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

**I. Denumirea proiectului:**

***"MODERNIZARE STRAZI IN COMUNA CONTESTI ", JUDETUL DAMBOVITA***

**II. Titular:**

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

**-** adresa postala:Comuna Contesti, Judetul Dambovita, cod postal 137125,

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

tel/fax 0245241321;

- primar: Alexandru Marin Nicolae

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

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

In comuna Contesti se vor moderniza 344 ml de strazi cu o suprafata a partii carosabile de 1264.5 mp, avand latimea partii carosabile de 3.50 m si 3.75 m si o suprafata ocupata de lucrare de 1437 mp (parte carosabila si acostamente).

In plan, lucrarile de modernizare necesare urmaresc in general elementele geometrice existente, exceptie fac portiunile din traseu unde se propun corectii locale ale curbelor.

Lungimea strazii Tufanului 1 este de 102 ml, iar modernizarea acestuia se va face pe o latime de parte carosabila de 3.50 m, acostamente de 0.25 m pe fiecare parte a strazii.

Lungimea strazii Tufanului 2 este de 242 ml, iar modernizarea acestuia se va face pe o latime de parte carosabila de 3.75 m, acostamente de 0.25 m pe fiecare parte a strazii.

Lucrarea ce face obiectul acestei documentatii de incadreaza la categoria de importanta C – constructii de importanta normala, conform “Regulamentului privind stabilirea categoriei de importanta a constructiilor” aprobat cu ordinul MLPAT Nr. 31/N din 2 octombrie 1995 Conform prevederilor STAS 10100/75” Principii generale de verificare a sigurantei constructiilor” lucrarile ce fac obiectul prezentului proiect tehnic de executie, se incadreaza in clasa tehnica V.

In profil longitudinal, s-a urmarit linia terenului existent tinandu-se seama de grosimea medie a sistemului rutier, iar cotele impuse ale marginii strazilor Tufanului si Secretarului, au condus la un volum de sapatura a sistemului rutier existent. Panta in profil longitudinal sunt cuprinse intre 0.08% si 0.96%, urmarindu-se in general a se pastra panta liniei rosii existente.

In profil transversal,s-a adoptat:

profil transversal tip I avand partea carosabila cu o banda de circulatie de 3.50 m latime, profil cu panta unica de 2.5%, acostamente de 0.25 m pe fiecare latura a partii carosabile si panta transversala de 4 % pentru acostamente, rigola triunghiulara din pamant pe una din laturile partii carosabile.

profil transversal tip II avand partea carosabila cu o banda de circulatie de 3.75 m latime, profil cu panta unica de 2.5%, acostamente de 0.25 m pe fiecare latura a partii carosabile si panta transversala de 4 % pentru acostamente, rigola triunghiulara din pamant pe una din laturile partii carosabile.

Structura rutiera proiectata, consta în:

- saparea si indepartarea sistemului rutier pe aproximativ 45 cm - 50 cm, executarea fundatiei din balast amestec optimal in grosime de 30 cm; completarea fundatiei cu un strat de baza din 15 cm piatra sparta cu impanare si innoroire din agregate de rau; asternerea unei imbracaminti intr-un strat, in grosime de 7 cm din BAPC16 rul 50/70 conform SR EN 13108/2006.

Acostamentele se vor executa din piatra sparta, cu latimea de 0.25 m pe fiecare latura a partii carosabile si cu grosimea de 7 cm, grosimea imbracamintii.

Pentru conducerea apelor pluviale in lungul strazilor se va executa rigola triunghiulara din pamant pe una din laturile partii carosabile.

