**Beneficiar:**

**PRIMARIA MUNICIPIULUI MORENI, JUDEȚUL DÂMBOVIȚA**



**"MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ - 6 STRĂZI: STRADA INDEPENDENȚEI TRONSON NR. 137-167A, STRADA INDEPENDENȚEI TRONSON NR. 136-178A, STRADA POMPELOR, STRADA DOROBANȚI, STRADA NICOLAE IORGA, STRADA CRÂNGULUI"**



**FAZA**

**-DOCUMENTAȚIE PENTRU OBȚINEREA AVIZELOR ȘI ACORDURILOR STIPULATE ÎN CERTIFICATUL DE URBANISM-**

**-ACORD mediu-**

Număr proiect: **SQB – 319/09.01.2023**

**PROIECTANT: STRUCT QUALITY AND BUILDING S.R.L.**

IANUARIE 2023

**CAPITOLUL A : PIESE SCRISE**

[**1.** DENUMIREA PROIECTULUI 3](#_Toc114575879)

[**2.** **TITULAR** 3](#_Toc114575880)

[**3.** **DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT** 4](#_Toc114575881)

[A) REZUMAT AL PROIECTULUI 4](#_Toc114575882)

[B) JUSTIFICAREA NECESITĂȚII PROIECTULUI 17](#_Toc114575883)

[C) VALOAREA INVESTIȚIEI 18](#_Toc114575884)

[D) PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUSă 18](#_Toc114575885)

[E) PLANȘE REPREZENTÂND LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI 18](#_Toc114575886)

[F) DESCRIERE A CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT 18](#_Toc114575887)

[**4.** **DESCRIEREA LUCRăRILOR DE DEMOLARE NECESARE** 20](#_Toc114575888)

[**5.** **DESCRIEREA AMPLASăRII PROIECTULUI** 20](#_Toc114575889)

[**6.** **DESCRIEREA TUTUROR EFECȚELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE** 20](#_Toc114575890)

[A) SURSE DE POLUANȚI ȘI INSTALAȚII PENTRU REȚINEREA, EVACUAREA ȘI DISPERSIA POLUANȚILOR ÎN MEDIU 20](#_Toc114575891)

[B) UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE, ÎN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, A APEI ȘI A BIODIVERSITĂȚII 22](#_Toc114575892)

[**7.** **DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT** 22](#_Toc114575893)

[**8.** **PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI -DOTĂRI ȘI MĂSURI PREVĂZUTE** 27](#_Toc114575894)

[**9.** **LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU PLANURI/ PROGRAME/ STRATEGII/ DOCUMENTE DE PLANIFICARE** 27](#_Toc114575895)

[A) JUSTIFICAREA ÎNCADRARII PROIECTULUI, DUPĂ CAZ, ÎN PREVEDERILE ALTOR ACTE NORMATIVE NAȚIONALE CARE TRANSPUN LEGISLAȚIA UNIUNII EUROPENE 27](#_Toc114575896)

[B) SE VA MENȚIONA PLANUL/ PROGRAMUL/ STRATEGIA/DOCUMENTUL DE PROGRAMARE/PLANIFICARE DIN CARE FACE PARTE PROIECTUL, CU INDICAREA ACTULUI NORMATIV PRIN CARE A FOST APROBAT. 27](#_Toc114575897)

[**10.** **LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER** 27](#_Toc114575898)

[**11.** **LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII, ÎN MĂSURA ÎN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE** 28](#_Toc114575899)

[**12.** **ANEXE-PIESE DESENATE** 28](#_Toc114575900)

[**13.** **PENTRU PROIECTELE CARE INTRĂ SUB INCIDENȚA PREVEDERILOR ART 28 DIN ORDONANȚA DE URGENTĂ A GUVERNULUI NR 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE A FLOREI ȘI FAUNEI SĂLBATICE** 28](#_Toc114575901)

[**14.** **PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZă PE APE SAU AU LEGATURă CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMATOARELE INFORMAțII** 29](#_Toc114575902)

[**15.** **CRITERIILE PREVAZUTE IN ANEXA 3 LA LEGEA NR…PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI ANUMITOR PROIECTE PUBLICE SI PRIVATE ASUPRA MEDIULUI SE IAU IN CONSIDERARE DACA ESTE CAZUL IN MOMENTUL COMPLETARII INFORMATIILOR IN CONFORMITATE CU PUNCTE 3-14.** 29](#_Toc114575903)

**CAPITOLUL B : PIESE DESENATE**

| **NR. CRT.** | **DENUMIRE** | **DIMENSIUNE PLANSĂ** | **SCARA** | **COD / NR. PLAN** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **PLAN DE AMPLASARE ÎN ZONĂ** |
| 1. | PLAN DE AMPLASARE ÎN ZONĂ  | A3 | - | PAZ |
| **PLAN GENERAL** |
| 2. | PLAN GENERAL  | A3 | 1:5000 | PG-01 -PG-03 |
| **PLAN DE SITUAȚIE**  |
| 3. | PLAN DE SITUAȚIE  | A3 | 1:500 | PS-01-PS-08 |
| **PROFILE TRANSVERSALE TIP** |
| 4. | PROFILE TRANSVERSALE TIP | A3 | 1:50 | PTT-01-PTT-04 |

1. DENUMIREA PROIECTULUI

**"MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ - 6 STRĂZI: STRADA INDEPENDENȚEI TRONSON NR. 137-167A, STRADA INDEPENDENȚEI TRONSON NR. 136-178A, STRADA POMPELOR, STRADA DOROBANȚI, STRADA NICOLAE IORGA, STRADA CRÂNGULUI"**

1. **TITULAR**

UAT MUNICIPIULUI MORENI, Jud. DÂMBOVIȚA.

**ADRESA**: Municipiul Moreni, str. Alexandru Ioan Cuza, nr. 15, jud. Dâmbovița, cod poștal135300

**NUMĂR TELEFON**: 0245 667 265

**FAX**: 0245 667 265

**Email**: contact@primariamoreni.ro

Site: www.primariamoreni.ro

**PERSOANE DE CONTACT**:

Director/manager/administrator; dl. Constantin Dinu – Primar al municipiului Moreni

Responsabil pentru protectia mediului. dl. Constantin Dinu – Primar al municipiului Moreni

1. **DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT**
2. REZUMAT AL PROIECTULUI

**DESCRIEREA SITUAȚIEI EXISTENTE**

Străzile/trosnoanele străzilor care fac obiectul proiectului prezintă următoarele particularități:

**Strada Independenței – Tronson nr. 137-167A**

Tronsonul care face obiectul prezentului proiect începe la intersecție cu drumul comunal DC9A (Strada Independenței) și are 488.00m lungime.

Tronsonul proiectat prezintă un sistem rutier închis parțial cu beton, respectiv un sistem rutier alcătuit din pietriș cu bolovăniș și nisip.

