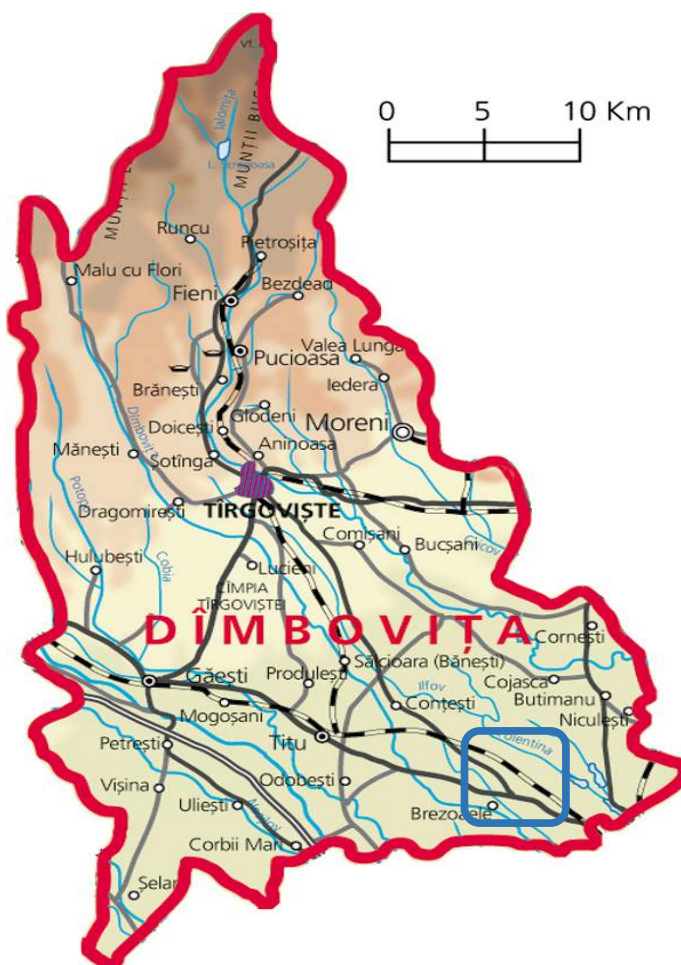


BENEFICIAR:
COMUNA TARTASESTI

FAZA: PROIECT TEHNIC DE EXECUTIE:

DRUM SATESC (INTR. STADIONULUI) - ASFALTARE PARTE CAROSABILA



DOCUMENTATIE OBTINERE AVIZE SI ACORDURI

- ACORD DE MEDIU -

MAI - 2019

CUPRINS

I. DENUMIREA PROIECTULUI	4
II. TITULAR.....	4
1. NUMELE:.....	4
2. ADRESA POSTALA:.....	4
3. NUMARUL DE TELEFON.....	4
4. NUMARUL DE FAX.....	4
5. ADRESA DE E-MAIL.....	4
6. ADRESA PAGINII DE INTERNET.....	4
7. NUMELE PERSOANELOR DE CONTACT:	4
III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT	4
1. REZUMATUL PROIECTULUI.....	4
2. JUSTIFICAREA NECESITATII PROIECTULUI;.....	9
3. VALOAREA DE INVESTITIE;.....	10
4. PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUSA;.....	10
5. PLANSE REPREZENTAND LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI, INCLUSIV ORICE SUPRAFATA DE TEREN SOLICITATA PENTRU A FI FOLOSITA TEMPORAR (PLANURI DE SITUATIE SI AMPLASAMENTE);	10
6. ELEMENTELE SPECIFICE CARACTERISTICE PROIECTULUI PROPUSE:	10
a. profilul si capacitatea de productie;.....	10
b. descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (dupa caz);.....	11
c. descrierea proceselor de productie ale proiectului propus, in functie de specificul investitiei, produse si subproduse obtinute, marimea, capacitatea;	11
d. materiile prime, energia si combustibilii utilizati, cu modul de asigurare a acestora;.....	11
e. racordarea la retelele utilitare existente in zona;.....	11
f. descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investitiei;	11
g. cai noi de acces sau schimbări ale celor existente;	11
h. resursele naturale folosite in constructie si functionare;.....	11
i. metode folosite in constructie;.....	11
j. planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara;.....	11
k. relatia cu alte proiecte existente sau planificate;.....	11
l. detalii privind alternativele care au fost luate in considerare;.....	11
Scenariu recomandat, respectiv solutia de structura rutiera, s-a stabilit a fi Solutia I.....	12
m. alte autorizatii cerute pentru proiect;	12
IV. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE.....	12
V. DESCRIEREA AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI.....	12
a. distanta fata de granite pentru proiectele care cad sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in context transfrontiera, adoptata la Espoo la 25 februarie 1991, ratificata prin Legea nr. 22/2001;.....	12
b. harti, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informatii privind caracteristicile fizice ale mediului, atat naturale, cat si artificiale si alte informatii privind:	12
c. folosintele actuale si planificate ale terenului atat pe amplasament, cat si pe zone adiacente acestuia; ..	12
d. politici de zonare si de folosire a terenului;	12
e. arealele sensibile;	12
f. Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectat prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;	13
a. detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luata in considerare.....	13
VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE:.....	13
A) SURSE DE POLUANTI SI INSTALATII PENTRU RETINEREA, EVACUAREA SI DISPERSIA POLUANTILOR IN MEDIU	13
a. Protectia calitatii apelor	13
b. Protectia aerului.....	13
c. Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor	14
d. Protectia impotriva radiatiilor	14
e. Protectia solului si a subsolului.....	14

