**MEMORIU DE PREZENTARE**

IN VEDEREA EMITERII **ACORDULUI UNIC** PENTRU OBTINEREA **ACORDULUI DE MEDIU**

(INTOCMIT IN CONFORMITATE CU CONTINUTUL CADRU DIN METODOLOGIA DE APLICARE A EVALUARII IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI PENTRU PROIECTE PUBLICE SI PRIVATE APROBATA CU LEGEA 292/2018, ANEXA 5)

**Cuprins**

[1.Denumirea proiectului 4](#_Toc2349174)

[2. Titular 4](#_Toc2349175)

[3.Descrierea caracteristicilor fizice ale proiectului 4](#_Toc2349176)

[3.1 Rezumat al proiectului 4](#_Toc2349177)

[3.2 Justificare necesitatii proiectului 4](#_Toc2349178)

[3.3 Valoarea investitiei 9](#_Toc2349179)

[3.4. Perioada de implementare propusa 9](#_Toc2349180)

[3.5. Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv suprafete de teren solicitate pentru a fi folosite temporar 10](#_Toc2349181)

[3.6. O descriere a caracteristicilor fizice ale intregului proiect, formele fizice ale proiectului 10](#_Toc2349182)

[4. Descrierea lucrărilor de demolare necesare 12](#_Toc2349183)

[5.Descrierea amplasării proiectului 12](#_Toc2349184)

[5.1. 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, cu completările ulterioare 12](#_Toc2349185)

[5.2. Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare 12](#_Toc2349186)

[5.3. Hărți, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind: 12](#_Toc2349187)

[5.4. Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970. 13](#_Toc2349188)

[5.5. Detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare. 13](#_Toc2349189)

[6. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile 13](#_Toc2349190)

[6.1. Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu 13](#_Toc2349191)

[6.2. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității 17](#_Toc2349192)

[7. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect 17](#_Toc2349193)

[7.1. Impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ) 17](#_Toc2349194)

[7.2. Extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate) 17](#_Toc2349195)

[7.3. Magnitudinea și complexitatea impactului 18](#_Toc2349196)

[7.4.  Probabilitatea impactului 18](#_Toc2349197)

[7.5. Durata, frecvența și reversibilitatea impactului 18](#_Toc2349198)

[7.6. Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului 19](#_Toc2349199)

[7.7. Natura transfrontalieră a impactului 19](#_Toc2349200)

[8. 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 celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă 19](#_Toc2349201)

[9. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare: 19](#_Toc2349202)

[9.1 Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele). 19](#_Toc2349203)

[9.2. Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat 19](#_Toc2349204)

[10. Lucrari necesare organizarii de santier 19](#_Toc2349205)

[10.1.Descrierea lucrarilor necesare organizarii de santier 19](#_Toc2349206)

[10.2.Localizarea organizării de şantier 20](#_Toc2349207)

[10.3. Descrierea impactului asupra mediului a lucrarilor organizarii de santier 20](#_Toc2349208)

[10.4. Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu in timpul organizarii de santier 20](#_Toc2349209)

[10.5. Dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu 21](#_Toc2349210)

[11. 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 21](#_Toc2349211)

[11.1 Lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității 21](#_Toc2349212)

[11.2 Aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale 21](#_Toc2349213)

[11.3 Aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației 21](#_Toc2349214)

[11.4 Modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului. 21](#_Toc2349215)

[12. Anexe -piese desenate 22](#_Toc2349216)

[12.1. Planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele); planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente) 22](#_Toc2349217)

[12.2. Schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare 22](#_Toc2349218)

[12.3. Schema-flux a gestionării deșeurilor 22](#_Toc2349219)

[12.4. Alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului 22](#_Toc2349220)

[13. 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, memoriul va fi completat cu următoarele 22](#_Toc2349221)

[13.1. Descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970; 22](#_Toc2349222)

[13.2. Numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar 22](#_Toc2349223)

[13.3. Prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului. 22](#_Toc2349224)

[13.4. Se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar 22](#_Toc2349225)

[13.5. Se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar 22](#_Toc2349226)

[13.6. Alte informații prevăzute în legislația în vigoare 22](#_Toc2349227)

[14. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate 22](#_Toc2349228)

[14.1. Localizarea proiectului: 22](#_Toc2349229)

[14.2. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă 23](#_Toc2349230)

[14.3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz. 23](#_Toc2349231)

[15. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. . . . . . . . . . . privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV. 23](#_Toc2349232)

## 1.Denumirea proiectului

“MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERA LOCALA DIN COMUNA BARBULETU, JUDETUL DAMBOVITA”

## 2. Titular

COMUNA BARBULETU, JUDETUL DAMBOVITA

ADRESA:

JUDETUL DAMBOVITA, COMUNA BARBULETU, SAT GURA BARBULETULUI, NR. 104, COD POSTAL 137020

TEL: 0372729633

FAX: 0372258184

E-MAIL: primaria\_barbuletu@yahoo.com

PERSOANE DE CONTACT: ALEXE MARIAN

PRIMAR: ALEXE MARIAN

RESPONSABIL PENTRU PROTECTIA MEDIULUI: POPESCU BENONE

## 3.Descrierea caracteristicilor fizice ale proiectului

### 3.1 Rezumat al proiectului

**Situatia existenta**

Drumurile propuse spre modernizare au o lungime totala de 3805,21 ml, apartin domeniului public al comunei conform inventarului bunurilor care apartin comunei Barbuletu si sunt sunt amplasate in intravilan.

Conform Ordinului M.T. nr. 50/1998 “Norme tehnice privind proiectarea, si realizarea strazilor in localitatile rurale“, strazile analizate se incadreaza in categoria de strazi rurale secundare, iar conform Ordinului M.T. nr. 1295/2017, pentru aprobarea "Normelor privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor", drumul comunal DC 126 se incadreaza in clasa tehnica V, avand o singura banda de circulatie.

Drumurile au latimea platformei de cca 5 m, cu latimea partii carosabile cuprinsa intre 3.0 m si 4.0 m. In profil tranversal prezinta iregularitati si deformari, pantele transversale nu sunt asigurate, iar scurgerea apelor nu se face corespunzator, conducand astfel la degradari ale suprafetei de rulare.

In profilul longitudinal drumul comunal si strazile prezinta declivitati cuprinse intre 0,3% si maximum 21 %.

Scurgerea apelor este deficitara, santurile si podetele, acolo unde ele au existat, nu au beneficiat de lucrari de intretinere curenta si reparatii. Astfel ca urmare a efectelor defavorabile hidrometeorologice, aceste lucrari au fost degradate sau distruse, impunandu-se consolidarea sau refacerea acestora.

Santurile laterale fiind degradate, iar pe lungimi mari inexistente, nu asigura continuitatea preluarii si evacuarii apelor pluviale in conditii optime.

Pe de alta parte, datorita lipsei intretinerii, vegetatia a crescut pe acostamente impiedicand astfel scurgerea laterala a apelor, acestea curgand sau baltind in lungul drumului si a strazilor in timpul ploilor abundente, degradand suprafata carosabila prin spalare sau depuneri de noroi.

Drumurile ce fac obiectul investitiei sunt fie din pamant, fie slab pietruite, conform studiului geotehnic.

Starea tehnica a drumurilor este « rea » pe intreaga lungime, traficul desfasurandu-se anevoios, in conditii reduse de siguranta si confort, mai ales in perioadele cu precipitatii abundente. In perioadele secetoase reprezinta un factor poluant destul de grav pentru mediu prin praful iscat la trecerea mijloacelor de transport sau din actiunea vantului.

Cele mai frecvente degradari intalnite sunt specifice drumurilor din pamant sau usor pietruite si acestea sunt : gropi, fagase, burdusiri, deformari, tasari si, pe alocuri, inierbari ale platformei, vegetatie pe margine, neuniformitati atat in lung cat si in transversal, cauzate de siroiri ale apelor de suprafata sau stagnarii indelungate a acestora pe partea carosabila, de lipsa santurilor sau starea de colmatare partiala si totala a celor existente, de traficul desfasurat in timp si de factorii de mediu, respectiv fenomenul de inghet-dezghet sau umiditatea ridicata din perioada anotimpului ploios.