Strada are în profil longitudinal pante variabile, în general mici, are o lăţime a părții carosabile de aproximativ 5.50 m și este delimitată pe alocuri de borduri prefabricate din beton, iar pe partea dreaptă este mărginită de Pârâul Tisa.

Principalele degradări remarcate pe Strada Independenței – Tronson nr. 137-167A sunt în principal degradări ale îmbrăcăminții rutiere (tasări, fisuri și crăpături, deschiderea rosturilor longitudinale, rupturi, suprafețe exfoliate) și defecțiuni ale structurii rutiere (faianțări, fisuri și crăpături, făgașe, gropi).

Majoritatea bordurilor prezintă defecțiuni de tip tasări, înclinări până la răsturnare, crăpături.

**Strada Independenței – Tronson nr. 136-178A**

Tronsonul care face obiectul prezentului proiect începe la intersecție cu drumul comunal DC9A (Strada Independenței) și are 400.00m lungime.

Tronsonul proiectat prezintă un sistem rutier alcătuit din pietriș cu bolovăniș și nisip.

Strada are în profil longitudinal pante variabile, în general mici, are o lăţime a părții carosabile de între 4.00 m și 5.50 m.

Principalele degradări remarcate pe Strada Independenței – Tronson nr. 136-178A au fost în special degradările specifice drumurilor pietruite – gropi în care băltește apa, tasări locale, degradări din îngheț dezgheț (burdușiri, făgașe și deformații locale).

Din punct de vedere al scurgerii apelor pluviale, strada nu prezintă guri de scurgere, șanțuri/rigole, podețe sau pante transversale și longitudinale corespunzătoare.

**Strada Pompelor**

Tronsonul care face obiectul prezentului proiect începe la intersecție cu strada Mihai Viteazu și are 496.00m lungime, fiind o fundătură.

Tronsonul proiectat prezintă un sistem rutier închis parțial cu beton asfaltic.

Strada are în profil longitudinal pante variabile, în general mici, are o lăţime a părții carosabile de între 4.50 m și 5.50 m.

Principalele degradări remarcate pe Strada Pompelor au fost în special degradările îmbrăcăminții rutiere (praguri, rupturi la margine, fisuri și crăpături) și defecțiuni ale structurii rutiere (faianțări, fisuri și crăpături, făgașe, gropi).

Din punct de vedere al scurgerii apelor pluviale, strada nu prezintă guri de scurgere, șanțuri/rigole, podețe sau pante transversale și longitudinale corespunzătoare.

**Strada Dorobanți**

Strada care face obiectul prezentului proiect începe la intersecție cu strada Căpitan Pantea Ion și are 124.00m lungime, ajungând până la intersecția cu strada Victoriei.

Strada proiectată prezintă un sistem rutier închis parțial cu beton asfaltic.

Strada are în profil longitudinal pante variabile, în general mici spre medii, are o lăţime a părții carosabile de aproximativ 5.50 m si este delimitata pe alocuri de borduri prefabricate din beton.

Principalele degradări remarcate pe Strada Dorobanți au fost în special degradările îmbrăcăminții rutiere (praguri, rupturi la margine, fisuri și crăpături) și defecțiuni ale structurii rutiere (faianțări, fisuri și crăpături, făgașe, gropi).

Din punct de vedere al scurgerii apelor pluviale, strada nu prezintă guri de scurgere, șanțuri/rigole, podețe sau pante transversale și longitudinale corespunzătoare.

Bordurile prezintă defecțiuni de tip tasări, înclinări pana la răsturnare, crăpături.

**Strada Nicolae Iorga**

Strada care face obiectul prezentului proiect începe la intersecție cu strada Flacăra și are 280.00m lungime, ajungând până la intersecția cu strada Unirii.

Strada proiectată prezintă un sistem rutier închis parțial cu beton asfaltic.

Strada are în profil longitudinal pante variabile, în general mici, are o lăţime a părții carosabile între 3.50 m și 5.50.

Principalele degradări remarcate pe Strada Nicolae Iorga au fost în special degradările îmbrăcăminții rutiere (praguri, rupturi la margine, fisuri și crăpături) și defecțiuni ale structurii rutiere (faianțări, fisuri și crăpături, făgașe, gropi).

Din punct de vedere al scurgerii apelor pluviale, strada nu prezintă guri de scurgere, șanțuri/rigole, podețe sau pante transversale și longitudinale corespunzătoare.

**Strada Crângului**

Tronsonul care face obiectul prezentului proiect începe la intersecție cu Bulevardul 22 Decembrie 1989 și are 289.00m lungime, făcând legătura cu Parcul Industrial Moreni.

Tronsonul proiectat prezintă un sistem rutier închis parțial cu beton de ciment rutier, respectiv un sistem rutier alcătuit din pietriș cu bolovăniș și nisip, sub care se află aproximativ 12 cm strat din beton vechi.

Strada are în profil longitudinal pante variabile, în general mici, are o lăţime a părții carosabile de între 4.00m - 5.50 m si este delimitata pe alocuri de borduri prefabricate din beton, iar pe tronsonul de început pe partea dreapta și stângă exista șanțuri din pământ.

Principalele degradări remarcate pe Strada Crângului au fost în special degradări ale îmbrăcăminții rutiere (tasări, fisuri și crăpături, deschiderea rosturilor longitudinale, rupturi, suprafețe exfoliate) și defecțiuni ale structurii rutiere (faianțări, fisuri și crăpături, făgașe, gropi).

Din punct de vedere al scurgerii apelor pluviale pe strada există și trei podețe.

Majoritatea bordurilor prezintă defecțiuni de tip tasări, înclinări pana la răsturnare, crăpături.

Strada este supusă ocazional și unui trafic cu autovehicule grele (fiind o legătură directă cu Parcul Industrial Moreni).

**DESCRIEREA SITUAȚIEI PROIECTATE**

Străzile ce fac obiectul prezentei documentații își desfășoară traseul pe teritoriul administrativ al Municipiului Moreni.

Obiectivul prezentei documentații, respectiv implementarea documentației tehnice aferente **"MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ - 6 STRĂZI: STRADA INDEPENDENȚEI TRONSON NR. 137-167A, STRADA INDEPENDENȚEI TRONSON NR. 136-178A, STRADA POMPELOR, STRADA DOROBANȚI, STRADA NICOLAE IORGA, STRADA CRÂNGULUI"** are în vedere următoarele etape:

* desfacere straturi asfaltice degradate;
* desfacere straturi din beton degradat;
* îndepărtare materiale organice/materiale granulare colmatate și realizarea săpăturilor/frezarea stratului de uzură existent;
* execuția podețelor;
* execuția sistemelor de scurgere a apelor: rigole carosabile;
* execuție strat din balast;
* execuție strat din piatră spartă;
* montarea bordurilor prefabricate pe fundații din beton;
* ridicarea la cotă a căminelor;
* curățirea și amorsarea suprafeței;
* execuția stratului de bază;
* amorsarea suprafeței
* execuția stratului de legătură;
* amorsarea suprafeței;
* execuția stratului de uzură;
* executia marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor de circulație.

