

Fax: + (40) 346 816 328
Adr. Corespondenta: Bulevardul Ing. Gheorghe Duca nr. 24, et. 4, ap. 8
Sector 1, Bucuresti



În atenția: **AGENTIA PENTRU PROTECTIA MEDIULUI OLT**
Adresa: Strada Ion Moroșanu, nr.3, Slatina, jud. Olt
Tel.: 0249 439 166
Email: office@apmot.anpm.ro

Spre știința: **Dlul. Dascalu Claudiu-Lucian**
Director
DIRECTIA ADMINISTRAREA STRAZILOR SI ILUMINATULUI PUBLIC
Tel. /Fax.: +40 349 414 412

Din partea: **SC PANADRIA SRL (in calitate de Antreprenor)**
prin **EUROCERAD INTERNATIONAL SRL (in calitate de proiectant general)**
Florina Costache
Administrator
Tel.: + (40) 766 070 074
Fax. + (40) 346 816 328
E-mail: avize1@vmail.ro

Data: 18.04.2024

Număr: PR38. EDDASIP_D&B_Strazi Slatina//151E

SUBIECT: CONTINUAREA PROCEDURII DE EVALUARE A IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI CONFORM
ADRESEI NR. 4282 DIN 12.04.2024

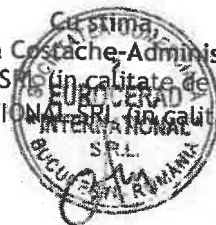
PROIECT: REABILITARE ALEE ACCES CAMINE 23-25 STR. CRISAN

Stimati Domni,

Pentru continuarea procedurii de evaluare a impactului asupra mediului pentru investitia ce vizeaza executia **REABILITARE ALEE ACCES CAMINE 23-25 STR. CRISAN** conform adresei nr. 4282 din 12.04.2024, atasat prezentei cereri, transmitem Memoriul de prezentare conform Anexei 5E din Legea nr.292/2008 revizuit cu situatia actuala si propusa a proiectului.

Va multumim!

Florina Costache-Administrator
SC PANADRIA SRL (in calitate de Antreprenor)
prin EURO CERAD INTERNATIONAL SRL (in calitate de proiectant general)



Pentru clarificari, va rugam sa ne contactati telefonic la nr. 0766 070 074, precum si la adresa de e-mail: antonia.paraschiv@vmail.ro



AUTORITATEA CONTRACTANTA:
DIRECTIA ADMINISTRAREA STRAZILOR SI ILUMINATULUI PUBLIC,
MUN.SLATINA, OLT

MEMORIU DE PREZENTARE
Conform Anexei nr. 5E din Legea nr. 292/2018

MARTIE, 2024

REABILITARE ALEE ACCES CAMINE 23-25 STRADA CRISAN

ASOCIEREA

S.C. PANADRIA S.R.L.

Elaborator: S.C. EURO CERAD INTERNATIONAL S.R.L.
Adresa: Str. Gheorghe Duca, Nr. 24, Etaj 4, Ap. 8, Sector 1, Bucuresti
Tel: 0766 070 074
Fax: 0346 816 328
Email: office@eurocerad.ro

CUPRINS

Conform Anexei nr.5E din Legea nr. 292 din 2018

I.	Denumirea proiectului	3
II.	Titularul investitiei.....	3
III.	Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect.....	3
	a) Un rezumat al proiectului.....	3
	b) Justificarea necesitatii proiectului.....	3
	c) Valoarea investitiei.....	4
	d) Perioada de implementare propusa.....	5
	e) Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar (planuri de situatie si amplasament)	5
	f) O descriere a caracteristicilor fizice ale intregului proiect, formule fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie si altele).....	5
	Clima si fenomenele naturale specifice zonei	5
	Geologia si seismicitatea	6
	Devierile si protejarile de utilitati afectate.....	10
	Caile de acces permanente, caile de comunicatii si altele asemenea;	10
	Caile de acces provizorii;	10
	Bunuri de patrimoniu cultural imobil;	10
	SITUATIA PROIECTATA.....	11
	Structura rutiera carosabil.....	12
	Structura rutiera proiectata respecta prevederile Expertizei tehnice si a fost adoptata in conformitate cu prevederile PD177-2001, avand urmatoarea alcătuire:.....	12
	Structura rutiera trotuar.....	12
	Dispozitive de scurgere a apelor pluviale	12
	Siguranta circulatiei	13
	Traficul.....	14
	Traseul in plan.....	14
	Profilul longitudinal	15
	Profilul transversal.....	15
	In profil transversal strada a fost prevazută cu urmatoarele elemente:	15
IV.	Descrierea lucrarilor de demolare necesare	17
V.	Descrierea amplasarii proiectului.....	17
VI.	Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, in limita de informatii disponibile	18

a) Protectia calitatii apelor	18
b) Protectia aerului	18
c) Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor	19
d) Protectia impotriva radiatiilor	20
e) Protectia solului si a subsolului	20
f) Protectia ecosistemelor terestre si acvatice	21
g) Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public	21
Masuri de protectie in perioada de operare a drumului.....	21
h) Prevenirea si gestionarea deseurilor generate pe amplasament in timpul realizarii proiectului/în timpul exploatarei, inclusiv eliminarea	22
i) Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase	22
VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect.....	22
VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanți in mediu, inclusiv pentru conformarea la cerintele privind monitorizarea emisiilor prevazute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului sa nu influenteze negativ calitatea aerului in zona	23
Masuri de protectie in perioada de operare a drumului.....	23
IX. Legatura cu alte acte normative si/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare	23
X. Lucrari necesare organizarii de santier	23
XI. Lucrari de refacere a amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii, in masura in care aceste informatii sunt disponibile	24
XII. Anexe - piese desenate	24
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, memoriul va fi completat cu următoarele:.....	24
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	25
XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV.	25

Fax:
Adr. Corespondenta:
E-mail:

+(40)346 816 328
Bulevardul Ing. Gheorghe Duca nr. 24, et. 4, ap. 8
Sector 1, Bucuresti
office@eurocerad.ro



MEMORIU DE PREZENTARE
ANEXA Nr. 5E Conform Legii nr. 292 din 2018

I. Denumirea proiectului

Reabilitare alee acces camine 23-25 Strada Crisan

II. Titularul investitiei

Directia Administrarea Strazilor si Iluminatului Public

Adresa: Slatina, Str. Draganesti, nr. 25A, cod postal 230119, Jud. OLT

Telefon: 0249.422.788

Fax: 0349.414.412

Email: iluminatpublicpms@yahoo.com

Web: www.primariaslatina.ro

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect

a) Un rezumat al proiectului

Lucrarile care fac obiectul prezentei documentatii cuprind operatiunile necesare de executat in scopul **Reabilitare alee acces camine 23-25 Strada Crisan**, asigurarii unor conditii normale de confort si de siguranta a circulatiei impuse de normele si normativele tehnice in vigoare, realizarea capacitatii portante a străzii conform standardelor in vigoare precum si optimizarea, realizarea conform normativelor in vigoare a semnalizarii rutiere si sigurantei circulatiei si realizarea lucrarilor de protectia mediului.

Prin executarea lucrarilor nu se produc modificari ale mediului inconjurator, ci se asigura desfasurarea circulatiei rutiere in conditii normale de siguranta si confort.

Lucrarile care se vor executa au ca scop reabilitarea **alee acces camine 23-25 strada Crisan** mentinerea in permanenta a caracteristicilor tehnico-functionale a obiectivului de investitii, precum si imbunatatirea acestora in raport cu cerintele traficului rutier actual si de viitor.

Sistemele rutiere noi, proiectate, vor fi adaptate categoriei strazii respective, in functie de caracteristicile geotehnice ale terenului de fundare, de traficul rutier și de alcătuirea actuală a imbracamintii rutiere și complexului rutier, astfel incat sa se asigure capacitatea portanta corespunzatoare.

b) Justificarea necesitatii proiectului

Terenul ocupat de obiectivul de investitie apartine domeniului public al municipiului Slatina, judetul Olt.

Strada se află in intravilanul Municipiului Slatina fiind in proprietatea si administrarea orasului, conform inventarului bunurilor care apartin domeniului public al Municipiului Slatina.

Strada supusa analizei este proprietatea publica a Municipiului Slatina iar în prezent se află într-o stare avansată de degradare impunându-se astfel lucrări de reabilitare/modernizare a acestora, pentru aceasta se dorește realizarea proiectului.

Tronsonul de stradă care face parte din investiția curentă se va reabilita/moderniza pe toată lungimea are 190 de metri.

Scopul investitiei este de a asigura o îmbunătățire a vieții și activității locuitorilor permițând totodată:

- asigurarea unei circulații rutiere și pietonale în condiții de siguranță și confort;
- ameliorarea accesului la rețeaua de drumuri și societății comerciale din zonă;
- diminuarea surselor de poluare și îmbunătățirea calității mediului.

Prin tema de proiectare se propune reabilitarea/modernizarea tronsonului de stradă antementionat pentru circulația autovehiculelor; trotuare pentru circulația pietonilor; colectarea și scurgerea apelor pluviale.

