

Memoriu de prezentare

Conform Anexa 5E din Procedura de evaluare a impactului asupra mediului pentru anumite proiecte publice și private

I. DENUMIREA PROIECTULUI:

“REABILITARE DC 34 IN COMUNA CIUPERCENI, JUDETUL
TELEORMAN”

II. TITULARUL PROIECTULUI

- Titularul proiectului :

Primaria comunei Ciuperceni

- cu sediul in comuna Ciuperceni, Str. Principala Nr.71
- CUI 4568560
- reprezentat de primar : **STOICEA LUCIAN**, domiciliat in comuna Ciuperceni
- Telefon: +(4)0247 419 590
- Responsabil pentru protecția mediului: **STOICEA LUCIAN**

Forma de proprietate :

Terenul se afla in intravilanul si extravilanul comunei Ciuperceni si este in proprietatea comunei Ciuperceni.

- Regimul de lucru- 8 ore pe zi, 5 zile pe saptamina, 250zile /an

- **AMPLASAMENT SI VECINATATI**

Localizarea obiectivului:

Teritoriul administrativ al comunei Ciuperceni este situat în extremitatea sudica a județului Teleorman, învecinându-se astfel:

- la sud: Fluviul Dunarea;
- la nord: DN51A ;
- la est: comuna Traian;
- la vest: Mun. Turnu Magurele

Amplasamentul lucrării face parte din intravilanul și extravilanul comunei Ciuperceni.

Comuna Ciuperceni este așezată în partea de sud – vest a județului Teleorman și se învecinează cu următoarele teritorii administrative: - la vest – municipiul Turnu Măgurele, - la est – comuna Traian, - la sud – fluviul Dunărea. Dunărea reprezintă limita sudică a comunei și totodată frontiera de stat cu Bulgaria.

Comuna Ciuperceni, comună suburbană sub influența municipiului Turnu Măgurele, se compune din două sate: Ciuperceni și Poiana, suprafața teritoriului administrativ fiind de 3819 ha, cu intravilan în suprafață de 376.23 ha.

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT:

a) un rezumat al proiectului;

În prezent traseul propus în acest proiect pentru modernizarea drumului, se află între limitele de proprietate.

NR	DENUMIRE TRONSON	LUNGIME	LATIMI PC	LATIMI PROPR.
	(m)	(m)	(m)	(m)
1	DC 34	3300	5.50	12.00-15.00

TOTAL : 3300m

Caracteristici geometrice.

- In plan drumul are o geometrie structurată pe aliniamente și curbe cu un nivel de sinuozitate specific drumurilor din zonele de ses (aliniamente lungi).
- In profil longitudinal, drumul investigat, se încadrează la valori ale declivitatilor între 0.1 % și 6%.
- In secțiune transversală, drumul se desfășoară la nivelul terenului adiacent și are o parte carosabilă cuprinsă între 4,50 m și 5,50 m și o platformă de până la 7,00m.
- Drumul investigat are o structură cu îmbracaminte rutieră modernă, cu un nivel de viabilitate redus. Pe suprafața de rulare sunt prezente gropi, fisuri longitudinale și transversale, faianțări, fagase, cedări locale de terasament, ceea ce creează condiții dificile de circulație iarnă și pe perioadele cu umiditate ridicată.

Traficul desfasurat pe strazile investigate este preponderent local de acces catre proprietati si sediile sociale ale asociatiilor familiale sau unitatile economice declarate, sau catre terenurile agricole din zona, insa dezvoltarea zonei ia in considerare si o crestere a traficului atras prin modernizare. Cu o frecventa scazuta strazile vor fi solicitate si de alte categorii de vehicule cu sarcina limitata la osia standard de 11,5t.

- e. Asupra podului de la km 0+318 la km 0+333 nu se va interveni la structura de rezistenta, se va interveni doar asupra caii de rulare, ca si metoda de intretinere prin frezarea stratului de uzura existent si asternerea unui strat de uzura nou.

b) justificarea necesității proiectului;

Conform studiului geotehnic drumul existent nu prezinta siguranta in exploatare, drumul prezentand denivelari, fagase, gropi si lipsa de planeitate. Prin urmare este necesara modernizarea drumului prin adaugarea unui sistem rutier care sa deserveasca traficul local, precum si adaugarea de rigole aferente acestui sector de drum supus modernizarii.