f. Protectia ecosistemelor terestre si acvatice	14
g. Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public	14
h. Gospodarierea deseurilor generate pe amplasament	14
i. Gospodarierea substantelor si preparatelor chimice periculoase	15
B) UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE, ÎN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, A APEI ȘI A BIODIVERSITĂȚII	15
VII.DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT:	15
a. impactul asupra populatiei, sanatatii umane, faunei si florei, solului, folosintelor, bunurilor materiale, calitatii si regimului cantitativ al apei, calitatii aerului, climei, zgomotelor si vibratiilor, peisajului si mediului vizual, patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adica impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu si lung, permanent si temporar, pozitiv si negativ);	16
b. extinderea impactului (zona geografica, numarul populatiei/habitatelor/speciilor afectate);	17
c. magnitudinea si complexitatea impactului;	17
d. probabilitatea impactului;	17
e. durata, frecventa si reversibilitatea impactului;	17
f. masurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;	17
g. natura transfrontiera a impactului;	17
VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI	17
IX. LEGĂTURĂ CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU PLANURI/PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE:	17
X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER	18
a. descrierea lucrarilor necesare organizarii de santier;	18
b. localizarea organizarii de santier;	18
c. descrierea impactului asupra mediului a lucrarilor organizarii de santier;	18
d. surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu in timpul organizarii de santier;	18
e. dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu.	18
XI. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTITIEI, IN CAZ DE ACCIDENTE SI/SAU LA INCETAREA ACTIVITATII, IN MASURA IN CARE ACESTE INFORMATII SUNT DISPONIBILE	18
a. lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii;	18
b. aspecte referitoare la prevenirea si modul de raspuns pentru cazuri de poluari accidentale;	18
c. aspecte referitoare la inchiderea/dezafectarea/demolarea instalatiei;	18
d. modalitati de refacere a starii initiale/reabilitare in vederea utilizarii ulterioare a terenului.	18
XII.ANEXE - PIESE DESENATE	18
XIII. PENTRU PROIECTELE PENTRU CARE IN ETAPA DE EVALUARE INITALA AUTORITATEA COMPETENTA PENTRU PROTECTIA MEDIULUI A DECIS NECESITATEA DEMARARII PROCEDURII DE EVALUARE ADECVATA	19

I. DENUMIREA PROIECTULUI**DRUM SATESC (INTR. STADIONULUI) - ASFALTARE PARTE CAROSABILA****II. TITULAR****1. NUMELE:**

Primaria Comunei Tartasesti, Judetul Dambovita

2. ADRESA POSTALA:

Comuna Tartasesti, Str. Independentei, Nr. 202, Judetul Dambovita

3. NUMARUL DE TELEFON

Telefon: 0245 261 261

4. NUMARUL DE FAX

Fax: 0245 261 239

5. ADRESA DE E-MAILEmail: primaria_tartasesti@yahoo.com**6. ADRESA PAGINII DE INTERNET**Site: www.primariatartasesti.ro**7. NUMELE PERSOANELOR DE CONTACT:****a) Director/manager/administrator:**

dl. Tudorache Cristian – Primar al comunei Tartasesti

b) Responsabil pentru protectia mediului.

Cucu Andreea Corina - Referent Compartiment Mediu

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT**1. REZUMATUL PROIECTULUI**

Strada ce face obiectul prezentei documentatii este considerate drum de interes local – clasa tehnica V cu lungimea total de 240.00m, si isi desfasoara traseul pe teritoriul administrativ al Comunei Tartasesti, in intravilanul satului Tartasesti.

Strada propusa spre modernizare in prezenta documentatie prezinta degradări: gropi, denivelări, văuriri. Ea nu mai corespunde necesitatilor comunei, atat din punctul de vedere al exploatarei si intretinerii fondului agricol, cat si din punctul de vedere al dezvoltarii economice. Este inadecvata exploatarei de catre mijloacele de transport de orice fel. Prin modernizarea strazii cu imbracaminte bituminoasa permanenta, se creeaza legaturi mai bune cu arterele principale ce strabat localitatea, drumuri comunale, judetene si nationale, creste nivelul urbanistic, siguranta circulatiei si se imbunatasesc conditiile de mediu (fara praf si zgomot), totul va conduce la imbunatatirea conditiilor de viata a cetatenilor din localitate.

Prin urmare se impun masuri de interventie pentru cresterea nivelului de viabilitate al strazii.

In tabelul de mai jos se regaseste strada ce fac obiectul proiectului, lungimile acesteia rezultate din ridicarea topografică.

NR.	STRADA	SAT	L. drum cf. cadastru (m)	L. strada ce se va moderniza (m)	L. strada ce se va moderniza + racorduri drumuri capat (m)
1	Intr. Stadionului	TĂRTĂȘEȘTI	229	229	240

În profil longitudinal, strada prezintă declivități mici, având valori cuprinse între 0.2 – 1.0%.

În profil transversal, strada are platforma cu partea carosabila variabila, aceasta fiind situata în general la nivelul terenului.

La momentul întocmirii prezentei documentatii, se constata ca strada propusa pentru modernizarea partii carosabile esre pietruita avand structura rutiera alcatuita dintr-un amestec neomogen de materiale granulare și prezintă degradări specifice strazilor cu îmbrăcămînți rutiere nemodernizate: gropi, făgașe, cedări locale, denivelări. Toate aceste degradări fac ca traficul rutier să se desfășoare cu mare greutate, mai ales în perioadele cu precipitații cand apa stagneaza pe suprafata carosabila. Se constată lipsa acostamentelor pe anumite zone precum și existența acostamentelor neîntreținute, din pământ. Siguranța circulației este, de asemenea, una din problemele acestor strazi, alături de starea de degradare a partii carosabile a strazilor fiind observate si lipsa marcajelor si insuficienta indicatoarelor rutiere.

Toate aceste aspecte conduc la o scadere a capacitatii de circulatie si a vitezei de circulatie pe aceste strazi.