Obiectivul general al acestei investitii: Asigurarea unei infrastructuri de baza moderne care sa duca la o accelerare a creșterii economice și a condițiilor de trai în condițiile unei dezvoltari durabile.

Pentru lucrarile de reabilitare ale străzii analizate, prin expertiza tehnică se propune urmatorul scenariu de bază pentru eliminarea degradarilor și aducerea acesteia la starea normală de funcționare.

Sistem rutier suplu:

- 4 cm strat de uzura BA16 RUL. 50/70;
- 6 cm strat de legatura BAD22.4 LEG. 50/70;
- 20 cm strat de baza din piatra sparta;
- 20 cm strat de fundatie din balast.

Sistem rutier suplu

AVANTAJE

- Grosimea structurii asfaltice poate fi etapizata iar capacitatea portanta poate crește progresiv prin investitii etapizate (ranforsari) pe masura creșterii traficului;
- Greselile de executie pot fi remediate usor fata de imbracamintile de beton de ciment;
- Prezinta un confort la rulare mai mare decat imbracamintile asfaltice (prin lipsa rosturilor);
- Rugozitatea suprafetei poate fi sporita prin tratamente bituminoase, asigurandu-se circulatia și pentru decliviati cu valori mai mari.

c) Valoarea investitiei

Valoarea estimativa a investitiei este de **354,405.29** fara TVA

d) Perioada de implementare propusa

Durata de realizare a investitiei este de 3 luni.

e) Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar (planuri de situatie si amplasament)

- Plan de amplasament PA-001;
- Plan de situatie PS-001.

f) O descriere a caracteristicilor fizice ale intregului proiect, formule fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie si altele)

Terenul ocupat de obiectivul de investitie apartine domeniului public al municipiului Slatina, județul Olt.

Strada se află in intravilanul Municipiului Slatina fiind in proprietatea si administrarea orasului, conform inventarului bunurilor care apartin domeniului public al Municipiului Slatina.

Strada supusa analizei este proprietatea publica a Municipiului Slatina iar în prezent se află într-o stare avansată de degradare impunându-se astfel lucrări de reabilitare/modernizare a acestora.

Topografia

Prin masuratorile topografice s-au materializat axul drumului existent precum si limitele partii carosabile ale acestuia, limitele de proprietate si alte elemente importante necesare realizarii in conditii optime a proiectarii.

Clima si fenomenele naturale specifice zonei

Municipiul Slatina se gaseste in zona de Vest a Munteniei, pe valea râului Olt pe ultimele cline ale platformei Cotmeana la contactul ei cu câmpia Slatinei. Orasul se circumscrie ca unitate fizico-geografica la extremitatea sud vestica a Platformei Cotmeana pe terasele râului Olt. Din punct de vedere altimetric orasul este dispus intre 160 si 170m la contactul intre prima terasa si Platforma Cotmeana si 110-120m in Lunca Oltului.

Vaile naturale:

Vaile care strabat municipiul de la N-E la S-E sunt : Streharet, Sopot, Clocociov si Milcov (Urlatoarea). Ele au in zona de izvoare un profil larg, evazat si putin adâncit, dar pe masura apropierii de râul Olt se adâncesc progresiv in terasele acestuia, energia de relief atingând valori de pâna la 40-50m intre partea superioara a interfluviilor si fundul vailor; ajunse in lunca Oltului ele se largesc brusc, nemaiexistând o cumpana morfologica propriu-zisa intre ele. Vaile au caracter permanent fiind alimentate din izvoare si din precipitatii.

Raul Olt reprezinta cea mai importanta apa de suprafata, având o directie de curgere NV-SE, profil longitudinal continuu si pante reduse specifice cursurilor inferioare ale riurilor din Campia Romana.

Datorita pozitiei pe care o ocupa in sud-vestul tarii, clima apartine tipului temperat-continental si are, prin configuratia reliefului, o nuanta mai arida, media anuala a temperaturilor fiind de 10,7°C, iar media anuala a precipitatiilor având o valoare de sub 515,6 mm. Pentru perioada 1869 si 2002, recordul de cea mai mare temperatura este de +40,5°C, inregistrat in august 1952. Cea mai scazuta temperatura inregistrata la Slatina a fost de -31°C in ianuarie 1942. In ultimii ani s-au inregistrat si unele fenomene extreme: in iulie 2008 o furtuna de mica intensitate din nord-est s-a amplificat pe masura ce a avansat spre sud-vest, demonstrând potentialul de producere a unor tornade.

Geologia si seismicitatea

Din punct de vedere morfologic, amplasamentul face parte din terasa înaltă a râului Olt, cunoscută în literatura de specialitate sub numele de "terasa Slatina", care se ridică cu cca 60 m deasupra albiei râului Olt.

Depozitele de suprafață sunt de vârstă cuaternar, respectiv Pleistocen, fiind constituite din argile cu materiale grosiere de pietriș cu nisip și elemente de bolovăniș în bază.

Conform hartii de la Anexa 1a, SR 11100/1-93 amplasamentul studiat se situeaza in zona cu seismicitate de 8 grade MSK, perioada de revenire de 50 ani.

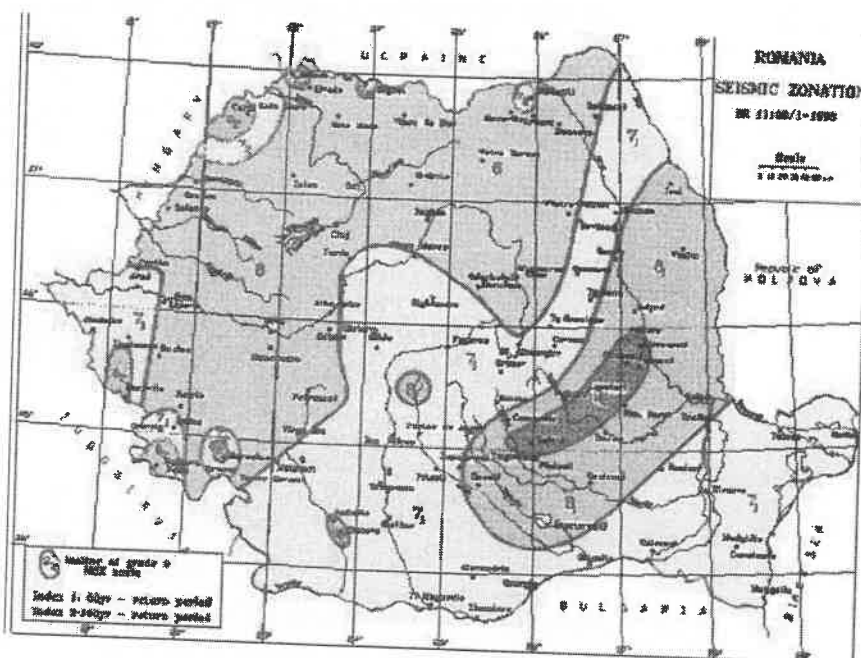


Fig. 1 Zonarea seismica a teritoriului Romaniei

- Conform normativului P100-1/2013 „Cod de proiectare seismica - Partea I”, valoarea de varf a acceleratiei terenului pentru proiectare, pentru cutremure avand intervalul

mediu de recurenta IMR = 225 ani si 20% probabilitate de depasire in 50 ani, este: $a_g = 0.20 g$, iar perioada de control (colt) a spectrului de raspuns $T_c = 1.0$ sec.

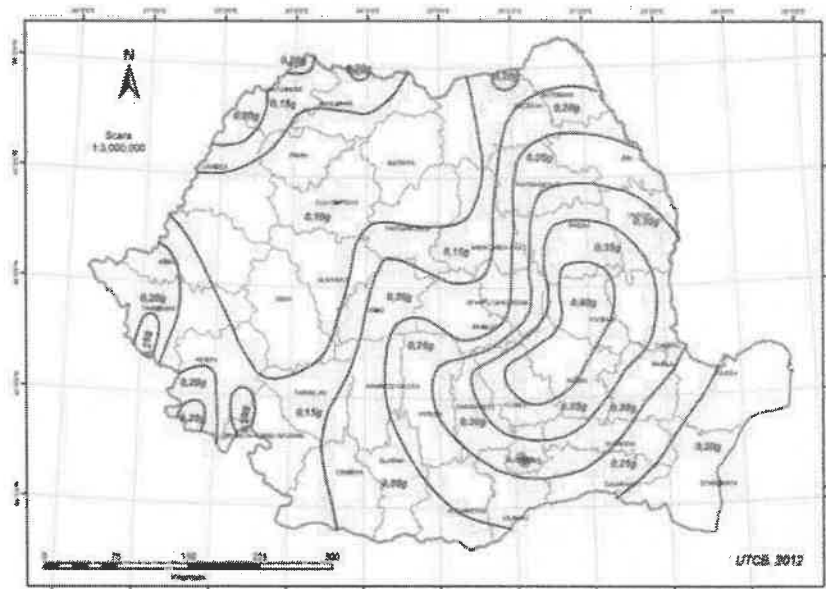


Fig. 2 Zonarea teritoriului Romaniei - de varf ale acceleratiei terenului pentru proiectare a_g .