Din punct de vedere economic, prin realizarea investitiei se reduce costul deplasarii pe km, astfel se reduce consumul de carburanti si uzura pieselor de schimb si a anvelopelor.

Din punct de vedere al mediului se vor proteja zone din imediata apropiere a drumului, prin diminuarea noxelor.

Traficul desfasurat pe drumul aferent investitiei este preponderent local de acces catre proprietati si sediile sociale ale asociatiilor familiale sau unitatile economice declarate.

Se pune astfel la dispozitie un sistem rutier cu o imbracaminte asfaltica moderna, oferind astfel confortul necesar participantilor la trafic.

Proiectul de investitie ce reprezinta obiectul prezentei documentatii, contribuie la dezvoltarea infrastructurii de baza a localității.

Îmbunătățirea infrastructurii reprezintă creșterea calității vieții în localitate, dezvoltare și progres. În localitatea in care se implementează un proiect de infrastructura, se dezvoltă astfel :

- atractivitatea pentru investitori la nivelul localității, fie ca este vorba:

- despre investitorii imobiliari – în localitatea ce are asigurate infrastructura de baza se pot construi locuințe;
- despre investitori in domeniul turismului – infrastructura de baza alături de elementele de patrimoniu cultural material și/sau imaterial reprezentând elemente de o deosebită importanță pentru dezvoltarea turismului;
- despre investitori in domeniul agricol pentru sectorul primar sau secundar si terțiar al agriculturii – infrastructura rutiera, alături de celelalte tipuri de infrastructură reprezentând elemente de importanță deosebită pentru decizia de a dezvolta o afacere in sectorul agricol într-o anumită zonă
- despre investitorii in sectorul industrial – știută fiind politica ce decurge din implementarea aquis-ului comunitar prin care întreprinderile din sectorul productiv sunt orientate către zonele periferice ale aglomerărilor urbane sau către mediul rural

- atractivitate pentru tinerii fermieri – procesul de așezare a tinerilor în mediul rural și implicarea acestora în activități agricole este condiționată în mare măsură de existența infrastructurii necesare asigurării unui trai civilizată ;

- activitatea curentă a locuitorilor comunei se dezvoltă ca urmare a creșterii accesului la serviciile de bază

Altfel spus indirect din implementarea proiectului beneficiază locuitorii comunei, surprinși în diferitele aspecte ale vieții economice și sociale.

c) valoarea investiției;

- C+M = 5,495,473 exclusiv TVA ;

- TOTAL = 5,495,473 exclusiv TVA.

d) perioada de implementare propusă;

Perioada propusă este de 12 luni.

e) planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

Planșele anexe: Plan de situație , Plan de amplasare.

f) o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție etc.)

Traseul în plan

Având în vedere limitarea impusă de proprietățile existente (distanța mică între proprietăți) și existența stălpilor de electricitate (care nu se pot muta din considerente tehnico-economice) pe anumite sectoare, **elementele geometrice plane ale drumurilor modernizate nu se vor modifica față de cele existente** - se va urmări traseul existent, impunându-se restricții de viteză după caz.

Profilul longitudinal proiectat va corespunde unei viteze de 30 - 50km/h.

La proiectarea liniei roșii se va ține cont de grosimea sistemului rutier propus și de prevederile STAS 863/85 – Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare.

Pe raza localității, linia roșie se va adapta funcției de acces la proprietăți.

Profilul transversal

Caracteristicile tehnice ale drumurilor vor fi urmatoarele :

A.

- latimea platformei:
 - l = 7.00m;
- latimea partii carosabile:
 - l = 5.50m;
- latimea acostamentelor:
 - l = 2 x 0,75m;
- panta transversala carosabil in aliniament: 2.5%;
- panta transversala la acostamente: 4%.

