

MEMORIU DE PREZENTARE

pentru obținerea avizului de mediu întocmit conform anexei nr. 5 E din legea 292/2018

I. DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTITIE

Reciclare în situ DN15E km 31+500 – 33+380, km 33+920 – 35+140, km 35+380 – 40+210

II. TITULAR

- *Numele:*

DRDP BRAȘOV

- *Adresa postala:*

B-dul Mihail Kogălniceanu, Nr. 13, bl. C2, sc. I, Brașov, Jud. Brașov

telefon: 0268-547688

e-mail: secretariat.bv@andnet.ro

- *Reprezentanți legali/Responsabil proiect:*

Director Regional – TUDOR ALEXANDRU DUȚU

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT

a) Rezumat al proiectului

Drumul național DN15E este un drum național secundar care face legătura între orasul Targu Mures și localitatea Satu Nou, la intersecția cu drumul național DN16. Sectoarele analizate în cazul de față se găsesc între loc. Coasta Mare - Sanpetru de Campie, respectiv intravilan loc. Sanpetru de Campie (între km 38+752 – 40+882) .

Prin prezentul proiect se va reface partea carosabilă și acostamentele drumului național DN15E, drum cu 2 benzi de circulație, câte una pe sens.

Investiția se va realiza pe drumul național DN15E, județul Mureș, integral pe domeniul public, conform inventarului de bunuri.

Nr. Crt.	Denumire	Coordonate plane			
		Început		Sfârșit	
		X (Est)	Y (Nord)	X (Est)	Y (Nord)
1	DN 15E	449057.989	578832.384	444119.760	582541.242

Având în vedere complexitatea lucrării și pentru o mai bună urmărire, descrierea soluției tehnice proiectate a fost împărțită astfel:

- Modernizare parte carosabila;
- Amenajare acostamente

Suprafața totală construită

Suprafața totală construită 55510 mp		
1.	Suprafață auto	47580 mp
2.	Suprafață acostamente	7930 mp

Menționam ca în cadrul proiectului lucrările proiectate nu traversează cursuri de apă permanente sau semipermanente, iar evacuarea apelor pluviale colectate se face prin rigolele existente.

b) Justificarea necesității proiectului

Prin realizarea investiției se vor asigura și următoarele aspecte :

- Asigurare siguranței în exploatare ;
- Îmbunătățirea gradului de confort al conducătorilor auto;
- Micșorarea emisiilor de noxe în atmosferă ;
- Creșterea siguranței transportului auto ;
- Creșterea vitezelor de circulație și reducerea timpilor de parcurs respectiv de așteptare;
- Îmbunătățirea aspectului localității ;
- Întreținerea mai ușoară și mai eficientă ;

Impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții:

- Aspectul inestetic al zonei;
- Creșterea volumului de noxe eliminate în atmosferă;
- Sporirea nivelului zgomotului și a riscului de accidente;
- Infrastructura rutieră necorespunzătoare reprezintă un punct slab în vederea dezvoltării socio-economice a localităților, descurajând investițiile agenților economici, turismul, reducând totodată calitatea vieții.

Obiectivele preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice:

Prezenta documentație a fost elaborată la cererea DRDP Brașov, în scopul mării confortului și siguranței traficului auto și care să asigure:

- sporirea capacității de circulație;
- realizarea unui confort sporit pentru participanții la trafic;
- sporirea siguranței circulației;
- reducerea numărului de accidente;
- reducerea semnificativă a poluării mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului;
- sporirea vitezei de parcurs și implicit a timpului afectat transportului de mărfuri și călători;
- condițiile de rulare corespunzătoare reduc uzura mijloacelor de transport și degradarea acestora.

Lucrările propuse a se executa prin prezentul proiect, vor conduce la îmbunătățirea condițiilor de circulație și a fluenței traficului și vor influența benefic zona atât din punct de vedere ambiental cât și din punct de vedere socio-economic.

c) Valoarea investiției

Valoarea de investiție este de aproximativ 20 milioane RON.

d) Perioada de implementare propusă

Perioada în care se aproximează ca se vor executa lucrările este de 6 luni (perioada efectivă de execuție a lucrărilor).

e) Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar.

Lucrările prevăzute prin prezentul proiect se vor realiza pe amplasamentul drumului național DN15E km 31+500-33+380, km 33+920-35+140, km 35+380-40+210

Investiția se va realiza, integral pe domeniul public, conform inventarului de bunuri.

Suprafața totală construită este de aproximativ 55510 mp (parte carosabila și acostamente).

Suprafață totală construită 55510 mp		
1.	Suprafață auto	47580 mp
2.	Suprafață acostamente	7930 mp

Coordonate amplasament:

Nr. Crt.	Denumire	Coordonate plane			
		Început		Sfârșit	
		X (Est)	Y (Nord)	X (Est)	Y (Nord)
1	DN 15E	449057.98	578832.384	444119.76	582541.242

Planul de situatie unde se regasesc limitele de proprietate sunt prezentate in partea desenata anexata.

f) Formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructii)

Având în vedere complexitatea lucrării și pentru o mai bună urmărire, descrierea soluției tehnice proiectate a fost împărțită astfel:

- Modernizare parte carosabila;
- Amenajare trotuare și accese la proprietăți;
- Amenajare piste pentru bicicliști;
- Amenajare locuri de parcare;
- Amenajare spatii verzi;
- Dispozitive de colectare si evacuare a apelor pluviale
- Lucrări conexe
- Lucrări pentru protecția mediului.

În cele ce urmează, vor fi prezentate soluțiile tehnice amintite prin prezentarea situației existente și a celei proiectate.

