

MEMORIU DE PREZENTARE
necesar emiterii acordului de mediu

I. DENUMIREA PROIECTULUI:

***MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL DS 64, DS 64.1,
DS 64. 2, DS 64. 3, DS 64. 4 , IN SATUL COSTESTI
COMUNA COSTESTI , JUDETUL BUZAU***

II. TITULAR:

COMUNA COSTESTI, JUDETUL BUZAU
Satul COSTESTI , Judetul Buzau
tel. : 0238 536158

Numele persoanelor de contact: Primar Moise Constantin
Responsabil pentru protectia mediului: Primar Moise Constantin

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT:

a) Rezumatul proiectului

Lucrarile cuprinse in proiectul tehnic pentru modernizarea drumurilor de interes local pe tronsoanele stabilite de beneficiar este **de clasa tehnica V**, corespunzătoare unei viteze de 30 km/ora.

Lucrarea se încadrează conf. Ord. 31 / N/ 1995 MLPAT în **clasa de importanță « D » - redusa.**

Pentru „Modernizare drumuri de interes local DS64, DS64.1, DS64.2, DS64.3, DS64.4 in satul Costesti, comuna Costesti, judetul Buzau” beneficiarul a stabilit ca sistemul rutier pentru aceste drumuri satesti sa fie unul care va tine cont de stratul existent de balast in asa fel incit solutia tehnica sa nu depasasca sumele de bani alocate lucrarii.

Drumurile satesti DS 64, DS 64.1, DS 64.2,DS64.3, DS 64.4 sunt situate in intravilanul satului Costesti.

Drumul satesc 64

Drumul satesc nr 64 se desprinde din drumul national 2C si are o lungime totala de 582.80 m din care s-a luat in calcul pentru proiectare 567.80m pentru ca primii 15.00 m fac parte din domeniul drumului national pentru care sunt necesare avize speciale.

Astfel lungimea tronsonului de drum comunal pe care s-a facut proiectarea este de 567.80 m.

Lățimea platformei drumului satesc 64 in situatia existenta asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, a acostamentelor si a elementelor geometrice în profil transversal in limita domeniului public, după cum urmeaza

- ❖ partea carosabilă de 4.00 m,
- ❖ doua acostamente cu lățimea de 0.50 m
- ❖ panta transversala unica pentru partea carosabila de 2.5%
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente
- ❖ santuri trapezoidale din pamint cu adincimea de 40 cm

Sistemul rutier propus va fi:

- 7cm beton asfaltic BAPC16
- 12 cm piatra saprta amestec optimal
- 5cm balast pentru completari
- Strat de balast existent

În plan drumul satesc 64 amplasat in intravilanul satului Costesti, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fara afectarea proprietatilor private sau retele de distributie a energiei electrice.

Incadrarea axului drumului satesc proiectat se va face conform planului de situatie prin aliniamente scurte racordate intre ele prin frinturi.

In profil longitudinal drumul satesc va avea cota rosie corectata ce a tinut cont de un volum minim de terasamente si de accesele pe proprietati.

Avind in vedere linia naturala a terenului rezultata din ridicarile topo puse la dispozitie de beneficiar s-a avut in vedere ca sistemul rutier sa fie executat dupa o corectie a cotei naturale a terenului prin executarea de terasamente .

Lucrarile de terasamente pe acest tronson de drum vor consta in lucrari de corectie a situatiei existente in care se vor efectua, reprofilare si compactare a platformei drumului in vederea obtinerii unui pat al drumului nou pe care se va aterne noul sistem rutier .

Dupa corectarea profilului in lung a drumului satesc se vor executa lucrari de asternere a stratului de balast in grosime de 5 cm – strat de balast pentru completarea stratului existent la care se va da o panta unica de 2.50%.

Dupa executarea tuturor fazelor tehnologice a stratului de balast pentru completari si a stratului existent reprofilat si compactat se va intocmi procesul verbal pentru faza determinanta , se va trece la executarea stratului de piatra sparta – amestec optimal din produse de balastiera in grosime de 12 cm la care se va da panta transversala unica de 2.50% .