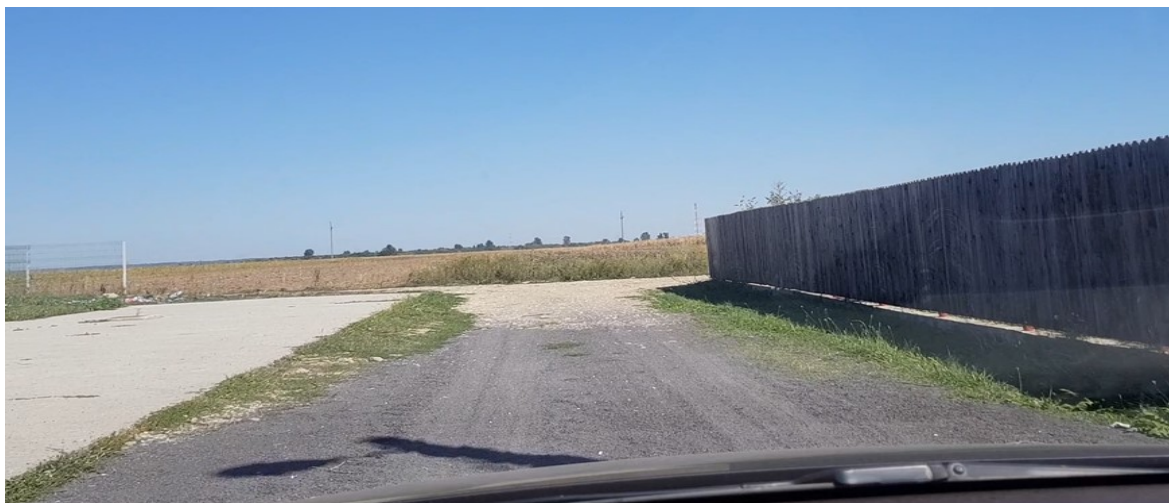
Traficul este preponderent cel local, autovehiculele fiind de tipul turismelor, tractoarelor sau vehiculelor cu tracțiune animală pentru deservirea în zonă cu anumite produse sau materiale. Nu există trafic recenat pus la dispoziție de Beneficiar.

Din cauza defectiunilor mentionate mai sus si prezentate si in imaginile reprezentative, atat traficul auto cat si cel pietonal se desfasoara cu dificultate.

Imagini reprezentative cu strazile din prezentul proiect:

1. Intr. Stadionului– sat Tartasesti





Descrierea principalelor lucrari de interventie

Din punct de vedere al tehnologiei de executie a structurii rutiere lucrarile au in vedere urmatoarele etape:

- ✓ desfacerea structurii rutiere existente
- ✓ reprofilare si compactare straturi de baza
- ✓ executie strat din piatra sparta
- ✓ executia dispozitivelor de scurgerea apelor
- ✓ executia stratului de legatura
- ✓ executia stratului de uzura
- ✓ executia acostamentelor
- ✓ executia marcajelor rutiere si montarea semnelor de circulatie.

La baza indentificarii traseului strazii s-a avut in vedere PUG-ul actual cat si indicatiile Beneficiarului.

Traseul proiectat, ca urmare a solicitarii Beneficiarului si a situatiei existente in ceea ce priveste limitele de proprietati, urmareste intocmai amplasamentul existent, pentru evitarea expropriilor. Santurile / rigolele prevazute la marginea platformei drumului sunt proiectate conform STAS 107962/2 – 79.

Traseul drumului, in plan este proiectat pe traseul existent nefiind necesare lucrari de demolari de constructii sau retele edilitare existente si nu sunt afectate suprafete de teren din proprietati

private sau de stat. Executia straturilor de fundare se va realiza in conformitate cu standardul SR EN 13242 – Agregate din material nelegate sau legate hidraulic pentru utilizarea in inginerie civila si in constructii de drumuri.

Pentru realizarea unor lucrari de calitate, in conformitate cu normele europene se recomanda ca executia suprastructurii santurilor permeate sa se realizeze cu utilaje specific respective finisor / repartizor de beton dotat cu cofraj glisant si palpator ce asigura asternerea uniforma a betonului la grosimea si cota prescrisa.

La proiectarea drumurilor/strazilor sa tinut seama de:

- ✓ cerintele beneficiarului;
- ✓ studiul geotehnic;
- ✓ expertiza tehnica;
- ✓ categoria de functionarea a drumurilor/strazilor;
- ✓ de traficul rutier actual si de perspectiva;
- ✓ de siguranta circulatiei;
- ✓ de normele tehnice in vigoare;
- ✓ de factorii economici si sociali;
- ✓ protectia mediului inconjurator;
- ✓ planurile de urbanism si amenajarea in teritoriu.

Concret, pentru aceasta investitie recomand proiectantului sa aplice urmatoarele profile transversale tip:

NR.	STRADA	SAT	L. strada ce se va moderniza (m)	L. strada ce se va moderniza + racorduri drumuri capat (m)	Poz Km	Profil transversal propus (m)
1	Intr. Stadionului	Tărtășești	229	240	0+000 - 0+240	PC2.75 + 2ac x 0.375

Traseul in plan:

Traseul proiectat, ca urmare a solicitarii Beneficiarului si a situatiei existente in ceea ce priveste limitele de proprietati, urmareste intocmai amplasamentul existent pentru evitarea expropriilor, imbunatatindu-se razele de curbura si pantele, atat in profilul longitudinal cat si in profilul transversal.

Elementele geometrice in plan sunt stabilite in conformitate cu STAS - 863/85 precum viteza de baza de 25 Km/h. Au fost proiectate racordari in planul de situatie, folosind arce de cerc, cu raze cuprinse intre 10.00 si 350.00m.

Strada Intrarea Stadionului au acces direct din drumul national DN7 la Km 27+750. Racordarea cu drumul national DN7 se va realiza cu raze simple cu dimensiunea celor existente.

Traseul in profil longitudinal:

Mentinerea traseului in plan a drumului actual a condus si la modernizarea declivitatilor traseelor actuale. La proiectarea elementelor geometrice a trebuit sa se tina seama si de amenajarile in plan pentru accesul la proprietatile adiacente astfel incat volumul de lucrari necesar sa fie pe cat posibil mai redus. Linia rosie in profil longitudinal pentru drumurile ce fac obiectul prezentului proiect este compusa din mai multi pasi de proiectare racordati prin curbe in arc de cerc si cu pante longitudinale cu valori de minim 0.1 – 1.0%.

Traseul în profil transversal:

În conformitate cu ordinul nr. 50/aprilie 1998 privind proiectarea și realizarea străzilor în mediul rural, străzile se încadrează în categoria de străzi secundare. La străzile expertizate se va aplica profilul transversal cu următoarele caracteristici:

Structura rutieră:

Pentru o dimensionare cât mai corectă a stratificației structurii rutiere proiectate, s-au efectuat studii de teren din care s-au obținut date pentru:

- modul de alcatuire a structurii rutiere și grosimi de straturi;
- caracteristicile geotehnice ale pământului de fundare;
- regimul hidrologic al complexului rutier;
- tipul profilului transversal;
- modul de asigurare a scurgerii apelor de suprafață;

Alcatuirea structurii rutiere și caracteristicile geotehnice ale pământului de fundare se stabilesc pe baza de sondaje conform normativului AND 550.