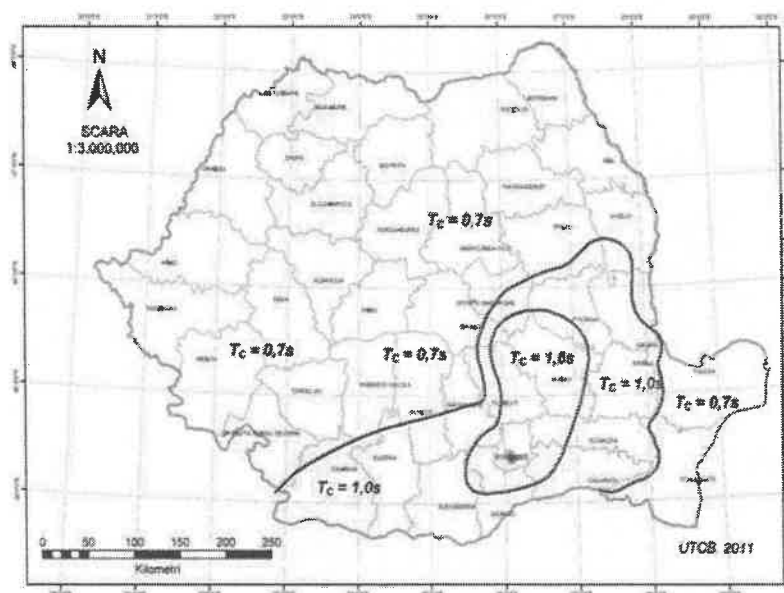
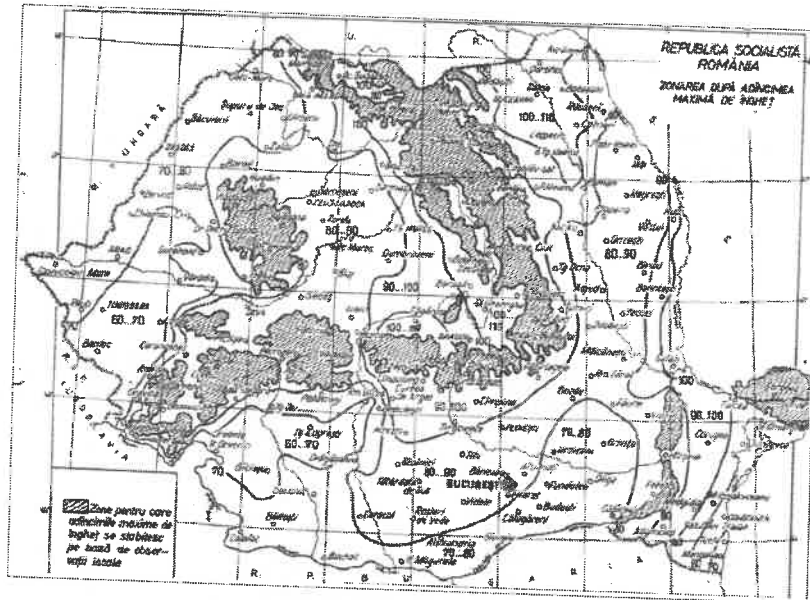


Fig. 3 Zonarea teritoriului Romaniei - perioada de control (colt), T_c , a spectrului de raspuns.

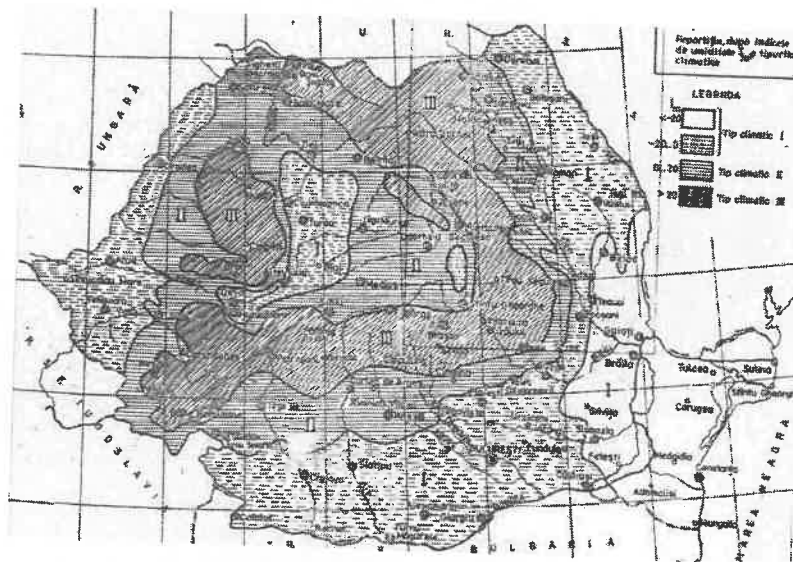
Adancimea maxima de inghet

Adancimea maxima de inghet este de 80-90 cm conform STAS 6054/77 privind "Zonarea teritoriului Romaniei dupa adancimea de inghet - adancimi maxime de inghet", prezentate in harta de mai jos:



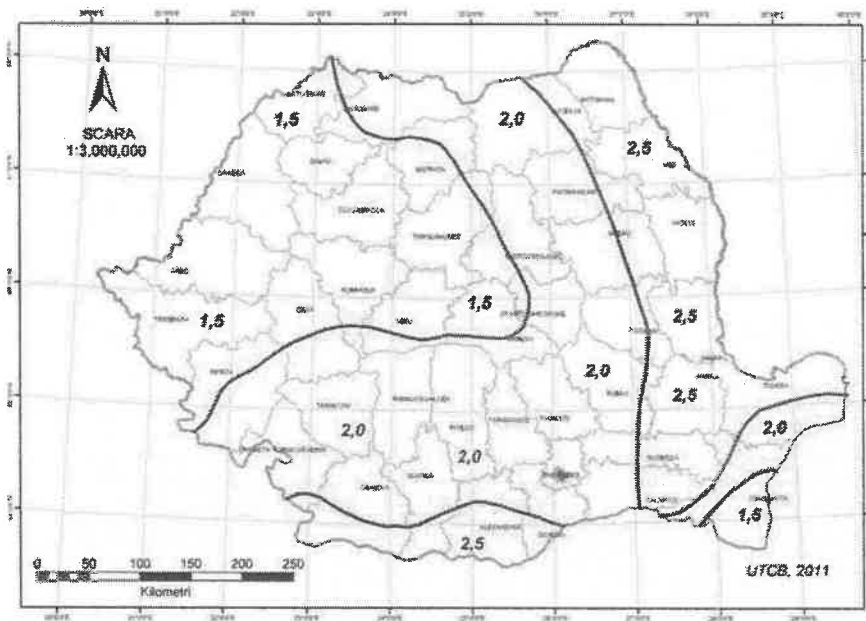
Zonarea dupa adancimea de inghet

Tipul climatic dupa repartitia indicelui de umiditate Thorontwhite, conform STAS 1709-1/90 este I cu $I_m = -20 \dots 0$.

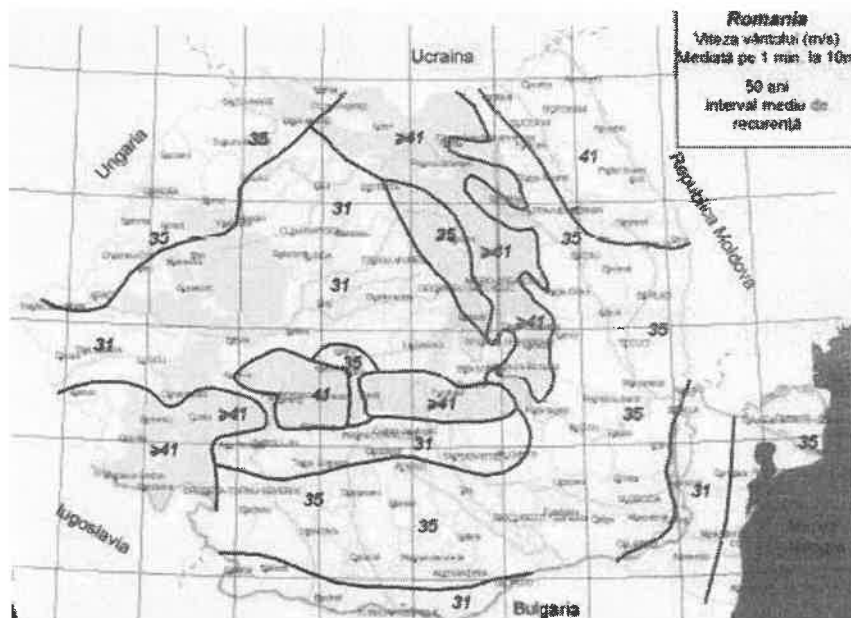


Repartitia tipurilor climatice dupa indicele de umiditate I_m

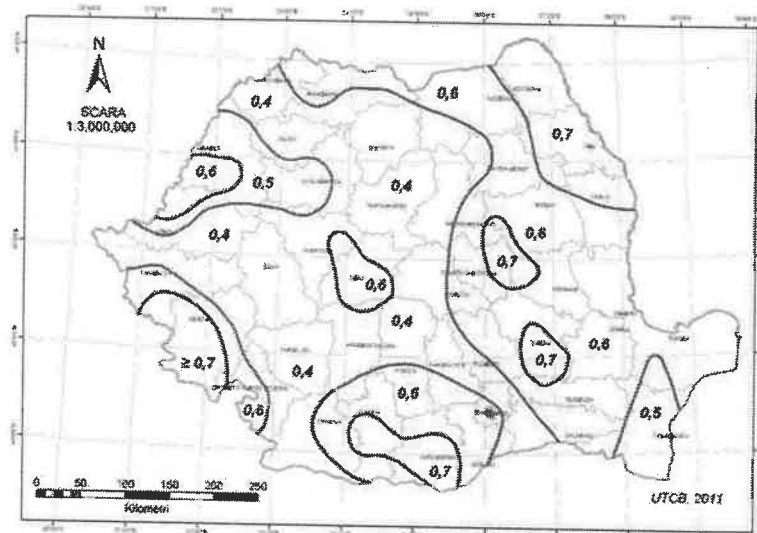
Conform CR1-1-3-2005 incarcarea din zapada pe sol este $S_z=2.0 \text{ KN/m}^2$ avand intervalul de recuperare $\text{IMR}=50$ ani.