Dupa intocmirea procesului verbal de faza determinanta la stratul de piatra sparta – amestec optimal din produse de balastiera se va trece la asternerea stratului de imbracaminte asfaltica din BAPC 16 in grosime de 7 cm ce va avea de asemenea panta transversala unica de 2.50%

In profil transversal drumul sătesc va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 4.00 m
- panta transversala unica a părții carosabile de 2.5%;
- doua acostamente din balast in grosime de 20 cm, cu latimea de 50cm amplasate pe ambele parti
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.

Acostamentele vor fi din balast si va avea grosimea de 20 cm si latimea de 50 cm amplasate pe ambele parti conform planului de situatie .

Evacuarea apelor pluviale se realizează pe santuri trapezoidale din pamint amplasate pe ambele parti ale drumului conform planului de situatie si prin intermediul unui podet –rigola carosabila ce va descarca apele pe santul de pe partea stinga . Rigola carosabila va avea lungimea de 7.00 m si este amplasata la Km 0+117.50m

Rigola carosabila se se va putea realiza din prefabricare sau turnata monolit conform plansei de detaliu D2.

Siguranta circulatiei nu este luata in calcul pentru ca prin tema de proiectare nu s-a cerut, fiind executata de beneficiar dupa realizarea lucrarilor din alte fonduri disponibile.

Drumul satesc 64.1

Drumul satesc nr 64.1 se desprinde din drumul satesc 64 si are o lungime totala de 83.69 m .

Lățimea platformei drumului satesc 64.1 in situatia existenta asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, a acostamentelor si a elementelor geometrice în profil transversal in limita domeniului public, după cum urmeaza

- ❖ partea carosabilă de 4.00 m,
- ❖ doua acostamente cu lățimea de 0.50 m
- ❖ panta transversala unica pentru partea carosabila de 2.5%
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente
- ❖ un sant trapezoidal din pamint cu adincimea de 40 cm

Sistemul rutier propus va fi:

- 7cm beton asfaltic BAPC16
- 12 cm piatra saprta amestec optimal
- 5cm balast pentru completari
- Strat de balast existent

În plan drumul satesc 64.1 amplasat in intravilanul satului Costesti, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fara afectarea proprietatilor private sau retele de distributie a energiei electrice.

Incadrarea axului drumului satesc proiectat se va face conform planului de situatie prin aliniamente scurte racordate intre ele prin frinturi.

In profil longitudinal drumul satesc va avea cota rosie corectata ce a tinut cont de un volum minim de terasamente si de accesele pe proprietati.

Avind in vedere linia naturala a terenului rezultata din ridicarile topo puse la dispozitie de beneficiar s-a avut in vedere ca sistemul rutier sa fie executat dupa o corectie a cotei naturale a terenului prin executarea de terasamente .

Lucrarile de terasamente pe acest tronson de drum vor consta in lucrari de corectie a situatiei existente in care se vor efectua reprofilarea si compactarea platformei drumului in vederea obtinerii unui pat al drumului nou pe care se va aterne noul sistem rutier .

Dupa corectarea profilului in lung a drumului satesc se vor executa lucrari de asternere a stratului de balast in grosime de 5 cm – strat de balast pentru completarea stratului existent la care se va da o panta unica de 2.50%.

Dupa executarea tuturor fazelor tehnologice a stratului de balast pentru completari si a stratului existent reprofilat si compactat se va intocmi procesul verbal pentru faza determinanta , se va trece la executarea stratului de piatra sparta – amestec optimal din produse de balastiera in grosime de 12 cm la care se va da panta transversala unica de 2.50% .

Dupa intocmirea procesului verbal de faza determinanta la stratul de piatra sparta – amestec optimal din produse de balastiera se va trece la asternerea stratului de imbracaminte asfaltica din BAPC 16 in grosime de 7 cm ce va avea de asemenea panta transversala unica de 2.50%

In profil transversal drumul satesc va avea urmatoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 4.00 m
- panta transversala unica a părții carosabile de 2.5%;
- doua acostamente din balast in grosime de 20 cm, cu latimea de 50cm amplasate pe ambele parti
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.

