***MEMORIU DE PREZENTARE NECESAR PROCEDURII DE EVALUARE***

**I. Denumirea proiectului:**

 ***“MODERNIZARE DRUMURI LOCALE IN COMUNA BRANESTI”, JUDETUL DAMBOVITA***

**II. Titular:**

 **-** numele:Comuna Branesti, Judetul Dambovita

 **-** adresa postala:Comuna Branesti, Judetul Dambovita, cod postal 137055,

 - numarul de telefon, de fax si adresa de e-mail, adresa paginii de internet;

 tel/fax 0245231275;

 - primar: Preda Ion.

**III. Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect:**

 ***a) un rezumat al proiectului;***

Lucrarile de modernizare a strazilor se vor executa pe traseul existent, dupa cum urmeaza:

 Ulita Cimitirului de la Vale 32 ml lpc = 2.00 m S= 64 mp

 205 ml lpc = 3.00 m S=615 mp

 Total Ulita Cimitirului de la Vale 237 m S=679 mp

 Ulita Diaconescu C-Vornel Voiculescu 80 ml lpc = 3.00 m S=240 mp

 41 ml lpc = 2.00 m S=84 mp

 Total Ulita Diaconescu C.-V. Voiculescu 121 m S=324 mp

 Ulita Valea Hotarului 328 ml lpc = 4.00 m S=1312 mp

 Strada Chioveni 371 ml lpc = 4.00 m S=1484 mp

 Strada Ulita Postei 65 ml lpc = 3.00 m S=195 mp

 244 ml lpc = 4.00 m S=976 mp

 Total Strada Ulita Postei 309 m S=1171 mp

 Ulita Voicu Predi 232 ml lpc = 3.00 m S=696 mp

 Total 1598 ml S=5666 mp

 In Comuna Branesti, satul Branesti, se vor executa modernizari de strazi pe o lungime de 1598 m si o suprafata a partii carosabile de 5666 mp. Latimea partii carosabile pentru strazile ce fac obiectul prezentei notificari este de 2.00 m, 3.00 m si 4.00m.

 **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 strazilor se vor proiecta si amenaja pentru viteza de proiectare de 25 Km/h.

 Pe strazile supuse modernizarii s-au facut mici corectii ale elementelor geometrice in plan, profil longitudinal si transversal realizandu-se un sistem rutier suplu care sa asigure desfasurarea circulatiei rutiere in conditii de fluenta si cu caracter permanent.

 **In profil longitudinal,** s-a urmarit linia terenului existent pentru majoritatea strazilor pentru a asigura accesul cetatenilor in gospodariile proprii si pentru a asigura scurgerea apelor pluviale spre dispozitivele de scurgere amenajate sau existente si conducerea acestora in afara ariei locuite. De asemenea, s-au facut corectii ale profilului longitudinal in zona de intersectie cu DJ712, DC136B si alte strazi modernizate anterior.

 **In profil transversal,** s-a adoptat:

 - profil transversal tip, avand partea carosabila cu o banda de circulatie de 2.00 m latime, profil cu panta unica de 2.5%, acostamente de 0.25 m pe ambele laturi ale partii carosabile si panta de 4 %, rigole triunghiulare din pamant, existente. Acest tip de profil transversal se aplica pe Ulita Cimiturului de la Vale, Km 0+035-0+067 si Ulita Diaconescu Cornel-Vornel Voiculescu, Km 0+080-0+121 (profil transversal tip I si tip II).

 - profil transversal tip, avand partea carosabila cu o banda de circulatie de 3.00 m latime, profil cu panta unica de de 2.5%, acostamente de 0.25 m pe fiecare latura a partii carosabile si panta transversala de 4 %, rigole triunghiulare de pamant, existente. Acest profil transversal tip se aplica pe: Ulita Cimitirului de la Vale Km 0+000-0+135 si Km 0+067-0+237; Ulita Diaconescu Cornel-Vornel Voiculescu Km 0+000-0+080; Strada Ulita Postei Km 0+000-0+065; Ulita Voicu Predi (profil transversal tip III si tip IV).