La baza indentificării traseelor străzilor s-a avut în vedere și indicațiile Beneficiarului.

La proiectarea drumurilor/strazilor sa ținut seama de:

* cerințele beneficiarului;
* studiul geotehnic;
* expertiza tehnică;
* categoria de funcționare a drumurilor/străzilor;
* de siguranța circulației;
* de normele tehnice în vigoare;
* de factorii economici și sociali;
* protecția mediului înconjurător;

Drumurile locale/străzile analizate se încadrează în categoria de importanţă C (normală) şi în clasa de importanţă III, conform Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcţii şi a H.G. 766/1997 (anexa 3) referitoare la aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcţii.

Conform Ordinului MT nr. 49/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea şi realizarea străzilor în localităţile urbane, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 138 bis din 6 aprilie 1998, străzile investigate se vor încadra în categoria de străzi de categoria a IV-a - de folosință locală și categoria a III-a - colectoare.

1. **Traseul în plan:**

Traseul proiectat, ca urmare a solicitarii Beneficiarului și a situației existente în ceea ce privește limitele de proprietăți, urmărește întocmai amplasamentul existent, pentru evitarea exproprierilor, îmbunătățindu-se razele de curbură și pantele, atât în profilul longitudinal cât și în profilul transversal.

Traseul drumurilor, în plan este proiectat pe traseul existent nefiind necesare lucrări de demolări de construcții sau rețele edilitare existente și nu sunt afectate suprafețe de teren din proprietăți private sau de stat. Execuția straturilor de fundare se va realiza în conformitate cu standardul SR EN 13242 – Agregate din material nelegate sau legate hidraulic pentru utilizarea în inginerie civilă și în construcții de drumuri.

Elementele geometrice în plan sunt stabilite în conformitate cu STAS - 863/85 precum viteza de bază de 50 Km/h. Au fost proiectate racordări în planul de situație, folosind arce de cerc, cu raze cuprinse între 6.00 si 800.00m.

Străzile proiectate vor avea următoarele lungimi:

* strada Independenței-Tronson nr. 137-167A: L=488m;
* strada Independenței-Tronson nr. 136-178A: L=400m;
* strada Pompelor: L=496m;
* strada Dorobanți: L=124m;
* strada Nicolae Iorga: L=280m;
* strada Crângului: L=289.

Traseul total proiectat are o lungime de 2,077 km.

1. **Traseul în profil longitudinal:**

Profilul longitudinal pe străzi va avea diferențe în ax pozitive foarte mici, mai puțin pe primii 150 m pe strada Crângului, unde se dorește coborârea liniei roșii pentru a fi cât mai aproape de cota acceselor la propietăți. La coborârea liniei roșii pe strada Crângului s-a ținut cont de cotele canalizării existente furnizate de către Beneficiar. Menținerea traseului în plan a străzilor actuale a condus și la modernizarea declivităților traseelor actuale. La proiectarea elementelor geometrice a trebuit să se țină seama și de amenajările în plan pentru accesul la proprietățile adiacente astfel încât volumul de lucrări necesar să fie pe cât posibil mai redus. Linia roșie în profil longitudinal pentru străzile ce fac obiectul prezentului proiect este compusă din mai mulți pași de proiectare racordați prin curbe în arc de cerc și cu pante longitudinale cu valori mici spre medii.

1. **Traseul în profil trasnversal:**

În transversal pentru strada Independenței-Tronson nr. 137-167A (între km 0+000.00 – km 0+488.00) se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 1 și 2:
* Lățime parte carosabilă (inclusiv rigolă carosabilă) - 5.50 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (unică) - 2.5%;
* Bordură prefabricată din beton 20x25x50cm
* Parapete de siguranță metalic

În transversal pentru strada Independenței-Tronson nr. 136-178A (între km 0+000.00 – km 0+090.00) se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 3:
* Lățime parte carosabilă (inclusiv rigolă carosabilă) - 5.50 m;
* Rigolă carosabilă partea stângă - 0.65 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (unică) - 2.5%;
* Bordură prefabricate din beton 20x25x50cm

În transversal pentru strada Independenței-Tronson nr. 136-178A (între km 0+090.00 – km 0+240.00) se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 4:
* Lățime parte carosabilă (inclusiv rigolă carosabilă) - 5.50 m;
* Rigolă carosabilă partea dreaptă - 0.65 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (unică) - 2.5%;
* Bordură prefabricată din beton 20x25x50cm

În transversal pentru strada Independenței-Tronson nr. 136-178A (între km 0+240.00 – km 0+400.00) se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 5:
* Lățime parte carosabilă (inclusiv rigolă carosabilă) - 4.00 m;
* Rigolă carosabilă partea dreaptă - 0.65 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (unică) - 2.5%;
* Bordură prefabricată din beton 20x25x50cm

În transversal pentru strada Pompelor (între km 0+000.00 – km 0+496.00) se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 6:
* Lățime parte carosabilă - 5.50 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (acoperiș) - 2.5%;
* Bordură prefabricată din beton 20x25x50cm

În transversal pentru strada Dorobanți (între km 0+000.00 – km 0+124.00) se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 7:
* Lățime parte carosabila - 5.50 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (acoperiș) - 2.5%;
* Bordură prefabricată din beton 20x25x50cm

În transversal pentru strada Nicolae Iorga (între km 0+000.00 – km 0+090.00) se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 8:
* Lățime parte carosabila - 5.50 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (acoperiș) - 2.5%;
* Bordură prefabricată din beton 20x25x50cm

În transversal pentru strada Nicolae Iorga (între km 0+090.00 – km 0+280.00) se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 9:
* Lățime parte carosabilă - 2.75 m;
* Lățime acostamente consolidate stânga - dreapta - 0.375 m;
* Lățime platformă drum - 3.50 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (unică) - 2.5%;

În transversal pentru strada Crângului (între km 0+000.00 – km 0+150.00) se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 10:
* Lățime parte carosabilă (fără rigolă carosabilă) - 6.00 m;
* Rigolă carosabilă partea stânga-dreapta - 0.65 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (acoperiș) - 2.5%;
* Bordură prefabricată din beton 20x25x50cm

În transversal pentru strada Crângului (între km 0+150.00 – km 0+289.00) se va realiza următorul profil:

* Profil transversal tip 11:
* Lățime parte carosabilă - 6.00 m;
* Pantă transversală parte carosabilă (acoperiș) - 2.5%;
* Bordură prefabricată din beton 20x25x50cm
1. **Structura rutieră:**

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

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

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

Structura rutieră propusă pentru drumurile ce fac obiectul acestei documentații este una suplă, și anume:

Profil transversal **Tip 1** – se aplică pe:

* **Strada Independenței – Tronson nr. 137-167A între km 0+000.00 – km 0+200.00**
* Desfacere dală existentă degradată din beton 12 cm grosime;
* Decapare structură rutieră existentă 8 cm cm grosime;
* Menținerea celor ~30 cm strat de fundație existent;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 2** – se aplică pe:

* **Strada Independenței – Tronson nr. 137-167A între km 0+200.00 – km 0+ 488.00**
* Decapare structură rutieră existentă 24 cm cm grosime;
* Menținerea celor ~26 cm strat din beton vechi existent;
* Menținerea celor ~20 cm strat de fundație existent;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 3** – se aplică pe:

* **Strada Independenței – Tronson nr. 136-178A: km 0+000.00 - km 0+090.00**
* Săpătură ~50 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 4** – se aplică pe:

* **Strada Independenței – Tronson nr. 136-178A: km 0+090.00 - km 0+240.00**
* Săpătură ~50 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 5** – se aplică pe:

* **Strada Independenței – Tronson nr. 136-178A: km 0+240.00 - km 0+400.00**
* Săpătură ~50 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 6** – se aplică pe:

* **Strada Pompelor**
* Frezare asfalt existent degradat – 3 cm grosime;
* Săpătură ~50 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 7** – se aplică pe:

* **Strada Dorobanți**
* Frezare asfalt existent degradat – 5 cm grosime;
* Săpătură ~50 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzura de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 8** – se aplică pe:

* **Nicolae Iorga: km 0+000.00 - km 0+090.00**
* Frezare asfalt existent degradat – 3 cm grosime;
* Săpătură ~50 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată, doar pe primii 90 m, cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 9** – se aplică pe:

* **Nicolae Iorga: km 0+090.00 - km 0+280.00**
* Frezare asfalt existent degradat – 3 cm grosime;
* Săpătură ~50 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 15cm grosime;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Acostamentele vor fi consolidate cu același tip de structură rutieră ca și partea carosabilă.

Profil transversal **Tip 10** – se aplică pe:

* **Strada Crângului km 0+000.00 – km 0+150.00**
* Desfacere dală existentă din beton ~18 cm
* Săpătură ~85 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 20cm grosime;
* Realizarea unui strat de bază de 8 cm grosime din anrobat bituminos cu criblură AB31.5 baza 50/70;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

Profil transversal **Tip 11** – se aplică pe:

* **Strada Crângului km 0+150.00 – km 0+289.00**
* Spargere strat din beton vechi ~12 cm
* Săpătură ~50 cm;
* Realizarea unui strat de fundație inferior din balast – 30cm grosime;
* Realizarea unui strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal – 20cm grosime;
* Realizarea unui strat de bază de 8 cm grosime din anrobat bituminos cu criblură AB31.5 baza 50/70;
* Realizarea unui strat de legatură de 6 cm grosime din BAD 22.4 leg 50/70;
* Realizarea unui strat de uzură de 4 cm grosime din BA16 rul 50/70;

Partea carosabilă va fi încadrată cu borduri prefabricate din beton, cu secțiunea de 20x25cm, pe fundație din beton C16/20, de 30x20cm.

1. **Colectarea și evacuarea apelor pluviale:**

Scurgerea apelor pluviale se va realiza prin pantele longitudinale și transversale către dispozitivele de scurgere existente sau proiectate. S-au realizat, pe anumite străzi, rigole carosabile la marginea părții carosabile ce vor colecta apele pluviale către dispozitivele de scurgere existente sau proiectate.



1. **Siguranța circulației:**

Semnalizarea punctelor de lucru precum și asigurarea siguranței circulației pe timpul execuției lucrărilor se vor face în conformitate cu „Normele metodologice privind condițiile de închidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului” – emise de Ministerul de Interne și Ministerul Transporturilor în octombrie 2000 și constau din măsuri privind siguranța și controlul circulației rutiere prin dirijarea temporară a traficului.

Semnalizarea rutieră definitivă, indiferent de forma în care se prezintă, trebuie să furnizeze utilizatorilor indicaţiile obligatoriu necesare (avertizare, dirijare, orientare şi informare), pentru a circula corect, sigur şi rapid şi în acest scop sunt prevăzute semnalizări verticale (indicatoare de circulaţie) şi semnalizări orizontale (marcaje).

Indicatoarele pentru circulaţia rutieră au rolul de a avertiza utilizatorii asupra pericolelor pe care le întâlnesc şi de a oferi toate informaţiile necesare în vederea dirijării lor spre locul destinaţiei alese.

Marcajele au rolul de a dirija, orienta şi a atrage atenţia utilizatorilor asupra menţinerii unei conduite care să le asigure o deplasare fără pericole.

Pentru siguranţa circulaţiei rutiere sunt necesare a se realiza lucrări de semnalizare verticală (indicatoare de circulaţie). Indicatoarele de circulaţie și marcajele se vor amplasa conform proiectului de semnalizare rutieră.

Indicatoarele rutiere se vor confecţiona şi monta conform SR 1848/1-2011, SR 1848/2-2011 şi SR 1848/3-2011.

Marcajele rutiere care se vor aplica vor fi de delimitare a părții carosabile. Marcajele se vor executa conform SR 1848-7/2015. Pentru a se asigura vizibilitatea lor, marcajele rutiere trebuie refăcute periodic.

Documentaţia de semnalizare şi marcaje rutiere la faza PT, va fi avizată de Poliţia Rutieră şi verificată de un verificator atestat MLPTL.

1. JUSTIFICAREA NECESITĂȚII PROIECTULUI

Politica Uniunii Europene în domeniul infrastructurii rutiere izvorăște dintr-un principiu fundamental, potrivit căruia transporturile reprezintă una dintre cheile succesului pentru Piața Unică, întrucat contribuie semnificativ la concretizarea a două dintre obiectivele majore ale acesteia: libera circulație a bunurilor și libera circulație a persoanelor.

Transporturile constituie un sector important al activității economice, reprezentând aproximativ 7% din produsul național brut și fiind strâns legat, atât în aval, cat și în amonte, de alte politici fundamentale, cum ar fi cea economică, energetică, a mediului înconjurător, socială și regională.

Atractivitatea aspectului și funcționarea sustenabilă a oraşului se bazează pe o politică publică și seturi de acțiuni adresate îmbunătățirii mediului urban prin proiecte de revitalizare a orașului, de regenerare a patrimoniului cultural și natural, de reconversie și refuncționalizare a terenurilor și suprafețelor degradate, vacante sau neutilizate.

Străzile cuprinse în proiect sunt într-o stare tehnică ce nu permite o dezvoltare corespunzătoare a locuitorilor din zonă, fapt pentru care acestea trebuie reabilitate și modernizate.

1. VALOAREA INVESTIȚIEI

Valoarea inestiției va fi conform Devizului general și anume:

|  |  |
| --- | --- |
| **INDICATORII**  | **Lei** |
| **1. VALOARE TOTALA (inclusiv TVA)** |  **5,672,292.35**  |
|  din care C+M | 4,360,915 |
| **2. VALOARE TOTALA (fara TVA)** |  **4,773,068.44**  |
|  din care C+M  | 3,664,635 |

1. PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUSă

Durata estimată este de 24 de luni, din care 22 luni construirea propriu-zisă.