Acostamentul va fi din balast si va avea grosimea de 20 cm si latimea de 50 cm .

Evacuarea apelor pluviale se realizează pe un sant trapezoidal din pamint amplasat pe partea dreapta a drumului conform planului de situatie .

Siguranta circulatiei nu este luata in calcul pentru ca prin tema de proiectare nu s-a cerut, fiind executata de beneficiar dupa realizarea lucrarilor din alte fonduri disponibile.

Drumul satesc 64.2

Drumul satesc nr 64.2 se desprinde din drumul satesc 64 si are o lungime totala de 103.70 m .

Lățimea platformei drumului satesc 64.2 in situatia existenta asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, a acostamentelor si a elementelor geometrice în profil transversal in limita domeniului public, după cum urmeaza

- ❖ partea carosabilă de 4.00 m,
- ❖ doua acostamente cu lățimea de 0.50 m
- ❖ panta transversala unica pentru partea carosabila de 2.5%
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente
- ❖ un sant trapezoidal din pamint cu adincimea de 40 cm

Sistemul rutier propus va fi:

- 7cm beton asfaltic BAPC16
- 12 cm piatra saprta amestec optimal
- 5cm balast pentru completari
- Strat de balast existent

În plan drumul satesc 64.2 amplasat in intravilanul satului Costesti, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fara afectarea proprietatilor private sau retele de distributie a energiei electrice.

Incadrarea axului drumului satesc proiectat se va face conform planului de situatie prin aliniamente scurte racordate intre ele prin frinturi.

In profil longitudinal drumul satesc va avea cota rosie corectata ce a tinut cont de un volum minim de terasamente si de accesele pe proprietati

Avind in vedere linia naturala a terenului rezultata din ridicarile topo puse la dispozitie de beneficiar s-a avut in vedere ca sistemul rutier sa fie executat dupa o corectie a cotei naturale a terenului prin executarea de terasamente .

Lucrarile de terasamente pe acest tronson de drum vor consta in lucrari de corectie a situatiei existente in care se vor efectua reprofilarea si compactarea platformei drumului in vederea obtinerii unui pat al drumului nou pe care se va aterne noul sistem rutier .

Dupa corectarea profilului in lung a drumului satesc se vor executa lucrari de asternere a stratului de balast in grosime de 5 cm – strat de balast pentru completarea stratului existent la care se va da o panta unica de 2.50%.

Dupa executarea tuturor fazelor tehnologice a stratului de balast pentru completari si astratului existent reprofilat si compactat se va intocmi procesul verbal pentru faza determinanta , se va trece la executarea stratului de piatra sparta – amestec optimal din produse de balastiera in grosime de 12 cm la care se va da panta transversala unica de 2.50% .

Dupa intocmirea procesului verbal de faza determinanta la stratul de piatra sparta – amestec optimal din produse de balastiera se va trece la asternerea stratului de imbracaminte asphaltica din BAPC 16 in grosime de 7 cm ce va avea de asemenea panta transversala unica de 2.50%

In profil transversal drumul sătesc va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 4.00 m
- panta transversala unica a părții carosabile de 2.5%;
- doua acostamente din balast in grosime de 20 cm, cu latimea de 50cm amplasate pe ambele parti
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.

Acostamentul va fi din balast si va avea grosimea de 20 cm si latimea de 50 cm .

Evacuarea apelor pluviale se realizează pe un sant trapezoidal din pamint amplasate pe partea dreapta a drumului conform planului de situatie .

Siguranta circulatiei nu este luata in calcul pentru ca prin tema de proiectare nu s-a cerut, fiind executata de beneficiar dupa realizarea lucrarilor din alte fonduri disponibile.

Drumul satesc 64.3

Drumul satesc nr 64.3 se desprinde din drumul satesc 64 si are o lungime totala de 155.42 m .