1) SITUAȚIA EXISTENTĂ

- Traseul drumului in plan

Datorită reliefului străbătut, traseul drumului pe sectorul studiat poate fi caracterizat ca fiind unul extrem de sinuos, procentul aliniamentelor fiind net inferior procentului curbelor. Conform planului de situatie proiectat curbele se regasesc la urmatoarele pozitii kilometrice: km 31+500 – 31+700, km 32+800 – 33+160, km 33+320 – 33+380, km 33+520 – 33+680, km 33+820 – 33+920, km 34+080 – 34+340, km 34+420 – 34+680, km 34+900 – 34+980, km 35+420 – 35+900, km 36+080 – 36+300, km 36+440 – 36+740, km 37+060 – 37+180, km 37+360 – 37+500, km 37+820 – 38+100, km 38+180 – 38+260, km 38+340 – 38+440, km 38+760 – 38+860, km 39+080 – 39+160, km 39+260 – 39+360, km 39+460 – 39+560, km 39+700 – 39+760 si km 39+800 – 40+020.

- Profilul longitudinal

În profil longitudinal drumul prezintă declivități variabile cuprinse între 0,5 – 5,3%. Declivitățile mai pronunțate (de ordinul 5%) se regăsesc pe următoarele zone: km 31+600 – 32+160, km 33+380 – 34+700, km 35+480 – 36+640, km 36+680 – 38+220 și km 39+120 – 39+320. Pe restul zonelor acestea se regăsesc în plajă cca.0,5% – 3 %.

- Profilul transversal

Sectorul de drum ce urmează a fi reciclat prezintă o lățime a părții carosabile de cca.6,00m și acostamente având lățime variabilă 0,20 – 0,70m. Profilul transversal al părții carosabile prezintă iregularități și deformații, pantele transversale nefiind de multe ori asigurate. Această situație creează dificultăți pentru o bună scurgere a apelor din precipitații, acestea stăruind pe suprafața de rulare și conducând astfel la degradări ale acestora. Pe zonele unde sectorul de drum este delimitat de borduri din beton, acestea nu se vor scoate ci se vor macina odată cu îmbrăcămintea existentă în urma procesului de reciclare.

- Siguranța circulației, semnalizări și marcaje rutiere

Sectorul de drum analizat este prevăzut cu semnalizare rutieră verticală – indicatoare și marcaje rutiere, dar care datorită lipsei de întreținere cât și factorilor de mediu s-au degradat, necesitând înlocuirea/refacerea.

2) SOLUȚIA PROIECTATĂ

Conform temei de proiectare se vor realiza următoarele lucrări:

- Modernizare parte carosabilă;
- Amenajare acostamente drum.
- Amenajare intersecții cu drumuri/străzi laterale;

La baza alegerii soluțiilor proiectate, au stat următoarele criterii principale:

- Respectarea caietului de sarcini;
- Respectarea normelor tehnice în vigoare.

Caracteristici tehnice investiție:

- Drumul se va amenaja pe o lungime de:

1	DN15E	7930 ml
Total		7930 ml

Suprafața totală construită este de aproximativ 55.510 mp (parte carosabilă, acostamente)

1.	Suprafață carosabilă	47580 mp
2.	Acostamente	7930 mp

Având în vedere complexitatea lucrării și pentru o mai bună urmărire, descrierea soluției tehnice proiectate a fost împărțită astfel:

- Modernizare parte carosabilă;
- Amenajare acostamente drum;
- Modernizare parte carosabilă

- **Traseul în plan**

Având în vedere imposibilitatea corectării poziției în plan a drumului prin reproiectare în conformitate cu STAS 863/85, datorită existenței pe partea stângă/dreapta a acestuia a proprietăților private, traseul în plan va urmări traseul existent.

Traseul în plan al străzilor urmărește în general traseul existent, dar în condițiile prevăzute de reglementările tehnice în vigoare cu privire la amenajarea în plan a curbilor (STAS 863/85 și STAS 10144/2-91).

Lungimea drumului este:

1	DN15E	7930 ml
	Total	7930 ml

• Traseul în profilul longitudinal

Elementele de baza in profil longitudinal se mentin cu corectii minime necesare legate de respectarea cotelor obligate ale altor lucrari adiacente drumului, precum si asigurarea pantei minime de scurgere a apelor meteorice. La modelarea axului în plan vertical s-a ținut cont de cotele impuse de racordurile la străzile laterale și accesele la proprietăți, astfel încât funcționalitatea ansamblului din punct de vedere al acceselor și al colectării apelor pluviale să fie optimă.

În condițiile în care niveleta existentă a prezentat succesiuni de pante și rampe cu valori mici ale declivităților s-au făcut corecții minime ale liniei roșii.

La proiectarea liniei roșii s-au respectat prevederile STAS 863/85 și STAS 10144/2-91 avându-se în vedere și următoarele aspecte:

- evitarea declivităților cu valori sub cele minime pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale;
- evitarea frângerii frecvente a liniei roșii;
- evitarea proiectării liniei roșii în palier pentru a asigura scurgerea apelor în lungul traseului;
- proiectarea liniei roșii ține cont de soluția proiectată pentru modernizarea structurii rutiere existente a drumului.

• Traseul în profil transversal

Elementele geometrice în profil transversal au fost proiectate în conformitate cu prevederile următoarelor normative:

- STAS 10144/3-91 – "Străzi. Elemente geometrice. Prescripții de proiectare";
- STAS 863/1985 – "Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare";

În profil transversal se va adopta o latime a părții carosabile de 6,00m cu 2 benzi de circulație și acostamente cu latime de max.0,50m de o parte și alta a drumului, platforma drumului urmând a avea 7,00m. Panta transversal a suprafeței carosabile va fi de 2,00%, iar pe acostamente de 4%. Scurgerea și evacuarea apelor pluviale se face conform unei soluții pretabile la situația existentă în teren.

Profilul transversal al drumului proiectat:

1. DN15E

- | | |
|--|------------|
| ▪ Partea carosabilă | 6.00 m |
| ▪ Benzi de circulație | 2 x 3.00m |
| ▪ Panta transversală pe partea carosabilă: | 2,5% |
| ▪ Încadrare carosabil: | acostament |
| ▪ Acostament: | 0.50 m |

Pe traseul drumului modernizat se vor realiza lucrări de sistematizare și amenajare a domeniului public prin amenajare accese la proprietăți.