Ulita Buzesti din satul Gura Barbuletului traverseaza paraul Barbuletu prin vad, acest lucru fiind posibil doar in perioadele secetoase ale anului cand nivelul apelor este scazut. In perioadele ploioase circulatia se face pe rute ocolitoare, cu cheltuieli suplimentare si timpi de deplasare mai mari.

Pe ulita Valea Tisei la km 0+076,27 peste pr. Valea Tisei (necadastrat) exista un podet alcatuit din elemente metalice degradat si care nu corespunde din punct de vedere al rezistentei si sigurantei in exploatare.

Pe drumul Gogi la km 0+153,15 peste o vale locala fara nume care colecteaza apele de pe versanti exista un podet tubular alcatuit din patru tuburi din beton cu diametrul de 1000 mm. In perioadele de viitura acesta se blocheaza cu diversi plutitori, ceea ce face ca drumul in zona respectiva sa se inunde, ingreunand astfel circulatia.

Pentru asigurarea desfasurarii circulatiei in conditii de siguranta si confort pe tot parcursul anului proiectul propune realizarea unui pod nou peste paraul Barbuletu pe ulita Buzesti care sa deserveasca zonele locuite de pe cele doua maluri si inlocuirea podetelor de pe ulitele Valea Tisei si Gogi cu podete dalate cu lumina intre fetele culeelor de 5,00 m si lungimea totala de 5,90 m.

Ca urmare a celor prezentate se impune necesitatea executarii lucrarilor specifice modernizarii acestor drumuri (strazi).

**Situatia proiectata**

Pentru aducerea drumului la parametrii tehnici care sa ofere conditii optime de siguranta si confort rutier, proiectul prevede:

* Executarea de lucrari de reabilitare.
* Executarea de lucrari de colectare si evacuare a apelor meteorice din zona drumurilor.
* Lucrari de siguranta a circulatiei.

**Traseul in plan**

Lucrarile de modernizare se vor realiza cu mentinerea traseelor existente spre a se evita implicatiile necesare obtinerii de terenuri ce apartin proprietatilor private.

La amenajarea traseelor in plan s-a urmarit respectarea prevederilor continute in STAS 863/1985. In plan traseele drumurilor se vor proiecta si amenaja pentru viteza de proiectare de 25 Km/h. Viteza poate fi redusa pe anumite sectoare, in special in curbe, datorita limitarii latimii drumului si, implicit, imposibilitatii supralargirii platformei.

Lucrarile de modernizare au impus corectarea elementelor geometrice in plan, profil longitudinal si transversal precum si realizarea unei structuri rutiere suple care sa asigure desfasurarea circulatiei rutiere in conditii de fluenta si cu caracter permanent.

**Profilul longitudinal**

S-a urmarit ca amenajarea in profil longitudinal sa se realizeze cu miscari minime de terasamente urmarind cat mai fidel cotele existente. Linia rosie (proiectata) se va situa cu 30÷40 cm peste cota terenului natural, astfel incat sa se asigure grosimea structurii rutiere proiectate.

**Platforme de incrucisare**

Avand in vedere distanta mica intre limitele de proprietate nu s-au amenajat platforme de incrucisare. In caz de necesitate se pot folosi ca zone de incrucisare intersectiile cu drumurile laterale.

**Profilul transversal tip**

* profil transversal tip 1 cu urmatoarea configuratie:
* parte carosabila 4,00 m cu panta transversala unica de 2,5%;
* acostament de 0,50 m cu panta de 2,5% pe partea stanga;
* sant trapezoidal pereat avand h = 0,50 m, b=0,30 m si B=0,80 m pe partea dreapta.

Profilul tip 1 se aplica drumului DC 126 de la km 0+000,00 la km 0+395,89 si de la km 0+586,89 la km 0+812,54, ulitei Gorgani de la km 0+076,63 la km 0+781,63 si ulitei Buzesti de la km 0+002,86 la km 0+061,17.

* profil transversal tip 2 cu urmatoarea configuratie:
* parte carosabila 4,00 m cu panta transversala unica de 2,5%;
* acostament de 0,50 m cu panta de 2,5% pe partea stanga;
* sant trapezoidal pereat avand h = 0,50 m, b=0,30 m si B=0,80 m pe partea dreapta.
* zid de sprijin de debleu din beton de ciment avand inaltimea elevatiei de 2,50 m pe partea dreapta.

Profilul tip 2 se aplica drumului DC 126 de la km 0+395,89 la km 0+586,89.

* profil transversal tip 3 cu urmatoarea configuratie:
* parte carosabila 4,00 m cu panta transversala unica de 2,5%;
* acostament de 0,50 m cu panta de 2,5% pe partea dreapta;
* sant trapezoidal pereat avand h = 0,50 m, b=0,30 m si B=0,80 m pe partea stanga.

Profilul tip 3 se aplica ulitelor Valea Tisei de la km 0+000,00 la km 0+710,85 si Buzesti de la km 0+102,99 la km 0+202,99.

* profil transversal tip 4 cu urmatoarea configuratie:
* parte carosabila 3,00 m cu panta transversala unica de 2,5%;
* acostament de 0,50 m cu panta de 2,5% pe partea dreapta;
* rigola de acostament cu latimea de 0,60 m pe partea stanga;

Profilul tip 4 se aplica ulitelor Ovesie de la km 0+000,00 la km 0+531,06 si Gogi de la km 0+000,00 la km 0+643,73.

* profil transversal tip 5 cu urmatoarea configuratie:
* parte carosabila 4,00 m cu panta transversala unica de 2,5%;
* acostamente 2x0,50 m cu pante de 2,5% si 4%;

Profilul tip 5 se aplica ulitei Gorgani de la km 0+000,00 la km 0+076,63.

* profil transversal tip 6 cu urmatoarea configuratie:
* parte carosabila 4,00 m cu panta transversala unica de 2,5%;
* acostamente 2x0,50 m cu pante de 2,5% si 4%;

Profilul tip 6 se aplica ulitei Buzesti de la km 0+061,17 la km 0+102,99 (rampe pod).

* profil transversal tip 7 cu urmatoarea configuratie:
* parte carosabila 4,00 m cu panta transversala unica de 2,5%;
* incadrare cu borduri prefabricate din beton de 20 x 25 cm pe fundatie din beton de 15x30 cm pe ambele parti.

Profilul tip 7 se aplica ulitelor Radu Toma (1) de la km 0+003,15 la km 0+074,08 si Radu Toma (2) de la km 0+003,09 la km 0+057,43.

* profil transversal tip 8 cu urmatoarea configuratie:
* parte carosabila 3,00 m cu panta transversala unica de 2,5%;
* acostamente 2x0,50 m cu pante de 2,5% si 4%;

Profilul tip 8 se aplica drumurilor laterale.

**Structura rutiera**

In lipsa unor studii de circulatie, data fiind importanta rutiera redusa la nivel local, pe baza observatiilor privind natura si valoarea traficului, a prevederilor normativului PD 177-2001 pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple si semirigide si a recomandarilor din expertiza tehnica drumurile vor avea urmatoarea structura in masura sa suporte rigorile unui trafic rutier mediu actual si de perspectiva:

* strat de uzura din BAR16 - 4 cm;
* strat de legatura din BADPC22,4 - 5 cm;
* strat de piatra sparta - 15 cm;
* strat de balast - 30 cm;

Lucrarile de modernizare a drumurilor impun executarea de lucrari specifice de terasamente care constau intr-o sapatura generala de cca 20 cm pentru indepartarea stratului de noroi si sapatura pentru asigurarea configuratiei santurilor de scurgere a apelor meteorice.

Lucrarile de modernizare a drumurilor de interes local se vor realiza in conditiile respectarii normelor si standardele in vigoare. Se vor respecta prevederile HG 766/1997 si a Legii 10/1995 privind obligativitatea utilizarii numai a materialelor de constructie agrementate.

**Scurgerea apelor**

Pentru colectarea si evacuarea apelor meteorice s-a prevazut amenajarea de santuri, rigole de acostament si podete.

Santurile se vor executa pereate cu beton de ciment C30/37 cu grosimea de 10 cm pe strat drenant de nisip de 5 cm grosime.

Santurile pereate vor avea sectiunea trapezoidala avand b=0,30 m, B=0,80 m si h=0,50 m.

Rigolele de acostament vor fi executate din beton monolit C30/37 si vor avea latimea de 0,60 m.