Structurile propuse pentru drumurile ce fac obiectul acestei documentații sunt de două tipuri:

Structura rutieră nouă:**Soluția I: - structura rutieră suplă**

- 4 cm strat de uzură din mixtura asfaltică BA 16 rul 50/70 conf. SR EN 13108-1;
- 5 cm strat de legătură din mixtura asfaltică BA 22,4 leg 50/70 conf. SR EN 13108-1;
- 15 cm strat de bază din piatră spartă, conform SR EN 13242+A1/2008;
- 25 cm strat de fundație din balast conform SR EN 12620+A1/2009, STAS 6400;
- 7 cm strat anticontaminant și antigeliv din nisip conform STAS 6400:84 și SR EN 12620+A1/2009.

Colectarea și evacuarea apelor pluviale

Evacuarea apelor meteorice este asigurată prin pante longitudinale și transversal către santurile și rigolele existente.

Lucrări de siguranță circulației

Pentru strada ce urmează a fi modernizată se propune realizarea marcajelor longitudinale și transversale conform STAS 1848 – 7/2015, iar a indicatoare rutiere conform STAS 1848 – 1/2011.

Semnalizarea rutieră a intersecțiilor străzilor cu drumul național DN7 există în teren și nu se va interveni asupra acesteia.

Semnalizarea rutieră pe timpul execuției are rolul de a asigura siguranța circulației prin montarea de indicatoare de circulație pentru presemnalizarea și semnalizarea zonelor de lucru. De asemenea, în perioadele cu trafic intens se vor amplasa la capetele tronșoanelor în care se lucrează piloți de dirijare a traficului, instruiți în mod corespunzător, dotați cu stație de emisie recepție și cu bastoane reflectorizante de dirijare a circulației. Se pot monta și semafoare electrice, în cazul în care constructorul poate asigura funcționarea corespunzătoare a acestora. Dacă este necesară închiderea temporară sau definitivă a unui tronșon de drum este necesară anunțarea din timp a factorilor din administrarea locală de care aparține tronșonul de drum închis, se vor monta indicatoare rutiere de semnalizare a tronșonului închis cu precizarea intervalului de timp în care se va închide și traseul ocolitor de urmat pentru depășirea acestuia.

După execuția lucrărilor de amenajare a părții carosabile este necesară realizarea marcajelor longitudinale și transversale, cât și montarea de indicatoare de circulație. Marcajele longitudinale au rolul de a delimita benzile de circulație și pentru marcarea zonelor de interdicție a depășirilor. Marcajele transversale au rolul de a marca zonele în care este posibilă traversarea drumului cu asigurarea protecției trecătorilor.

Se vor folosi indicatoare realizate pe suport de tablă de oțel sau aluminiu cu folie reflectorizantă, executate de unitățile specializate, cu dotare tehnică corespunzătoare.

2. JUSTIFICAREA NECESITĂȚII PROIECTULUI;

Îmbunătățirea infrastructurii rutiere va facilita mobilitatea populației și a bunurilor, va îmbunătăți accesul populației la obiectivele aflate în zonă și va duce la realizarea legăturilor între drumuri locale și naționale concurând la dezvoltarea economică locală.

Astfel se vor crea condiții pentru extinderea schimburilor comerciale și implicit a investițiilor, activităților și interdependențelor economice la nivel macro și microeconomic, coordonate pe plan național prin mecanisme proprii de funcționare și asigurând economisirea de energie și timp.

Prin modernizarea și aducerea la parametri tehnici impuși de clasa tehnică a drumului, se va contribui la creșterea traficului local, asigurând condiții optime de confort și siguranță pentru circulația rutieră.

Proiectul se încadrează în obiectivul general al programului Consiliului Local al Comunei Tartășești și al Consiliului Județean Dambovită, care vizează sprijinirea și promovarea unei dezvoltări economice și sociale echilibrate a tuturor regiunilor prin îmbunătățirea infrastructurii.

Obiectivele strategice ale acestei categorii de proiecte sunt:

- ✓ Creșterea competitivității economiei regionale, prin asigurarea unei infrastructuri de transport adecvate;
- ✓ Îmbunătățirea condițiilor de viață pentru populația din zonă, atât ca urmare a creșterii competitivității economiei regionale, prin asigurarea mobilității și accesul la servicii;
- ✓ Reducerea gradului de poluare prin scăderea noxelor și reducerea volumului de praf;
- ✓ Îmbunătățirea gradului de protecție a proprietăților adiacente investiției împotriva apelor pluviale prin crearea sistemului de colectare și dirijare a acestor ape;
- ✓ Reducerea timpului de transport;
- ✓ Asigurarea accesului populației la serviciile de bază;
- ✓ Creșterea numărului de locuitori în zonele rurale, care beneficiază de servicii îmbunătățite;
- ✓ Creșterea gradului de accesibilitate și asigurarea fluxului de circulații în localitățile rurale;

Traseul studiat și soluțiile aferente prezentului studiu, în conformitate cu cerințele temei de proiectare cât și cu obiectivul propus în vederea cerințelor de creștere economică, se referă la îmbunătățirea condițiilor de circulație, modernizarea drumurilor ce deservește proprietăți, zone cu potențial agricol și agroturistic ridicat, accesul la obiective de interes cât și realizarea legăturilor între drumuri locale și naționale concurând la dezvoltarea locală.

Responsabilitatea implementării proiectului aparține Consiliului Local al Comunei Tartășești, în calitate de beneficiar al investiției.

Activitățile pentru drumurile locale au următoarele scopuri:

- ✓ Îmbunătățirea accesului populației rurale la servicii sociale și publice;
- ✓ Reducerea costurilor transporturilor;
- ✓ Întărirea capacității de autoadministrare;

3. VALOAREA DE INVESTITIE;

NR	Strada	Valoare inclusiv TVA [Lei]
1	Intr. Stadionului	178.302,53

4. PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUȘA;

Perioada de executie estimata pentru cele patru strazi este de 3 luni.