Din punct de vedere al incarcarilor de vant amplasamentul se incadreaza in zona C, avand viteza mediata pe 1 minut, la inaltimea de 10 m (cu 50 ani interval mediu de recurenta - repartitia Gumbel), de $V_m=35 \text{ m/s}$ (cu 2% probabilitate de depasire) presiunea de referinta mediata pe 1 minut la inaltimea de 10 m ($T=50 \text{ am}$) este de 0.50 Kpa , conform NP 082-04.



Valori caracteristice ale vitezei vantului avand 50 ani interval mediu de recurenta



Valori caracteristice ale presiunii de referinta a vantului, mediata pe 10 min.

Riscul natural este o funcție a probabilității apariției unei pagube și a consecințelor probabile, ca urmare a unui anumit eveniment. Cu alte cuvinte, riscul este dat de nivelul așteptat al pierderilor în cazul producerii unui eveniment neașteptat. Elementele de risc sunt oamenii, clădirile, terenurile cu diferite folosințe, infrastructură, servicii, etc.

Devierile si protejarile de utilitati afectate

Ridicarea la nivel a capacelor caminelor de vizitare se va face inaintea turnarii stratului de uzura.

Caile de acces permanente, caile de comunicatii si altele asemenea;

Nu este cazul.

Caile de acces provizorii;

Nu este cazul.

Bunuri de patrimoniu cultural imobil;

Nu este cazul.

Situatia existenta

Starea tehnica a strazii analizate este "rea" pe toată lungimea, traficul auto si pietonal desfasurandu-se cu dificultate, in conditii improprii din cauza degradarilor locale, astfel ca reabilitare/modernizarea acesteia devine absolut necesara.

Starea de degradare este reprezentata de degradari specifice structurilor rutiere din beton, de tip: gropi, tasari, crăpături.

Cauze:

- lipsa lucrarilor de intretinere si reparatii;
- lipsa elementelor corespunzătoare de preluare și evacuare a apelor pluviale;

- execuția lucrărilor la rețelele edilitare.

Lucrarile propuse sunt lucrari de reabilitare/modernizare strazi in vederea aducerii acestora la un nivel ce va asigura confort si siguranta in exploatare.

Lucrarile proiectate reprezinta lucrari de drumuri, reabilitarea structurii rutiere inadecvata a drumurilor interioare adiacente parcarii, a aleilor pietonale si platformelor de parcare.

Locurile de parcare proiectate se vor trasa conform NP 24.

Lucrarile ce fac parte din acest proiect se incadreaza in limitele cadastrale si nu afecteaza spatiul verde sau alte retele existente.

Starea tehnica a strazii analizate este "rea" pe toată lungimea acesteia, aceasta riscand sa ajunga intr-o stare avansata de degradare daca nu se vor lua masuri in vederea realizarii lucrarilor de reabilitare/modernizare.

Lipsa unei structuri rutiere moderne în stare bună, face ca circulația să se desfășoare greoi, mai ales în perioadele cu precipitații, neavând asigurate condițiile de siguranța rutieră și confort.

Datorită inconveniențelor enumerate, circulația vehiculelor și a pietonilor se desfășoară necorespunzător din punct de vedere al siguranței circulației, necesitând modernizarea strazii, prin metode perfecționate de impermeabilizare.

Scopul realizarii acestei investitii este imbunatatirea conditiilor de transport pentru bunuri si persoane Beneficii:

- reducerea considerabilă a costurilor cu menținerea și modernizarea periodică;
- reducerea zgomotului și noxelor, timpul de traversare a străzii reducându-se considerabil;
- creșterea siguranței circulației;
- creșterea gradului de acces al comunității la diverse servicii din interiorul localitati: supermarket, cinema; scoli, etc.
- diminuarea surselor de poluare – praf, noroi;

Situatia proiectata

Se vor reface aleile degradate, iar in spatiul neamenajat dintre blocuri, se va construi o noua alee cu aceeasi structura propusa.

Prin reabilitarea strazii se va asigura circulatia in conditii optime a locuitorilor din zona. Terenul aferent lucrarilor este amplasat pe actualul traseu al strazii studiate, nefiind necesare exproprii, demolari sau scoateri de terenuri din circuitul agricol sau silvic.

Lucrarile de reabilitare nu vor afecta monumente istorice/de arhitectura, situri arheologice din zona sau in zona imediat invecinata.

Pentru reabilitarea strazii nu sunt necesare suprafete noi, extinderi, unele corectari ale traseului se vor face pe suprafata aferenta domeniului public si zona de siguranta a drumurilor, deci nu afecteaza proprietatile din zona si nu schimba destinatia terenului.

Proiectul aferent nu afecteaza spatiul verde existent/neamenajat, acesta fiind deja amenajat conform PUG Slatina si Registrul spatiilor verzi.

In zona dintre blocuri se va amenaja o alee pe un spatiu existent, iar celelalte cai de circulatie se vor reabilita.

Structura rutiera carosabil

Structura rutiera proiectata respecta prevederile Expertizei tehnice si a fost adoptata in conformitate cu prevederile PD177-2001, avand urmatoarea alcătuire:

Parte carosabilă Strada Crisan:

- 4 cm strat de uzura BA16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legătură BAD22.4 leg. 50/70;
- strat de bază din piatră spartă, 20 cm;
- strat de fundație din balast, 20 cm.

Reabilitare: tronson 1 (km 0+000 - 0+040), tronson 3 (km 0+000 - 0+040):

- 4 cm strat de uzura BA16 rul. 50/70 + preluare denivelări;
- geocompozit antifisură.

Pe zonele de racordare a gurilor de scurgere la căminele de vizitare, se va realiza refacerea structurii rutiere pe toată grosimea cu respectarea stratificației precizate mai sus.

Amenajarea intersecțiilor și racordurilor cu străzile laterale

La racordarea cu strazile intersectate linia rosie a fost proiectata la nivelul acestor strazi.

Racordarea bordurii partii carosabile la intersectia strazilor existente s-a realizat cu arce circulare avand raze stabilite functie de conditiile existente din teren pentru a se asigura continuitatea scurgerii apelor.

Amenajarea acestora se va realiza conform detaliilor de pe Planurile de situatie.

Se vor respecta prevederile normativului NP 051-2012 aprobat prin Ordinul 189/2013 cu privire la adaptarea spatiului urban aferent la exigentele persoanelor cu handicap.

Structura rutiera trotuar

Conform profilelor transversale tip, trotuarele pietonale și cele amplasate perimetral clădirilor (acolo unde au fost prevăzute) se vor realiza cu următoarea structură rutieră:

- BA8 rul. 50/70, 4 cm;
- balast stabilizat, 20 cm;
- balast la trotuare, 10 cm.

Delimitarea trotuarelor se va realiza cu borduri mici, prefabricate, din beton C30/37 cu dimensiunile de 10x15x50 cm (pozate pe o fundatie din beton C16/20 avand dimensiunile 20x10 cm).

Dispozitive de scurgere a apelor pluviale

Apele pluviale vor fi preluate de catre canalizarea subterana existenta și de către gurile de scurgere existente suplimentate cu guri de scurgere noi, care în final va avea in componenta canalul colector, gurile de scurgere, caminele colectoare cu racorduri la gurile de scurgere.

Gurile de scurgere noi pentru captarea apelor pluviale vor fi din PEHD, cu diametru

DN400, cu depozit de sedimente, prevazute cu placa din beton cu rama si gratar din fonta clasa D400, cu sistem antifurt, iar racordul (legatura) cu caminele de vizitare va fi din PVC-KG, DN160, cu panta de 2%. Gurile de scurgere vor fi amplasate la marginea partii carosabile, langa borduri. Apele colectate prin gurile de scurgere se dirijeaza spre caminele colectoare, amplasate in apropiere. Racordarea tevilor la caminul de vizitare se va face prin intermediul pieselor de trecere speciale care sa asigure o etanseitate corespunzatoare. Corpul gurilor de scurgere va fi astfel amplasat pe verticala incat oglinda apei retinuta de sifon sa fie la o adancime H cel putin egala cu adancimea de inghet cf. prevederilor STAS 6701. Dupa caz, se vor utiliza tuburi prelungitoare (tub telescop) pentru gurile de scurgere.