Sistemul rutier

Pentru calea de pe podetul de la km 0+318 la km 0+333 se propune urmatorul sistem rutier:

- Frezare strat de uzura existent pe 4cm
- Asternere strat de uzura BA16rul50/70 cu pietris concasat (BAPC16): 4cm

Pentru restul de executat de la km 0+000 la km 0+318 si de la km 0+333 la km 0+3300 se propune urmatorul sistem rutier:

- Strat de uzura BA16rul50/70 cu pietris concasat (BAPC16): 4cm
- Strat de legatura BAD22,4 leg 50/70 cu pietris sortat (BADPS 22.4) : 6cm
- Strat de fundatie superior din piatra sparta amestec optimal concasat : 15cm
- Strat de fundatie inferior din balast : 30cm
- Sapatura/Decapare platforma drum – 55cm.

In cadrul acostamentelor de la km 1+725 la km 2+894, dar si in cadrul drumurilor laterale din acest sector se va adopta urmatoarea structura:

- 42cm fundatie din balast
- 5 cm nisip pilonat
- 8 cm beton C30/37

In cadrul acostamentelor de la km 0+000 la km 1+725 (facand exceptie calea pe podul de 0+318 la km 0+333 unde nu se va executa acostament) si de la km 2+894 la km 3+300 se va adopta urmatoarea structura:

- 30 strat inferior din balast
- 25 strat superior din piatra sparta

Scurgerea apelor

Apele pluviale de pe platforma strazilor vor fi colectate in santuri trapezoidale de beton C30/37 si pamant, acestea urmand a fi descarcate la podetele existente cat si la cele noi, proiectate.

Sant de beton trapezoidal cu h=0.40m pamant l=1.55m / beton l=1.55m					
1	DC 34				
		KM 0+000 - KM 0+318	ST+DR	PAMANT	636
		KM 0+333 - KM 1+725	ST+DR	PAMANT	2784
		KM 1+725 - KM 2+894	ST+DR	BETON	2338
		KM 2+894 - KM 3+300	ST+DR	PAMANT	812
2	Drumuri laterale				
		12 bucati / 15ml	DR	PAMANT	180
		14 bucati / 15ml	DR	BETON	210
Intersectii cu acces in proprietati - sant beton					-269
Intersectii cu podete transversale drumuri laterale - sant beton					-98
Intersectii cu podete transversale drumuri laterale - sant pamant					-70
Lungime sant beton (ml)					2181.00
Lungime sant pamant (ml)					4342.00

In cazul acceselor la proprietati cu acces peste santul de beton, se va folosi tub corugat PEHD cu diametrul de 400mm si cu o lungime de 5ml, acoperit cu o placa de beton armata cu plasa sudata STNB cu D=4mm pentru accesele la portile mari pe 5ml lungime si 1,5ml latime, iar la portile mici se vor executa cu aceeasi solutie (dar fara armare) pe o lungime de 1,5ml si latime 1,5ml. Podetele de acces vor fi prevazute cu timpane pe ambele parti pe toata latimea accesului cu o grosime de 15cm, si inaltime de la placa de 40 cm.

In cadrul tuturor acceselor la proprietati se va realiza o placa de beton C30/37 asemenea celei ce este folosita pentru tuburile corugate, ce va face legatura dintre podetul de beton si limita de proprietate. Structura accesului va fi alcatuita astfel :

- strat de balast - 15cm
- pat de nisip - 5cm

- placa de beton cu plasa sudata STPB ϕ 4 100x100mm – 12cm

Obs.: In cazul acceselor la portile mici nu se va folosi plasa sudata.

Podetele existente se vor scoate si se vor monta altele noi proiectate dupa cum urmeaza:

- transversal strazii, ϕ 600 si L=7.00m
- la strazi laterale, ϕ 400 si L=7.00m

Fiecare podet va fi executat cu timpane de beton.