5. PLANSE REPREZENTAND LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI, INCLUSIV ORICE SUPRAFATA DE TEREN SOLICITATA PENTRU A FI FOLOSITA TEMPORAR (PLANURI DE SITUATIE SI AMPLASAMENTE);

În plan strazile prezinta:

**6. ELEMENTELE SPECIFICE CARACTERISTICE PROIECTULUI PROPUȘ:****a. profilul si capacitatile de productie;**

Profilul proiectului propus este de infrastructura rutiera. Prin acesta se vor realiza urmatoarele:

NR.	STRADA	SAT	L. strada ce se va moderniza (m)	L. strada ce se va moderniza + racorduri drumuri capat (m)	Poz Km	Profil transversal propus (m)
2	Intr. Stadionului	Tărtășești	229	240	0+000 - 0+240	PC2.75 + 2ac x 0.375

b. descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (dupa caz);

Nu este cazul.

c. descrierea proceselor de productie ale proiectului propus, in functie de specificul investitiei, produse si subproduse obtinute, marimea, capacitatea;

Nu este cazul.

d. materiile prime, energia si combustibilii utilizati, cu modul de asigurare a acestora;

Pentru modernizarea drumurilor locale se vor utiliza urmatoarele tipuri de materiale: agregate naturale de balastiera si cariera, liant hidraulici, mixturi si betoane asfaltice, lianti bituminoși, beton de ciment; pamant vegetal pentru amenajarea spatiilor verzi, vopseluri si microbile din sticla pentru marcaje rutiere, metal – tabla de otel si aluminiu in componenta indicatoarelor rutiere.

e. racordarea la retelele utilitare existente in zona;

Proiectul nu presupune racordarea la utilitati.

f. descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investitiei;

Nu este cazul.

g. cai noi de acces sau schimbari ale celor existente;

Proiectul nu creeaza cai noi de acces dar imbunatateste prin natura sa accesul pe caile de comunicatii existente, prin crearea unei suprafete de rulare corespunzatoare pentru autoturisme.

h. resursele naturale folosite in constructie si functionare;

Resursele naturale folosite la constructia lucrarilor propuse sunt agregatele naturale, pamantul vegetal.

i. metode folosite in constructie;

Pentru constructia obiectivului vor fi utilizate metode specifice constructiei de drumuri. Acestea constau in realizarea unor lucrari de terasamente (sapaturi umpluturi), decaparea structurii rutiere existente, evacuarea materialelor necorespunzatoare /excedentare, asternerea de materiale noi si compactarea, executarea unor marcaje si indicatoare rutiere si toate transporturile necesare acestora.

j. planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara;

Planul de executie va fi detaliat la faza de proiect tehnic si detalii de executie si va fi definitivat de catre antreprenorul desemnat sa execute lucrarile. La sfarsitul lucrarilor se vor intocmi procese verbale de receptie la terminarea lucrarilor si drumul va fi deschis traficului. Drumul comunal se va exploata, reface si folosi in concordanta cu programul pentru asigurarea urmaririi curente a comportarii in timp a lucrarii, ce se va intocmi la faza proiect tehnic si cu legislatia si normativele specifice domeniului.

k. relatia cu alte proiecte existente sau planificate;

Nu este cazul.

l. detalii privind alternativele care au fost luate in considerare;

Pentru realizarea investitiei, in conformitate cu prevederile si recomandările expertizei tehnice, au fost analizate 2 variante alternative de realizare a obiectivului, si anume:

Solutia I - Structura rutiera, elastica, realizata cu mixturi asfaltice, facand fata unui trafic mediu:

Soluția I: - structura rutiera supla

- 4 cm strat de uzură din mixtura asfaltică BA 16 rul 50/70 conf. SR EN 13108-1;
- 5 cm strat de legatură din mixtura asfaltică BA 22,4 leg 50/70 conf. SR EN 13108-1;
- 15 cm strat de bază din piatră spartă, conform SR EN 13242+A1/2008;
- 25 cm strat de fundație din balast conform SR EN 12620+A1/2009, STAS 6400;
- 7 cm strat anticontaminant și antigeli din nisip conform STAS 6400:84 și SR EN 12620+A1/2009.

Soluția II - Structura rutieră rigidă realizată cu îmbracaminte din beton de ciment:

- 18 cm beton de ciment - BcR 4.0
- Hartie Kraft
- 15 cm strat din piatră spartă, conform STAS 6400:84, SR EN 13242:2013;

Scenariu recomandat, respectiv soluția de structură rutieră, s-a stabilit a fi Soluția I.

m. alte autorizații cerute pentru proiect;

Pentru proiect s-au solicitat avizele și acordurile specificate în certificatul de urbanism care se anexează la prezentă.

IV. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE

Nu este cazul

V. DESCRIEREA AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI

a. distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001;

Comuna Tartasesti face parte din județul Dambovită și este situată pe soseaua București-Târgoviște, în nord-vestul Capitalei, la o distanță de 30 de km. Comuna Tartasesti se învecinează la nord cu comuna Racari, la est cu comuna Ciocanesti, la vest cu comuna Brezoia și la sud cu pădurea Raioasa. Comuna Tartasesti este traversată de DN7. Strada Profesor Ionescu se află în satul Gulia.

b. harti, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale și alte informații privind:

Nu este cazul.

c. folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;

Terenurile se află în intravilanul comunei Tartasesti, satele Gulia, Tartasesti și Baldana și aparțin domeniului public al comunei Tartasesti, jud. Dambovită. Drumul local ce face obiectul prezentei documentații își desfășoară traseul pe teritoriul administrativ al comunei Tartasesti.

d. politici de zonare și de folosire a terenului;

Terenul aferent strazilor ce fac obiectul proiectului este încadrat în subzona cai de comunicații rutiere.

e. arealele sensibile;

Obiectivul nu se află în proximitatea ariilor protejate.

f. Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectat prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

Punctul	X [m]	Y [m]
SAT TARTASESTI – INTR. STADIONULUI	X = 565964.302	Y = 341910.500

a. detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luata in considerare.

Nu este cazul.

VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE:

A) SURSE DE POLUANTI SI INSTALATII PENTRU RETINEREA, EVACUAREA SI DISPERSIA POLUANTILOR IN MEDIU

a. Protecția calității apelor

Nu sunt factori de poluare a apelor în perioada de funcționare a obiectivului, cu excepția traficului rutier normal. În perioada de execuție, gradul de poluare (sezoniere, cronică, accidentală) este mai mare și, prin urmare, s-au prevăzut măsuri de diminuare a impactului asupra mediului.

Organizarea de șantier va fi echipată cu facilitățile sanitare pentru muncitori în scopul reducerii poluării cu ape uzate. În același timp, deșeurile vor fi colectate și depozitate în spații speciale. Carburanții și substanțele periculoase vor fi depozitate în spații speciale în scopul evitării poluării platformelor adiacente. Spațiul ocupat de organizarea de șantier va fi limitat la strictul necesar.

După executarea lucrărilor, constructorul va reda terenul respectiv destinației originale, fără degradări.

Calitatea apei potabile trebuie să fie conformă cu CMA din Legea 458/2002 modificată și completată cu legea 311/2004.

b. Protecția aerului

În perioada de realizare a investiției se poate produce poluarea aerului datorită activității parcului de utilaje, organizării sediului de șantier, bazelor de utilaje, depozitelor de materiale și a traficului pe amplasamentul lucrării.

Poluarea atmosferică în cazul traficului rutier este rezultatul arderii carburanților în motoare, pe de o parte, iar pe de altă parte este rezultatul uzurii prin frecare a materialelor diferitelor suprafețe de contact.

Acest tip de poluare se manifestă ca urmare a:

- ❖ Evacuării în atmosferă a produsilor de ardere,
- ❖ Producției de pulberi de diferite naturi din uzura căii de rulare și a pneurilor, a dispozitivelor de frână și de ambreiaj, precum și a elementelor caroseriei.

La motoarele cu benzină poluanții rezultați ca urmare a combustiei amestecului carburant sunt: CO₂, CO, oxizi de azot (NO_x), hidrocarburi arse și nearse (HC) și SO₂. Proportiiile acestora depind de raportul aer/carburant. În cazul vehiculelor cu motor diesel emisiile sunt mai mici de circa 10 ori pentru CO, de 3 - 4 ori pentru HC, de 2 - 3 ori pentru NO_x.

Gazele de esapament conțin în funcție de tipul carburantului: particule cu Pb în cazul benzinei (cu aditivi) și particule de fum în cazul motorinei.

Lucrările proiectate au efect benefic asupra aerului prin repararea părții carosabile, prin fluentizarea circulației, prin reducerea frânelor și accelerărilor – consumul de carburanți față de situația actuală se va reduce în aceeași proporție reducându-se și emisiile de substanțe

poluante in aer. Pe ansamblu, in perioada de executie a lucrarilor, poluarea aerului rezultata din activitatea de constructii, este nesemnificativa; local, in punctele de lucru de concentrare a utilajelor, se pot atinge valori semnificative ale concentratiilor la imisie, valori ce nu vor depasi CMA.

Pentru protectia calitatii aerului se recomanda a se face masuratori. Poluantii specifici sunt cele emise de cosurile de evacuare a gazelor arse: CO, CO₂, NO_x, SO₂. Valorile determinate trebuie sa fie inferioare celor prevazute de Ordinul nr. 592/2002

c. Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor

In proiect sunt adoptate solutiile curente de reducere a nivelului de zgomot (asfaltarea carosabilului, fundatie corespunzatoare) si se apreciaza ca nu sunt necesare masuri suplimentare de reducere a nivelului de zgomot (concluzia este valabila si pentru vibratiile produse de circulatie). In perioada de executie, se estimeaza ca in santier, in zona fronturilor de lucru vor putea exista niveluri de zgomot de pana la 90 dB(A), pentru anumite intervale de timp; rezulta evident ca trebuie sa se limiteze pe cat posibil traficul pentru santier prin localitati cautandu-se rute care prin topografia lor sa afecteze din punct de vedere al zgomotelor un numar cat mai mic de persoane

d. Protectia impotriva radiatiilor

Nu este cazul, intrucat nu se vor utiliza surse generatoare de radiatii.

e. Protectia solului si a subsolului

Nu sunt factori de poluare a solului si subsolului in perioada de functionare a obiectivului cu exceptia impactului traficului rutier normal. In perioada de executie, riscul de poluare a solului si subsolului cu produse petroliere de la autovehicule, deseuri depozitate necorespunzator, ape uzate etc. – este mai mare si, pe cale de consecinta, s-au stabilit masuri de diminuare a impactului.

Gospodarirea adecvata a platformei de gunoi si ridicarea ritmica a deseurilor.

Evacuarea acestora de pe amplasament se va face de catre o firma de salubritate.

Se vor preleva probe de sol din zonele sensibile (ex. zona platformei de deseuri, etc) si determinarile vor fi comparate cu CMA de Ord. MAPPM nr. 756/1997.

f. Protectia ecosistemelor terestre si acvatice

Va exista un impact negativ mediu, temporar, de mica amploare asupra florei – suprafete verzi care vor fi dezafectate temporar, precum si asupra faunei locale care va fi perturbata pe parcursul executiei lucrarilor ca urmare a nivelelor de zgomot ridicate si a prezentei umane. Se apreciaza ca reabilitarea drumului local va avea efecte benefice asupra zonei prin refacerea sistemului de colectare si evacuare a apelor de siroire, prin fluentizarea circulatiei rutiere si reducerea riscului poluarilor accidentale.

g. Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public

Va exista un impact negativ, de scurta durata, in perioada de executie prin ingustarea caii de circulatie auto, prin marirea traficului in zona, prin zgomotul produs de lucrarile de constructie. Prin realizarea lucrarilor proiectate, in principal prin fluentizarea circulatiei rutiere in zona, se vor asigura conditii corespunzatoare de trafic si conditii mai bune de deplasare, aprovizionare si activitate.

h. Gospodarirea deseurilor generate pe amplasament

Deseurile produse pe timpul executarii lucrarilor pot fi menajere sau asimilabile;

Deseurile rezultate din materialele de constructii, resturi de la descarcarea betoanelor, mixturilor asfaltice etc; deseuri de lemn inclusiv ambalaje; hartie si deseuri specifice activitatii de birou in cadrul organizarii de santier.