De asemenea se va avea in vedere ridicarea la cotă a căminelor de vizitare și a căminelor racord existente prin înlocuirea plăcii din beton armat cu rama si capac din fonta, clasa D400. Rama cu capac va fi pozitionata cu 4 cm mai sus fata de placa din beton pentru realizarea stratului astfaltic de uzura. De asemenea se va avea în vedere și ridicarea la cotă a gurilor de scurgere existente respectiv înlocuirea grătarului existent cu unul nou de clasă D400.

Siguranta circulatiei

Reglementarea circulatiei va fi intocmita conform standardelor si normativelor in vigoare, avandu-se in vedere fluidizarea si siguranta circulatiei printr-o semnalizare corespunzatoare.

Lucrarile de semnalizare la terminarea lucrarilor constau in constructia elementelor de semnalizare verticala si orizontala.

Lucrarile de semnalizare orizontala constau in marcaje longitudinale de separare a sensurilor de circulatie, traversare pentru pietoni si/sau alte elemente caracteristice conform SR 1848-7 si a celorlalte normative in vigoare.

Pentru marcajele rutiere se vor folosi materiale in doi componenti (bicomponente), cu o durata de viata de min. 2 ani, cu grosime 2000 microni, aplicate la rece, cu microbule de sticla.

Lucrarile de semnalizare verticala constau in amplasarea indicatoarelor rutiere, conform SR 1848-1 si a celorlalte normative in vigoare.

Pe perioada executiei lucrarilor, Antreprenorul va respecta „Normele 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” aprobate prin Ordinul comun al Ministerului de Interne si Ministerului Transporturilor nr. 1112/411-2000 publicat in Monitorul Oficial nr. 397/25.08.2000, cit si al celorlalte norme, standarde si prevederi legale in vigoare. Se impune semnalizarea corespunzatoare pentru evitarea oricaror feluri de accidente, inclusiv pe timp de noapte.

La executia trecerilor pentru pietoni se vor respecta prevederile normativului NP 051-2012 aprobat prin Ordinul 189/2013 cu privire la adaptarea spatiului urban aferent la exigentele persoanelor cu handicap.

Astfel, toate trecerile de pietoni vor fi prevazute cu rampe de acces cu o latime de min. 1 m si inaltimea bordurilor trotuarului fata de carosabil de max. 2 cm, realizate cu finisaj antiderapant cf. prevederilor NP 051/2012. Trecerile de pietoni vor fi prevazute cu benzi de ghidaj tactilo-vizuale cu amprente diferite si in culori contrastante.

Trasarea lucrarilor

Trasarea lucrarilor proiectate in cadrul proiectului tehnic, prin coordonatele de trasare ale axelor drumului, coordonatele amenajarii in plan orizontal a axului, a amenajarii in plan vertical a axului si sunt cuprinse in planurile de situatie, profilele longitudinale si profile transversale curente.

Materializarea punctelor din retea de indesire si de ridicare se va executa conform temei de proiectare prin picheti si borne dispuse astfel incat sa existe vizibilitate intre ele.

Sistemul de coordonate folosit la realizarea retelei este Stereografic 1970. Proiectia stereografica 1970 este proiectia oficiala folosita in prezent in Romania.

In retea planimetrica au fost incluse puncte ale retelei de triangulatie de ordin superior, aflate in zona lucrarii. La stabilirea amplasarii punctelor s-au avut in vedere toate prescriptiile normativelor referitoare la stabilitate, eficienta pentru ridicare, accesibilitate usoara. Amplasamentele au fost stabilite astfel incat sa existe posibilitatea orientarii instrumentelor pentru masurat pe minim 2 puncte ale retelei.

Sistemul de cote folosit la realizarea retelei este Marea Neagra 1975. Planul de referinta Marea Neagra 1975 este cel oficial folosit in prezent in Romania. Reteaua de sprijin altimetrica este formata din punctele retelei planimetrice de sprijin.

Punctele retelei planimetrice de sprijin si cele ale retelei altimetrice au fost materializate pe teren conform detaliilor din tema de proiectare. Masuratorile topografice au fost efectuate in sistem de referinta „Stereo 1970”.

La birou au fost determinate coordonatele tuturor punctelor culese in teren si s-a realizat planul de situatie. Planul de situatie a fost realizat cu programe CAD.

Pregatirea si trasarea axului si fixarea reperilor de nivelment, necesari in perioada de executie a lucrarilor se va face in sistem de coordonate STEREO 70, conform schitelor de reperaj, in prezenta unui inginer topometru.

Traficul

Traficul este preponderent cel local, autovehiculele fiind de tipul turismelor, autovehicule de interventie, camioane de transport. Pentru analiza structurii rutiere, in urma analizei efectuate in teren, s-a stabilit clasa de trafic pentru tronsonul de strada investigat, respectiv trafic de calcul $N_c = 0.40$ m.o.s, clasa de trafic T3, trafic mediu.

Traseul in plan

Lungimea totala a sectorului de stradă proiectata este de 190 metri si este alcatuita din 3 tronsoane.

Conform HCL nr. 64/2012 privind clasificarea strazilor in raport cu intensitatea traficului si functiile pe care le indeplinesc, codul de clasificare a strazilor este III, respectiv conform Ordinului MT 49/1998.

Viteza de baza (proiectare) adoptata este de 50 km/h conform STAS 10144-3/91 redusa la 30 km/h din cauza conditiilor de traseu.

La proiectarea traseului in plan s-a urmarit respectarea prescriptiilor prevazute in STAS 10144/1,3-90, traseul in plan urmarind traseul existent, cu realizarea corectiilor care s-au impus prin adoptarea elementelor geometrice corespunzatoare, respectiv platforma proiectata a fost incadrata cat mai aproape de limitele amprizei actuale pentru a nu fi necesare expropriieri respectiv pentru a se asigura spatiu pentru realizarea trotuarelor pietonale.

Tinand seama de conditiile existente din teren, existenta fronturilor de locuinte, au fost facute corectii in plan si prin urmare, axa drumului/străzii a fost deplasata in stanga sau dreapta fata de axa existenta, functie de posibilitatile de prevedere a tuturor elementelor necesare.

Prin lucrarile proiectate s-au imbunatatit elementele geometrice in plan ale traseului.

Profilul longitudinal

La proiectarea profilului longitudinal s-a avut in vedere evitarea frangerii frecvente a liniei rosii si a declivitatilor alternante, elementele de baza in profil longitudinal s-au mentinut cu corecturile care s-au impus.

Profilul longitudinal a fost proiectat avandu-se in vedere respectarea cotelor de intrare în curți și cotelor obligate ale construcțiilor adiacente străzii pentru a nu se afecta accesele la proprietati, precum si de asigurarea pantei minime de scurgere a apelor meteorice. In general, linia rosie a fost proiectata la nivelul terenului existent, cu corectiile care s-au impus.

In profil longitudinal declivitatile sunt in general mici, racordate cu raze de curbura avand valori mari.

Profilul transversal

In profil transversal strada a fost prevazută cu urmatoarele elemente:

Profil transversal tip 1:

Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 1 de la km 0+000 la km 0+040

a. Parte carosabila de lățime variabilă cuprinsă între 4.0 m, cu o bandă de circulație de 4.00-5.00 m încadrată de borduri 20x25x50;

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta unică.

Profil transversal tip 2:

Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 1 de la km 0+040 la km 0+065

a. Parte carosabila de lățime variabilă cuprinsă între 3.50 - 4.00 m, cu o bandă de circulație încadrată pe partea dreapta de borduri 20x25x50;

b. Locuri de parcare pe partea stângă a străzii dispuse la lateral față de axul străzii încadrate pe partea stângă de borduri 20x25x50;

c. Trotuare pietonale pe ambele părți avand o latime variabila cuprinsa intre 0.80 si 1.20 m.

Panta transversala a trotuarelor este de 2% spre carosabil.

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta unică.

Profil transversal tip 3:

Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 1 de la km 0+065 la km 0+080

a. Parte carosabila de 5.00 m, cu 2 benzi de circulație de 2.50 m încadrate pe partea dreapta de borduri 20x25x50;

b. Locuri de parcare pe partea stângă a străzii dispuse perpendicular față de axul străzii încadrate pe partea stângă de borduri 20x25x50;

c. Trotuare pietonale pe ambele părți avand o latime variabila cuprinsa intre 0.80 si 1.20 m.

Panta transversala a trotuarelor este de 2% spre carosabil.

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta unică.

Profil transversal tip 4:

Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 2 de la km 0+000 la km 0+012

a. Parte carosabila de 5.00 m, cu 2 benzi de circulatie de 2.50 m încadrate pe partea dreapta de borduri 20x25x50;

b. Locuri de parcare pe partea stângă a străzii dispuse perpendicular față de axul străzii încadrate pe partea stângă de borduri 20x25x50;

c. Trotuare pietonale pe partea stângă a străzii avand o latime de 0.80 m.