- **Structura rutieră**

La dimensionare s-a ținut cont de normele TEM (Trans European Motorway) și normele tehnice românești. Durata de viață calculată a sistemului rutier cu straturi asfaltice este de 15 ani, încărcarea pe osie fiind 115 kN ai cărei parametri sunt:

1. sarcina pe roțile duble 57,5 kN
2. presiunea de contact 0,625 Mpa
3. raza suprafeței circulare echivalente suprafeței de contact pneu – drum 0,171m.

Soluțiile pentru realizarea structurii rutiere sunt stabilite conform stării tehnice actuale a străzii și funcție de zestrea existentă.

Structura rutieră va trebui să fie întreținută ulterior, conform prevederilor Normativului AND 554.

Structura rutieră proiectată adoptată pentru **carosabil** este următoarea:

- 4 cm strat de uzura din BA16 rul 50/70 conform AND 605 / 2016;
- 6 cm strat de legătură din BAD22.4 leg 50/70 conform AND 605 / 2016;
- 25 cm strat de baza obținut prin reciclarea imbracamintii asfaltice existente pe adâncimea de 10cm cu aport de liant hidraulic și bituminos și adaos de 15cm de agregate naturale;
- 40 cm grosime medie fundație din structura existentă;
- geotextil cu rol anticantaminant;

Reciclarea la rece constă în utilizarea materialului rezultat din frezarea straturilor rutiere existente degradate cu adaos de lianți și punerea în opera cu ajutorul unui tren de reciclare. Aceasta se execută la temperaturi ale stratului suport și temperatura exterioară de minim 100C, pe o suprafață uscată. După finalizarea compactării și evaporarea apei din stratul reciclat se poate deschide circulația pe stratul executat. Acoperirea stratului rutier rezultat prin reciclare se va face în cel mai scurt timp posibil, de preferință maxim 7 zile, cu cel puțin un strat din mixturi asfaltice.

Structura acostamentelor se va realiza din balast pe lățime de max.0,50m, la grosimea necesară după asternerea straturilor asfaltice pe partea carosabilă și se va compacta corespunzător.

De asemenea se va realiza amenajarea drumurilor laterale pe o lungime de min.25,00m (acolo unde este posibil) și se va realiza racordarea acestora cu drumul principal.

- **Etapele de execuție**

- **Lucrări pregătitoare**

- înlăturarea obstacolelor în vederea asigurării gabaritului de lucru
- corecții ale elementelor geometrice ale drumului (lățimea platformei, preluare denivelări, corecții linie rosie)

- **Prepararea si transportul agregatelor de aport**

Cantitatea de agregate necesare a fi adaugate peste stratul existent este cea stabilita prin determinarile de laborator. Daca aceasta cantitate este alcatuita din mai multe sorturi de agregate, amestecul va fi realizat in instalatii centralizate pentru asigurarea omogenitatii si a dozajului stabilit prin studiu de laborator. Adugarea agregatelor de aport se va face mecanizat, iar acestea vor fi repartizate si precompactate pe intrega latime de reciclat.

- **Frezarea si nivelarea la coța a amestecului reciclat**

Frezarea se realizeaza cu tamburul de frezare al masinii de reciclat. Adancimea de frezare va fi controlata de un sistem electronic. Adaugarea liantilor si apei se face cu echipamente automate de dozare si pulverizare al trenului de reciclare. Amestecarea materialului rezultat din frezare cu agregate minerale de adaos cu lianti si apa se fac in procesul de frezare propriuzisa, cat si al operatiunilor ulterioare, pana la asternere. Repartizarea amestecului rezultat din malaxor se face cu snecul din fata grinzii repartizatorului. Asternerea si precompactarea amestecului de material la profilul stabilit se realizeza cu grinda repartizatorului – finisor. In spatele masinii de reciclare se recomanda o precompactare cu 1 compactor terasier greu (picior de oaie) si 1 compactor lis care vor realiza nivelarea suprafeti pana la disparitia urmelor de senile (cca. 7 treceri).

- **Compactarea stratului reciclat**

Operatiunea de compactare se executa in lungul drumului de la margine spre ax. Compactoarele trebuie sa lucreze fara socuri pentru evitarea valurii stratului de compactat. Compactarea se va realiza conform metodei stabilite dupa realiarea tronsonului de proba.

- **Amenajare accese la proprietăți;**

Se vor realiza accese la proprietăți pe o lungime maximă de 5.00m de la marginea părții carosabile. Accesele la proprietăți vor avea aceeași structură rutieră ca și drumul analizat.

- **Lucrări conexe**

- Drumuri laterale**

Toate intersecțiile cu drumurile laterale se vor amenaja conform situației real găsite în teren pe o lungime de cca. 5,00m.

- Drumurile laterale se vor amenaja cu aceeași structura rutiera folosita la drumul analizat.

- **Siguranța circulației**

Pentru a asigura o circulație rutieră în deplină siguranță, se va executa un marcaj rutier corespunzător: demarcația benzilor de circulație, marcarea zonelor periculoase, marcarea trecerilor de pietoni. Marcajele se vor executa conform SR 1848-7.

Se vor monta indicatoare de circulație în toate zonele unde se impune montarea și suplimentarea lor, conform SR 1848-1:2011.

Proiectarea sistemului de semnalizare și marcaje trebuie făcută atât pentru traseul studiat cât și pentru căile de comunicații rutiere care îl intersectează, cu acces la acesta, urmărindu-se respectarea prevederilor SR 1848-1,2,3.

Lucrarile de reciclare si asternere a covorului asfaltic se vor executa sub circulatie pe jumatate din cale pe tronsoane bine determinate in concordanta cu tehnologiile de executie si natura interventiilor.