Lățimea platformei drumului satesc 64.3 in situatia existenta asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, a acostamentelor si a elementelor geometrice în profil transversal in limita domeniului public, după cum urmeaza

- ❖ partea carosabilă de 4.00 m,
- ❖ doua acostamente cu lățimea de 0.50 m
- ❖ panta transversala unica pentru partea carosabila de 2.5%
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente
- ❖ un santuri trapezoidale din pamint cu adincimea de 40 cm

Sistemul rutier propus va fi:

- 7cm beton asphaltic BAPC16
- 12 cm piatra saprta amestec optimal
- 5cm balast pentru completari

- Strat de balast existent

În plan drumul satesc 64.3 amplasat în intravilanul satului Costesti, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fara afectarea proprietatilor private sau rețele de distributie a energiei electrice.

Încadrarea axului drumului satesc proiectat se va face conform planului de situație prin aliniamente scirte racordate între ele prin frinturi.

În profil longitudinal drumul satesc va avea cota rosie corectata ce a tinut cont de un volum minim de terasamente și de accesele pe proprietati

Avind în vedere linia naturala a terenului rezultata din ridicarile topo puse la dispozitie de beneficiar s-a avut în vedere ca sistemul rutier sa fie executat dupa o corectie a cotei naturale a terenului prin executarea de terasamente .

Lucrarile de terasamente pe acest tronson de drum vor consta în lucrari de corectie a situatiei existente în care se vor efectua reprofilarea și compactarea platformei drumului în vederea obtinerii unui pat al drumului nou pe care se va aterne noul sistem rutier .

Dupa corectarea profilului în lung a drumului satesc se vor executa lucrari de asternere a stratului de balast în grosime de 5 cm – strat de balast pentru completrarea stratului existent la care se va da o panta unica de 2.50%.

Dupa executarea tuturor fazelor tehnologice a stratului de balast pentru completari și astratului existent reprofilat și compactat se va întocmi procesul verbal pentru faza determinanta , se va trece la executarea stratului de piatra sparta – amestec optimal din produse de balastiera în grosime de 12 cm la care se va da panta transversala unica de 2.50% .

Dupa întocmirea procesului verbal de faza determinanta la stratul de piatra sparta – amestec optimal din produse de balastiera se va trece la asternerea stratului de îmbracaminte asfaltica din BAPC 16 în grosime de 7 cm ce va avea de asemenea panta transversala unica de 2.50%

În profil transversal drumul sătesc va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 4.00 m
- panta transversala unica a părții carosabile de 2.5%;
- doua acostamente din balast în grosime de 20 cm, cu latimea de 50cm amplasate pe ambele parti
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.

Acostamentul va fi din balast și va avea grosimea de 20 cm și latimea de 50 cm .

Evacuarea apelor pluviale se realizează pe un sant trapezoidal din pamint amplasat pe partea dreapta a drumului conform planului de situație .

Siguranta circulatiei nu este luata în calcul pentru ca prin tema de proiectare nu s-a cerut, fiind executata de beneficiar dupa realizarea lucrarilor din alte fonduri disponibile.

Drumul satesc 64.4

Drumul satesc nr 64.4 se desprinde din drumul satesc 64 și are o lungime totala de 43.00 m .

Lățimea platformei drumului satesc 64.4 în situatia existenta asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, a acostamentelor și a elementelor geometrice în profil transversal în limita domeniului public, după cum urmeaza

- ❖ partea carosabilă de 3.00 m,
- ❖ doua acostamente cu lățimea de 0.50 m
- ❖ panta transversala unica pentru partea carosabila de 2.5%
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente

Sistemul rutier propus va fi:

- 7cm beton asfaltic BAPC16

- 12 cm piatra saprta amestec optimal
- 5cm balast pentru completari
- Strat de balast existent

În plan drumul satesc 64.4 amplasat in intravilanul satului Costesti, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fara afectarea proprietatilor private sau retele de distributie a energiei electrice.

Incadrarea axului drumului satesc proiectat se va face conform planului de situatie prin aliniamente scurte racordate intre ele prin frinturi.