În conformitate cu reglementările în vigoare, aceste deseuri vor fi colectate, transportate și depuse la rampa de depozitare în vederea neutralizării lor. Colectarea/evacuarea acestor deseuri se va face astfel:

- ❖ În conformitate cu H.G. nr. 162/2002 privind depozitarea deșeurilor, deșeurile menajere și cele asimilabile acestora vor fi colectate în interiorul organizării de șantier în puncte de colectare prevăzute cu containere tip pubele. Periodic vor fi transportate în condiții de siguranță la o rampă de gunoi stabilite de comun acord cu Inspectoratul de Protecția Mediului. Se va ține o strictă evidență privind datele calendaristice, cantitățile eliminate și identificate mijloacele de transport utilizate.
- ❖ În baza H.G. nr. 662/2001 privind gestionarea uleiurilor uzate, acestea vor fi colectate și predate la punctele de colectare.
- ❖ Deșeurile metalice vor fi colectate și depozitate temporar în incinta amplasamentelor și vor fi valorificate obligatoriu la unitățile specializate.
- ❖ Deșeurile materialelor de construcții (resturi de beton, mortar, mixturi asfaltice etc) nu ridică probleme deosebite din punct de vedere al potențialului de contaminare. De aceea se propun următoarele variante de valorificare/eliminare: valorificare locală în pavimentul altor străzi, acoperirea intermediară în cadrul depozitelor de deșuri menajere din zonă.
- ❖ Deșeurile lemnoase vor fi selectate și eliminate în funcție de dimensiuni.
- ❖ Acumulatorii uzati, materiale cu potențial toxic deosebit de ridicat, vor fi stocați și depozitați corespunzător, urmând să fie valorificați prin unitățile specializate.
- ❖ Anvelopele uzate reprezintă una din principalele probleme ale unui șantier. În baza H.G. nr. 170/2004 privind gestionarea anvelopelor uzate, vor fi depozitate în locuri special amenajate iar antreprenorul va găsi o soluție pentru eliminarea acestora. Se interzice arderea lor.
- ❖ Deșeurile de hârtie și cele specifice activității de birou vor fi colectate și depozitate separat, în vederea valorificării.

Deșeurile rezultate în timpul execuției lucrărilor precum și cele provenite de la organizările de șantier vor fi depozitate în depozite amenajate; deșeurile menajere provenite din activitatea personalului ce se desfășoară în incinta șantierului se colectează (pe tipuri de deșuri-selectiv) într-un container, care se golește periodic la rampa de salubritate. Activitățile de colectare și evacuare periodică a deșeurilor provenite din activitățile de șantier reduc posibilitățile de poluare.

i. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase

Nu este cazul, întrucât nu se vor utiliza surse generatoare de substanțe chimice.

B) UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE, ÎN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, A APEI ȘI A BIODIVERSITĂȚII

Nu este cazul

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

Obiectivele evaluării impactului asupra mediului constau în identificarea, anticiparea, estimarea și diminuarea posibilelor efecte fizice, biologice și socio-economice ale proiectelor propuse sau ale programelor de dezvoltare.

Principalul scop este de a preveni deteriorarea mediului înconjurător din cauza activităților umane și de a identifica oportunități pentru îmbunătățirea situației de mediu și/sau pentru îmbunătățirea proiectului. Evaluarea impactului le furnizează factorilor de decizie o imagine asupra impacturilor de mediu asociate cu un proiect propus sau cu o acțiune propusă înainte de a lua decizia de implementare a celui proiect sau a acelei acțiuni.

Pot fi identificate 2 (două) tipuri de impact:

- ❖ În timpul perioadei de execuție, când se produc efecte pe termen scurt și la nivel local;

❖ In timpul perioadei de operare, cand se produc efecte pe termen lung.

- a. impactul asupra populatiei, sanatatii umane, faunei si florei, solului, folosintelor, bunurilor materiale, calitatii si regimului cantitativ al apei, calitatii aerului, climei, zgomotelor si vibratiilor, peisajului si mediului vizual, patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adica impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu si lung, permanent si temporar, pozitiv si negativ);

Proiectantul va avea in vedere solutionarea problemelor legate de infrastructura drumului, avand in atentie implementarea prevederilor legislatiei nationale si a directivelor europene in domeniu. Acest impact asupra mediului si asupra factorului uman este insa de scurta durata adica pe perioada de executie a lucrarilor. La finalizarea acestora, cadrul natural si zonele sistematizate vor fi refacute.

Lucrarile proiectate nu se situeaza pe arii protejate sau ecosisteme sensibile. In acest context, nu se va produce aparitia unui Impact negativ asupra mediului.

Impactul potential asupra mediului este redus si acceptabil in perioada de executie a lucrarilor datorita anumitor factori cum ar fi: zgomot, vibratii, poluare atmosferica, scurgeri accidentale de combustibili cauzate de mijloacele de transport si executie a lucrarilor.

La acestea se pot adauga factorii de stres cauzati de sistarea temporara a accesului auto si pietonal, disconfort in zonele rezidentiale.

Proiectul va include toate lucrarile de constructii si amenajarile necesare pentru protectia factorilor de mediu pe amplasamentul si in apropierea lucrarilor proiectate.

La alegerea solutiilor finale se va tine cont si de urmatoarele masuri:

- ❖ ocuparea unei suprafete minime de teren si a terenurilor slab productive sau neproductive carora sa le revina un cost de achizitie cat mai redus;
- ❖ evitarea pe cat posibil a demolarii constructiilor existente sau obiectivele de interes din zona;
- ❖ evaluarea tuturor factorilor de impact negativ asupra mediului inconjurator si adoptarea solutiilor fezabile din punct de vedere tehnic si economic pentru diminuarea impactului negativ.
- ❖ Masurile pentru diminuarea/eliminarea impactului produs asupra mediului constau in:
- ❖ masuri propuse pentru perioada de executie: respectarea tehnologiei de executie conform proiectului si graficului de realizare a lucrarilor;
- ❖ masuri pentru evacuarea in conformitate a deseurilor existente si a deseurilor tehnologice ramase de la executia lucrarilor, dezafectarea incintelor de santier, refacerea dotarilor edilitare si a peisajului in zona, monitorizarea factorilor de mediu, aer, apa, sol, zgomote si vibratii etc.;
- ❖ masuri propuse pentru mentinerea unui ecosistem corespunzator in zona, recomandate pentru perioada de exploatare, cum ar fi: reducerea vibratiilor si a poluarii sonore prin folosirea de materiale absorbante de vibratii la constructia sistemului rutier si plantarea unei perdele vegetale de arbusti; asigurarea salubritatii si asigurarea ritmicitatii evacuării deseurilor la depozitul municipal; organizarea colectarii selective a deseurilor (menajere si tehnologice), mentinerea si intretinerea spatiilor verzi etc.

