a muncii la utilizarea energiei electrice in medii normale
* N.S. 91 - Norme specifice de securitate a muncii pentru izolații termice, hidrofuge și protecție anticoroziva
* N.S. 89 - Norme specifice de securitate a muncii la lucrări de montaj utilaje tehnologice si construcții metalice
* N.S. 3 - Norme specifice de securitate a muncii la fabricarea, transportul si depozitare oxigenului si a azotului
* N.S. 42 - Norme specifice de securitate a muncii pentru construcții și confecții metalice
* N.S. 65 - Norme specifice de securitate a muncii pentru transportul și distribuția energiei electrice
* N.S. 26 - Norme specifice de securitate a muncii pentru activități de vopsire
* N.S. 2 - Norme specifice de securitate a muncii pentru sudarea și tăierea metalelor
* N.S. 12 - Norme specifice de securitate a muncii pentru lucru la înălțime
* N.S. 7 - Norme specifice de securitate a muncii pentru lucrări de betoane si prefabricate din beton
* N.S. 28 - Norme specifice de securitate a muncii pentru lucrări de instalații tehnico-sanitare
* N.S. 27 - Norme specifice de securitate a muncii pentru zidărie, montaj prefabricate si finisaje
* N.S. 57 - Norme specifice de securitate a muncii pentru manipulare, transport, depozitare (manual si mecanizate)
* Legea 90/1996 cu modificările respective.

# 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

Lucrările prevăzute a se efectua pentru refacerea/readucerea la starea inițială a zonei ocupate temporar de organizărilor de șantier, la terminarea lucrărilor;

Datorită lucrărilor prevăzute în proiect, lucrările de refacere/restaurare a mediului se pot rezuma la aduce la starea inițială a suprafețelor ocupate temporar de organizarea de șantier, eliminarea corespunzătoare a deșeurilor menajere, a deșeurilor tehnologice, precum și la îndepărtarea utilajelor de pe amplasament, după terminarea lucrărilor.

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

1. În timpul realizării proiectului, pot să apară accidental scurgeri de produse petroliere, uleiuri (de la utilajele auto) sau materii prime și auxiliare. Se va asigura pe toată durata derulării proiectului dotarea cu materiale absorbante și săculețe cu nisip și se va interveni imediat. Orice situație care poate să prezinte pericol pentru mediu va fi adusă la cunoștința autorităților competente de mediu.

-aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

1. Nu este cazul

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

Pentru refacerea/readucerea la starea inițială a zonei ocupate temporar de organizarea de șantier, la terminarea lucrărilor, se vor executa următoarele lucrări:

* evacuarea (încărcarea și transportul) tuturor barăcilor, containerelor, a pubelelor, a toaletelor ecologice, precum și a deșeurilor și a eventualelor materiale rămase.
* recuperarea balastului (încărcarea, transportul și depozitarea acestuia în vederea reutilizării la alte lucrări);