In profil longitudinal drumul satesc va avea cota rosie corectata ce a tinut cont de un volum minim de terasamente si de accesele pe proprietati.

Avind in vedere linia naturala a terenului rezultata din ridicarile topo puse la dispozitie de beneficiar s-a avut in vedere ca sistemul rutier sa fie executat dupa o corectie a cotei naturale a terenului prin executarea de terasamente .

Lucrarile de terasamente pe acest tronson de drum vor consta in lucrari de corectie a situatiei existente in care se vor efectua reprofilarea si compactare platformei drumului in vederea obtinerii unui pat al drumului nou pe care se va aterne noul sistem rutier .

Dupa corectarea profilului in lung a drumului satesc se vor executa lucrari de asternere a stratului de balast in grosime de 5 cm – strat de balast pentru completrarea stratului existent la care se va da o panta unica de 2.50%.

Dupa executarea tuturor fazelor tehnologice a stratului de balast pentru completari si astratului existent reprofilat si compactat, se va intocmi procesul verbal pentru faza determinanta , se va trece la executarea stratului de piatra sparta – amestec optimal din produse de balastiera in grosime de 12 cm la care se va da panta transversala unica de 2.50% .

Dupa intocmirea procesului verbal de faza determinanta la stratul de piatra sparta – amestec optimal din produse de balastiera se va trece la asternerea stratului de imbracaminte asfaltica din BAPC 16 in grosime de 7 cm ce va avea de asemenea panta transversala unica de 2.50%

In profil transversal drumul sătesc va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 3.00 m
- panta transversala unica a părții carosabile de 2.5%;
- doua acostamente din balast in grosime de 20 cm, cu latimea de 50cm amplasate pe ambele parti
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.

Acostamentul va fi din balast si va avea grosimea de 20 cm si latimea de 50 cm .

Evacuarea apelor pluviale se realizează datorita pantei longitudinale si celei transversale conform planului de situatie, profilului longitudinal si profilelor transversale.

In intersectia cu drumul satesc 64 s-a prevazut un podet – rigola carosabila ce va asigura descarcarea apelor colectate din zona drumului satesc 64 , spre debuseul existent.

Rigola carosabila va avea lungimea de 6.50 m si se va putea realiza din prefabricare sau turnata monolit conform plansei de detaliu D2.

Siguranta circulatiei nu este luata in calcul pentru ca prin tema de proiectare nu s-a cerut, fiind executata de beneficiar dupa realizarea lucrarilor din alte fonduri disponibile.

b) Justificarea necesitatii proiectului

Obiectivele prezentului proiect tehnic constă în :

- ❖ Îmbunătățirea condițiilor de transport pe drumurile satești DS 64, DS 64.1, DS 64.2, DS 64.3, DS 64.4 pentru bunuri și persoane, atât în interiorul zonei aferente cât și înspre și dinspre zona aferentă proiectului tehnic de modernizare a tronsoanelor stabilite de beneficiar, precum și îmbunătățirea calității mediului și prosperitatea populației deservite;
- ❖ Îmbunătățirea condițiilor de transport prin creșterea vitezei de rulare și prin reducerea costurilor de exploatare și a ratei accidentelor prin adoptarea unor măsuri pentru siguranță;
- ❖ Îmbunătățirea factorilor de mediu plecând de la condițiile actuale la modificarea lor către cele cu impact redus asupra mediului;
- ❖ Standarde civice și de mediu la nivel mult mai ridicat comparativ cu situația existentă;
- ❖ Dezvoltarea viitoare a Politicii comune de transport;
- ❖ Renovarea infrastructurii existente;
- ❖ Îmbunătățirea administrării infrastructurii.

c) Valoarea investitiei

Valoarea totala = 533.129,51 inclusiv TVA

Din care C+M = 504.149,81 inclusiv TVA

d) Perioada de implementare propusa: 3 luni

e) Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului

Anexa la documentatie:

- Plan de amplasare in zona
- Plan de situatie pe suport de hartie si electronic
- Profile transversale tip

f) Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect

LUCRARI DE DRUM

Drum satesc 64

❖ lungime drum	582.80 m
❖ parte carosabila	4.00 m
❖ pantra transversala parte carosabila	2.5%
❖ pantatransversala acostamente	4.00%
❖ acostament din balast	2x0.50 - 568.00m
❖ santuri trapezoidale din pamint	1016.00m

Drum satesc 64.1

❖ lungime drum	83.69 m
❖ parte carosabila	4.00 m
❖ pantra transversala parte carosabila	2.5%
❖ pantatransversala acostamente	4.00%

❖ acostament din balast	2x0.50 - 84.00m
❖ santuri trapezoidale din pamint	84.00m
❖ podet – rigola carosabila	1x 7.00 m

Drum satesc 64.2

❖ lungime drum	103.70 m
❖ parte carosabila	4.00 m
❖ pantra transversala parte carosabila	2.5%
❖ pantatransversala acostamente	4.00%
❖ acostament din balast	2x0.50 - 104.00m
❖ santuri trapezoidale din pamint	104.00m

Drum satesc 64.3

❖ lungime drum	155.42 m
❖ parte carosabila	4.00 m
❖ pantra transversala parte carosabila	2.5%
❖ pantatransversala acostamente	4.00%
❖ acostament din balast	2x0.50 - 156.00m
❖ santuri trapezoidale din pamint	156.00m

Drum satesc 64.4

❖ lungime drum	43.00 m
❖ parte carosabila	3.00 m
❖ pantra transversala parte carosabila	2.5%
❖ pantatransversala acostamente	4.00%
❖ acostament din balast	2x0.50 - 43.00m
❖ podet – rigola carosabila	1x 6.50 m

TEHNOLOGIA DE EXECUTIE

- Semnalizarea lucrarilor de drumuri conform planului de semnalizare pe timpul executiei elaborat de constructor si vizat de Politia rutiera
- Trasarea lucrarilor conform planului de situatie
- Executarea lucrarilor de terasamente
- Executarea stratului de fundatie din balast conform caietului de sarcini pentru strat rutier din balast sau amestec optimal
- Executarea stratului de fundatie din piatra sparta amestec optimal conform caietului de sarcini pentru strat rutier din piatra sparta
- Executarea suprastructurii din imbracaminte din beton asphaltic cu grosimea de 7 cm
- Executarea acostamentelor
- Executarea santurilor trapezoidale din pamint cu adincimea de 40 cm

Lucrarile de modernizare a drumurilor satesti 64, 64.1, 64.2, 64.3, 64.4 situate in intravilanul satului Costesti , comuna Costesti, judetul Buzau, se vor realiza cu conditiile respectarii normelor si standardelor Uniunii Europene, conform HG nr.766/1997 si a Legii nr.10/1995 privind obligativitatea utilizarii de materiale agrementate pentru executarea lucrarilor.

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 sunt in conformitate cu prevederile H.G. nr.766/1997 si a

Legii nr.10 / 1995 privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate pentru execuția lucrărilor.

IV DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE:

Nu este cazul. În cadrul proiectului se vor realiza lucrări de săpătură în vederea modernizării sistemului rutier. Sistemul rutier existent, ce se va excava, se va transporta în locuri special amenajate de către beneficiarul proiectului. Conform studiului geotehnic întocmit pe amplasamentul drumurilor din cadrul proiectului sistemul rutier existent ce se va excava conține pământ în amestec cu materiale granulare, care prin depozitarea lui în locuri special amenajate, nu este de natură să aibă efecte negative mediului înconjurător.

V DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI

- Distanța față de granițe

Nu este cazul.

- Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural

Nu este cazul.

- Folosițele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia.

Drumul satului 64, 64.1, 64.2, 64.3, 64.4 propuse pentru modernizare păstrează vechiul amplasament, iar terenul este domeniu public, aflat în administrarea comunei Costești, fără a afecta suprafețe de teren cu altă destinație, conform OG nr.43/1997 privind regimul juridic al drumurilor publice, aflat în administrarea comunei Costești și este utilizat în folosul rețelei rutiere a comunei Costești.