Pentru asigurarea continuitatii santurilor in zona intersectiilor cu drumurile judetene, cu drumurile laterale si pentru subtraversarea drumurilor modernizate se prevede amenajarea de podete tubulare alcatuite din tuburi de beton armat avand Dn = 500 mm si 1000 mm. Tuburile se vor aseza pe un strat de beton de 15 cm grosime, iar la capete se vor amenaja timpane din beton de ciment.

Timpanele (atat fundatia cat si elevatia) se vor executa din beton C25/30. Betonul pe care se vor aseza tuburile va fi de clasa C16/20.

Podetele tubulare vor fi amplasate conform tabelului urmator:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr. Crt. | Denumire drum | Pozitie  kilometrica | Diametru (mm) | Lungime (m) | Amplasament  podet |
| 1 | DC 126 | 0+006,04 | 500 | 6,00 | lateral |
| 2 | 0+039,55 | 500 | 6,00 | cale curenta |
| 3 | 0+677,56 | 500 | 6,00 | cale curenta |
| 4 | 0+725,93 | 500 | 6,00 | lateral |
| 5 | Valea Tisei | 0+020,93 | 1000 | 6,00 | cale curenta |
| 6 | Gogi | 0+316,36 | 500 | 6,00 | cale curenta |
| 7 | 0+379,89 | 500 | 6,00 | cale curenta |
| 8 | 0+497,82 | 1000 | 6,00 | cale curenta |
| 9 | Gorgani | 0+088,57 | 500 | 6,00 | cale curenta |
| 10 | 0+164,75 | 500 | 7,00 | lateral |
| 11 | 0+373,57 | 500 | 7,00 | lateral |
| 12 | 0+515,36 | 500 | 11,50 | lateral |
| 13 | Buzesti | 0+150,00 | 500 | 6,00 | cale curenta |
| 14 | 0+183,19 | 500 | 8,00 | lateral |
|  | TOTAL |  |  | 93,50 |  |

In proiect mai sunt prevazute doua podete dalate cu lumina intre fetele culeilor de 5,00 m si lungimea totala de 5,90 m amplasate dupa cum urmeaza:

* Pe ulita Valea Tisei la km 0+076,27 m peste pr. Valea Tisei (necadastrat) in locul unui podet metalic degradat;
* Pe ulita Gogi la km 0+153,15 peste o vale locala fara nume ce colecteaza apele de pe versanti, in locul unui podet tubular 4xø 1000 mm;

Podetele au suprastructura alcatuita din dale prefabricate din beton precomprimat si infrastructura din beton armat monolit.

Fundatiile sunt din beton monolit C20/25 cu dimensiunile de 1,80x5,60x1,50 m pentru podul de pe ulita Valea Tisei si de 1,60x5,60x1,50 m pentru podul de pe drumul Gogi, incastrate in stratul de baza.

Elevatiile sunt din beton armat monolit cu inaltimile de 2,80 m si respectiv de 2,00 m, latimea de 5,60 m si grosimea de 1,20 m si respectiv 1,00 m

Suprastructura podetelor este alcatuita din dale prefabricate din beton precomprimat tip D5 cu latimea de 0,80 m, grosimea de 0,40 m si lungimea totala de 5,90 m. Dalele marginale sunt prevazute cu elemente tip “apara roata” cu latimea de 0,25 m.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul aripilor prefabricate tip A1 asezate pe fundatii din beton monolit C20/25.

Pe toata zona podetului albia se va proteja cu pereu din piatra bruta asezata pe un strat de beton, grosimea totala a pereului fiind de 20 cm. In lungul podetului radierul va avea o panta de 1,5%.

Podetele asigura o latime a partii carosabile de 5,00 m corespunzatoare unei singure benzi de circulatie si o latime totala de 5,60 m.

Apele meteorice colectate de pe suprafata carosabila se vor descarca atat la terenul natural cat si la emisarii din zona (pr. Valea Tisei, pr. Barbuletu, etc.).

**Pod din b.a. pe ulita Buzesti peste pr. Barbuletu**

Pe ulita Buzesti, la traversarea paraului Barbuletu, se va amenaja un pod din beton armat. Podul proiectat va asigura continuitatea ulitei Buzesti peste paraul Barbuletu, intr-o solutie definitiva si moderna, care sa respecte conditiile de stabilitate si confort impuse de normele actuale in vigoare.

Lucrarile au fost astfel proiectate astfel incat sa se pastreze traseul actual al drumului, obiectivul fiind amplasat pe domeniul public, neafectand proprietatile riverane.

Traversarea pr. Barbuletu se va face oblic dreapta, sub un unghi de 65o.

Podul are o singura deschidere de 12,00 m, lungimea totala fiind de 13,20 m si este proiectat pentru clasa I de incarcare.

Suprastructura podului este alcatuita din grinzi prefabricate precomprimate cu lungimea de 12,00 ml, 8 bucati in sectiune transversala, solidarizate cu o placa din beton armat extinsa lateral cu console pe care se monteaza parapetul pietonal.

Podul va avea o singura banda de circulatie cu latimea de 5,00 m, fara trotuare. Latimea totala a podului va fi de 5,60 m.

Scurgerea apelor meteorice se realizeaza prin pantele transversale si longitudinale ale podului.

Infrastructura podului este alcatuita din culei masive cu elevatia din beton armat fundate direct pe blocuri de beton incastrate in stratul de baza.

Blocurile de fundatie sunt alcatuite din beton simplu C20/25 si au dimensiunile in plan de 6,30x3,14 m si inaltimea de 3,00 m.

Elevatiile sunt alcatuite din beton armat C25/30 si au sectiunea trapezoidala cu baza mare 1,75 m, baza mica 1,20 m si inaltimea de 2,86 m. Latimea elevatiilor este de 5,30 m. Elevatiile sunt prevazute cu cuzineti 0,60x0,70x5,30 m si ziduri de garda.

Rezemarea tablierului pe culei se va face prin intermediul unor aparate de reazem din neopren.

In spatele culeelor se vor executa drenuri din bolovani de rau care se vor descarca prin intermediul unor barbacane din tuburi PVC Ø 110 mm.

Racordarea cu terasamentele se va face cu aripi din beton armat.

Pe zona podului, pe toata latimea albiei, se vor executa lucrari de protectie constand in pereu din bolovani de rau pe beton de ciment cu grosimea totala de 20 cm.

**Intersectii cu drumurile judetene**

Intersectiile drumurilor de interes local cu drumul judetean DJ 712A se vor amenaja ca intersectii la nivel cu racordari simple de colt cu raze avand valori cuprinse intre 3,00 si 5,00 m.

Racordarile drumurilor de interes local cu drumurile judetene se vor realiza cu respectarea cotelor existente ale drumurilor judetene.

La intersectiile drumurilor de interes local cu drumurile judetene se vor monta indicatoare de circulatie cu semnificatia "oprire" conform SR 1848/1-2011 fig. B2.

**Drumuri laterale**

Proiectul prevede amenajarea intersectiilor la acelasi nivel cu drumurile laterale pe lungimi de 15 m si 30 m cu aceeasi structura rutiera cu a drumului principal.

S-au identificat un numar de 14 drumuri laterale care necesita amenajare, din care 13 cu lungimea de 15 m si unul cu lungimea de 30 m, aferent drumului comunal 126.

Drumurile laterale amenajate sunt conform tabelului urmator:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr. Crt. | Denumire drum | Pozitie  kilometrica | Partea | Lungime (m) | Profil tip |
| 1 | DC 126 | 0+006,04 | dreapta | 15,00 | IX |
| 2 | 0+254,72 | stanga | 15,00 | IX |
| 3 | 0+478,65 | stanga | 15,00 | IX |
| 4 | 0+725,93 | dreapta | 15,00 | IX |
| 5 | 0+812,54 | stanga+dreapta | 30,00 | VI |
| 6 | Valea Tisei | 0+025,95 | dreapta | 15,00 | IX |
| 7 | Ovesie | 0+295,58 | stanga | 15,00 | IX |
| 8 | 0+507,27 | stanga | 15,00 | IX |
| 9 | Gogi | 0+305,47 | dreapta | 15,00 | IX |
| 10 | 0+383,95 | dreapta | 15,00 | IX |
| 11 | Gorgani | 0+164,75 | dreapta | 15,00 | IX |
| 12 | 0+373,57 | dreapta | 15,00 | IX |
| 13 | 0+515,36 | dreapta | 15,00 | IX |
| 14 | Buzesti | 0+183,19 | stanga | 15,00 | IX |

**Siguranta circulatiei**

Lucrarile de semnalizare rutiera se vor executa conform prevederilor SR 1848/1,2,3 si vor consta in realizarea de marcaje rutiere longitudinale pentru delimitarea partii carosabile in cazul drumurilor cu o banda de circulatie precum si montarea de indicatoare rutiere.