Panta transversala a trotuarelor este de 2% spre carosabil.

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta unică.

Profil transversal tip 5:

Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 2 de la km 0+012 la km 0+037

a. Parte carosabila de 3.0 m, cu o bandă de circulație de 3.00 m încadrată de borduri 20x25x50;

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta unică.

Profil transversal tip 6:

Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 3 de la km 0+000 la km 0+040

a. Parte carosabila de 3.0 m, cu o bandă de circulație de 3.00 m încadrată de borduri 20x25x50;

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta unică.

Profil transversal tip 7:

Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 3 de la km 0+040 la km 0+053

a. Parte carosabila de 5.00 m, cu 2 benzi de circulatie de 2.50 m încadrate pe partea stângă de borduri 20x25x50;

b. Locuri de parcare pe partea dreaptă a străzii dispuse lateral față de axul străzii încadrate pe partea dreaptă de borduri 20x25x50;

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta profil acoperiș.

Profil transversal tip 8:

Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 3 de la km 0+053 la km 0+063

a. Parte carosabila de 5.00 m, cu 2 benzi de circulatie de 2.50 m încadrate pe partea stângă de borduri 20x25x50;

b. Locuri de parcare pe partea dreaptă a străzii dispuse perpendicular față de axul străzii încadrate pe partea dreaptă de borduri 20x25x50;

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta profil acoperiș.

Profil transversal tip 9:

Alee acces cămine 23-25 str. Crișan, tronson 3 de la km 0+053 la km 0+063

a. Parte carosabila de 5.00 m, cu 2 benzi de circulatie de 2.50 m încadrate pe ambele părți de borduri 20x25x50;

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta profil acoperiș.

Caracteristici tehnice si parametri specifici obiectivului de investitii

Lucrarile care fac obiectul proiectului se incadreaza in categoria „C”- lucrari de importanta normala, determinate conform HG 766/21.11.1997, HG 675/03.07.2002 si „Metodologia de stabilire a conditiile respectarii normelor si standardelor Uniunii Europene, in conformitate cu H.G. 766/1997 si cu Legea 10/1995.

Categoria de importanta a constructiei este C - Constructii de importanta normala (stabilita conform Anexei 1). Categoria de importanta a fost stabilita conform

Regulamentului MLPAT, Ordin nr.31/N din 2.10.1995 „Metodologie de stabilire a categoriei de importanta a constructiilor”.

Suprafata de teren care urmează să fie ocupată definitiv de lucrare este de 1339 mp reprezentand carosabil si 161 mp reprezentand trotuarul, teren situate pe str Crisan, mun. Slatina, jud. Olt.

Principali indicatori tehnici aferenti construcției sunt:

- Lungime totala tronsoane de străzi: 190 m;
- Lațime parte carosabilă: variabila intr 3,00 si 5,00 m;
- Lățime trotuare: variabilă cuprinsă între 0,6 - 3,8m;
- Suprafata propusa lucrarilor: aproximativ 1500 mp.

IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare

Nu este cazul.

V. Descrierea amplasarii proiectului

Municipiul Slatina, este poziționat în sudul țării, în partea central-nordică a judetului Olt si in vestul regiunii istorice Muntenia.

Strada Crisan se află poziționată în partea central-vestica a Municipiului Slatina.

Suprafata totala analizată a obiectivului de investitie este de aproximativ 1500 mp.

Din punct de vedere geomorfologic, amplasamentul face parte terasa inalta a raului Olt, cunoscuta in literatura de specialitate sub numele de “terasa Slatina”, care se ridica cu cca 60m deasupra albiei raului Olt. Raul Olt este principalul curs de apa de pe teritoriul orasului, traversandu-l prin partea sa vestica. Este unul din cele mai importante rauri din tara, avand o lungime de 615 km, un debit de 190 m³/s si un bazin hidrografic ce se intinde pe 24.050 km². Pe Olt exista aproape 30 de lacuri de acumulare, barajul de la Slatina fiind unul dintre cele mai importante baraje amenajate pe rau.

Sub aspect morfologic, poziția geografică a municipiului Slatina este limitată la sectorul de vale a râului Olt, cu dezvoltarea pe stânga a acestuia și se delimitează la nord cu prelungirile sudice ale Podișului Getic și anume, prin subdiviziunile acestuia de est prin Dealurile Oltețului, la nord Platforma Cotmeana, la est parte din Câmpia Boianului. În partea de sud sectorul de vale este delimitat de subdiviziunea Câmpiei Romanașului cu contact pe malul stâng al râului Olt cu Câmpia Boianului. De asemenea se poate aprecia că Slatina este poziționată pe ultimele coline ale Platformei Cotmeana (subdiviziune a Podișului Getic), la contactul acesteia cu Câmpia Slatinei. Orașul se circumscrie ca unitate fizico-geografică la extremitatea sud-vestică a Platformei Cotmeana. Altitudinile de pe teritoriul orașului variază de la 130-135 de metri în lunca propriu-zisă a râului Olt (sudul și sud-vestul orașului) la 172 de metri în zonele mai înalte din nord (terasa medie a râului Olt).

Datorita pozitiei pe care o ocupa in sud-vestul tarii, clima apartine tipului temperat-continental si are, prin configuratia reliefului, o nuanta mai arida, media anuala a temperaturilor fiind de 10,7°C, iar media anuala a precipitatiilor având o valoare de sub 515,6 mm. Pentru perioada 1869 si 2002, recordul de cea mai mare temperatura este de +40,5°C, inregistrat in august 1952. Cea mai scazuta temperatura inregistrata la Slatina a fost de -31°C in ianuarie 1942.

De asemenea, poziția urbei poate fi caracterizată ca fiind pe valea râului Olt, pe un culoar larg, bine conturat și delimitat, într-o zonă de contact a două mari unități de relief -

Piemontul Getic și Câmpia Olteniei. Orașul se află la aproximativ 50 km de municipiul Craiova, 70 km de municipiul Pitești și 190 km de capitala București.

Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului în sistem de proiecție națională Stereo 1970 se afla la Anexa 1.

VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, in limita de informatii disponibile

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

a) Protecția calității apelor

Perioada de construcție

Surse de poluare

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

- executatia propriu-zisa a lucrarilor;
- traficul de santier rezultat din circulatia vehiculelor grele pentru transport de materiale si personal la punctele de lucru, utilajele;

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

Manipularea și punerea în opera a materialelor de construcție determină emisii specifice fiecărui tip de material și fiecărei operații de construcție. Ploile care spală suprafața șantierului pot antrena depunerile și astfel, indirect, acestea ajung în stratul freatic.

Măsuri de protecție a apelor în perioada de operare:

- respectarea prevederilor legale pe perioada anotimpului rece privind aplicarea de săruri sau alte substanțe folosite pentru dezgheț;
- în caz de accidente de circulație, principala și uneori singura măsură de minimizare a riscurilor de poluare a apelor constă din rapiditatea de adoptare a măsurilor de limitare a dispersiei și de colectare a scurgerilor de poluant
- utilizarea de echipamente și mijloace de transport moderne, cu emisii reduse de poluanți, care vor fi întreținute în bună stare de funcționare, având reviziile tehnice efectuate de operatori autorizați;
- reparațiile utilajelor și autovehiculelor de transport se vor realiza numai în unități autorizate;

b) Protecția aerului

Sursele de poluare a aerului sunt reprezentate de gazele de esapament emise de utilajele folosite la execuția lucrărilor respectiv de la autovehicule în exploatare.

Sursele de emisie a poluanților atmosferici specifice obiectivului studiat sunt surse libere, în general, la sol sau în apropierea solului, deschise (cele care implică manevrarea pământului), mobile, nedirijate și au loc pe o perioadă limitată de timp.

Surse de poluanți atmosferici generați în perioada de execuție a investiției

- lucrările de excavare, umplere, manevrarea materialelor de construcție sunt surse generatoare de praf în atmosferă;
- utilajele și echipamentele prin funcționarea lor în zona fronturilor de lucru;
- poluarea specifică activității utilajelor și echipamentelor se apreciază după consumul de carburanți, care generează poluanți precum NOx, CO, NMVOC, particule în suspensie și sedimentabile;
- traficul rutier înspre și dinspre organizarea de șantier, care generează poluanți specifici: NOx, CO, NMVOC, pulberi în suspensie (PM2,5) și sedimentabile (PM10).

Măsuri de protecție a atmosferei în perioada de execuție a lucrărilor

- utilizarea de mijloace de construcție performante și realizarea de inspecții tehnice periodice a acestora;
- alegerea de trasee optime din punct de vedere al protecției mediului pentru vehiculele care transportă materialele de construcție ce pot elibera în atmosferă particule fine; transportul acestor materiale se va realiza prin acoperirea vehiculelor cu prelate, pe drumuri care vor fi umezite periodic dacă situația o impune;
- Utilajele de construcție vor fi foarte bine întreținute pentru a minimiza emisiile excesive de gaze. 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 remediarea eventualelor defecțiuni.
- realizarea lucrărilor pe tronsoane, conform unor grafice de execuție și corelarea acestor grafice de lucru ale utilajelor de pe amplasamentul lucrării cu cele ale bazelor de producție ale constructorului (daca este cazul);
- Se vor utiliza numai utilaje grele și mijloace de transport corespunzătoare normelor EURO III - EURO V, cu motoare diesel. Utilajele și echipamentele cu motor diesel vor fi alimentate cu motorina cu conținut redus de sulf (<0.1%)
- În perioadele cu vânt puternic, depozitele de agregate vor fi stropite cu apă la intervale regulate și/sau vor fi acoperite.