 - profil transversal tip, avand partea carosabila cu o banda de circulatie de 4.00 m latime, profil cu panta unica de de 2.5%, acostamente de 0.25 m pe fiecare latura a partii carosabile si panta transversala de 4 %, rigole triunghiulare de pamant, existente. Acest profil transversal tip se aplica pe: Ulita Valea Hotarului, Strada Chioveni, Strada Ulita Postei Km 0+065-0+309 (profil transversal tip V si tip VI).

 **Structura rutiera proiectata,** consta in:

 - saparea si indepartarea a 10 cm din sistemul rutier existent, asternerea unui strat de balast amestec optimal in grosime de 10 cm, asternerea unui strat de baza din piatra sparta cu impanare si innoroire in grosime de 15 cm, asternerea unui strat de legatura din BADPC22.4 in grosime de 5 cm si a unui strat de uzura de BAPC16 in grosime de 4 cm. Acest tip de sistem se aplica pe: Ulita Cimitirului de la Vale, Km 0+000-0+083; Ulita Diaconescu Cornel-Vornel Voiculescu, Km 0+000-0+080; Strada Ulita Postei; Ulita Voicu Predii, Ulita Valea Hotarului; Strada Chioveni Km 0+000-0+275 si pe drumurile laterale ce fac obiectul prezentului memoriu de prezentare.

 Acostamentele se vor executa din piatra sparta cu impanare si innoroire, cu latimea de 25 cm pe fiecare latura a partii carosabile si o grosime de 9 cm (grosimea imbracamintii).

 - saparea si indepartarea a 47 cm din sistemul rutier existent, asternerea unui strat filtrant de nisip in grosime de 7 cm, asternerea unui strat de balast amestec optimal in grosime de 25 cm, asternerea unui strat de baza din piatra sparta cu impanare si innoroire in grosime de 15 cm, asternerea unui strat de legatura din BADPC22.4 in grosime de 5 cm si a unui strat de uzura de BAPC16 in grosime de 4 cm. Acest tip de sistem se aplica pe: Ulita Diaconescu Cornel-Vornel Voiculescu, Km 0+080-0+121; Ulita Cimitirului de la Vale Km 0+083-0+237; Strada Ulita Postei; Strada Chioveni Km 0+275-0+371 si pe drumurile laterale ce fac obiectul prezentului memoriu de prezentare.

 Acostamentele se vor executa din piatra sparta cu impanare si innoroire, cu latimea de 25 cm pe fiecare latura a partii carosabile si o grosime de 9 cm (grosimea imbracamintii).

 **Drumuri laterale,**

In vederea protejarii sistemului rutier de pe strazile modernizate s-au amenajat drumurile laterale, astfel:

 - pe Ulita Valea Hotarului s-au amenajat: un drum lateral la Km 0+272 dr., L=6.00 m, latimea partii carosabile 3 m, acostament de 0.25 m pe una din laturile drumului lateral si sant de beton armat cu capace carosabile pe cealalta latura a drumului lateral inclus in partea carosabila;

 un drum lateral la Km 0+319 stg., L=7.00 m, latimea partii carosabile de 4 m, acostamente de 0.25 m pe fiecare latura a drumului lateral; un drum lateral la Km 0+319 dr., L=7.00 m, latimea partii carosabile de 3 m, acostamente de 0.25 m pe fiecare latura a drumului lateral;

 ***In total se vor amenaja 3 drumuri laterale cu lungimea totala de 74 m, cu latimea partii carosabile de 3.00 m si 4.00 m.***

**Scurgerea apelor,**

 ***a) Podet/sant de beton armat cu capace carosabile***

 Pe drumul lateral de la Km 0+272 dr de pe Ulita Valea Hotarului se vor amenaja 64.66 ml pe partea stanga a drumului lataral.