Pe timpul executiei lucrarilor se va respecta schema grafica de semnalizare a lucrarilor ce face parte integranta a prezentei documentatii, in conformitate cu Ordinul comun M.I. si M.T. nr. 1112/411/2000.

Instituirea restrictiilor de circulatie in vederea executarii lucrarilor se va face in baza proiectului de Management de Trafic intocmit de catre executant care raspunde de lucrare, insusit de consultant si aprobat in comun de administratorul drumului si politia rutiera.

Proiectul de management de trafic consemneaza obligatiile si responsabilitatile care revin factorilor responsabili, respectiv executant pe perioada de executie a lucrarilor si cuprinde masurile destinate desfasurarii traficului rutier in conditii de siguranta. Proiectul de management de trafic contine documentele scrise necesare obtinerii aprobarii instituirii restrictiilor de circulatie, schemele de semnalizare rutiera temporara si modul de organizare si supraveghere a circulatiei, obligativitatea realizarii, montarii, intretinerii si completarii operative a mijloacelor de semnalizare rutiera temporara, pe intreaga durata de executie a lucrarilor.

In prealabil instituirii restrictiilor de circulatie administratorul drumului public va informa participantii la trafic prin presa scrisa, radio, tv asupra conditiilor de circulatie pe sectorul de drum afectat de lucrari si eventual traseele alternative recomandate.

Se vor informa locuitorii din zona pentru blocarea acceselor, respectiv evacuarea autovehiculelor ale locuitorilor din zona inaintea de inceperea lucrarilor.

Indicatoare

Se vor prevedea urmatoarele tipuri de indicatoare:

- de avertizare a pericolului;
- de reglementare (de prioritate, de interzicere si/sau restrictie, de obligatie);
- de orientare si informare;
- cu semne aditionale.

Semnalizare orizontala

Se vor prevedea urmatoarele tipuri de semnalizare orizontala , astfel:

- a) marcaje longitudinale pentru delimitarea benzilor de circulatie;
- b) marcaje transversale, de oprire, de cedare trecerii pietonilor.

Se vor realiza marcaje longitudinale conform SR 1848-7:2015.

Se va asigura semnalizarea si marcajul corespunzator punctului de lucru pe timpul executiei lucrarilor, (conform Ordinului MT/MI/411/1112/2000, se vor monta parapeți de siguranță pe amplasamente provizorii in zonele afectate), iar la finalizarea acestora se va asigura semnalizarea si marcajul final al drumului.

In partea desenata se regasesc plansele cu caracteristicile tehnice ale proiectului.

- **Profilul si capacitatile de productie**

Nu este cazul.

- **Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament**

Nu este cazul.

- **Descrierea proceselor de productie ale proiectului propus, in functie de specificul investitiei, produse si subproduse obtinute, marimea, capacitatea**

Nu este cazul!

- **Materie prime, energie si combustibili utilizati, cu modul de asigurare a acestora**

Nu este cazul!

- **Racordarea la retelele utilitare existente in zona**

Nu este cazul!

- **Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investitiei**

Prin lucrarile specifice acestui proiect nu este afectat amplasamentul deoarece se vor realiza lucrări de modernizare a străzilor pe traseul existent al acesteia. In situatia in care vor fi afectate taluzele adiacente acestea se vor readuce la starea initiala si se vor insamanta natural.

- **Cai noi de acces sau schimbari ale acelor existente**

Nu este cazul, se vor folosi căile de acces existente.

- **Resurse naturale folosite in constructie si functionare**

- Resurse naturale folosite in realizarea constructiei:

- o Balast
- o Piatra sparta
- o Bitum
- o Ciment
- o Apa
- o Pamant vegetal
- o Aditivi si adaosuri

- Resurse naturale folosite in functionarea constructiei:

- o Nu este cazul.

- **Metode folosite in constructie**

Pentru realizarea obiectivului de investiții sunt necesare parcurgerea următoarelor etape:

- Realizarea lucrarilor de terasamente (sapaturi, umpluturi etc);
- Realizarea platformei necesare pentru executia straturilor rutiere;
- Execuția sistemului rutier proiectat pe partea carosabilă;
- Execuția sistemului rutier proiectat acostamente;
- Realizare accese la proprietăți și amenajare corespunzătoare intersecții
- Realizare lucrări conexe (semnalizare, marcaje etc.)

- **Planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara**

Nu este cazul!

- **Relatia cu alte proiecte existente sau planificate**

Nu este cazul!

- **Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare**

Nu este cazul, soluția propusă să se realizeze are la baza studii topografice și geotehnice.

- **Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor)**

Nu este cazul.

- **Alte autorizații cerute pentru proiect**

Conform certificatului de urbanism nu sunt necesare alte autorizații.

IV. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE

- **Planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului;**

Nu este cazul. Prezentul amplasament este liber de sarcini, iar în imediata vecinătate nu se află nicio construcție. În situația în care vor fi afectate taluzele adiacente acestea se vor readuce la starea inițială și se vor însămânța natural.

- **Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;**

Zonele afectate de lucrări vor fi readuse la starea inițială prin așternerea unui strat de pământ vegetal însămânțat.

- **Cai noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz;**

Nu este cazul.

- **Metode folosite în demolare;**

Nu este cazul.

- **Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;**

Nu este cazul. Nu au fost prevăzute demolări.

- **Alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor);**

Nu este cazul. Nu au fost prevăzute demolări.

V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI

- **Distanța față de granițe pentru proiecte care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în contextul transfrontieră, adoptată la ESPOO la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001**

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

- **Harti, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informatii privind caracteristicile fizice ale mediului, atat naturale cat si artificiale si alte informatii.**

Conform deciziei de evaluare initiala Nr. 6046 din 11.05.2023 proiectul propus **nu intra** sub incidenta art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si a faunei salbatice, aprobata cu modificari si completari prin legea nr 49/2011, cu modificarile si completarile ulterioare.

Fotografii relevante din amplasament:

1.DN15E



- **Folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia**

Terenul va avea aceeasi utilizare, drum național secundar.