1. PLANȘE REPREZENTÂND LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI

Anexat - planul de situație.

1. DESCRIERE A CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT

Caracteristicile principale sunt evidențiate în tabelul următor:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr. crt. | Strada | Lungime stradă proiectată (m) | Lățime parte carosabilă (m) | Suprafață parte carosabilă (mp) | Lungime rigole carosabile(m) | Lungime borduri mari (m) | Nr podețe Ø1000 (bucăți) |
| 1 | Strada Independenței-Tronson nr. 137-167A | 488 | 5.50 | 2690 | 0 | 998 | 0 |
| 2 | Strada Independenței-Tronson nr. 136-178A | 400 | 4.00...5.50 | 1831 | 355 | 891 | 0 |
| 3 | Strada Pompelor | 496 | 5.50 | 2766 | 0 | 999 | 0 |
| 4 | Strada Dorobanți | 124 | 5.50 | 707 | 0 | 260 | 0 |
| 5 | Strada Nicolae Iorga | 280 | 2.75…5.50 | 1224 | 0 | 183 | 0 |
| 6 | Strada Crângului | 289 | 5.50 | 1788 | 320 | 639 | 1 |
| TOTAL | 2077 |   | 11006 | 675 | 3970 | 1 |

**-PROFILUL ȘI CAPACITĂȚILE DE PRODUCȚIE**

Profilul este Căi de comunicatie rutiere și nu are capacități de producție.

**-DESCRIEREA INSTALAȚIEI ȘI A FLUXURILOR TEHNOLOGICE EXISTENTE PE AMPLASAMENT**

Nu e cazul.

**-DESCRIEREA PROCESELOR DE PRODUCȚIE ALE PROIECTULUI PROPUS**

Nu e cazul.

**-MATERII PRIME, ENERGIA ȘI COMBUSTIBILI UTILIZAȚI**

Pentru realizarea drumurilor se vor folosi materialele specifice domeniului și anume: balast, piatră spartă, geotextil, betoane, mixturi asfaltice, armături.

**-RACORDAREA LA REȚELELE UTILITARE EXISTENTE ÎN ZONĂ**

Nu este cazul.

**-DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI ÎN ZONA AFECTATĂ DE EXECUȚIA INVESTIȚIEI**

Constructorul are obligatia de a reface cadrul natural al amplasamentul după terminarea lucrărilor de execuție în cazul afectării acestuia.

**-CĂI NOI DE ACCES SAU SCHIMBAREA CĂILOR DE ACCES EXISTENTE**

Străzile din prezentul proiect reprezintă accesele la proprietățile din zonă.

**-RESURSE NATURALE FOLOSITE ÎN CONSTRUCȚIE/DEMOLARE**

Se vor folosi materiale specifice lucrărilor de drumuri: balast, piatră spartă, geotextil, betoane, mixturi asfaltice, armături.

**-METODE FOLOSITE ÎN CONSTRUCȚIE/DEMOLARE**

Metodele folosite sunt cele specifice lucrărilor de drumuri și anume: săpături ale zestrei existente, așternere fundație din balast, așternere strat de baza din piatră spartă, așternere mixturi asfaltice, montarea armături, turnare betoane.

**-RELAȚIA CU ALTE PROIECTE EXISTENTE SAU PLANIFICATE**

Nu este cazul.

**-PLANUL DE EXECUȚIE, CUPRINZÂND FAZA DE CONSTRUCȚIE, PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE, EXPLOATARE, REFACERE ȘI FOLOSIRE ULTERIOARĂ**

Se atașează piesele desenate cu elementele proiectate descries anterior.

**-RELAȚIA CU ALTE PROIECTE EXISTENTE SAU PLANIFICATE**

Nu este cazul.

**-DETALII PRIVIND ALTERNATIVELE CARE AU FOST LUATE ÎN CONSIDERARE**

A fost luată în calcul și alternativa unei structuri rutiere rigide, considerându-se mai avantajoasă structura elastică.

**-ALTE ACTIVITĂȚI CARE POT APĂREA CA URMARE A PROIECTULUI**

Nu este cazul.

**-ALTE AUTORIZAȚII CERUTE DE PROIECT**

Nu este cazul, cu excepția avizelor și acordurilor stipulate în certificatul de urbanism.

1. **DESCRIEREA LUCRăRILOR DE DEMOLARE NECESARE**

Nu este cazul.

1. **DESCRIEREA AMPLASăRII PROIECTULUI**

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

Nu este cazul.

**-LOCALIZAREA AMPLASAMENTULUI IN RAPORT CU PATRIMONIUL CULTURAL POTRIVIT LISTEI MONUMENTELOR ISTORICE ACTUALIZATA**

Nu este cazul.

**-HARȚI, FOTOGRAFII ALE AMPLASAMENTULUI CARE POT OFERI INFORMAȚII PRIVIND CARACTERISTICILE FIZICE ALE MEDIULUI, ATÂT NATURALE, CÂT ȘI ARTIFICIALE ȘI ALTE INFORMAȚII PRIVIND**

**-folosințe actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament cât și pe zone adiacente acestuia;**

Pe teren se vor realiza căi de comunicație rutieră. Nu sunt planificate schimbări ale folosințelor terenurilor adiacente.

**-politici de zonare și de folosire a terenului** - nu este cazul.

**-arealele sensibile** - nu este cazul.

**-COORDONATE 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 atașează pe planul de situație trasarea în coordonate STEREO 70.

**-DETALII PRIVIND ORICE VARIANTĂ DE AMPLASAMENT CARE A FOST LUATA ÎN CONSIDERARE**

Nu este cazul.

1. **DESCRIEREA TUTUROR EFECȚELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE**
2. SURSE DE POLUANȚI ȘI INSTALAȚII PENTRU REȚINEREA, EVACUAREA ȘI DISPERSIA POLUANȚILOR ÎN MEDIU
3. Protecția calității apelor

-sursele de poluanţi pentru ape, locul de evacuare sau emisarul

Scurgerea apelor pluviale se va realiza prin pantele longitudinale și transversale către dispozitivele de scurgere existente sau proiectate. S-au realizat, pe anumite străzi, rigole carosabile la marginea părții carosabile ce vor colecta apele pluviale către dispozitivele de scurgere existente sau proiectate.

-staţiile şi instalaţiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute

Nu este cazul.

1. Protecția aerului

Prin natura activității desfășurate, nu se produc efecte care afectează permanent calitatea aerului.

- sursele de poluanţi pentru aer, poluanţi – nu se produc efecte care afectează/poluează aerul.

 - instalaţiile pentru reţinerea şi dispersia poluanţilor în atmosferă - nu este cazul.

1. Protecția împotriva zgomotului și vibratiilor

- sursele de zgomot şi de vibraţii: prin natura activității desfășurate, nu se produc vibrații sau zgomote considerabile, majoritatea fiind pe parcursul execuției lucrărilor.