### 3.2 Justificare necesitatii proiectului

Justificarea necesitatii proiectului

Asigurarea unui acces facil in conditii de siguranta si confort pe tot parcursul anului reprezinta una din conditiile de baza pentru continuarea procesului de modernizare a infrastructurii rutiere la nivelul comunei Prin realizarea acestei investitii se va contribui la cresterea standardului de viata al locuitorilor.

Investitia privind reabilitarea drumurilor locale (strazilor) se justifica prin realizarea urmatoarelor obiective:

* cresterea vitezei de circulatie ;
* reducerea consumului de carburanti, lubrifianti si piese de schimb ;
* prelungirea duratei de viata a autovehiculelor ;
* reducerea costurilor de exploatare ;
* reducerea numarului de accidente ;
* imbunatatirea accesibilitatii pe teritoriul judetului ;
* imbunatatirea conditiilor de mediu prin reducerea zgomotului, noxelor, preluarea si descarcarea apelor pluviale ;
* impact direct si indirect asupra dezvoltarii economice, sociale si culturale ;
* asigurarea accesului locuitorilor la principalele obiective economice, sociale si culturale si la exploatatiile agricole ;
* interventia mult mai rapida a mijloacelor de interventie in situatii de urgenta.
* valoarea totala (INV), inclusiv TVA: **4.975.417,87 lei**

din care:

- construcții-montaj (C+M) **4.542.138,40 lei**

* valoarea totala (INV), fara TVA:  **4.188.764,91 lei**

din care:

- construcții-montaj:  **3.816.923.03 lei**

### 3.4. Perioada de implementare propusa

Durata de execuție estimata este de 21 luni.

### 3.5. Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv suprafete de teren solicitate pentru a fi folosite temporar

Se anexeaza prezentului memoriu tehnic, piesele desenate :

* Plan de incadrare in zona
* Planuri de situatie

### 3.6. O descriere a caracteristicilor fizice ale intregului proiect, formele fizice ale proiectului

#### 3.6.1. Profilul si capacitatile de productie

Obiectul proiectului il constituie modernizarea drumurilor de interes local, acesta nefiind de natura productiva.

#### 3.6.2 Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (dupa caz)

Pe amplasament nu exista instalatii si fluxuri tehnologice si nu sunt necesare materii prime, energie si nici combustibili.

#### 3.6.3. Descrierea proceselor de productie ale proiectului propus, in functie de specificul investitiei, produse si subproduse obtinute, marimea, capacitatea.

Nu este cazul

#### 3.6 4. Materiile prime, energia si combustibilii utilizati, cu modul de asigurare a acestora

**In perioada de construire:**

La executia lucrarilor se folosesc urmatoarele materiale de constructie:

* + - betoane asfaltice tip BAR16 rul 50/70 si BAD22,4 leg 50/70;
    - agregate minerale de balastiera si de cariera:
      * + nisip natural;
        + nisip de concasaj;
        + pietrisuri de diferite sorturi;
        + cribluri;
        + piatra sparta;
        + balast;
    - betoane de ciment;
    - elemente prefabricate din beton pentru podete (tuburi, dale, etc.);
    - alte materiale (cofraje, tipare, etc.).

Lucrarile vor fi executate de catre o firma specializata in domeniul constructiilor rutiere selectata in urma organizarii licitatiei pentru executia lucrarilor si care va avea dotarile minime necesare.

Materialele de constructie vor fi achizitionate de la diferite firme agrementate. Măsurile pentru managementul corect al materialelor se referă la:

* măsuri pentru asigurarea calității: certificate și documente de calitate;
* măsuri pentru garantarea cantităților: documente de transport, cântărire sau măsurători pe eșantioane;
* măsuri pentru evitarea degradărilor: acoperire sau depozitare corespunzătoare;
* măsuri pentru evitarea furturilor;
* măsuri pentru a asigura o manipulare corectă: specifice pe tipuri de materiale;
* măsuri pentru sănătatea și securitatea muncii în toate operațiunile efectuate: instructaje specifice, echipamente de protecție;
* măsuri pentru întreținerea și stropirea permanentă a drumurilor de acces și zonale.

**In perioada de funcționare:**

Investitia privind modernizarea drumurilor nu este de natura productiva, nefiind necesare materiale sau materii prime pe perioada de functionare.

Pentru lucrarile de intretinere si reparatii se vor folosi aceleasi materiale ca pentru construirea acestora.

#### 3.6.5 Racordarea la retelele utilitare existente in zona

Nu este necesara racordarea la retelele utilitare existente pe amplasament.

### 3.6.6. Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului

Dupa terminarea lucrarilor de construire propriu-zisa eventualele zone afectate se vor reface conform folosintelor anterioare.

#### 3.6.7. Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente

La executia lucrarilor se vor folosi caile de acces existente, nefiind necesare cai noi de acces sau schimbarea celor existente.

#### 3.6.8. Resursele naturale folosite in constructie si functionare

Pentru modernizarea drumurilor se vor folosi agregate naturale de balastiera si cariera, bitum, filer de calcar, ciment, lemn pentru cofraje.

#### 3.6.9. Metode folosite in constructie

Executia lucrarilor se va face mecanizat in proportie de 90% si manual in proportie de 10%.

**Tehnologia de executie** a lucrarilor cuprinde urmatoarele etape principale:

* executarea lucrarilor de terasamente;
* asternerea si compactarea stratului de balast;
* asternerea si compactarea stratului de piatra sparta la grosimea prevazuta in proiect;
* executarea imbracamintei asfaltice noi;
* amenajarea acostamentelor;
* amenajarea santurilor, rigolelor si a podetelor;
* semnalizare rutiera si siguranta circulatiei.

Lucrarile vor fi executate de catre o firma specializata in domeniul constructiilor rutiere selectata in urma organizarii licitatiei pentru executia lucrarilor si care va avea dotarile minime necesare.

#### 3.6.10 Planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refecere si folosire ulterioara

Se anexeaza prezentului memoriu tehnic piesele desenate

1.Plan de incadrare in zona

2.Planuri de situatie

#### 3.6.11. Relatia cu alte proiecte existente sau planificate

Nu este cazul.

#### 3.6.12. Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare

**Alternativa de amplasament**

Intrucat proiectul se refera la modernizarea drumurilor, acestea se fac pe amplasamentul existent si nu a fost luata in considerare alta varianta de amplasament.

**Alternativă de proiectare**

In cadrul documentatiei pentru avizarea lucrarilor de interventii s-au studiat doua variante privind modernizarea strazilor si anume:

Varianta 1 - sistem rutier suplu:

* *4.0 cm, strat de uzură din beton asfaltic BAPC 16;*
* *5.0 cm, strat de legătură din beton asfaltic BADPC 22.4;*
* *15.0 cm, strat superior de fundaţie din piatră spartă;*
* *30 .0cm, strat inferior de fundație din balast*
* *20.0 cm zestre existenta ,care devine strat de forma*

Varianta 2 - sistem rutier rigid:

* *20.0 cm, strat superior din dale din beton de ciment rutier BcR 4.5;*
* *Hartie Hraft*
* *2.0 cm strat de nisip pilonat*
* *15.0 cm, strat superior de fundaţie din piatră spartă;*
* *30 .0cm, strat inferior de fundație din balast*
* *20.0 cm zestre existenta,strat de forma*

Cele doua scenarii prezentate se deosebesc din punct de vedere al costurilor necesare, a conditiilor tehnice de realizare, a conditiilor de întretinere si a modului de comportare sub trafic.