- **Politici de zonare și folosire a terenului**

Nu exista politici de zonare, folosirea terenului este de drum public. Folosirea terenului va ramane neschimbata.

- **Areale sensibile**

Nu este cazul.

- **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**

- Coordonate amplasament:

Nr. Crt.	Denumire	Coordonate plane			
		Început		Sfârșit	
		X (Est)	Y (Nord)	X (Est)	Y (Nord)
1	DN 15E	449057.98	578832.384	444119.76	582541.242

- **Detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luata in considerare**

Nu este cazul, solutia propusa a se realiza are la baza studii topografice si geotehnice

VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI IN LIMITA INFORMATILOR DISPONIBILE

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

Construcția și apoi utilizarea investiției nu presupune deteriorarea mediului înconjurător, deci nu se pune problema realizării unor lucrări speciale de reconstrucție ecologică.

Realizarea acestei investiții va avea un efect benefic asupra mediului înconjurator și nu este necesară refacerea cadrului ecologic.

În momentul încheierii acestei investiții se vor trasa măsuri specifice de redare în circuit a eventualelor suprafețe de teren ocupate de organizarea de șantier, platforme de depozitare, etc.

Pe de altă parte, însăși amenajarea platformelor și amplasarea containerelor prefabricate pentru depozitarea deșeurilor reprezintă o măsură de protecție ecologică a zonei, lucrările proiectate urmând a asigura atât protecția solului și subsolului, a biosferei, a așezărilor umane, a sănătății oamenilor, cât și protejarea obiectivelor de interes public.

Nu sunt afectate construcțiile și așezările umane din vecinătate.

Din punct de vedere al mediului înconjurător lucrările proiectate nu creează disfuncționalități față de situația existentă, ba mai mult îmbunătățește aspectul zonei și creează un loc unde mai multe tipuri de deșuri vor fi depozitate corespunzător.

Lucrările propuse prin prezentul proiect nu reprezintă și nu produc surse de poluare a apelor, solului și subsolului, nu produc vibrații și radiații. De asemenea nu produc poluarea ecosistemelor terestre și acvatice, a așezărilor umane și a altor obiective de interes public și nu produc substanțe toxice periculoase sau de orice altă natură.

a) Protecția calității apelor

La lucrările de construire se va asigura protecția apelor de suprafață, subterane și a ecosistemelor acvatice, care are ca obiect menținerea și ameliorarea calității și productivității naturale ale acestora, în scopul evitării unor efecte negative asupra mediului, sănătății umane și bunurilor materiale.

Execuția lucrărilor se va face astfel încât contaminarea potențială a cursurilor de apă și a pânzei freatice să fie evitată

- Surse de poluanți pentru ape

În perioada de execuție a lucrărilor sursele posibile de poluare a apelor pot fi:

- Execuția propriu-zisă a lucrărilor;
- Traficul de șantier rezultat din circulația vehiculelor grele pentru transport de materiale, și personal la punctele de lucru, utilajele;
- Organizările de șantier care pot avea în componența lor stații de asfalt și betoane, stații de întreținere a utilajelor și mașinilor de transport, cantine, spații pentru dormitoare, birouri etc.

În perioadele ploioase, poluanții din aer sunt transferați în ceilalți factori de mediu (apa de suprafață și subterană, sol etc).

- Locul de evacuare sau emisar

În cadrul proiectului nu se vor devia cursuri de apă existente.

- Stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute
Nu este cazul.

b) Protecția aerului

- Surse de poluanți pentru aer, poluanți inclusiv surse de mirosuri

În perioada desfășurării lucrărilor proiectate emisiile de substanțe poluante evacuate în atmosferă provin de la următoarele surse:

- Sursele liniare - traficul rutier zilnic desfășurat în cadrul șantierului;
- Sursele de suprafață - funcționarea utilajelor în zona fronturilor de lucru;
- Sursele punctiforme - funcționarea stațiilor de asfalt și betoane. (nu se vor realiza în amplasament)

Efectele generate de sursele punctiforme și de suprafață se fac resimțite pe arii mai restrânse decât în cazul surselor liniare de tipul traficului.

Activitatea de construcție poate avea temporar impact local apreciabil asupra calității atmosferei.

Impactul negativ asupra calității aerului este mai semnificativ în zona unde funcționează stațiile de asfalt (în baza de producție)

În perioada de operare a lucrărilor proiectate nu vor apărea surse suplimentare de poluare a aerului față de situația existentă.

Sursa de poluare va fi aceeași ca și în prezent și anume traficul rutier care se desfășoară în zona.

Măsuri de protecție:

Utilajele vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic în vederea creșterii performanțelor. O altă posibilitate de limitare a emisiilor de substanțe poluante provenite de la utilaje constă în folosirea de utilaje și camioane de generație recentă, prevăzute cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților în atmosferă.

Pentru limitarea disconfortului ce poate să apară mai ales pe timpul verii se vor alege trasee optime pentru vehiculele ce deserveșc șantierul, mai ales pentru cele care transportă materii prime și materiale de construcție ce pot elibera în atmosferă particule fine. Drumurile de acces la șantier, dacă va fi cazul, pot fi udate periodic.

Transportul materialelor de construcție se va face pe cât posibil acoperit.

Pentru perioada de funcționare nu sunt necesare măsuri de protecție, lucrările de amenajare vor contribui la creșterea fluentei traficului și implicit la reducerea nivelului emisiilor de substanțe poluante în aer.

- Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă

Nu este cazul.

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

- Surse de zgomot și de vibrații

Acest tip de poluare va avea caracter temporar, doar pe perioada execuției lucrărilor.