- amenajările şi dotările pentru protecţia împotriva zgomotului şi vibraţiilor - nu este cazul;

1. Protecția împotriva radiațiilor

- sursele de radiaţii - nu este cazul;

- amenajările şi dotările pentru protecţia împotriva radiaţiilor - nu este cazul;

1. Protecția solului și a subsolului

- sursele de poluanţi pentru sol, subsol şi ape freatice - nu este cazul;

- lucrările şi dotările pentru protecţia solului şi a subsolului - nu este cazul;

1. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect - nu este cazul;

- lucrările, dotările şi măsurile pentru protecţia biodiversităţii, monumentelor naturii şi ariilor protejate - nu este cazul;

Prin natura activității desfășurate, nu se produc efecte negative asupra ecosistemelor terestre sau acvatice.

1. Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

- identificarea obiectivelor de interes public, distanţa faţă de aşezările umane, respectiv faţă de monumente istorice şi de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricţie, zone de interes tradiţional etc; - nu este cazul;

- lucrările, dotările şi măsurile pentru protecţia aşezărilor umane şi a obiectivelor protejate şi/sau de interes public - nu este cazul;

1. 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 legislatiei europene și naționale privind deșeurile)

Deseurile rezultate din activitatea șantierului sunt încadrate la capitolul 17/HGR 856/2002, respectiv – Deșeuri din construcții și demolări.

-programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate

Se va încerca refolosirea materialelor conforme existente în teren, după caz.

-planul de gestionare a deșeurilor

Executantul lucrării, după ce va obține aprobările necesare în conformitate cu legislația în vigoare va transporta deșeurile rezultate la depozitul de salubritate al localității.

1. gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase

- substanţele şi preparatele chimice periculoase utilizate şi/sau produse - nu este cazul;

- modul de gospodărire a substanţelor şi preparatelor chimice periculoase şi asigurarea condiţiilor de protecţie a factorilor de mediu şi a sănătăţii populaţiei - nu este cazul;

1. UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE, ÎN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, A APEI ȘI A BIODIVERSITĂȚII

Nu este cazul

1. **DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT**

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

Principalul scop este de a preveni deteriorarea mediului înconjurător din cauza activităților umane și de a identifica oportunități pentru îmbunătățirea situaţiei de mediu și/sau pentru îmbunătățirea proiectului. Evaluarea impactului le furnizează factorilor de decizie o imagine asupra impactului de mediu asociat cu un proiect propus sau cu o acţiune propusă înainte de a lua decizia de implementare a acelui proiect sau a acelei acţiuni.

Pot fi identificate 2 (două) tipuri de impact:

* În timpul perioadei de execuţie, când se produc efecte pe termen scurt și la nivel local;
* În timpul perioadei de operare, când se produc efecte pe termen lung.

**-impactul asupra populatiei, sanătății umane, biodiversității, conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului calitativ al apei, calității aerului, climei, zgomotelor și vibratiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemnte. Natura impactului (impact direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);**

Proiectantul va avea în vedere soluţionarea problemelor legate de implementarea proiectului, având în atenţie implementarea prevederilor legislaţiei naţionale și a directivelor europene în domeniu. Acest impact asupra mediului și asupra factorului uman este însă de scurtă durată, adică pe perioada de execuţie a lucrărilor. La finalizarea acestora, cadrul natural și zonele sistematizate afectate vor fi refăcute.

Lucrările proiectate nu se situează pe arii protejate sau ecosisteme sensibile. În acest context, nu se va produce apariţia unul Impact negativ asupra mediului.

Impactul potenţial asupra mediului este redus și acceptabil în perioada de execuţie a lucrărilor datorită anumitor factori cum ar fi: zgomot, vibraţii, poluare atmosferică, scurgeri accidentale de combustibili cauzate de mijloacele de transport și execuţie a lucrării.

Proiectul va include toate lucrările de construcţii și amenajările necesare pentru protecţia factorilor de mediu pe amplasamentul lucrărilor proiectate.

La alegerea soluţiilor finale se va ține cont și de următoarele măsuri:

* ocuparea unei suprafeţe minime de teren și a terenurilor slab productive sau neproductive cărora sa le revină un cost de achiziţie cât mai redus;
* evitareape cât posibil a demolării construcţiilor existente sau obiectivele de interes din zonă;
* evaluarea tuturor factorilor de impact negativ asupra mediului înconjurător și adoptarea soluţiilor fezabile din punct de vedere tehnic și economic pentru diminuarea impactului negativ.

Măsurile pentru diminuarea/eliminarea impactului produs asupra mediului constau în:

* măsuri propuse pentru perioada de execuţie: respectarea tehnologiei de execuţie conform proiectului și a graficului de realizare a lucrărilor;
* măsuri pentru evacuarea în conformitate a deşeurilor existente și a deşeurilor tehnologice rămase de la execuţia lucrărilor, dezafectarea incintelor de şantier, refacerea dotărilor edilitare și a peisajului în zonă, monitorizarea factorilor de mediu, aer, apă, sol, zgomote și vibraţii etc.;
* măsuri propuse pentru menţinerea unui ecosistem corespunzător în zonă, recomandate pentru perioada de exploatare, cum ar fi: reducerea vibraţiilor și a poluării sonore prin folosirea de materiale absorbante de vibraţii la construcţia sistemului rutier; asigurarea salubrizării și asigurarea ritmicității evacuării deşeurilor la depozitul municipal, etc.

În vederea supravegherii calității factorilor de mediu și a monitorizării activității se propune angajarea de către antreprenorul general a unei firme de specialitate, care să efectueze o monitorizare a performanțelor activității acestuia cu privire la protecţia mediului pe durata execuţiei lucrării, respectiv conformarea cu normele impuse prin legislaţia actuală.

După finalizarea lucrărilor de construcţie, eventualele zone ocupate temporar de proiect vor fi curatate și nivelate, iar terenul readus la starea iniţială. Ultima tranșă de plată a lucrărilor se va face doar după ce constructorul a făcut dovada redării în forma iniţială a suprafeţelor de teren ocupate temporar.

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

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

Protecţia la zgomot este stipulata ca cerinţa esenţiala în Directiva Consiliului Europei nr. 89/106/CEE şi Documentele Interpretative aprobate la 30 noiembrie 1993 și se referă la zgomotul perceput de utilizatori sau persoanele aflate în apropiere. Nivelul de zgomot trebuie menţinut la un nivel care să nu afecteze sănătatea acestora şi să le permită să se odihnească şi să lucreze în condiţii satisfăcătoare.

Perioada de construcţie va fi caracterizată, ca orice lucrare de amenajare/ construcţie de un nivel superior nivelului obişnuit (fara investiţie). Echipamentele care dezvoltă cea mai mare putere acustică și de vibraţii sunt :

* vibrocompactor : putere acustică cca 110 dB(A), vibraţii 5 m / s2
* picamere: putere acustică cca 105 dB(A), vibraţii 10- 15 m / s2

La acestea se adaugă zgomotele generate de autovehiculele ce transportă materialele de construcţie, sistemul de foraj după caz, funcţionarea echipamentelor/ maşinilor, manevrarea materialelor și materiilor prime, semnale acustice ale vehiculelor .