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Surse de zgomot în perioada de execuție a proiectului

- pentru realizarea diferitelor categorii de lucrări se folosesc o serie de utilaje tehnologice și mijloace de transport care reprezintă o sursă de zgomot în perioada de construcție;
- circulația mijloacelor de transport pentru materiile prime necesare realizării lucrării, precum și traficul utilajelor de construcție din cadrul punctului de lucru;

Pe baza datelor privind nivelurile acustice ale utilajelor și mijloacelor de transport, se estimează că în condiții normale de funcționare, nivelele de zgomot în zona fronturilor de lucru variază între 50- 80 dB. Conform prevederilor HG 493/2006 actualizată privind Cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscurile generate de zgomot, valoarea limită de expunere la zgomot este de 87 dB.

Referitor la vibrații nu se consideră că vor apărea niveluri de intensitate a vibrațiilor peste cele admise de legislația națională în vigoare (SR 12025/1994).

Măsuri de protecție împotriva zgomotelor și vibrațiilor în perioada de execuție a investiției

- în vederea atenuării a zgomotelor și vibrațiilor provenite de la utilajele de construcții și transport se va asigura dotarea acestora cu echipamente de reducere a zgomotului, respectiv utilizarea de utilaje și mijloace de transport silențioase;
- pentru a nu depăși limitele de toleranță admise ale nivelului de zgomot, în perioada de execuție utilajele și mijloacele de transport utilizate vor fi supuse procesului de atestare tehnică;
- întreținerea și funcționarea la parametri normali ai mijloacelor de transport și a utilajelor de construcție, precum și verificarea periodică a stării de funcționare a acestora;
- întreținerea și funcționarea la parametri normali a instalațiilor de preparare a betoanelor, precum și verificarea periodică a stării de funcționare a acestora pentru a nu contribui la creșterea nivelului de zgomot în zona de influență;
- pentru reducerea disconfortului sonor datorat funcționării utilajelor, în perioada de execuție se recomandă ca programul de lucru să nu se desfășoare în timpul nopții, ci doar în intervalul orar 06:00- 22:00.

Perioada de operare

Sursele de zgomot și vibrații, în perioada de exploatare și întreținere sunt reprezentate de vehiculele aflate în circulație.

Măsuri de protecție împotriva zgomotelor și vibrațiilor în perioada de execuție

Pentru protecția zonelor sensibile împotriva zgomotului, la sfârșitul perioadei de construcție, se considera necesară și suficientă instituirea de restricții de viteză în oras, conform legislației în vigoare. Se consideră că nu vor fi depășite nivelurile de intensitate a vibrațiilor peste cele admise de SR 12025/1994.

d) Protecția împotriva radiațiilor

Nu este cazul.

e) Protecția solului și a subsolului

Surse de poluare în perioada de operare:

- traficul rutier care generează poluanți specifici precum NOx, SO2, CO, CO2, metale grele care prin intermediul atmosferei se pot depune pe suprafața solului conducând la contaminarea acestuia;
- deșeurile rezultate din trafic dacă nu sunt gestionate corespunzător pot produce poluarea solului;
- sărurile folosite pentru dezgheț pe timpul anotimpului rece, în cantități mari pot afecta solul conducând la sărăturarea acestuia.

Măsuri de protecție în perioada de execuție a lucrării:

- se va evita poluarea solului cu carburanți, uleiuri rezultate în urma operațiilor de staționare, aprovizionare, depozitare sau alimentare cu combustibili a utilajelor și mijloacelor de transport, sau datorită funcționării defectuoase a acestora. În cazul pierderilor accidentale de produse petroliere pe sol se vor aplica materiale absorbante

(rumeguș, nisip) care vor fi stocate corespunzător în recipiente speciali în vederea eliminării prin operatori autorizați;

- refacerea solului în zonele afectate prin depozitare de materiale, staționare de utilaje în scopul redării în circuit la categoria de folosință deținută inițial;
- colectarea selectivă a tuturor deșeurilor rezultate pe categorii, conform prevederilor HG 856/2002 privind gestionarea deșeurilor și valorificarea/ eliminarea acestora prin operatori autorizați.

Măsuri de protecție în perioada de operare a drumului:

- respectarea prevederilor legale pe perioada anotimpului rece privind aplicarea de săruri folosite pentru dezgheț;
- monitorizarea și controlul traficului în scopul prevenirii accidentelor.

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Nu este cazul.

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

Măsuri de protecție în perioada de operare a drumului

- Se va asigura un marcaj rutier corespunzător bicomponent după cerințele SR 1848-7, atât pe perioada execuției cât și definitive;
- După caz, strazile laterale se vor amenaja pe o lungime de 10 m, pe lățime corespunzătoare a acestora, cu aceeași structură rutieră;
- Va fi asigurat accesul la proprietăți pe toată durata execuției lucrărilor;
- Elementele geometrice în plan sunt stabilite în conformitate cu STAS 10144, pentru viteza de proiectare (de bază) de $V=30$ km/h;
- La realizarea lucrărilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementărilor naționale în vigoare, precum și legislației și standardelor naționale armonizate cu legislația U.E.: aceste materiale trebuie să fie în concordanță cu prevederile HG nr. 766/1997 și a Legii 10/1995 cu completările și modificările ulterioare privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate la execuția lucrărilor;
- Se vor respecta normativele în vigoare în ceea ce privește execuția lucrărilor, calitatea materialelor, semnalizarea definitivă (SztAS 1848/2011 și HG 85/2003)
- La execuția lucrărilor se vor respecta prescripțiile și normele de protecție a muncii și de prevenire a incendiilor;
- Lucrările nu introduc efecte negative asupra solului, drenajului, apelor de suprafață, vegetației, nivelului de zgomot, microclimatului sau populației. Prin executarea acestor lucrări vor apărea unele influențe favorabile atât asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economic și social în strânsă concordanță cu efectele pozitive ce rezidă din îmbunătățirea condițiilor de circulație ce apar în urma realizării lucrărilor.

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

Perioada de construcție.

În conformitate cu legislația în vigoare, toate categoriile de deșuri generate pe perioada construcției drumului vor fi colectate selectiv, stocate, transportate și eliminate corespunzător fiecărui tip de deșeu pe baza contractelor încheiate cu operatori de salubritate locali sau agenți economici specializați autorizați.

Constructorul va încheia contracte cu operatorii de salubritate locali în vederea eliminării/recuperării/valorificării:

- deșeurile menajere se vor elimina prin depozitare pe depozitele de deșuri menajere din vecinătatea amplasamentului proiectului;
- deșeurile reciclabile și cele de ambalaje vor fi colectate selectiv și valorificate conform legislației în vigoare;
- deșeurile metalice vor fi recuperate și valorificate/reutilizate;
- Molozul rezultat în urma lucrărilor de desfacere se va înlătura periodic

Perioada de operare

- În perioada de operare a drumului vor rezulta o serie de deșuri specifice transportului rutier, dar și deșuri datorate unui comportament neadecvat al participanților la traficul rutier cum ar fi aruncarea de diverse amalaje. Aceste deșuri sunt de natura deșeurilor menajere, ele vor trebui colectate și evacuate prin grija personalului de exploatare într-un depozit ecologic de deșuri.

i) Gospodarirea substantelor și preparatelor chimice periculoase

Nu este cazul.

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

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

În perioada de execuție a lucrărilor, precum și de închidere/dezafectare, disconfortul este limitat la zona de amplasare a lucrărilor, având o frecvență redusă și va înceta o dată cu finalizarea acestora. Din punct de vedere al zgomotului și vibrațiilor, condițiile de mediu revin la starea inițială odată cu încetarea lucrărilor de construcție.

În perioada de funcționare, prin măsurile constructive adoptate, prin respectarea tehnologiei de execuție se reduce la minimum probabilitatea de apariție a unui impact negativ semnificativ.

Vibrațiile produse vor apărea doar local și temporar, pe perioada de execuție, impactul acestora rămânând nesemnificativ. De asemenea, pe perioada funcționării, nivelul vibrațiilor rămâne mult diminuat de soluțiile constructive și ingineresti aplicate, de echipamentele de înaltă performanță.