 ***In total se vor executa 66.6m de podet/sant din beton armat cu capace carosabile de 60 cm.***

 ***b)Podete tubulare Dn500***

Pe strada Valea Hotarului se va executa un podet tubular Dn500 cu L=9 m la Km 0+320 stg necesar asigurarii scurgerii apelor pluviale colectate de pe drumul lateral de la Km 0+272 dr.

  ***In total se vor executa 9.00 m de podet tubular Dn500***

 ***c) Santuri trapezoidale din beton***

 Pe strada Valea Hotarului se va executa un sant trapezoidal din beton C30/37, cu L=42 m la Km 0+275- 0+317 stg. necesar asigurarii scurgerii apelor pluviale colectate de pe drumul lateral de la Km 0+272 dr.

 Pe strada Ulita Postei se vor executa 8 ml de sant trapezoidal din beton C30/37, la Km +304 dr.

 ***In total se vor executa 50 ml de santuri trapezoidale din beton C30/37, cu grosimea dalei de 8 cm asezate pe un strat filtrant de nisip in grosime de 5 cm.***

 ***Platforme de incrucisare***

In vederea asigurarii suprafetelor necesare reglementarilor in circulatia rutiera, s-au amenajat urmatoarele platforme de incrucisare:

 - pe Ulita Cimitirului de la Vale s-a amenajat o platforma de incrucisare la Km 0+196 stg cu o suprafata carosabila de 46 mp si cu acelasi sistem rutier ca si segmentul de ulita pe care se amenajeaza.

 - pe Ulita Diaconescu Cornel-Vornel Voiculescu s-a amenajat o platforma de incrucisare la Km 0+016 stg cu o suprafata carosabila de 54 mp si cu acelasi sistem rutier ca si segmentul de ulita pe care se amenajeaza.

 - pe Ulita Voicu Predi s-au amenajat: o platforma de incrucisare la Km 0+131 dr. cu o suprafata carosabila de 24 mp si la Km 0+168 dr. cu o suprafata carosabila de 18 mp, cu acelasi sistem rutier ca si segmentul de ulita pe care se amenajeaza.

 ***In total se vor amanaja 4 platforme de incrucisare cu o suprafata totala de 142 mp.***

 ***Acostamente***

Pe toate strazile, inclusiv pe drumurile laterale ce fac obiectul prezentului memoriu de prezentare acostamentele se vor amenaja din piatra sparta, pe latimea de 0.25m pe fiecare latura a partii carosabile si pe o grosime de 9 cm, grosimea imbracamintii;

 ***b) justificarea necesitatii proiectului;***

 Analizand starea actuala a drumurilor locale se poate concluziona ca investitia este necesara si oportuna. Aceasta deoarece prin finalizarea investitiei se vor realiza:

* Intregirea retelei de cai de comunicatie modernizate la nivelul Comunei Branesti.
* Accesul rutier facil si permanent pentru locuitorii Comunei la obiectivele socio economice.
* Cresterea vitezei de deplasare a mijloacelor auto si reducerea cheltuielilor legate de consumul de combustibil si de reparatii ale autovehiculelor.
* Reducerea nivelului noxelor din aer (in special al prafului) si a fenomenului de degradare al solului datorat scurgerii necontrolate a apelor meteorice.
* Imbunatatirea starii fizice a infrastructurii tehnico – edilitare a Comunei.

- Cresterea atractivitatii zonei, implicit bugetul local se poate alimenta cu fonduri banesti mai mari din impozite pe terenuri si constructii.

- Asigurarea unui confort sonic deosebit precum si o economie de carburanti, transformandu-se astfel categoria drumurilor de la categoria "E" la categoria M, respectiv de la un consum de 1.2% la un consum de 0.9% (corespunzator pentru un drum modernizat).

- Protejarea mediului inconjurator deoarece prin transformarea categoriei drumului, noxele rezultate prin arderea carburantilor si uleiurilor sunt mai mici, astfel incat poluarea mediului este cu 30% mai mica fata de situatia actuala cu drumurile nereabilitate si nemodernizate.

- Arigurarea accesului locuitorilor la institutiile Comunei aflate in centru civic amplasat pe DJ712.