Natura și numărul surselor de poluare fonică va fi diferită în diverse faze ale lucrării și se pot cumula pe perioade variabile de timp, locaţia lucrărilor în zona verde și distanța până la zonele locuite fiind de natură să reducă semnificativ nivelul de zgomot la receptori.

Măsuri de evitare, reducere și ameliorare a impactului zgomotului și vibraţiilor în perioada de construcţie:

* amplasarea de bariere acustice mobile sau căptușirea fonoabsorbantă a carcasei motorului în vederea atenuării zgomotului produs de utilajele motorizate sau portabile, în cazul în care aceasta măsura se impune;
* planificarea livrărilor de materiale și a lucrărilor care presupun un nivel crescut de zgomot și vibraţii cu respectarea orelor de odihnă (22 – 8) și (13- 14), aşa cum sunt stipulate în Legea 61/1991 ;
* administrarea parcului de vehicule și a activităților astfel încat să se evite cumularea nivelului de zgomot produs de vehicule și echipamente ;
* achiziţionare și utilizarea de utilaje cu specificaţii tehnice compatibile cu standardele europene, care sa dețină declaraţie de conformitate EC conform **HG 1756/2006** privind limitarea nivelului emisiilor de zgomot în mediu produs de echipamente destinate utilizării în exteriorul clădirilor ;

**Concluzie:** Având în vedere caracterul temporar al lucrărilor, poziţia amplasamentului și măsurile propuse, se apreciază că impactul lucrărilor din punct de vedere al nivelului de zgomot și vibraţii va fi variabil în timp, local, cu magnitudine maximă în perioada de decapare a structurilor existente și transport deşeuri de construcţii, provocând un disconfort acustic pe termen scurt, dar rămânând în limitele legale. De asemenea va exista un disconfort mai accentuat în perioada efectuării compactărilor.

În perioada de exploatare nu există reale surse de zgomot, în afară de zgomotul de trafic, redus având în vedere că nu este vorba de o zona intens circulată și nu există receptori sensibili. Nu sunt necesare măsuri speciale de atenuare a nivelului de zgomot.

**Concluzie: Î**n perioada de execuţie, se estimează ca nivelul de zgomot va respecta valorile limita stabilite de standardele în domeniu. Impactul va fi unul mediu ca intensitate, temporar și local, putând incidental să vorbim de un impact cumulat al nivelului de zgomot. În perioada operaţională nivelului de zgomot nu prezintă modificări negative față de situaţia actuală. Nivelul de zgomot va fi redus datorită modernizării structurii rutiere a căii de rulare.

Ca urmare a implementării proiectului, locuitorii și agenții economici vor avea acces la facilităţi noi și condiţii optime de odihnă și nivelul ridicat de accesibilitate la terenurile agricole. Astfel, se așteaptă un impact pozitiv, pe termen lung asupra populaţiei după finalizarea lucrărilor.

În perioada de construcţie se va înregistra un impact temporar negativ asupra condiţiilor de viață datorită:

* nivelului de zgomot și praf;
* nivelului de gaze de eşapament;
* ocupărilor temporare de teren cu materiale de construcţii;
* perturbări ale traficului în zonă;
* circulaţia maşinilor de transport materiale cu tonaj mare.

Distanța față de zonele locuite, faptul că zona nu este o zonă intens circulată fac ca impactul asupra populaţiei sa fie unul redus. Numărul autovehicolelor mari care circulă în zona va crește în perioada de construcţie a drumului, dar asta nu implică blocaje sau probleme reale pentru locuitorii din zonele învecinate.

Măsuri de evitare, reducere și ameliorare a impactului asupra populaţiei, folosinţelor și bunurilor materiale în perioada de construcţie:

* respectarea măsurilor prezentate la subpunctele anterioare;
* restrângerea activitățtii pe suprafeţe minime de teren, fără afectarea proprietăților învecinate;
* îngrădirea zonei de construcţie și informarea cetățenilor cu privire la investiţia proiectată.

Lucrarea va fi contractată de către beneficiarul local al investiţiei printr-o procedură de achiziţie către un antreprenor general care în mod normal are deja angajat personalul necesar; presupunerea cea mai probabilă este aceea că nu se vor crea noi locuri de muncă în faza de execuţie.

Datorita celor prezentate mai sus impactul asupra populaţiei se estimează a fi unul nesemnificativ, temporar, de o extindere redusă, care nu afectează populaţia în mod direct (nici locuitorii celor mai apropiate imobile).

În perioada de exploatare impactul asupra populaţiei, folosinţelor și bunurilor materiale va fi unul pozitiv, din următoarele considerente:

* creșterea competitivității economiei regionale, prin asigurarea unei infrastructuri de transport adecvate;
* îmbunătățirea performanței economice, în special în vederea creșterii participării și orientării către piață, cât și a diversificării agricole;
* menținerea vitalității economiei rurale prin promovarea locurilor de muncă din sectorul agricol, cel agroalimentar și din sectoarele asociate;
* reducerea timpului de transport.

**Concluzie:** Durata impactului asupra populaţiei este dată de durata proiectului, cu magnitudine maximă pe perioada execuţiei lucrărilor mecanizate. Acesta va fi unul de o extindere și complexitate redusă, cu caracter temporar în perioada de construcţie și unul pozitiv, de lungă durată după finalizarea proiectului. Bunurile materiale și folosinţele terenurilor din zonă nu sunt afectate.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 451 din 8 iulie 2002 pentru ratificarea Convenţiei europene a peisajului, adoptată la Florenţa la 20 octombrie 2000, peisajul desemnează o parte de teritoriu perceput ca atare de către populaţie, al cărui caracter este rezultatul acţiunii şi interacţiunii factorilor naturali şi/sau umani.

Protecţia peisajului cuprinde acţiunile de conservare și menţinere a aspectelor semnificative sau caracteristice ale unui peisaj, justificate prin valoarea sa patrimonială derivată din configuraţia naturală şi/sau de intervenţia umană .

În perioada de construcţie se estimează o scădere a valorii peisagistice, impactul fiind unul negativ, temporar, cu o magnitudine maximă în momentul în care se execută lucrările de terasamente/ fundaţii.

Pentru reducerea și ameliorarea impactului asupra peisajului în această fază se propune ocuparea unor suprafeţe minime pentru necesarul lucrărilor. După finalizarea lucrărilor se vor efectua lucrări de aducere în starea iniţială a zonelor afectate de organizarea de şantier, de depozitele de materiale și de folosirea utilajelor și mijloacelor de transport

În perioada de exploatare valoarea peisagistică va crește, întreg ansamblul devenind un spaţiu bine organizat, cu acces facil, care să corespundă necesitaţilor prezente și viitoare ale locuitorilor din zonă. Investiţia va avea un impact pozitiv, pe termen lung asupra mediului vizual.