Lucrările de reabilitare/modernizare implică următoarele surse de zgomot și vibrații:

- Procesele tehnologice, pentru care este necesar să funcționeze unele grupuri de utilaje.
Aceste utilaje în lucru reprezintă tot atâtea surse de zgomot;

- Circulația mijloacelor de transport în cadrul șantierului.
- Funcționarea instalațiilor, utilajelor, echipamentelor în cadrul bazei de producție (în baza de producție)

Nivelul sonor depinde în mare măsură de următorii factori:

- Fenomenele meteorologice și în particular, viteza și direcția vântului, gradientul de temperatură și de vânt;
- Absorbția undelor acustice de către sol, fenomen denumit "efect de sol";
- Absorbția în aer, dependentă de presiune, temperatură, umiditatea relativă, componenta spectrală a zgomotului;
- Topografia terenului și vegetația.

Se va acorda o atenție sporită manevrării utilajelor în apropierea zonelor locuite și a obiectivelor care își desfășoară activitatea lângă stradă. Funcționarea acestora va fi verificată periodic.

Lucrările se vor realiza, pe cât posibil, în timpul zilei, respectând un program care să nu afecteze orele de odihnă ale populației rezidente.

Realizarea lucrărilor de reabilitare/modernizare proiectate va duce la creșterea fluentei circulației și implicit la reducerea nivelului de zgomot și vibrații. Astfel, îmbunătățirea suprafeței de rulare și circulația fluentă fără frânări și accelerații, va avea un impact pozitiv.

- Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și a vibrațiilor

Nu este cazul.

d) Protecția împotriva radiațiilor

Nu există informații despre posibile surse de radiații.

e) Protecția solului și subsolului

- Surse de poluanți pentru sol, subsol și ape freatice și de adâncime

Lucrările de construcție, precum și cele de exploatare și întreținere aferente, nu vor afecta calitatea solului deoarece, fiind vorba de construirea unei platforme auto și pietonale și amplasarea unei copertine metalice, împrejmuire cu gard metalic și iluminat, nu se pot înregistra dezechilibre ale ecosistemelor sau modificări ale habitatelor.

Totuși, posibilele surse care ar putea influența negativ indicatorii de calitate ai solului ca urmare a desfășurării activităților ce se vor desfășura pe amplasamentul investiției, sunt următoarele:

- depozitarea necorespunzătoare a materialelor rezultate din operațiile de săpătură;
- scurgerile accidentale de carburanți și lubrifianți de la utilajele și mijloacele de transport;

Antreprenorul lucrărilor de drumuri pe parcursul desfășurării lucrărilor de execuție a străzii, va lua măsuri pentru asigurarea stabilității solului, corelând lucrările de construcție cu lucrările de ameliorare a terenurilor afectate.

Pe durata exploatarea și întreținerii străzii se vor respecta măsurile de protecție a mediului în conformitate cu legislația în vigoare:

- se vor menține în stare de funcționare amenajările antiplouante și protecția mediului

-se vor marca zonele sensibile ecologic, cu indicarea regimului de circulație și prin informarea publicului asupra importanței ecologice a obiectivului;

-prin grija beneficiarului după realizarea investiției se recomandă realizarea de plantații rutiere pentru protecția solului.

Pe perioada de desfășurarea a lucrărilor de execuție aferente realizării lucrărilor proiectate organizarea de santier va fi dotată cu WC ecologic.

- Lucrările și dotările pentru protecția solului și subsolului.

Nu este cazul.

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Lucrările proiectate în cadrul acestui proiect nu afectează ecosistemele terestre (flora, fauna) sau cele acvatice.

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

Nu este cazul..

- *Lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate.*

Nu este cazul.

g) Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

Lucrările propuse, pe lângă faptul că nu va afecta construcțiile și așezările umane din vecinătate, va ajuta și la reducerea poluării cu praf și la eliminarea deteriorării terenurilor limitrofe locuințelor datorată inexistenței unei dirijări corecte a apelor pluviale. Soluția tehnică proiectată nu prevede utilizarea sau manipularea de substanțe toxice periculoase pe parcursul execuției sau întreținerii ulterioare a platformelor sau a altor construcții sau dotări de pe amplasament.

Existența santierului și desfășurarea lucrărilor pot fi surse de poluare pentru acest factor.

Constructorul va elabora o documentație privind dirijarea traficului, stabilind reguli stricte pentru asigurarea fluentei circulației și evitarea coliziunii, folosind o semnalizare luminoasă corespunzătoare;

Traficul de santier va fi dirijat astfel încât să evite ambuteiaje de autovehicule în zonele de lucru ;

Lucrările de deviere a circulației vor avea un caracter temporar.

Prin lucrările proiectate va crește confortul așezărilor umane și va fi asigurat accesul la obiectivele de interes public.

Prin finalizarea investiției, peisajul nu va suferi modificări semnificative. Pentru a restrânge efectul asupra peisajului, prin graficele de lucrări se va prevedea o eșalonare a execuției, astfel încât o porțiune începută să fie terminată integral și redată zonei într-o perioadă cât mai scurtă de lucru.

- *Identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumentele istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional.*

Nu este cazul. Lucrările se vor realiza pe drumul național DN15E, în afara zonelor cu regim de restricție sau zone de interes tradițional, monumente istorice și de arhitectură.

- *Lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public.*

Nu este cazul.

h) Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatării, inclusiv eliminarea

Lista deșeurilor

Principalele produse generate de activitatea de construire și întreținerii străzii, ce pot fi clasate ca deșeuri, sunt materiale rezultate din decapări și din săpături.

În activitatea de construcție și întreținere a infrastructurilor rutiere, se va ține seama de reglementările în vigoare privind colectarea, transportul, depozitarea și reciclarea deșeurilor.

Prin realizarea lucrărilor proiectate pot să apară următoarele tipuri de deșeuri:

- deșeuri de piatră și spărturi de piatră;
- beton, cărămizi, materiale ceramice;
- lemn;
- sticlă;
- materiale plastice;
- amestecuri metalice;
- pământ și materiale excavate;
- deșeuri amestecate de materiale de construcție.

Examinând lista de mai sus, se constată că nu apar deșeuri periculoase.

Programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate și planul de gestionare a deșeurilor.

- se vor recicla deșeurile re folosibile iar o parte din deșeurile rezultate din lucrările de construcție pot fi re folosite prin integrarea lor în lucrările de umpluturi. Celelalte deșeuri se vor depozita în spații special amenajate.
- se vor respecta condițiile de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare.
- întreținerea utilajelor și vehiculelor folosite în activitatea de construcție și întreținere se efectuează doar în locuri speciale în service autorizat sau în baza de întreținere a constructorului. Este interzis ca utilajele să fie reparate în zona amenajată pentru organizarea de șantier sau în amplasamentul lucrării.
- deșeurile de tip menjer se vor colecta în puștele sanjabile ce vor fi evacuate prin contract cu firmele de salubritate.

i) Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase

Conform Catalogului European al Deșeurilor CED - principalele deșeuri rezultate din activitățile de construcție a drumurilor și străzilor nu se încadrează în categoria deșeurilor periculoase.

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

În cadrul proiectului pentru execuția lucrărilor propuse s-au prezentat materialele și resursele folosite, iar pentru utilizarea investiției nu se impune utilizarea unor resurse naturale, a solului, a terenurilor, a apei sau a biodiversității.

VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE IN 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 este cazul.

- **Extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate)**

Nu este cazul.

- **Marimea, magnitudinea si complexitatea proiectului**

Avand in vedere ca lucrarile propuse prin proiect sunt:

Suprafață totală construită 55510 mp		
1.	Suprafață auto	47580 mp
2.	Suprafață acostamente	7930 mp

Avand in vedere cele mentionate mai sus vorbim de un impact si o complexitate redusă.

- **Probabilitatea impactului**

Poate exista un impact redus asupra solului în cazul în care deșeurile nu sunt colectate și depozitate sau în cazul în care vor exista scurgeri accidentale de uleiuri și carburanți.

Pentru evitarea acestui impact se vor prevedea măsuri de colectare selectivă a deșeurilor și utilizarea de utilaje moderne și verificate periodic.

- **Durata, frecvența și reversibilitatea impactului**

Impactul va fi redus, el va exista doar pe perioada execuției lucrărilor, respectiv 6 luni. Este un impact reversibil. La finalizarea lucrărilor, deșeurile vor fi eliminate/valorificate prin firme specializate, iar terenul ocupat temporar va fi readus la starea inițială.

- **Măsuri de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului.**

În vederea supravegherii calității factorilor de mediu în timpul lucrărilor, monitorizarea va consta în:

- observații directe zilnice pentru a face intervenții în situația apariției unor surse de poluare de tipul celor descrise mai sus;

- colectarea și îndepărtarea strict manuală a eventualelor plutitori sau corpuri străine poluante;

- optimizarea spațiului pentru a ocupa un spațiu cât mai restrâns cu șantierul.

Întrucât impactul produs asupra mediului în perioada de exploatare a lucrărilor proiectate este minim, monitorizarea va consta în observații directe periodice pentru a se interveni în situația apariției unor surse de poluare.

- **Natura transfrontiera a impactului**

Nu este cazul.

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI - DOTARI ȘI MASURI PREVĂZUTE PENTRU CONTROLUL EMISIILOR DE POLUANȚI ÎN MEDIU, INCLUSIV PENTRU CONFORMAREA LA CERINȚELE PRIVIND MONITORIZAREA EMISIILOR PREVĂZUTE DE CONCLUZIILE CELOR MAI BUNE TEHNICI DISPONIBILE APLICABILE. SE VA AVEA ÎN VEDERE CA IMPLEMENTAREA PROIECTULUI SĂ NU INFLUENȚEZE NEGATIV CALITATEA AERULUI ÎN ZONA.

Scopul proiectului este de utilitate publică. Pentru încadrarea în prevederile Uniunii Europene privind protecția mediului și ecosistemelor existente proiectul va respecta simultan legislația națională și europeană în domeniu.

Datorită faptului că lucrările proiectate pe drumul amintit sunt situate în ampriza drumului existent, nu sunt afectate condițiile de mediu din zonă, nici în timpul execuției lucrărilor, nici în perioada de exploatare a acestora. Taluzele afectate în urma realizării lucrărilor de reciclare vor fi aduse la starea inițială prin acoperirea acestora cu un strat de pământ vegetal însemănat, în rest nu sunt necesare alte măsuri de monitorizare a mediului.

Beneficiile ce vor rezulta în urma realizării investiției propuse:

Prin modernizarea și reabilitarea drumului vor apărea următoarele influențe favorabile asupra mediului:

- ❖ reducerea poluării;
- ❖ reducerea zgomotului;

din punct de vedere economic:

- ❖ reducerea consumului de carburant;
- ❖ reducerea uzurii anvelopelor auto;
- ❖ reducerea timpilor de parcurs social;

din punct de vedere social:

- ❖ deplasări mai rapide;
- ❖ noi posibilități de dezvoltare a zonei;

Aceste elemente reprezintă efectele pozitive ce rezidă din îmbunătățirea condițiilor de trafic, ce apar în urma realizării lucrărilor.

În consecință, în documentație nu au fost prevăzute decât câteva recomandări pentru perioada de execuție a lucrărilor, menite să sprijine beneficiarul în monitorizarea factorilor de mediu pe parcursul execuției lucrării.

Măsuri de protecție a mediului propuse:

În urma evaluării potențialilor factori de risc pentru mediu, menționați mai sus, propunem urmărirea respectării, pe durata realizării și exploatării lucrării, a următoarelor măsuri.

Zona de măsuri preventive și de protecție propuse

1. Calitatea aerului :

- transportarea agregatelor care intră în componența straturilor rutiere se va realiza cu autovehicule care în intravilanul localităților vor avea prevăzută limitare de viteză, impusă de administratorul străzii în vederea diminuării poluării aerului

- beneficiarul va avertiza constructorul în cazul în care acesta din urmă va utiliza vehicule, echipamente sau mașini care emană gaze în cantitate ridicată, va dispune ca acestea să fie îndepărtate în cel mai scurt timp din șantier.