PODETE TUBULARE PROIECTATE

Nr.	Nume	Pozitia	T.D.		Dr. laterale			
Crt.	Strada	kilometrica	Φ	Lungime	Φ	Lungime		
1	DC 34	0+302	-	-	400	7		
		0+338	-	-	400	7		
		0+863	-	-	400	7		
		1+226	-	-	400	7		
		1+275	-	-	400	7		
		1+526	-	-	400	7		
		1+526	-	-	400	7		
		1+720	-	-	400	7		
		1+720	-	-	400	7		
		1+886	-	-	400	7		
		1+908	-	-	400	7		
		1+985	-	-	400	7		
		2+006	-	-	400	7		
		2+202	-	-	400	7		
		2+203	-	-	400	7		
		2+375	-	-	400	7		
		2+377	-	-	400	7		
		2+557	-	-	400	7		
		2+561	-	-	400	7		
		2+736	-	-	400	7		
		2+740	-	-	400	7		
		2+875	-	-	400	7		
		2+888	-	-	400	7		
		3+274	-	-	400	7		
		3+298	-	-	400	7		
		3+298	-	-	400	7		
		0+737	-	-	600	7	-	-
		1+265	-	-	600	7	-	-
		1+520	-	-	600	7	-	-
		2+371	-	-	600	7	-	-
2+910	-	-	600	7	-	-		

		0+013	600	7	-	-
Podete acces proprietati tub Dn=300mm + placa de beton , 40 buc Accese porti mari L=5.00m						
46 buc acces porte mici L=1.5m						
			Φ600 L=7.0		Φ400 L=7.0	
Total podete (buc)		6			26	

Intersectiile cu strazile laterale

Strazile laterale se vor amenaja pe o lungime de 15ml si 4m latime, cu acelasi sistem rutier ca al strazilor proiectate si cu podete cu timpane unde este necesar.

Intersectiile se vor amenaja asigurand capacitatea de circulatie, siguranta rutiera si pietonala, si vizibilitatea aferenta traficului recenat. Racordarea se va realiza progresiv, incepand cu aceeasi structura rutiera ca si cea proiectata pe strada curenta si terminand cu stratul de uzura BAPC 16.

Drumuri laterale				
Nr. Crt	Tronson	Pozitie km	Partea	Situatie proiectata
1	DC 34	0+302	DR	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		0+338	ST	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		0+863	ST	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		1+226	DR	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		1+275	ST	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		1+526	ST	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		1+526	DR	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		1+720	ST	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		1+720	DR	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		1+886	DR	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		1+908	ST	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		1+985	DR	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		2+006	ST	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		2+202	DR	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
2+203	ST	Drum lateral -15ml + Podet Tubular		

		Dn=400 L=7.00m
2+375	DR	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
2+377	ST	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
2+557	DR	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
2+561	ST	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
2+736	DR	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
2+740	ST	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
2+875	ST	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
2+888	DR	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
3+274	DR	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
3+298	ST	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
3+298	DR	Drum lateral -15ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
TOTAL = 390 ML		

Semnalizarea rutiera si marcaje rutiera :

In proiect s-a avut in vedere prevederea unei semnalizarii rutiere verticale cu indicatoare rutiere cu folie reflectorizanta.

Pe parcursul executiei drumurile vor fi semnalizate conform „ Normelor metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului. Dupa realizarea stratului de uzura se vor realiza marcaje longitudinale. Marcajele se vor realiza cu avizul politiei locale si aprobate de catre serviciul politiei rutiere.

Se vor amplasa in total 25 de indicatoare cu semnul STOP (OPRIRE) la intersectii astfel:

- la intersectia cu drumul national DN 51A pentru drumul supus reabilitarii.
- la intersectiile cu drumurile latere, pe drumurile laterale.

Se impune un marcaj axial discontinuu deoarece acesta are o latime a partii carosabile proiectate de 2.75m. Marcajul longitudinal axial va fi adaptat continuu sau discontinuu conform vizibilitatii din teren. De asemenea marginea carosabilului va fi marcata cu marcaj longitudinal intrerupt (linie discontinua).

In cadrul executiei obiectivului stalpii electrici nu sunt afectati de realizarea lucrarii.