**Concluzie:** Valoarea peisagistică a zonei va fi afectată temporar de lucrări în perioada de execuţie, impactul este unul major asupra peisajului, dar cu caracter temporar, irepetabil și local. În perioada de exploatare impactul este unul evident pozitiv, pe termen lung,

-extinderea impactului ;

Nu e cazul

-magnitudinea și complexitatea impactului;

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

-probabilitatea impactului;

Impactul asupra mediului și asupra factorului uman este de scurtă durată, adică pe perioada de execuţie a lucrărilor.

-durata, frecvența și reversibilitatea impactului;

Reversibilitatea lucrărilor se poate face conform planului de reparaţii și intreținere, în conformitate cu NE033/05.

-măsurile de evitarea, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;

Pe perioada execuţiei lucrărilor este necesar a se desfășura o activitate de monitorizare a factorilor de mediu în scopul urmăriri eficientei măsurilor aplicate cât și pentru a stabili măsuri corective în cazul neîncadrării în normele specifice.

În acest sens se propun următoarele măsuri necesare a fi aplicate de antreprenor cu sprijinul Agenţiei de Protecţie a Mediului:

* Stabilirea unui program de măsurători pentru determinarea nivelului de zgomot pe durata execuţiei lucrărilor, atât în incinta bazelor de producţie, cât și pe traseul executat;
* Gestionarea controlată a deşeurilor rezultate atât pe amplasamentul bazelor de producţie, organizărilor de şantier, cât și în zona fronturilor de lucru;
* Stabilirea unui program de intervenţie în cazul în care indicatorii de calitate specifici factorilor de mediu aer, apa, sol nu se încadrează în limitele impuse de legislaţia în vigoare;
* Monitorizarea factorilor de mediu pe durata execuţiei lucrărilor, precum și aplicarea măsurilor de protecţie propuse au drept scop asigurarea funcţionării şantierului în condiţiile exercitării unui impact minim asupra habitatului natural.

-natura transfrontalieră a impactului;

Nu e cazul.

1. **PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI -DOTĂRI ȘI MĂSURI PREVĂZUTE**

Nu e cazul.

1. **LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU PLANURI/ PROGRAME/ STRATEGII/ DOCUMENTE DE PLANIFICARE**
2. JUSTIFICAREA ÎNCADRARII PROIECTULUI, DUPĂ CAZ, ÎN PREVEDERILE ALTOR ACTE NORMATIVE NAȚIONALE CARE TRANSPUN LEGISLAȚIA UNIUNII EUROPENE

Nu e cazul.

1. SE VA MENȚIONA PLANUL/ PROGRAMUL/ STRATEGIA/DOCUMENTUL DE PROGRAMARE/PLANIFICARE DIN CARE FACE PARTE PROIECTUL, CU INDICAREA ACTULUI NORMATIV PRIN CARE A FOST APROBAT.

Sustenabilitatea financiară este dată de către sursa stabilă de finanțare reprezentând fondurile proprii ale Primariei Municipiului Moreni și alte surse legal constituite.

1. **LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER**

**-DESCRIEREA LUCRĂRILOR NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER**

Pentru lucrările de recompartimentare și supraetajare sunt necesare următoarele amenajări:

-magazie – pentru depozitare materiale de construcții: 3.00mx3.00mx2.5m;

-baracă șantier- asigură spațiu de odihnă și servire a mesei pentru personalul muncitor- 3.00mx4.00mx2.50m;

-toaletă ecologică, platformă gunoi (container deșeuri)- 1 buc;

-baracă paznic 1.50x1.50m;

-punct de apă;

-rampă spalare autovehicule.

**-LOCALIZAREA ORGANIZARII DE ȘANTIER**

Organizarea de șantier se va amplasa în amplasamentul studiat sau pe un teren pus la dispoziție de primărie.

**-DESCRIEREA IMPACTULUI ASPRA MEDIULUI A LUCRĂRILOR ORGANIZĂRII DE ȘANTIER**

Antreprenorul este obligat ca la terminarea lucrărilor să aducă terenul utilizat la starea inițială.

**-SURSE DE POLUANȚI ȘI INSTALAȚII PENTRU REȚINEREA, EVACUAREA ȘI DESPERSIA POLUANȚILOR ÎN MEDIU ÎN TIMPUL ORGANIZĂRII DE ȘANTIER**

Nu este cazul.

**-DOTĂRI ȘI MĂSURI PREVĂZUTE PENTRU CONTROLUL EMISIILOR DE POLUANȚI ÎN MEDIU**

Nu este cazul

1. **LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII, ÎN MĂSURA ÎN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE**

**- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiţiei, în caz de accidente şi/sau la încetarea activităţii**

Nu este cazul.

**- aspecte referitoare la prevenirea şi modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale**;

Nu este cazul.

**- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalaţiei**

Nu este cazul.

 **- modalităţi de refacere a stării iniţiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului**

Nu este cazul.

1. **ANEXE-PIESE DESENATE**
2. **PLANUL DE ÎNCADRARE ÎN ZONĂ ȘI PLANUL DE SITUAȚIE**

Se atașează prezentei documentații.

1. **SCHEMELE-FLUX PENTRU PROCESUL TEHNOLOGIC ȘI FAZELE ACTIVITĂȚII, CU INSTALAȚIILE DE POLUARE**

Nu este cazul.

1. **SCHEMA FLUX A GESTIONĂRII DEȘEURILOR**

Nu este cazul.

1. **ALTE PIESE DESENATE, STABILITE DE AUTORITATEA PUBLICĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI**

Nu este cazul.

1. **PENTRU PROIECTELE CARE INTRĂ SUB INCIDENȚA PREVEDERILOR ART 28 DIN ORDONANȚA DE URGENTĂ A GUVERNULUI NR 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE A FLOREI ȘI FAUNEI SĂLBATICE**

Nu este cazul.

1. **PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZă PE APE SAU AU LEGATURă CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMATOARELE INFORMAțII**

Nu este cazul.

1. Localizarea proiectului:

- bazinul hidrografic

Nu este cazul

- cursul de apă: denumire şi codul cadastral

Nu este cazul

- corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): denumire şi cod

Nu este cazul.

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.

Nu este cazul.

 3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepţiilor aplicate şi a termenelor aferente, după caz.

Nu este cazul.

1. **CRITERIILE PREVAZUTE IN ANEXA 3 LA LEGEA NR…PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI ANUMITOR PROIECTE PUBLICE SI PRIVATE ASUPRA MEDIULUI SE IAU IN CONSIDERARE DACA ESTE CAZUL IN MOMENTUL COMPLETARII INFORMATIILOR IN CONFORMITATE CU PUNCTE 3-14.**

Nu este cazul.

Semnătura și ștampila titular

Întocmit,

ing. George Comărniceanu