Analizand cele doua variante, s-a adoptat si aprobat varianta 1, cu sistem rutier de tip elastic, aceasta avand urmatoarele avantaje:

* dezvoltarea infrastructurii rutiere prin asfaltarea drumurilor care vor permite atragerea în circuitul economic a zonelor respective;
* reducerea timpului de transport
* ridicarea calităţii vieţii locuitorilor zonelor vizate si ai comunei;
* îmbunătăţirea activităţii agenţilor economici din zonă si din comună;
* protecţia mediului înconjurător si reducerea riscului asupra sănătăţii populaţiei prin reducerea emisiilor de poluanţi produse de traficul autovehiculelor;
* posibilităţi de intervenţie rapidă în caz de urgenţă sau forţă majoră (salvare, pompieri, poliţie);
* cresterea siguranţei circulaţiei si a confortului optic pentru conducătorii auto;
* cresterea gradului de mobilitate a populaţiei si a bunurilor;
* îmbunătăţirea gradului de protecţie a proprietăţilor adiacente investiţiei împotriva apelor pluviale prin crearea sistemului de colectare si dirijare a acestor ape;
* reducerea uzurii anvelopelor auto si a autovehiculelor în general determinând economii importante cu piesele de schimb.
* un cost al investitiei mai mic decat scenariul 2.

**Alternativă de construcție/execuție**

Nu este cazul.

#### 3.6.13. Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului

Nu este cazul.

#### 3.6.13. Alte autorizatii cerute pentru proiect

Conform certificatului de urbanism nr. 4 din 08.04.2019 anexat prezentului memoriu.

## 4. Descrierea lucrărilor de demolare necesare

Nu este cazul.

## 5.Descrierea amplasării proiectului

### 5.1. Distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența [Convenției](https://lege5.ro/Gratuit/gy3domzs/conventia-privind-evaluarea-impactului-asupra-mediului-in-context-transfrontiera-din-25021991?d=2019-02-28) privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea [nr. 22/2001](https://lege5.ro/Gratuit/gmztgnrx/legea-nr-22-2001-pentru-ratificarea-conventiei-privind-evaluarea-impactului-asupra-mediului-in-context-transfrontiera-adoptata-la-espoo-la-25-februarie-1991?d=2019-02-28), cu completările ulterioare

Nu este cazul.

### 5.2. Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor [nr. 2.314/2004](https://lege5.ro/Gratuit/guztmmjv/ordinul-nr-2314-2004-privind-aprobarea-listei-monumentelor-istorice-actualizata-si-a-listei-monumentelor-istorice-disparute?d=2019-02-28), cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului [nr. 43/2000](https://lege5.ro/Gratuit/gezdiobqgy/ordonanta-nr-43-2000-privind-protectia-patrimoniului-arheologic-si-declararea-unor-situri-arheologice-ca-zone-de-interes-national?d=2019-02-28) privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare

Nu este cazul.

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

#### folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia

#### politici de zonare și de folosire a terenului

#### arealele sensibile

Anexat se prezinta cateva fotografii cu situatia existenta a drumurilor proiectate.

### 5.4. Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970.

Se anexeaza prezentei documentatii studiul topografic intocmit de catre P.F.A. GHEORGHE I. VINTILA, AUT.RO-DB-F-0007, TARGOVISTE

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

Intrucat proiectul se refera la modernizarea drumurilor, acestea se fac pe amplasamentul existent si nu a fost luata in considerare alta varianta de amplasament.

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

### 6.1. Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu

#### 6.1.1. Protectia calitatii apelor

**Sursele de poluanti pentru ape, locul de evacuare sau emisarul**

* *În timpul execuţiei lucrărilor de investiţii:*

*Reteaua hidrografica* apartine bazinului hidrografic Arges - Vedea prin râul Dâmbovita, situat la vest, inafara zonei cercetate

Raul Dambovita prezinta un curs de la nord la sud si debite importante.

Reteaua hidrografica secundara este reprezentata de afluentul de pe partea stânga - pârâul Raul Alb,

Pârâul Râu Alb primeste ca afluent principal pe partea dreapta din zona comunei Barbuletu, pârâul Barbuletu cu o retea radiara de vai afluente si un curs de la nord la sud.

Sursele potenţiale de poluare a apelor în perioada de execuţie sunt :

* lucrările de construcţie a drumurilor si a celorlalte obiective ( terasamente, manipulare materiale de construcţie, traficul din şantier) generatoare de particule solide care se pot depune în apele de suprafaţă ;
* Staţiile de mentenanţă a utilajelor si mijloacelor de transport care pot genera uleiuri, combustibili şi ape uzate de la spălarea maşinilor care pot ajunge in apele subterane ţi de suprafaţă ;
* Organizările de şantier prin ape uzate, menajere pot fi surse de poluanţi pentru emisari .

Pentru evitarea poluării apelor cu carburanţii (motorina) şi lubrifianţii necesari funcţionării utilajelor, alimentarea acestora va fi efectuată cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în şantier în perfectă stare de funcţionare, având facute reviziile tehnice şi schimburile de lubrifianţi. Schimbarea lubrifiantilor se va executa după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate, unde se vor efectua şi schimburile de uleiuri hidraulice şi de transmisie.

In cazul în care vor fi necesare operaţii de întreţinere sau schimbare a acumulatorilor auto, acestea nu se vor executa în şantier, ci într-un atelier specializat, unde se vor efectua şi schimburile de anvelope.

* *În timpul exploatării obiectivului de investiţii:*

În etapa de exploatare a drumurilor modernizate pot apare, de asemenea, surse potenţiale de poluare a apelor, cum ar fi :

* Apele pluviale care spală platforma drumului şi sunt deversate neepurate sau insuficient epurate direct in emisari ;
* Traficul rutier generator de pulberi în suspensie care se pot depune pe suprafaţa apelor, conducând la modificarea fizico-chimici şi biologici al alelor ;
* Activităţile de întreţinere a drumului judeţean în timpul iernii prin folosirea materialelor antiderapante .

Apreciem ca o bună masură de protecţie a apelor pe perioada de exploatare a drumului întreţinerea şi menţinerea în stare de funcţionare optimă a sistemului de drenaj, şanţuri, rigole, podeţe pentru preluarea apelor pluviale.

**Statiile si instalatiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevazute**

Nu sunt prevazute statii si instalatii de epurare sau preepurare a apelor uzate, acestea nefiind necesare.

#### 6.1.2. Protectia aerului

**Sursele de poluanti pentru aer, poluanti**

În perioada de executie a lucrărilor activităţile din şantier pot avea impact asupra calităţii atmosferei, constituind , pe de o parte o sursă de emisii de praf, pe de altă parte, sursă de emisie a poluanţilor specifici arderii combustibililor atăt în motoarele utilajelor cât şi ale mijloacelor de transport folosite.

În perioada de execuţie impactul activităţii asupra calităţii atmosferei va fi local şi limitat la aria pe care se lucrează într-o anumită perioadă de timp, aria de impact maxim va coincide practic cu aria de lucru.

În ceea ce priveşte sursele de poluare a aerului în timpul perioadei de exploatare, acestea sunt identificate în emisiile arderii combustibililor în motoare. Prin reabilitarea drumurilor aceasta va suporta o reducere considerabilă. De asemenea emisiile de praf provenite din exploatarea drumurilor pietruite vor fi eliminate integral prin modernizarea acestora.

**Instalatiile pentru retinerea si dispersia poluantilor in atmosfera**

Nu este cazul.

#### 6.1.3. Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor

**Sursele de zgomot si de vibratii**

Modernizarea drumulurilor analizate implică folosirea de utilaje de masă mare, care, prin deplasarile lor, provoacă zgomote si vibraţii. La aceste utilaje se adaugă autocamioanele, care au o masă mare chiar când circulă fără încărcătură. Astfel, în perioada de realizare a lucrărilor de modernizare sursele de zgomot şi vibraţii vor fi reprezentate de activităţile propriu-zise şi de transportul materialelor.

Utilajele folosite in construcţii şi vehiculele de transport sunt principalele surse de zgomot şi vibraţii pe timpul perioadei de construcţie a proiectului. Tabelul următor prezintă nivelurile de zgomot ale surselor reprezentate de utilajele de construcţii folosite în mod obişnuit :

|  |  |
| --- | --- |
| Utilajul | Nivel de zgomot la 15 m distanta în (dB(A)) |
| buldozer 80 – 90 | 80 – 90 |
| excavator | 80 – 90 |
| maşină transportoare | 75 – 85 |
| perforator | 85 – 90 |
| betonieră | 75 – 85 |
| compresor | 75 – 85 |
| autocamion de tonaj mare | 75 – 85 |

Asa cum reiese şi din tabel sursele se zgomot vor fi reprezentate de functionarea mijloacelor/utilajelor de transport a materialelor de construcţie necesare modernizarii drumurilor. Alta sursă de zgomot va fi reprezentată de manipularea materialelor de construcţie utilizate.