În conformitate cu standardul privind elementele geometrice ale drumurilor, ținând cont că străzile investigate se încadrează la categoria tehnică V acestea asigurând circulația mijloacelor de transport în localitatea deservită, viteza de proiectare luată în calcul va fi de 50 km /h. Viteza poate fi redusă pe sectoare ca urmare a condițiilor existente la fața locului.

IV . DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARESE

-Nu este cazul. În proiect nu sunt prevăzute lucrări de demolare.

V . DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI :

- distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001 cu modificările și completările ulterioare;
NU ESTE CAZUL . PROIECTUL NU INTRA SUB INCIDENTA CONVENTIA ADOPTATA LA ESPOO.

- localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei Monumentelor Istorice actualizată periodic și publicată în Monitorul Oficial al României și a Repertoriului Arheologic Național instituit prin OG nr.43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
NU ESTE CAZUL . Amplasamentul nu se afla în PE LISTA MONUMENTELOR ISTORICE SAU ÎN ZONA DE PROTECȚIE A UNUI MONUMENT DIN LISTA .

- hărți, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale și alte informații privind:

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

Terenul va fi folosit pentru modernizarea trotuarelor existente pe acesta.

- politici de zonare și de folosire a terenului;

Conform PUG COMUNA CIUPERCENI , ZONA STUDIATA ESTE ÎNTR-O ZONA CAI DE COMUNICATII

- arealele sensibile;

Nu este cazul. Amplasamentul nu se afla pe zone, situri sau areale protejate conform legislației de mediu în vigoare.

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

X- 496094.5000m

Y- 251302.2100m

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

A. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu

1. Protecția calității apelor:

Adoptarea soluției tehnice și proiectarea lucrărilor s-a realizat, respectând prevederile standardelor și normativelor interne de specialitate.

În perioada de execuție :

Nu este cazul. Nu va fi afectată calitatea apelor pe durata perioadei de execuție.

În perioada de funcționare:

Nu este cazul. Obiectivul pe perioada de funcționare nu va afecta mediul din punct de vedere al calității apelor.

2. Protecția aerului:

În perioada de execuție :

Pe toată perioada execuție soluțiile adoptate trebuie să asigure măsuri speciale pentru protecția fonică a surselor generatoare de zgomot și vibrații, pentru a nu depăși pragul admis.

Constructorul va trebui să ia măsuri în timpul execuției terasamentelor și fundațiilor astfel încât să se limiteze cantitatea de praf ridicată în atmosferă. O măsură este aceea de stropire cu apă a pământului, balastului, pietrei sparte etc.

Procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic, sau se va urmări o umectare mai intensă a suprafețelor.

Prin realizarea unei suprafețe plane de rulare se vor reduce emansiile de noxe ale autovehiculelor.

Se va respecta un program de circulație a autovehiculelor care aduc materiale pe șantier. Se vor folosi utilaje de ultimă generație, cu evacuări cât mai mici în atmosferă.

În perioada de funcționare nu există poluanți pentru aer.

- pe perioada funcționării obiectivului vor fi asigurate măsurile și acțiunile necesare pentru prevenirea poluării factorilor de mediu cu pulberi, praf și noxe de orice fel;
- respectarea prevederilor Legii nr. 104/2011; STAS 12574/1987 privind calitatea aerului înconjurător;

3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- zgomotele și vibrațiile apar doar în timpul execuției lucrărilor ca urmare a funcționării utilajelor și a mijloacelor de transport. Pentru reducerea efectului, se va evita funcționarea utilajelor în perioada de odihnă a populației și în zilele de sărbătoare legală și

religioasa. Pentru personalul deservent care functioneaza in vecinatatea utilajelor vor fi prevazute masuri de protectie adecvate (casti de protectie impotriva zgomotului);

- se vor utiliza mijloace de transport cu gabarite modeste pentru a evita producerea de vibratii care sa afecteze cladirile adiacente lucrarii, iar in cazul utilajelor de gabarit mare se vor impune viteze de deplasare mai reduse .

- utilajele ce necesita a fi folosite pentru realizarea lucrarii nu reprezinta un risc pentru structurile din vecinatate.