Neexecutarea la timp a lucrarilor propuse in prezentul memoriu de prezentare va conduce cu timpul la costuri de intretinere din ce in ce mai mari, modernizarea drumurilor locale fiind o necesitate evidenta.

 ***c) valoarea investitiei;***

 Valoarea investitiei este de 720604 lei fara TVA

 ***d) perioada de implementare propusa;***

 6 luni

 ***e) planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar (planuri de situatie si amplasamente);***

Amplasamentul investitiei a fost stabilit impreuna cu beneficiarul, Comuna Branesti, pe vechile amplasamente ale drumurilor locale.

Strazile sunt in proprietate comunitara astfel incat este necesara obtinerea avizului Consiliului Local pentru realizarea lucrarilor propuse.

 Lungimea totala a strazilor ce se vor moderniza este de 1598 m.

 ***f) o descriere a caracteristicilor fizice ale intregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie si altele).***

 Se vor folosi ca materiale de constructie: agregate de balastiera, mixturi asfaltice, armaturi si beton de ciment.

**IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare**

Nu este cazul

**V. Descrierea amplasarii proiectului**

 Lucrarile ce fac obiectul prezentei documentatii pentru memoriul de prezentare sunt amplasate in satul Branesti, Comuna Branesti, judetul Dambovita. Comuna are in componenta satele Tomsani, Maruntisu si Branesti.

 In Comuna Branesti, satul Branesti, se vor executa modernizari de strazi pe o lungime de 1598 m si o suprafata a partii carosabile de 5666 mp. Latimea partii carosabile pentru strazile ce fac obiectul prezentei documentatii de avizare a lucrarilor de interventii este de 2.00 m, 3.00 m si 4.00m.

**VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, in limita informatiilor disponibile:**

 **(A) Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu:**

***a) Protectia calitatii apelor***: Reteaua hidrografica a zonei pe care se desfasoara drumurile locale din satul Branesti este tributara raului Ialomita. Acest rau are curs permanent, fiind puternic infuentat si de precipitatii.

Pentru evitarea poluarii apelor cu carburantii si lubrefiantii necesari functionarii utilajelor, alimenarea acestora va fi efectuata din cisterne auto. Apreciem ca o buna masura de protectie a apelor pe perioada de exploatare a strazilor va fi intretinerea si mentinerea in stare de functionare optima a sistemului de santuri necesar preluarii apelor pluviale.

***b) Protectia aerului***: In perioada de executie a lucrarilor activitatile din santier pot avea impact asupra calitatii atmosferei, constituind pe de o parte o sursa de emisii de praf, pe de alta parte o sursa de emisii a poluantilor specifici arderii combustibililor in motoarele utilajelor si mijloacelor de transport. In perioada de executie impactul activitatii asupra calitatii atmosferei va fi local si limitat la aria pe care se lucreaza intr-o anumita perioada de timp, astfel incat aria de impact maxim va coincide cu aria de lucru.

***c) Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor***: Lucrarile proiectate implica folosirea de utilaje mici si autovehicole de transport care prin deplasari provoaca zgomote si vibratii. In consecinta sursele de zgomot in perioada de realizare a modernizarii strazilor, executarii santurilor/podetelor din sant de beton armat cu capace carosabile, de executie a santurilor trapezoidale din beton, a executarii semnalizarii rutiere orizontale si verticale, vor fi cele reprezentate de activitatile propriu-zise si de transportul materialelor. Desi vor exista surse de vibratii pe amplasamentul realizat, mai ales in cazul folosirii utilajelor grele, sistemul rutier existent este alcatuit din straturi diferite ce au rolul de a intrerupe vibratiile (straturi de nisip, balast, piatra sparta, mixturi asfaltice). Din acest motiv nu se considera necesar a se tine seama de aparitia unor niveluri de intensitate mare a vibratiilor peste cele admise.