Proiectul nu prevede lucrări și activități complexe care să conducă la generarea unui impact negativ semnificativ asupra factorilor de mediu, astfel nu este preconizată apariția unui impact negativ.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanți in mediu, inclusiv pentru conformarea la cerintele privind monitorizarea emisiilor prevazute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului sa nu influenteze negativ calitatea aerului in zona

Masuri de protectie in perioada de operare a drumului

- Se va asigura un marcaj rutier corespunzator bicomponent dupa cerintele SR 1848-7, atat pe perioada executiei cât si definitive;
- Va fi asigurat accesul la proprietati pe toata durata executiei lucrarilor;
- Elementele geometrice in plan sunt stabilite in conformitate cu STAS 10144, pentru viteza de proiectare (de baza) de V=30 -50 km/h;
- La realizarea lucrarilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementarilor nationale in vigoare, precum si legislatiei si standardelor nationale armonizate cu legislatia U.E: aceste materiale trebuie sa fie in concordanta cu prevederile HG nr. 766/1997 si a Legii 10/1995 cu completarile si modificarile ulterioare privind obligativitatea utilizarii de materiale agrementate la executia lucrarilor;
- Se vor respecta normativele in vigoare in ceea ce priveste executia lucrarilor, calitatea materialelor, semnalizarea definitiva (STAS 1848/2011 si HG 85/2003);
- La executia lucrarilor se vor respecta prescriptiile si normele de protectie a muncii si de prevenire a incendiilor;
- Lucrarile nu introduc efecte negative asupra solului, drenajului, apelor de suprafata, vegetatiei, nivelul de zgomot, microclimatului sau populatiei. Prin executarea acestor lucrari vor aparea unele influente favorabile atat asupra factorilor de mediu cât si din punct de vedere economic si social in stransa concordanta cu efectele pozitive ce rezida din imbunatatirea conditiilor de circulatie ce apar in urma realizarii lucrarilor.

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

Nu este cazul.

X. Lucrari necesare organizarii de santier

Organizarea de santier se va face in amplasament. Suprafata terenului asigura suficient spatiu pentru desfasurarea in conditii optime a activitatii pe santier.

Molozul rezultat in urma lucrarilor de desfacere se va inlatura periodic de catre firma de salubritate contractata.

Imprejmuirea santierului va fi asigurata de antreprenor prin inchideri temporare punctuale ce vor asigura confortul si siguranta persoanelor si a bunurilor aflate in proximitate.

Antreprenorul are obligatia de a realiza propriul plan de organizare de santier, pe baza proiectului de principiu furnizat de proiectant. Aceasta documentatie necesita aprobarea beneficiarului.

Accesul in santier, atât pentru aprovizionarea cu materiale cât si pentru debarasarea molozului, se va face din strada adiacenta proprietatii.

Antreprenorul are obligatia de a materializa pe santier limitele obiectelor, in functie de elementele de constructie existente (relevate) si planurile puse la dispozitie de proiectant. In cazul observarii unor neconcordante intre piesele desenate puse la dispozitie de catre proiectant si situatia existenta la fata locului, antreprenorul are obligatia de a instiinta proiectantul si de a solicita solutii la problemele aparute.

Pe toata durata santierului, incinta acestuia, constructiile de organizare, cât si acelea care fac parte din contract, vor fi tinute in permanenta in stare de curatenie.

Antreprenorul este obligat sa respecte toate reglementarile in vigoare ale organelor sanitare, ale politiei si ale municipalitatii, in scopul asigurarii unui climat de ordine si siguranta in desfasurarea lucrarilor.

La terminarea lucrarilor, antreprenorul va evacua de pe santier toate utilajele de constructii, surplusul de materiale, ambalaje, deseurile si lucrarile provizorii.

XI. Lucrari de refacere a amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii, in masura in care aceste informatii sunt disponibile

Se vor avea in vedere:

- refacerea amplasamentului la finalizarea investitiei, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;
- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;
- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;
- modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.

XII. Anexe - piese desenate

- Plan de amplasament PA-001;
- Plan de situatie PS-001.

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, memoriul va fi completat cu următoarele:

Nu este cazul.

Fax: +(40)346 816 328
Adr. Corespondenta: Bulevardul Ing. Gheorghe Duca nr. 24, et. 4, ap. 8
Sector 1, Bucuresti
E-mail: office@eurocerad.ro

Eurocerad
International

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

Nu este cazul.

XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV.

Nu este cazul.

Intocmit,
Ing. Negre Robert-Ionut



Fax:
Adr. Corespondenta:
E-mail:

+(40)346 816 328
Bulevardul Ing. Gheorghe Duca nr. 24, et. 4, ap. 8
Sector 1, Bucuresti
office@eurocerad.ro



Anexa 1

Coordonate in sistem stereo 1970

X	Y	Z
450371.108	326170.309	169.584
450360.998	326192.978	169.657
450360.999	326192.975	169.657
450372.993	326150.043	169.473
450373.337	326150.138	169.277
450373.636	326150.629	169.33
450370.18	326160.678	169.54
450369.927	326160.689	169.571
450365.34	326185.339	169.736
450362.895	326185.171	169.713
450362.202	326185.437	169.662
450376.567	326198.375	169.543
450376.499	326200.217	169.602
450376.033	326200.834	169.603
450375.324	326203.841	169.549
450373.715	326212.476	169.596
450371.048	326209.53	169.5
450373.856	326209.995	169.47
450371.91	326205.34	169.508
450370.726	326204.925	169.479
450365.374	326194.993	169.597
450368.058	326204.942	169.7
450360.508	326203.118	169.685
450354.724	326201.86	169.581
450354.014	326201.953	169.662
450353.519	326201.168	169.634
450345.234	326204.103	169.706
450345.233	326204.104	169.706
450344.748	326204.961	169.806
450344.491	326206.226	169.701
450345.193	326204.107	169.704
450342.223	326207.535	169.713
450349.701	326202.711	169.675
450346.695	326199.422	169.754
450355.143	326196.661	169.635
450355.51	326196.64	169.653
450355.225	326196.308	169.762
450346.754	326197.598	169.745
450354.617	326196.715	169.679
450357.394	326195.021	169.814

Fax:
Adr. Corespondenta:
E-mail:

+(40)346 816 328
Bulevardul Ing. Gheorghe Duca nr. 24, et. 4, ap. 8
Sector 1, Bucuresti
office@eurocerad.ro



450360.321	326191.639	169.865
450362.04	326188.741	169.72
450363.272	326192.381	169.687
450350.394	326196.916	169.755
450349.391	326221.954	169.665
450346.428	326217.492	169.546
450345.324	326211.714	169.603
450335.023	326219.431	169.643
450335.021	326219.431	169.644
450347.49	326195.903	169.825
450364.129	326200.112	169.537
450363.545	326202.638	169.551
450355.836	326198.31	169.641
450355.833	326198.309	169.641
450339.274	326193.393	169.772
450337.819	326194.245	169.776
450337.86	326194.116	169.776
450339.2	326193.281	169.743
450340.306	326194.711	169.827
450339.943	326195.384	169.823
450322.134	326192.225	169.58
450339.985	326195.417	169.859
450338.944	326195.634	169.848
450339.216	326198.344	170.079
450337.711	326195.928	169.807
450337.722	326195.93	169.808
450335.493	326197.071	169.685
450334.384	326195.809	169.726
450331.553	326194.802	169.71
450331.87	326193.547	169.846
450332.131	326192.867	169.769
450331.161	326192.442	169.831
450325.898	326195.38	169.683
450325.027	326191.191	169.617
450324.959	326191.389	169.619
450320.148	326189.847	169.506
450320.933	326200.705	169.619
450320.208	326203.641	169.603
450320.115	326204.478	169.561
450321.269	326199.811	169.597
450323.261	326204.268	169.633
450321.662	326197.531	169.637
450317.26	326202.007	169.546
450313.559	326217.066	169.533
450316.709	326217.885	169.569
450309.544	326233.864	170.192

Fax:
Adr. Corespondenta:
E-mail:

+(40)346 816 328
Bulevardul Ing. Gheorghe Duca nr. 24, et. 4, ap. 8
Sector 1, Bucuresti
office@eurocerad.ro



450307.953	326235.185	170.2
450312.043	326223.106	169.607
450306.787	326226.009	169.759
450305.995	326226.427	169.786
450305.63	326227.366	170.083
450291.049	326222.994	172.079
450290.915	326223.227	170.103
450284.285	326225.351	170.025
450277.615	326220.698	169.92
450286.289	326229.004	170.111
450285.683	326231.25	169.977
450290.851	326230.082	170.08
450295.41	326231.261	170.159
450295.861	326232.518	170.197
450302.874	326231.788	170.194
450312.957	326236.491	170.189
450316.252	326237.178	170.178
450316.747	326234.963	170.187
450315.159	326234.599	170.202
450314.603	326233.871	170.184
450314.948	326232.635	169.654
450315.97	326233.851	169.68
450316.947	326234.028	169.713
450315.526	326229.902	170.113
450314.822	326226.81	169.553
450317.964	326227.94	169.566
450276.26	326226.38	169.566
450355.245	326196.332	169.566
450376.493	326151.523	169.566
450370.486	326171.997	169.566
450371.163	326172.19	169.566
450369.929	326176.943	169.566
450367.866	326176.485	169.566
450363.588	326193.937	169.566
450376.89	326196.989	169.566
450372.914	326216.002	169.566
450369.774	326215.218	169.566
450370.066	326213.954	169.566
450366.183	326213.056	169.566
450337.992	326206.559	169.566
450338.898	326202.641	169.566
450347.03	326197.268	169.566
450286.257	326229.019	169.566