4. Protecția împotriva radiațiilor:

Nu este cazul. Nu va exista riscul de radiatii in timpul executiei acestui obiectiv.

5. Protecția solului și a subsolului:

- alimentarea cu carburanti a utilajelor de constructii se va face la statii de distribuire a carburantilor autorizate;

- in cazul poluarii accidentale a solului cu produse petroliere si uleiuri minerale de la vehiculele grele si de la echipamentele mobile se va proceda imediat la utilizarea materialelor absorbante, la decopertarea solului contaminat, stocarea temporara a deseurilor rezultate si a solului decopertat în recipienti adecvati în vederea neutralizarii de catre firme specializate;

- se va asigura controlul strict al transportului betonului/mortarului cu autovehicule, pentru prevenirea deversarilor accidentale pe traseu;

- se vor respecta prevederile Ord. 756/1997 pentru aprobarea reglementarii privind evaluarea poluarii solului, cu modificarile si completarile ulterioare;

6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Amplasamentul nu este situat intr-un cadru semnificativ ca ecosistem, iar investitia nu are factori poluanti in aer, apa sau sol.

7. Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

În faza de exploatare a proiectului nu este nevoie de luarea de măsuri speciale privind protecția așezărilor umane.

Lucrarile se executa in intravilanul si extravilanul comune Ciuperceni, locuitorii din zona fiind afectati pe perioada executiei (7 luni) in mica masura, nu se vor impune restrictii de circulatie, dar vor avea beneficii pe termen lung prin imbunatatirea conditiilor de trafic pietonal. Din punct de vedere al discomfortului fonic, programul de lucru va fi stabilit pentru a se efectua doar pe timpul zilei. Praful generat de utilaje va fi evitat prin umezirea terasamentului.

Asezarile umane nu vor fi afectate de aceasta reabilitare de drumuri in alt mod.

8. Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatării, inclusiv eliminarea:

În perioada de constructie:

- deșeurile rezultate în urma lucrărilor de construire (materiale feroase și neferoase, lemn, pamant) se vor stoca pe un teren pus la dispoziție de primăria **Ciuperceni** în containere metalice cu capac, rezistente pentru depozitarea exterioară, urmând a fi evacuate periodic prin colectarea de către o firmă specializată, în baza unui contract;
- cantitatea de deseuri rezultată se estimează în mare, acest lucru fiind dependent de îndemânarea constructorului și numărul de muncitori.

Aceste deseuri pot fi :

- deseuri menajere - cod 20 03 01- provenite de la muncitorii care realizează obiectivul;
Se estimează 50kg deseuri menajere.
- lemnul - cod 17 02 01 - va fi reutilizat/prelucrat de către diverse persoane fizice sau juridice
Se estimează 1000kg deseuri lemnoase.
- pamantul - cod 17 05 - provenit din săpături și excavatii
Se estimează 13500mc de pamant rezultat în urma săpăturilor și excavărilor, aproximativ 3000mc se va folosi pentru umpluturi .
- Gestiunea ulterioară a deșeurilor cade în sarcina firmelor specializate ce urmează a fi contractate de către constructor.
- conform HG 856/2002 constructorul are obligația să țină evidența strictă a cantităților și tipurilor de deșeurii produse, valorificate sau comercializate și circuitul acestora;

În perioada de funcționare

- nu este cazul. Obiectivul realizat nu produce deseuri.

9.Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

- **substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;**
În timpul execuției lucrărilor, vor fi utilizate în special **produse petroliere** al căror regim de depozitare, manipulare și utilizare va trebui să se conformeze prevederilor reglementărilor în vigoare.

Cele mai folosite produse, sunt:

- combustibil, folosit pentru utilaje și vehicule de transport;
- benzina;

Pe perioada de funcționare, nu este cazul.

- **modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.**
În timpul execuției lucrărilor, substanțele folosite vor fi colectate, depozitate temporar și gestionate în conformitate cu cerințele legale aplicabile acestor categorii de deseuri.
- utilajele folosite vor fi alimentate de la cea mai apropiată stație pecc din zonă.