***d) Proitectia impotriva radiatiilor***: Nu exista surse de radiatii.

***e) Protectia solului si a subsolului***: Activitatile de santier implica manipularea unor cantitati mici de substante poluante pentru sol si subsol, in care se includ carburanti, combustibili, etc. De aceea se vor lua masuri pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale ce pot antrena diferite substante poluante si evitarea stagnarii acestora pe suprafata terenului si infiltrarea in sol si stratul freatic. Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse in santier in stare perfecta de functionare, avand facute reviziile tehnice si schimburile de lubrifianti. Schimbarea lubrifiantilor se va executa dupa fiecare sezon de lucru in ateliere specializate, unde se vor efectua si schimburile de ulei hidraulic si de transmisie. Operatiile de intretinere sau schimbare a acumulatorilor auto precum si schimburile de anvelope nu se vor executa in santier.

***f) Protectia ecosistemelor terestre si acvatice***: Nu este cazul;

***g) Protectia asezarilor umane***: Prin executarea modernizarii strazilor, se creaza premizele unor noi oportunitati pentru populatie, agenti economici si colectivitati locale prin realizarea unor legaturi rutiere sigure si confortabile. In perioada de executie a lucrarilor exista un potential risc de impact asupra populatiei aflate pe strazile pe care se intervine. Aceste potentiale riscuri sunt: disconfort pentru populatie din cauza prezentei santierului, posibile conflicte de circulatie datorate utilajelor care transporta utilaje necesare modernizarii, prezenta unor deseuri solide ce nu au fost evacuate la timp etc. Acest impact va fi eliminat printr-un control sever al executiei lucrarilor, evitandu-se descarcarile accidentale pe traseul strazilor, marcarea frontului de lucru, masuri de ecologizare a zonei de lucru.

***h) Prevenirea si gestionarea deseurilor generate pe amplasament in timpul realizarii proiectului/in timpul exploatarii***

Deseurile produse ca urmare a modernizarii drumurilor locale trebuie estimate separat pe cele doua etape.

In perioada de executie a lucrarilor conform HG 856/2002 privind evidenta gestiunii deseurilor si pentru aprobarea listei cuprinzand, deseurile, inclusiv deseurile periculoase, se stabileste obligativitatea agentilor economici sau alti generatori de deseuri de a tine evidenta gestiunii deseurilor pe baza listei cuprinzand deseurile, inclusiv deseurile periculoase.

Conform listei se vor genera deseuri din constructii (pamant, materiale excavate etc.) si deseuri menajere (resturi menajere, ambalaje etc.).

Se impune ca toate aceste deseuri sa fie evacuate si depozitate intr-un depozit ecologic indicat de Beneficiar. Pentru aceasta Antreprenorul General va trebui sa incheie contracte cu operatorii de salubritate locali autorizati in acest sens.

Aprovizionarea cu materii prime si materiale auxiliare se va face astfel incat sa nu se creeze stocuri care prin depreciere sa duca la formarea de deseuri.

Zonele de depozitare a deseurilor vor fi clar delimitate, marcate, iar containerele inscriptionate.

Se va interzice depozitarea deseurilor in zonele particulare.

Deseurile menajere rezultate in amplasament de la personalul de executie (hartie, pungi, folii de plastic, butelii, resturi alimentare) vor fi depozitate in containere la locurile de munca in continua miscare. Aceste deseuri se vor elimina periodic, prin grija executantilor, la firme specializate pentru revalorificarea dupa caz a acestora sau la un depozit ecologic de deseuri situat in zonele fronturilor de lucru.

In perioada de exploatare a strazilor vor rezulta o serie de deseuri specifice transportului apelor pluviale colectate de pe partea carosabile (mal, namol etc.) dar si deseuri datorate unui comportament neadecvat al participantilor la traficul rutier cum ar fi aruncarea de diverse ambalaje, si nu numai, din autovehicolele in mers direct in natura. Aceste deseuri sunt de natura deseurilor menajere. Acestea vor trebui curatate prin grija personalului de exploatare a strazilor si preluate de societatea colectoare care deserveste Comuna Branesti.