Se apreciaza ca aceste activităţi va constitui o sursa de poluare fonica locala, nivelul de zgomot generat putând depaşi în anumite perioade de lucru limitele stabilite de STAS 10009 – 88.

Deşi vor exista surse de vibraţii pe amplasamentul analizat, mai ales în cazul utilizării utilajelor grele, drumul analizat nu este aşezat pe o fundaţie din rocă de bază şi există straturi intermediare în sistemul drumului, cu rolul de întrerupere a vibraţiilor. Din acest motiv, nu se consideră necesar să se ţină seama de problema apariţiei unor niveluri de intensitate a vibraţiilor peste cele admise de SR 12025/1994.

**Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva zgomotului si vibratiilor**

Nu este cazul.

#### 6.1.4. Protectia impotriva radiatiilor

**Sursele de radiatii**

Obiectivul nu are activitate productivă şi nu produce radiaţii, neutilizandu- se substanţe toxice şi periculoase.

**Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva radiatiilor**

Nu este cazul.

#### 6.1.5. Protectia solului si a subsolului

**Sursele de poluanti pentru sol, subsol si ape freatice**

Activităţile din şantier implică manipularea unor cantităţi importante de substanţe poluante pentru sol şi subsol, in care se include carburanţi, combustibili, solvenţi, vopsele etc. Trebuie menţionat şi faptul că, deşi nu sunt poluante, unele lucrari de terasamente ca şi depozitarea materialelor (provenite din demolări sau care vor fi puse în operă ) pot conduce la degradarea solului inducând modificări structurale în profilul de sol.

Incintele organizatiilor de şantier sunt potenţiale surse de poluare in timpul execuţiei, pe perioada de funcţionare. De aceea se vor lua măsuri pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale ce pot antrena diferite substanţe poluante şi evitarea stagnării acestora pe suprafaţa terenului şi infiltrarea în sol şi stratul freatic.

Organizaţiile de şantier vor fi dotate cu WC-uri ecologice mobile.

În vederea protejării solului şi subsolului atât în perioada de execuţie a lucrărilor cât şi ulterior, în timpul exploatării drumului se impune ca deşeurile rezultate din trafic sau de la spaţiile de serviciu să fie colectate selectiv şi evacuate în funcţie de natura lor.

De asemenea, este necesară în perioada de exploatare, întreţinerea şi menţinerea în stare de funcţionare optimă a sistemului de drenaj, şanţuri, rigole, podeţe pentru preluarea apelor pluviale.

**Lucrarile si dotarile pentru protectia solului si a subsolului.**

Nu este cazul.

#### 6.1.6. Protectia ecosistemelor terestre si acvatice

**Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect**

Căile de acces reprezintă un factor de fragmentare a habitatelor şi de incidenţă asupra speciilor de faună, prin trafic, emisii de noxe, zgomot, vibraţii etc. Dat fiind faptul că drumurile există de mai multă vreme, este probabil ca speciile să fie limitat afectate, acestea fiind prezente la distanţă de zona drumului.

Impactul lucrărilor trebuie apreciat ţinându-se cont și de potenţialul adaptiv al ecosistemelor la acţiunea unor presiuni antropice preexistente. Se apreciază că perimetrul analizat corespunde, în prezent, unor ecosisteme antropizate şi acestea nu vor fi afectate semnificativ.

**Lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia biodiversitatii, monumentelor naturii si ariilor protejate**

Nu sunt necesare măsuri pentru pentru protecţia biodiversităţii, monumentelor naturii şi ariilor protejate, nefiind cazul.

#### 6.1.7. Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public

**Identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumente istorice si de arhitectura, alte zone asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional etc.**

Drumurile, prin natura lor, asigura accesul la obiective de interes public, asezari umane, monumente istorice si de arhitectura existente in zona.

**Lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia asezarilor umane si a obiectivelor protejate si/sau de interes public**

Nu sunt necesare măsuri suplimentare pentru protecția acestor obiective.

#### 6.1.8. 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 perioada*** ***executării lucrărilor de construcție*** se preconizează generarea următoarelor categorii de deșeuri:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Cod** | **Denumirea deșeului** | **Sursa de generare** |
| 17 05 04 | Deșeuri de pământ excavat | Realizarea terasamentelor |
| 17 01 07 | Resturi de materiale de constructii și deșeuri din construcții | Construcții și construcții - montaj |
| 15 02 02\* | Material absorbant uzat | Intervenția în caz de scurgeri accidentale de carburant |
| 20 03 01 | Deșeuri menajere | Organizarea de șantier |

În **perioada de exploatare a drumurilor** vor rezulta o serie de deşeuri specifice transportului rutier dar şi deşeuri datorate unui comportament neadecvat al participanţilor la traficul rutier cum ar fi aruncarea de diverse ambalaje, şi nu numai, din autovehicolele în mers direct în natură sau, în special, în parcajele amenajate. Aceste deşeuri sunt de natura deşeurilor menajere. Acestea vor trebui curăţate prin grija personalului de exploatare a drumului.

Ca urmare a scurgerii apelor de pe suprafaţa carosabilă, în special cu ocazia primei ploi, vor fi spălate diverse reziduuri din circulaţie (scurgeri de carburanţi şi lubrefianţi, urme de pulberi din anvelope de la frânări etc), care vor fi deversate în rigolele laterale. Aceste ape ce pot fi poluate vor vor fi decantate atat în reţeau de şanturi cat şi în camerele de cadere ale podetelor care vor fi curăţate periodic.

**Programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate**

Din punct de vedere cantitativ, deșeurile generate variază, în funcție de tipul lucrărilor, de ritmul de lucru, de numărul persoanelor desemnate pentru efectuarea lucrărilor.

Lucrările vor fi realizate după normele de calitate în construcții astfel încât cantitățile de deșeuri rezultate să fie limitate la minimum.

De asemenea, se vor lua măsuri ca aceste tipuri de deșeuri să nu fie depozitate în alte locuri decât cele special amenajate din incinta organizării de șantier.

Este important să se urmarească transferul cât mai rapid al deșeurilor din zona de generare către zonele de depozitare, evitându-se stocarea acestora un timp mai indelungat în zona de producere și apariția unor depozite neorganizate și necontrolate de deșeuri.

**Planul de gestionare a deșeurilor**

* **deșeuri menajere** - acestea vor fi colectate în recipiente închise, tip europubele, și depozitate în spații special amenajate până la preluarea acestora de către serviciul de salubritate local;
* **resturi de materiale de construcții** - se vor colecta pe categorii astfel încât să poată fi preluate și transportate în vederea depozitării în depozitele care le acceptă conform criteriilor prevăzute în Ordinul MMGA nr. 95/2005 sau în vederea unei eventuale valorificări.
* **materiale inerte** - vor fi folosite ca materiale de umplutură în locuri indicate de administratia locala prin Autorizația de Construire, sau vor fi transportate la un depozit de deșeuri inerte;
* **material absorbant uzat** - va fi colectat, în măsura în care se generează, în recipiente prevăzute cu capac și va fi predat în vederea valorificării/eliminării.

#### 6.1.9. Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase

**Substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse**

In perioada de funcționare nu se vor utiliza si nu se vor produce substanțe chimice periculoase.

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

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

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

### 7.1. Impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ)

Având în vedere natura lucrărilor de reabilitare a obiectivelor deja existente, care şi-au consolidat poziţia de integralitate în spaţiul natural al zonei în timpul îndelungat de funcţionare apreciem că impactul asupra biodiversităţii se va manifesta doar în perioada de execuţie şi va fi unul local, manifestat pe o perioadă scurtă de timp, în zona de lucru şi de implementare a proiectului.

Deranjul datorat traficului, zgomotul din perioada de execuţie din zona de lucru, urmează traseul relativ frecvent utilizat în scop turistic. Astfel pentru speciile de faună nu va reprezenta un stres nou.

Pentru fauna acvatică semnalăm potenţial impact prin gestionarea neadecvată a diverselor materiale şi deşeuri şi o defectuoasă colectarte a apelor de suprafaţă.