Pe perioada de funcționare, nu este cazul.

utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a

biodiversitatii

- resurse naturale folosite in constructie si functionare: pamant, agregate, apa.

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

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

Nu exista posibilitatea unui impact asupra populatiei, sanatatii umane, faunei si florei, solului, **climei** etc pe perioada de functionare a obiectivului

Pe perioada de functionare, nu exista un impact asupra calitatii si regimului cantitativ al apei, calitatii aerului, climei, zgomotelor.

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

Extinderea spatiala a zonei de influenta a impactului este in stransa legatura cu natura impactului, de asemenea, si cu magnitudinea si complexitatea acestuia. Zona de impact va fi limitata la amplasament, solul/subsolul sau biodiversitatea zonei (care este redusa pe amplasament).

- magnitudinea și complexitatea impactului;

Conform situatiei prezentate mai sus, magnitudinea impactului este foarte limitata, iar complexitatea este redusa.

- probabilitatea impactului;

Impactul cu probabilitatea cea mai ridicata va fi cel determinat de emisiile atmosferice si de zgomot (doar la nivelul amplasamentului). Nu exista alt tip de impact semnificativ.

- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;

Pe perioada de derulare a proiectului (7 luni), durata impactului este limitata. Frecventa acestuia este discontinua in ceea ce priveste zgomotul provenit de la utilajele si echipamentele folosite la excavare si constructie. Acest impact este reversibil, dar, la sfarsitul perioadei de implementare a proiectului, toate tipurile de impact vor disparea.

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

Masurile propuse pentru a preveni, reduce si compensa cat de complet posibil orice efect advers asupra mediului al implementarii investitiei:

- Masuri de diminuare a efectelor adverse asupra solului/subsolului

Pentru evitarea si diminuarea potentialului impact asupra solului se propun urmatoarele masuri:

- nu se va face depozitarea carburantilor, a uleiurilor(pentru utilaje) in zona amplasamentului;

- evitarea afectarii unor suprafete suplimentare de teren;
 - depozitarea temporara a deseurilor, numai in locuri special amenajate si in functie de categorie, numai in recipient special destinati;
 - acoperirea zonelor afectate temporar, cu sol vegetal , acolo unde este cazul, la sfarsitul fazei de constructie;
 - indepartarea deseurilor atat din zona reglementata de plan cat si din vecinatatea acesteia.
 - Masuri de diminuare a efectelor adverse asupra apei subterane si de suprafata
Pentru a se reduce impactul asupra apelor se vor implementa urmatoarele masuri:
 - interventia rapida cu absorbanti in cazul scurgerilor accidentale de carburanti si lubrefianti;
 - schimburile de ulei ale utilajelor si alimentarea cu carburant se vor face in afara amplasamentului;
 - asigurarea unei stari functionale bune a utilajelor si vehiculelor, in scopul evitarii scurgerii de hidrocarburi;
 - deseurile vor fi colectate selectiv si eliminate prin firme specializate pentru a se preveni eventualele scurgeri de la acestea;
 - Masuri de diminuare a efectelor adverse asupra aerului atmosferic
Pentru reducerea emisiilor in aer si a impactului asupra aerului in perioada de constructie se vor lua urmatoarele masuri:
 - reducerea vitezei autovehiculelor pe drumurile generatoare de pulberi si praf;
 - materialele pulverulente se vor depozita astfel incat sa nu fie imprastiate sub actiunea vanturilor;
 - oprirea motoarelor vehiculelor atunci cand acestea nu sunt implicate in activitati;
 - folosirea numai a utilajelor si autovehiculelor cu verificarea tehnica la zi;
 - acoperirea depozitelor de materiale de constructie pulverulente/ depozitarea in recipiente etanse;
 - evitarea manipularii unor cantitati mari de pamant sau agregate de cariera in perioadele cu vant.
 - Masuri de diminuare a efectelor adverse asupra biodiversitatii
Prin implementarea investitiei se prevede refacerea spatiilor verzi.
Desfasurarea lucrarilor de construire se va face numai pe suprafetele destinate acestei investitii, fara a se afecta suprafete suplimentare de teren.
- **natura transfrontieră a impactului.**
Nu este cazul. Distanta fata de granite este mare (aprox. 6km fata de granita cu Bulgaria- Dunarea), astfel incat nu va exista un impact transfrontier.