Ca urmare a scurgerii apelor pe suprafata carosabila, in special cu ocazia primei ploi, vor fi spalate diverse reziduuri din circulatie (scurgeri de carburanti si lubrifianti, urme de pulberi din anvelope in procesul de franare etc.) care vor fi deversate in santurile laterale. Aceste ape ce pot fi poluate vor fi decantate in reteaua de santuri care vor fi curatate periodic.

***i) Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase***

Nu se folosesc substante chimice periculoase in procesul de productie.

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

Nu e cazul.

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

Nu sunt afectate aspectele de mediu, din contra, aspectele de mediu se imbunatatesc prin modernizarea drumurilor locale.

**VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului**

In faza de constructie, in vederea supravegherii calitatii factorilor de mediu si a monitorizarii activitatii se pot efectua rapoarte lunare a performantelor activitatilor referitoare la protectia mediului. Stabilirea terenurilor de amplasare a organizarii de santier a bazelor de productie, a gropilor de imprumut si a depozitelor de deseuri, precum si a celorlalte terenuri ocupate temporar, se face de catre Constructor la elaborarea ofertelor. In faza de exploatare nu se considera necesare actiuni speciale de monitorizare.

**IX. Legatura cu alte acte normative si/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare**

Nu e cazul.

**X. Lucrari necesare organizarii de santier**

Nu e cazul.

**XI. Lucrari de refacerea amplasamentului**

Dupa finalizarea lucrarilor de modernizare a drumurilor locale, zona santierului va fi desfiintata, utilajele, masinile toaletele ecologice, pubelele vor fi transportate astfel incat sa ramana in urma un spatiu curat, redat circulatiei. Poluari accidentale se pot produce in cazul unor scurgeri de hidrocarburi, a pierderii de carburant, iar masurile preventive vizeaza limitarea riscului de producere a unor poluari accidentale prin utilizarea unor echipamente si masini in buna stare de functionare, revizuite conform normativelor. Masurile operative de evitare a unor poluari accidentale constu intr-o actiune rapida pentru stoparea scurgerilor, pentru doecoperatrea slului care a fost infestat, colectarea lui intr-un recipient inchis si impiedicarea extinderii poluarii pe sol, in subsol sau apa. Se va informa APM Dambovita asupra situatiei accidentale. Masurile de reabilitare a unei zone infestata de o poluare accidentala, sunt interventii complexe, iar probabilitatea de producere este minima.

**XII. Anexe - piese desenate**

Plan de incadrare 3 buc, profile transversale tip 6 buc;

**XIII. Completari pentru proiectele care intra sub incidenta prevederilor art. 28 din OUG 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate**

Nu este cazul.

**XIV. Pentru proiectele care se realizeaza pe ape sau au legatura cu apele**

***1. Localizarea proiectului:***

 Lucrarile ce fac obiectul prezentei documentatii pentru memoriul de prezentare sunt amplasate in satul Branesti, Comuna Branesti, judetul Dambovita. Comuna are in componenta satele Tomsani, Maruntisu si Branesti.

 In Comuna Branesti, satul Branesti, se vor executa modernizari de strazi pe o lungime de 1598 m si o suprafata a partii carosabile de 5666 mp. Latimea partii carosabile pentru strazile ce fac obiectul prezentei documentatii de avizare a lucrarilor de interventii este de 2.00 m, 3.00 m si 4.00m.

 ***Deci, investitia nu se realizeaza pe ape si nu are legatura cu apele.***

***2. Indicarea starii ecologice/potentialului ecologic si starea chimica a corpului de apa de suprafata; pentru corpul de apa subteran se vor indica starea cantitativa si starea chimica a corpului de apa.***

Nu e cazul.

***3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apa identificat, cu precizarea exceptiilor aplicate si a termenelor aferente, dupa caz***.

Nu e cazul.

**XV. Criteriile prevazute in anexa nr. 3 la Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului se iau in considerare, daca este cazul, in momentul compilarii informatiilor in conformitate cu punctele III-XIV.**

Nu e cazul.

Intocmit,

Ing. Capatina Iulian