În ceea ce priveşte etapa de exploatare a drumurilor, impactul asupra biodiversităţii va fi semnificativ redus prin reducerea nivelului de emisii şi zgomot datorată îmbunătăţirii condiţiilor de circulaţie.

Ca o măsură activă şi permanentă pentru protejarea mediului în general va rămâne gestionarea şi eliminarea corespunzătoare a deşeurilor.

* **Impactul asupra populatiei, sanatatii umane**

*Impactul pe perioada constructiei datorat:*

* activitatilor de construire a proiectului; acesta va fi limitat la zona proiectului si in imediata vecinatate a acestuia si intr-o perioada limitata de timp, numai pe perioada normata a Autorizatiei de Construire;
* zgomotului produs de utilajele agrementate de pe santier; se va produce local si temporar si zgomotul generat de echipamente ;
* emisiilor rezultate ca urmare a functionarii utilajelor si mijloacelor de transport;
* depozitarii necontrolate a deseurilor.

*Impactul pe perioada exploatarii datorat:*

* intensificarii traficului in zona.
* **Impactul asupra apei**

*Impactul pe perioada constructiei*

Impactul se poate manifesta ca urmare a posibilelor scurgeri accidentale de lubrefianti sau carburanti care ar putea rezulta datorita functionarii utilajelor de constructie si celorlalte mijloace de transport folosite pe santierul de lucru.

Apele subterane si cele de suprafata pot fi afectate de: depozitele intermediare de materiale de constructii in vrac, care pot fi spalate de apele pluviale, sau de apele ce rezulta din spalarile de utilaje si mijloace de transport ale santierului daca nu se fac la statii special amenajate pentru astfel de operatiuni.

Eventualele poluari pot fi favorizate de actiunea fenomenelor meteorologice. Ca urmare a actiunii fenomenelor meteorologice sezoniere (ploi, vanturi puternice), materialele rezultate in urma lucrarilor de constructii (sapaturi, nivelari, etc.) pot influenta calitatea apelor de suprafata, prin materiile in suspensie ce sunt dislocate si transportate in acestea.

*Impactul pe perioada exploatarii*

In perioada de exploatare impactul asupra calitatii apei de suprafata si subterane poate avea loc numai accidental , deversari de deseuri, substante chimice.

* **Impactul asupra aerului**

*Impactul pe perioada constructiei*

În perioada de executie a lucrărilor activităţile din şantier pot avea impact asupra calităţii atmosferei, constituind , pe de o parte o sursă de emisii de praf, pe de altă parte, sursă de emisie a poluanţilor specifici arderii combustibililor atăt în motoarele utilajelor cât şi ale mijloacelor de transport folosite.

Impactul activităţii asupra calităţii atmosferei va fi local şi limitat la aria pe care se lucrează într-o anumită perioadă de timp, aria de impact maxim va coincide practic cu aria de lucru.

*Impactul pe perioada exploatarii*

În ceea ce priveşte sursele de poluare a aerului în timpul perioadei de exploatare, acestea sunt identificate în emisiile arderii combustibililor în motoare. Prin modernizarea drumurilor aceasta va suporta o reducere considerabilă. De asemenea emisiile de praf provenite din exploatarea drumurilor pietruite vor fi eliminate integral prin modernizarea acestora.

* **Impactul asupra solului-subsolului**

*Impactul pe perioada constructiei*

* Posibila contaminare a solului-subsolului prin infiltrarea de diverse scurgeri/pierderi accidentale de produse cu caracter poluant (uleiuri, produs petrolier, etc);
* Posibila contaminare a solului-subsolului datorata emsiilor de substante poluate rezultate din functionarea utilajelor si mijloacelor de transport.

*Impactul pe perioada exploatarii*

În vederea protejării solului şi subsolului, în timpul exploatării drumului se impune ca deşeurile rezultate din trafic sau de la spaţiile de serviciu să fie colectate selectiv şi evacuate în funcţie de natura lor.

De asemenea, este necesară în perioada de exploatare, întreţinerea şi menţinerea în stare de funcţionare optimă a sistemului de drenaj, şanţuri, rigole, podeţe pentru preluarea apelor pluviale.

### 7.2. Extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate)

Lucrarile de modernizare a drumurilor se vor face pe amplasamentul existent si de aceea consideram ca nu va avea loc o extindere a impactului.

### 7.3. Magnitudinea și complexitatea impactului

In conformitate cu detaliile prezentate anterior, impactul nu este unul major ci in limite admisibile.

### 7.4.  Probabilitatea impactului

Probabilitatea de afectare a mediului este una redusa in conditiile respectarii datelor din proiect si a recomandarilor din actele de reglementare.

### 7.5. Durata, frecvența și reversibilitatea impactului

In conformitate cu detaliile prezentate anterior rezulta ca impactul asupra mediului este unul temporar, pe perioada de executie a lucrarilor.

Pe perioada exploatarii pot apare poluari accidentale, dar acestea sunt rare si reversibile.

### 7.6. Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului

Masurile ce se vor aplica sunt specifice fiecarui factor de mediu in parte.

### 7.7. Natura transfrontalieră a impactului

Nu este cazul dat fiind natura proiectului si distanta fata de cea mai apropiata frontiera.

## 8. 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 celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă

*Faza de constructie*

În vederea supravegherii calităţii factorilor de mediu şi a monitorizării activităţii se pot efectua rapoarte lunare a performanţelor activităţilor referitoare la protecţia mediului. Lista de distribuţie a acestor rapoarte va conţine Constructorul, Consultantul Beneficiarului, APM Dambovita.

Se menţioneaza totodata că, în conformitate cu legislatia actuală, stabilirea terenurilor de amplasare a organizărilor de şantier, a bazelor de producţie, a gropilor de împrumut şi a depozitelor de deşeuri, precum şi a celorlalte terenuri ocupate temporar se face de către constructori la elaborarea ofertelor.

*Faza de exploatare*

Nu se consideră necesare acţiuni speciale de monitorizare. Se face menţiunea că determinări ale nivelurilor de poluanţi specifici (noxe, calitatea apelor evacuate în receptori naturali şi zgomot) pot fi asigurate periodic, odată cu solicitarea unei noi autorizaţii de mediu.

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

### 9.1 Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).

Nu este cazul.

### 9.2. Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat

Nu este cazul.

## 10. Lucrari necesare organizarii de santier

### 10.1.Descrierea lucrarilor necesare organizarii de santier

În baza prevederilor Legii Securității și Sănătății în muncă nr. 319/2006, actualizata, beneficiarul va elabora o Convenție cadru PMPSI-Mediu în calitate de beneficiar și diferiții executanți pe bază de contract. Scopul acestei Convenții este evitarea accidentelor de muncă, a incendiilor, îmbolnăvirilor profesionale, asigurării securității personalului implicat în executarea deferitelor lucrări, a prevenirii fenomenelor de poluare a solului, de contaminare a pânzei de apă freatice și degradare ambientală, precum și de aplicare corespunzătoare a legislației în vigoare.

Procesul verbal de predare a amplasamentului este parte integrantă la contract. Se interzice executantului să efectueze depanarea mijloacelor de transport sau repararea și întreținerea utilajelor în amplasament. Personalul executantului este obligat să respecte cu strictețe pe tot teritoriul beneficiarului prevederile legislației în vigoare privind securitatea și sănătatea în muncă, ce vor fi puse la dispoziția executantului la solicitarea acestuia, înainte de începerea lucrărilor.

Beneficiarul este obligat să elibereze permise de lucru pentru toate operațiile și lucrările ce se vor executa. Executantul va lua măsuri de prevenire a accidentelor și va începe executarea lucrărilor numai după primirea permisului de lucru. Se interzice executarea oricăror manevre și lucrări din proprie inițiativă, necuprinse în graficul de lucru, recurgerea la improvizații. Zilnic executantul va asigura curățenia în jurul organizării de șantier și a zonei de lucru, va evacua deșeurile generate cu mijloace de transport proprii sau închiriate. De asemenea va lua măsurile necesare pentru crearea condițiilor igienico-sanitare pentru personalul propriu (dotări cu toalete ecologice).

Personalul executantului va purta echipament de protecție și de lucru inscripționat cu numele societății respective, pentru o mai bună identificare. Personalul executantului va fi instruit cu privire la răspunderile ce revin executantului cu privire la depozitarea și eliminarea deșeurilor, a substanțelor periculoase, a măsurilor de protecție și prim ajutor, etc.