# Anexe - piese desenate

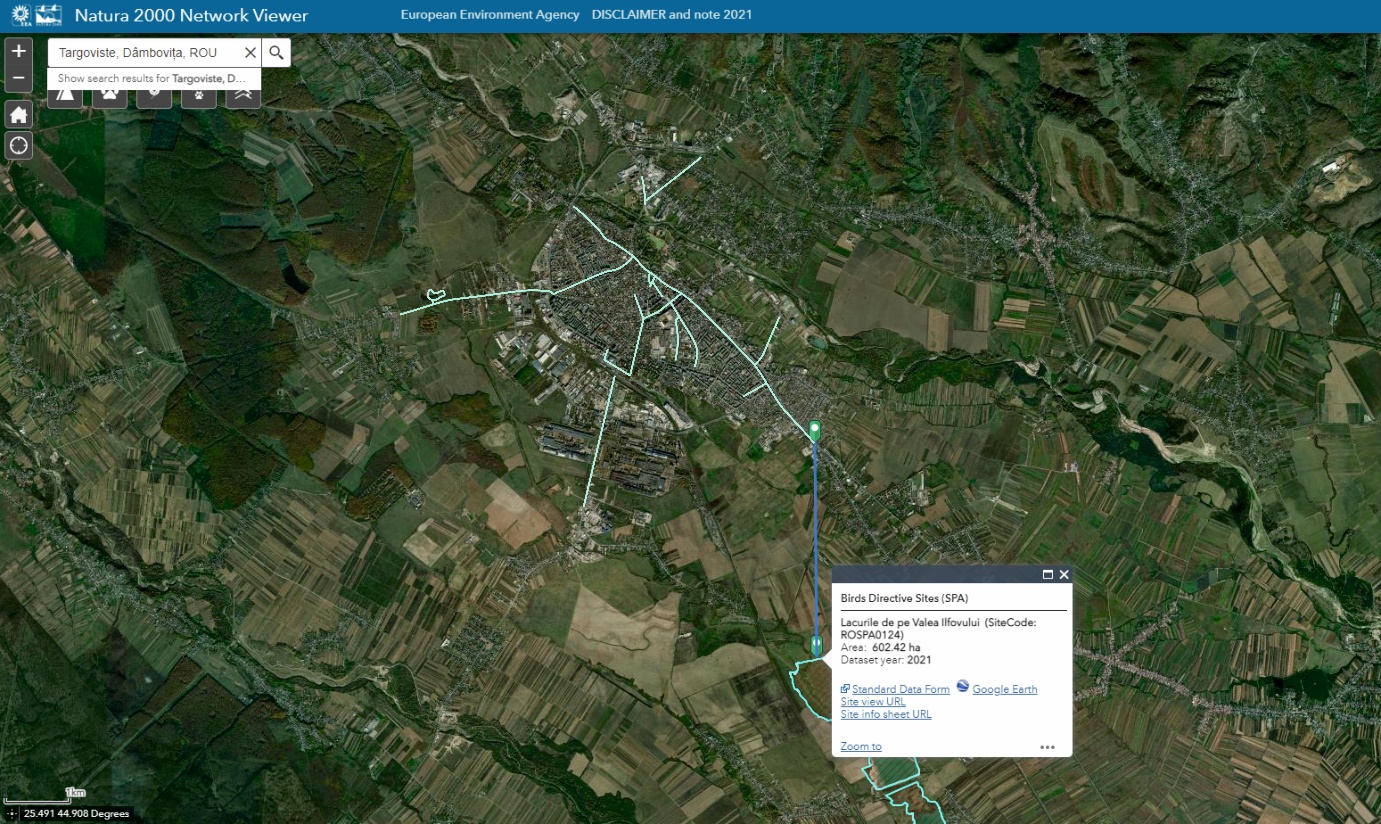
|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nr.crt.** | **Denumire planșă** | **Scara** | **Planșa nr.** |
| **1.** | PLAN AMPLASAMENT | 1:2.000 | PA.01 |
| **2.** | PLAN DE SITUAȚIE PROIECTAT | 1:500 | PS.01.1  -  PS.20.1  (130 planșe – format A3) |

# 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.

**Proiectul propus NU intră** sub incidența **art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobata cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare;

* + - *Zona analizată nu se situează în zona ariilor naturale protejate*

*(la ~14.6 km distanță de Lacurile de pe Valea Ilfovului (SiteCode: ROSPA0124)*



Figură 1 - Încadrarea zonei de studiu în contextul siturilor Natura 2000

Preluare plan după <https://natura2000.eea.europa.eu/>

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

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

# Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 se iau in considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV.

Nu este cazul.

|  |  |
| --- | --- |
| **Semnătura** | **Ștampila titularului** |
| Radu ANDRONIC |  |

1. <http://www.cultura.ro/sites/default/files/inline-files/LMI-DB.pdf> [↑](#footnote-ref-1)
2. preluare după <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A32014D0955> [↑](#footnote-ref-2)