In vederea supravegherii calitatii factorilor de mediu si a monitorizarii activitatii se propune angajarea de catre antreprenorul general a unei firme de specialitate, care sa efectueze o monitorizare a performantelor activitatii acestuia cu privire la protectia mediului pe durata executiei lucrarilor, respectiv conformarea cu normele impuse prin legislatia actuala.

Dupa finalizarea lucrarilor de constructie, eventualele zone ocupate temporar de proiect vor fi curatate si nivelate, iar terenul readus la starea initiala, prin acoperirea cu pamant vegetal si plantarea de arbori si vegetatie. Ultima transa de plata a lucrarilor se va face doar dupa ce constructorul a facut dovada redarii in forma initiala a suprafetelor de teren ocupate temporar.

În perioada de exploatare se propun următoarele măsuri minime, fără a exclude adoptarea unor soluții suplimentare:

- ❖ monitorizarea nivelurilor de poluanți specifici traficului (noxe și zgomot);
- ❖ monitorizarea degradării sistemului rutier pe traseul drumurilor reabilitate;
- ❖ monitorizarea periodică a calității apei care se evacuează în emisar;
- ❖ monitorizarea periodică a tasărilor;

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

Nu este cazul

c. mărimea și complexitatea impactului;

Prin dimensiunea redusă a lucrărilor propuse prin proiect și faptul că acesta nu se situează în arii protejate sau ecosisteme sensibile, se consideră că lucrările sunt de mărime și complexitate redusă.

d. probabilitatea impactului;

Impactul asupra mediului și asupra factorului uman este de scurtă durată adică pe perioada de execuție a lucrărilor

e. durată, frecvență și reversibilitatea impactului;

Reversibilitatea lucrărilor se va face conform planului de reparații și întreținere, în conformitate cu NE033/05.

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

Pe perioada execuției lucrărilor este necesar să se desfășoare o activitate de monitorizare a factorilor de mediu în scopul urmăririi eficienței măsurilor aplicate cât și pentru a stabili măsuri corective în cazul neîncadrării în normele specifice.

În acest sens se propun următoarele măsuri necesare să fi aplicate de antreprenor cu sprijinul Agenției de Protecție a Mediului:

- ❖ Stabilirea unui program de măsurători pentru determinarea nivelului de zgomot pe durata execuției lucrărilor, atât în incinta bazelor de producție, cât și pe traseul centurii în execuție;
- ❖ Gestionarea controlată a deșeurilor rezultate atât pe amplasamentul bazelor de producție, organizării de șantier, cât și în zona fronturilor de lucru;
- ❖ Stabilirea unui program de intervenție în cazul în care indicatorii de calitate specifici factorilor de mediu aer, apă, sol nu se încadrează în limitele impuse de legislația în vigoare;
- ❖ Monitorizarea factorilor de mediu pe durata execuției lucrărilor, precum și aplicarea măsurilor de protecție propuse au drept scop asigurarea funcționării șantierului în condițiile exercitării unui impact minim asupra habitatului natural.

g. natura transfrontieră a impactului;

Nu este cazul

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

Nu este cazul

IX. LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU PLANURI/PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE:

Nu este cazul

X. LUCRARI NECESARE ORGANIZĂRII DE SANTIER

a. descrierea lucrărilor necesare organizării de santier;

La intrarea în santier se va amplasa un panou cu datele de identificare ale santierului înregistrate la Inspectoratul de Stat pentru Construcții.

Nu este necesară amenajarea unui spațiu pentru organizarea de santier. Materialele necesare execuției lucrării se pun în opera în ziua aducerii pe teren.

b. localizarea organizării de santier;

Datorită termenului de execuție scurt cca. 2-3 săptămâni și a numărului de utilaje, pentru realizarea lucrărilor, nu este necesară ocuparea de suprafețe suplimentare pentru organizarea de santier. Utilajele vor staționa pe ampriza străzii existente. Acestea se vor împrejmuși și semnaliza corespunzător.

c. descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de santier;

Nu sunt necesare lucrări pentru organizarea de santier.

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

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

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

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

Nu este cazul.

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

Nu este cazul

c. aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

Nu este cazul

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

Nu este cazul

XII. ANEXE - PIESE DESENATE

Se anexează documentația desenată compusă din:

PIESE DESENATE – INTRAREA STADIONULUI, SAT TARTASEȘTI

Nr. Crt.	Denumirea planului	Scara	Codul și numărul planului	Revizia
PLANURI GENERALE				
1	PLAN DE ÎNCADRARE ÎN ZONĂ	1:5000	PIZ - 001	Rev. 0
PLANURI DE SITUAȚIE ȘI PROFILE LONGITUDINALE				

Nr. Crt.	Denumirea planului	Scara	Codul si numarul planului	Revizia
2	PLAN DE SITUATIE PROFILE LONGITUDINALE Intr. Stadionului Km 0+000 – 0+130	1:500/50	PS / PL - 002	Rev. 0
3	PLAN DE SITUATIE PROFILE LONGITUDINALE Intr. Stadionului Km 0+130 – 0+240	1:500/50	PS / PL - 003	Rev. 0
PROFILE TRANSVERSALE TIP				
4	PROFIL TRANSVERSAL TIP - 1	1:50, 1:20	PTT - 004	Rev. 0

XIII. PENTRU PROIECTELE PENTRU CARE IN ETAPA DE EVALUARE INITIALA AUTORITATEA COMPETENTA PENTRU PROTECTIA MEDIULUI A DECIS NECESITATEA DEMARARII PROCEDURII DE EVALUARE ADECVATA

Nu este cazul

Intocmit,
Ing. Paul OANCEA