Contractul cuprinde responsabilitățile ce revin beneficiarului lucrării, precum și ale executantului.

### 10.2.Localizarea organizării de şantier

Organizarea de şantier va fi făcută pe teren aflat în proprietatea beneficarului lucrarii, in apropierea lucrarii de executat.

### 10.3. Descrierea impactului asupra mediului a lucrarilor organizarii de santier

Lucrările de organizare de şantier nu au impact asupra mediului.

### 10.4. Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu in timpul organizarii de santier

**Sursele de poluanti pentru ape**

* În timpul execuţiei lucrărilor de investiţii:

La execuţie ca surse de poluanţi pentru ape ar putea fi :

* lucrările de organizare a şantierului de construcţii (aprovizionarea cu carburanţi pentru utilajele de construcţii, punctele de cazare a muncitorilor, traversarea repetată şi neasigurată a pâraielor de către utilaje);

Pentru protecţia apelor se vor lua următoarele măsuri:

* dacă aprovizionarea cu carburanţi pentru utilaje nu se face prin transport zilnic, ci periodic, se vor lua măsuri ca depozitarea celor 5 - 6 butoaie de 200 I de motorină şi a unui butoi de benzină să se facă în locuri special amenajate, situate la distanţa de minim 500 m faţă de cursurile de apă din zonă, cu respectarea cerinţelor legislaţiei în vigoare impuse depozitelor de carburanţi.

**Surse de zgomot si vibratii**

* În timpul execuţiei, utilajele vor produce zgomote pe timp scurt iar pentru combaterea lor se vor folosi utilaje mai silenţioase.

**Sursele de poluanti pentru sol, subsol si ape freatice**

* Zona afectată de prezenţa lucrărilor nu are efecte asupra solului decât în perioada execuţiei lor, după care solul se reface la forma iniţială.
* Lucrările se vor executa din materiale caracteristice zonei de amplasare.
* Prin execuţia obiectivului nu se produce poluarea solului şi subsolului.

**Protectia asezarilor umane si a altor obiective**

In timpul executiei lucrarilor, constructorul va solutiona reclamatiile si sesizarile aparute din propria vina datorita nerespectarii legislatiei de mediu.

Constructorul va avea in vedere ca executia lucrarii sa nu creeze blocaje ale cailor de acces particulare sau ale cailor rutiere invecinate amplasamentului lucrarii.

### 10.5. Dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu

* + se interzice spălarea mașinilor sau a utilajelor în zona de lucru ori deversarea de ape uzate necontrolat în zona amplasamentului;
  + se interzice executarea lucrărilor de reparații/întreținere a autovehiculelor, utilajelor, echipamentelor utilizate în cadrul lucrărilor de construcții, în incinta organizării de șantier;
  + utilizarea echipamentelor și utilajelor corespunzătoare din punct de vedere tehnic, de generații recente, prevăzute cu sisteme performante de minimizare a poluanților emiși în atmosferă;
  + utilizarea de combustibili cu conținut redus de sulf, conform prevederilor legislative în vigoare curățarea și stropirea periodică a zonei de lucru, eventual zilnic dacă este cazul, pentru diminuarea cantităților de pulberi din atmosferă;
  + încărcarea pământului excavat în mijloace de transport se va face astfel încât distanța între cupa excavatorului și bena autocamionului să fie cât mai mică evitându-se astfel împrăștierea particulelor fine de pământ în zonele adiacente.
  + se va urmări transferul cât mai rapid al deșeurilor din zona de generare către zonele de depozitare, evitându-se stocarea acestora un timp mai îndelungat în zona de producere și apariția astfel a unor depozite neorganizate și necontrolate de deșeuri;
  + dotarea organizării de șantier cu material absorbant astfel incât în cazul apariției unor scurgeri de produse petroliere sa se intervină prompt si eficient pentru inlaturarea/diminuarea efectelor poluarii;
  + se va asigura curatarea rotilor autovehiculelor la iesirea din organizarea de santier , inainte de patrunderea acestora pe drumurile publice.

## 11. 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

### 11.1 Lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității

La finalizarea lucrarilor de modernizare a drumului eventualele zone afectate se vor reface conform folosintelor anterioare.

### 11.2 Aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale

În cazul unor scurgeri accidentale de produse petroliere, fie de la mijloacele de transport cu care se cară diverse materiale, fie de la utilajele folosite, factorul de mediu care poate fi afectat este solul; în acest caz se recomandă achiziționarea de material absorbant pentru intervenția promptă.

Se recomandă amenajarea unor spații corespunzătoare pentru depozitarea controlată a deșeurilor produse pentru a evita riscul ca acestea să ajungă pe terenurile învecinate sau să fie depozitate necontrolat în incinta obiectivului.

### 11.3 Aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației

Avand in vedere accesibilizarea zonei turistice Padina-Pestera care trebuie sa se faca permanent, nu s-a luat in considerare inchiderea, dezafectarea s-au demolarea constructiei.

### 11.4 Modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.

Nu este cazul.

## 12. Anexe -piese desenate

### 12.1. Planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele); planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente)

Se anexeaza prezentei documentatii planurile de situatie si planul de incadrare in zona.

### 12.2. Schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare

Nu este cazul.

### 12.3. Schema-flux a gestionării deșeurilor

Nu este cazul.

### 12.4. Alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului

Nu este cazul.

## 13. 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, memoriul va fi completat cu următoarele

### 13.1. Descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

Obiectivul de investitie nu intra sub incidenta art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, aprobata cu modificari si completari prin Legea nr. 49/2011, cu modificarile si completarile ulterioare.

### 13.2. Numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar

Nu este cazul

### 13.3. Prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului.

Nu este cazul.

## 13.4. Se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar

Nu este cazul.

### 13.5. Se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar

Nu este cazul.

### 13.6. Alte informații prevăzute în legislația în vigoare

Nu este cazul.

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

### 14.1. Localizarea proiectului:

Bazinul hidrografic: Arges

Cursul de apă: Barbulet X.1.025.13.01.00.00.0, afluent al pr. Rau Alb

### 14.2. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă

**Anexa 6.1.**

**Starea ecologică/potenţialul ecologic şi starea chimică a corpurilor de apă din s.h. Argeş - Vedea**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr. crt.** | **Râu, Lac** | **Denumire corp de apă** | **Cod**  **tipologie** | **Stare ecologica** | **Clasa de**  **confidenţă**  **(stare ecologică)** | **Stare chimică** | | |
| **CA**  **Artifi cial**  **(Y/N)** | **Stare chimică**  **(substanţe**  **prioritare)** | **Clasa de confidenţă**  **(stare chimică)** |
| 165 | RÂUL ALB | RÂUL ALB ŞI AFLUENŢII | RO19a | G | M | N | G | M |

Stare ecologică: H - foarte bună; G - bună; M - moderată; P - slabă; B proastă; Potenţialul ecologic: HEP – potenţial ecologic maxim; GEP – potenţial ecologic bun; MoEP – potenţial ecologic moderat; Stare chimică - G - bună; F - alta decât starea bună; starea de confidenţă: L - scazută; M - medie Y - DA N - NU

### 14.3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz.

**Anexa 7.1.**

**OBIECTIVELE DE MEDIU PENTRU CORPURILE DE APĂ DE SUPRAFAŢĂ DIN SPAŢIUL HIDROGRAFIC**

**ARGEŞ-VEDEA**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **S.H.** | **Cursul de apă** | **Numele corpului de apă** | **Codul corpului de apă** | **Obiectiv de mediu**  **-stare ecologică-** | **Obiectiv de mediu**  **-stare chimică-** | **Obiectiv de mediu**  **-stare globală-** | **Zonă protejată** | |
| **-tipul-** | **-obiectivul-** |
| Argeş-  Vedea | Râul Alb | Râul Alb şi afluentii | RW10.1.25.13\_  B1 | Stare ecologică bună | Stare chimică bună | Stare bună | Zonă sensibilă la nutrienţi | HG 188/2002 cu  modificările şi completările ulterioare |

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

Nu este cazul.

Intocmit,

Ing. Marasteanu Aristide

Semnătura și ștampila titularului  
. . . . . . . . . .

**ANEXA – FOTOGRAFII ALE AMPLASAMENTULUI**

























**

**

**

**

**