2. Eroziunea solului :

- se vor face pe cât posibil lucrări de înierbare a zonelor afectate pentru stoparea erodării terenului.

3. Contaminarea solului cu combustibil sau lubrefianți :

- vehiculele și utilajele vor fi astfel întreținute și folosite încât pierderile de ulei sau de combustibil să nu contamineze solul.
- depozitarea pe șantier a combustibilului se va face pe cât posibil departe de zonele de protecție ale surselor de apă sau de fântâni
- spălarea autovehiculelor și a utilajelor, în timpul procesului tehnologic, se va face numai într-un loc special desemnat de beneficiar, departe de sursele de apă

4. Zgomot :

- pe cât posibil, se va urmări ca activitățile zgomotoase să se realizeze în zona instituțiilor de învățământ, instituțiilor publice și dispensarului uman, în afara orelor de funcționare a acestora.
- se va interzice desfășurarea activităților zgomotoase în zona locuințelor între orele 6 - 8 dimineața.

Lucrările proiectate ce urmează a se realiza nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei sau din punct de vedere al zgomotului și mediului înconjurător. Prin executarea lucrărilor de reabilitare/modernizare, vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, cât și din punct de vedere economic și social.

În ansamblu, se poate aprecia ca din punct de vedere al mediului ambiant, lucrările ce fac obiectul prezentului proiect nu introduc disfuncționalități suplimentare față de situația actuală, ci dimpotrivă au un efect pozitiv.

Lucrări de reconstrucție ecologică

În acest domeniu se propune realizarea următoarelor:

- datorită folosirii drumurilor publice pentru transportul betoanelor sau al altor materiale, se va executa curățarea pneurilor de pământ sau de alte reziduuri din șantier.
- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni.
- se va exercita un control sever la transportul de beton din ciment cu autobetoniere, pentru a se preveni în totalitate descărcări accidentale pe traseu sau spălarea tobelor și aruncarea apei cu lapte de ciment în parcursul din șantier sau drumurile publice.
- procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic sau se va urmări o umectare mai intensă a suprafețelor.
- la sfârșitul săptămânii se va efectua curățirea fronturilor de lucru, eliminându-se toate deșeurile.

După finalizarea lucrărilor la suprastructură, zonele afectate vor fi curățate și nivelate, iar terenul readus la starea inițială, prin acoperirea cu pământ vegetal și plantarea de vegetație.

Recomandări specifice:

- restricționarea suprafețelor săpate;
- limitarea dezvoltării de infrastructuri conexe (drumuri de acces, puncte de cazare, puncte de oprire etc.) temporare (pe durata lucrărilor de construcție) și permanente (în faza de operare)
- management corespunzător al traficului utilajelor (carburanți cu limite de toxicitate conform normelor în vigoare);

- realizarea unui management eficient al depozitării hidrocarburilor în perimetrul șantierului, astfel încât acestea să nu fie niciodată depozitate în sau în apropierea zonelor protejate;
- realizarea unui management eficient al deșeurilor, prin asigurarea transportării lor imediate în cazul în care se lucrează în apropierea zonelor protejate;
- monitorizarea periodică a stării vegetației din zona adiacentă străzii (în special în vederea urmării speciilor potențial invazive ce pot să pătrundă în zonele protejate) și aplicarea unor măsuri de management specifice în cazul în care se constată degradări ale acestor sisteme;
- menținerea suprafețelor de protecție în jurul habitatelor valoroase din zonă și din apropierea zonei de construcție și a panourilor care să ecraneze poluarea cu praf și compuși toxici din gazele de eșapament;
- depozitarea pământului săpat, a sterilului și a altor materiale la o distanță care să nu permită scurgeri accidentale în albia apelor de suprafață;
- management corespunzător al traficului utilajelor (carburanți cu limite de toxicitate conform normelor în vigoare);
- se va impune planificarea și susținerea materială a unui program de realizare, monitorizare a măsurilor de reducere a impacturilor, prin termenii de referință și buget.

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

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE ȘANTIER

Organizarea de șantier va fi realizată de antreprenorul care va câștiga licitația de execuție-dacă este cazul.

In situația în care se va realiza organizarea de șantier trebuie respectate cel puțin următoarele:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier: realizarea unei rampe de acces, realizarea unor platforme pentru depozitarea materialelor și a birourilor, realizarea împrejmuirii, amenajare WC ecologic;
- localizarea organizării de șantier: în limitele domeniului public asigurat de Beneficiar, pe traseul străzii amintite;

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier: Nu este cazul.
- Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia 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.

Pe perioada de desfășurare a lucrărilor de execuție aferente realizării lucrărilor proiectate organizarea de șantier va fi dotată cu WC ecologic.

XI. LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII, ÎN MASURĂ ÎN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE:

- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității: acoperirea cu pământ vegetal, însămânțare și plantare de vegetație;
- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale – nu este cazul;
- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației – nu este cazul;
- modalități de refacere a stării inițiale/modernizare în vederea utilizării ulterioare a terenului – nu este cazul.

XII. ANEXE

- Parti desenate: Plan de încadrare, plan de situație.
- Certificat de urbanism

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.

Conform deciziei de evaluare inițială Nr. 6046 din 11.05.2023 proiectul propus nu intra sub incidența art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare.

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:

Conform deciziei de evaluare inițială Nr. 6046 din 11.05.2023 proiectul propus intra sub incidența art. nr. 54 din Legea apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare.

Se vor atașa avizele obținute de la autoritatea competentă privind gospodărirea apelor.

Întocmit,
Ing. Moga George

Documentație pentru obținerea avizelor

SEF SECȚIE
SDN TÂRGU MUREȘ
Ing. Monica Elena EPURE