De asemenea, pentru asigurarea scurgerii apelor in lungul strazilor Tufanului si Secretarului s-au prevazut:

- un podet tubular Dn300 din teava corugata cu lungimea de 7.00 m, la intersectia strazii Tufanului 1 Km 0+000 cu str. Tufanului;

- un podet tubular Dn300 din teava corugata cu lungimea de 6.00 m, la intersectia strazii Tufanului 2 Km 0+242 cu str. Secretarului;

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

Analizand situatia actuala se poate trage concluzia ca investitia este atat necesara cat

si oportuna deoarece :

- prin realizarea lucrarilor se imbunatateste starea fizica a infrastructurii tehnico – edilitare a comunei, strazile Tufanului 1 si Tufanului 2 facand legatura intre strazile Tufanului si Secretarului, modernizate anterior.

- creste viteza de deplasare a autovehiculelor si se reduce timpul de parcurs.

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

- prin modernizarea strazilor Tufanului 1 si Tufanului 2 se va realiza un confort sonic deosebit, o economie

de carburanti, transformandu-se astfel categoria strazilor 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).

- prin transformarea categoriei starzilor, 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.

- oportunitatea acestei investitii rezida si din faptul ca agresivitatea noilor vehicule grele (accidental in zona) asupra complexului rutier existent si a podurilor, coroborata cu fenomenele naturale importante pentru drum si anume fenomenul inghet-dezghet, circulatia necontrolata a apelor freatice si de suprafata, fenomene de instabilitate etc., determina o degradare permanenta a celor doua parti principale ale strazii si anume sistemul rutier si podurile.

- proiectul se incadreaza in prioritatile si obiectivele operationale ale Planului de Dezvoltare Rurala.

Neexecutarea la timp a lucrarilor propuse in prezenta documentatie tehnica va conduce cu timpul la costuri de intretinere din ce in ce mai mari, modernizarea strazii fiind o necesitate evidenta.

***c) valoarea investitiei;***

Valoarea investitiei este de 160269 lei fara TVA

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

1 luna

***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 Contesti, pe vechile amplasamente ale strazilor Tufanului 1 si Tufanului 2 din satul Balteni.

Suprafata totala ocupata definitiv de obiectivul de investitie este de 1470 mp reprezentand suprafata ocupata de partea carosabila a strazilor si suprafata acostamentelor.

Lungimea totala a strazilor ce se vor moderniza este de 344 m.

Limitele amplasamentului lucrarilor din prezenta documentatie tehnica necesara memoriului de prezentare sunt specificate pe planul de situatie, planul de incadrare si profilele transversale tip.

***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 rezentare sunt amplasate in satul Balteni din Comuna Contesti, judetul Dambovita. Comuna are in componenta 9 sate: Conţeşti de Sus, Conţeşti de Jos, Crângaşi, Boteni, Bălteni, Gămăneşti, Mereni, Călugăreni, Heleşteu.

In comuna Contesti se vor moderniza 344 ml de strazi cu o suprafata a partii carosabile de 1264.5 mp, avand latimea partii carosabile de 3.50 m si 3.75 m si o suprafata ocupata de lucrare de 1437 mp (parte carosabila si acostamente).

**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 strazile Tufanului 1 si Tufanului 2 este tributara raului Dambovita, raului Colentina si paraului Ilfov. Aceste cursuri de apa sunt permanente, fiind puternic infuentate de precipitatii.

Data fiind distanta apreciabila a strazilor fata de cursurile apelor curgatoare enumerate mai sus, nu exista pericolul inundabilitatii investitiei. Strazile ce face obiectul modernizarii nu traverseaza aceste ape. 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, 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 strazilor 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 Contesti.

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 strazilor.

**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 strazilor, 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 1 buc, profile transversale tip 2 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 necesare memoriului de prezentare sunt amplasate in satul Balteni din Comuna Contesti, judetul Dambovita. Comuna are in componenta satele: Conţeşti de Sus, Conţeşti de Jos, Crângaşi, Boteni, Bălteni, Gămăneşti, Mereni, Călugăreni, Heleşteu.

In comuna Contesti se vor moderniza 344 ml de strazi cu o suprafata a partii carosabile de 1264.5 mp, avand latimea partii carosabile de 3.50 m si 3.75 m si o suprafata ocupata de lucrare de 1437 mp (parte carosabila si acostamente).

***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