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

Lucrarile de intretinere si exploatare a investitiei nu afecteaza semnificativ calitatea mediului si prin urmare nu sunt prevazute proceduri speciale de monitorizare.

Executantul va asigura in permanenta o buna intretinere a utilajelor si mijloacelor de transport pentru a nu fi posibile pierderi accidentale de carburanti si/sau lubrefianti in apa sau pe drumurile de acces.

De asemenea, executantului ii revine sarcina de a reduce in limita posibilitatilor emisiile de noxe (provenite de la utilajele si mijloacele de transport) , atat prin permanenta verificare si intretinere a parcului auto cat si prin achizitionarea de carburant corespunzator calitativ.

Executantul se va dota cu un minim de absorbanti si/sau substante neutralizatoare pentru a putea asigura o interventie rapida in caz de poluare accidentala generata de pierderi de carburanti si/sau lubrefianti.

Executantul va asigura pe toata perioada desfasurarii lucrarilor, intretinerea drumurilor tehnologice pe care vor circula utilaje si/sau mijloacele sale de transport si va lua masurile necesare in vederea limitarii emisiilor de praf generate de circulatia auto pe aceste drumuri.

Executantul va lua si alte masuri pe care le considera necesare in vederea eliminarii sau limitarii oricarei forme de impact negativ asupra mediului (instructaje periodice ale personalului, etc).

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

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară (IED, SEVESO, Directiva-cadru apă, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru deșeuri etc.)

Nu este cazul

B. se va mentiona planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat

Nu este cazul

X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER:

Organizarea generala a santierului se va realiza pe terenul proprietate a beneficiarului pe o suprafata de **300 mp**.

Organizarea de santier va avea doar rol de depozitare al materialelor de constructie , si al deseurilor ce urmeaza a fi colectate si valorificate de catre firmele de specialitate.

Terenul pentru organizarea de santier se va balasta si cilindra in grosime cca 0.20 m
Organizarea de santier va fi dotata cu material absorbant, necesar interventiei in caz de poluare accidentala cu hidrocarburi;

Terenul posibil folosit ca organizare de santier este in administrarea comunei

Ciupereni se afla la urmatoarele coordonate :X: 496423.0200m

Y: 248526.1000m

XI. 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:

Dupa finalizarea investitiei , terenul se va aduce la forma initiala, pamantul in exces va fi inlaturat, se va folosi la sitematizare teren , deseurile se vor transporta la un centru specializat de colectare.

XII. ANEXE - PIESE DESENATE

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

XIII. PENTRU PROIECTELE CARE INTRĂ SUB INCIDENȚA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENȚĂ A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI ȘI FAUNEI SĂLBATICE, APROBATĂ CU MODIFICĂRI ȘI

**COMPLETĂRI PRIN LEGEA NR. 49/2011, CU MODIFICĂRILE ȘI
COMPLETĂRILE ULTERIOARE**

Nu este cazul.

**XIV. PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU
AU LEGĂTURĂ CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU
URMĂTOARELE, INFORMAȚII, PRELUATE DIN PLANURILE DE
MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE:**

- cursul de apă: nu afectează cursurile de apă
- corpul de apă subteran : Lunca și terasele Oltului inferior, cod : ROOT08.

**XV. CRITERIILE PREVĂZUTE ÎN ANEXA NR. 3 SE IAU ÎN
CONSIDERARE, DACĂ ESTE CAZUL, ÎN MOMENTUL COMPILĂRII
INFORMAȚIILOR ÎN CONFORMITATE CU PUNCTELE III-XIV.:**

Nu este cazul

Semnătura și ștampila proiectantului :
S.C. GEA TRIBUT S.R.L.



A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Bung'.