Zonele adiacente terenului sunt proprietăți private.

- Politici de zonare și de folosire a terenului;

Se prevede menținerea regimului economic existent.

- Arealele sensibile

Nu este cazul

- Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului sistem stereo 70:

DS 64

Inceput proiect

Sfarsit proiect

X = 394653.60

x = 394665.55

Y = 639563.60

y = 640224.06

- Detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare

Având în vedere faptul că investiția “ **MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL DS 64, DS 64. 1, DS 64. 2, DS 64. 3, DS 64. 4 , IN SATUL COSTESTI COMUNA COSTESTI , JUDETUL BUZAU**” se desfășoară integral pe domeniul public aparținând comunei Costești, județul Buzău, coroborat cu faptul că investiția este delimitată

de către proprietari particulare, scenariul privind orice varianta de amplasment pentru aceasta investiție nu este viabil.

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

A. Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu:

a) *Protectia calitatii apelor*

- surse de poluanti pentru ape

In cadrul obiectivului analizat " MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL DS 64, DS 64. 1, DS 64. 2, DS 64. 3, DS 64. 4 , IN SATUL COSTESTI COMUNA COSTESTI , JUDETUL BUZAU" nu sunt surse de poluanți ce pot conduce la deteriorarea calității apelor de suprafață cât și subterane. In perioada de execuție este posibil, ca dintr-o serie de procese tehnologice să fie deversate în cursurile de apă din zona analizată substanțe poluante, în special sub formă de pulberi, care vor fi preluate de acestea și duse în aval. Dat fiind volumul redus al materialelor ce se vor folosi deasupra oglinzii de apă, nu pot rezulta cantități importante de asemenea pulberi deversate. O atenție deosebită va trebui acordată momentului aștererii îmbrăcăminții bituminoase pe drumuri, pentru a se evita scurgerea unor produse petroliere în apele de suprafață. Apele menajere provenite de la organizarea de șantier vor fi colectate în toalete ecologice asigurate de către antreprenorul lucrării. Aceste toalete vor fi vidanjate periodic sau ori de câte ori este necesar, de către firma care le va pune la dispoziție.

- statiile si instalatiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevazute

Nu este cazul

b) *Protectia aerului*

- surse de poluanti pentru aer , poluanti , inclusiv surse de mirosuri

Realizarea investiției propuse implică, în perioada de execuție:

- traficul auto de lucru.

Aproape toate fazele de activitate se constituie în surse de emisie de particule în suspensie. Particulele generate de reabilitare sunt de origine naturală (praf mineral). Aceste surse de particule sunt însoțite de surse de emisie a poluanților specifici motoarelor cu ardere internă, reprezentate de motoarele utilajelor care execută operațiile respective.

O altă sursă de poluanți specifici motoarelor cu ardere internă este reprezentată de traficul auto de lucru (autovehiculele care transportă materiale și produse necesare modernizării). Utilajele, indiferent de tipul lor, funcționează cu motoare Diesel, gazele de eșapament evacuate în atmosferă conținând întregul complex de poluanți specific arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NOx), compuși organici volatili nonmetanici (COVnm), metan(CH4), oxizi de carbon (CO, CO2), amoniac (NH3), particule cu metale grele (Cd, CU, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO2). Complexul de poluanți organici și anorganici emiși în atmosferă prin gazele de eșapament conține substanțe cu diferite grade de toxicitate. Se remarcă astfel prezența, pe lângă poluanții comuni (NOx, SO2, CO, particule), a unor substanțe cu potențial cancerigen evidențiat prin studii epidemiologice

efectuate sub egida Organizației Mondiale a Sănătății și anume: cadmiul, nichelul, cromul și hidrocarburile aromatice policiclice (HAP). Se remarcă, de asemenea, prezența protoxidului de azot (N₂O) - substanță incriminată în epuizarea stratului de ozon stratosferic - și a metanului care, împreună cu CO, au efecte la scară globală asupra mediului, fiind gaze cu efect de seră. Este evident faptul că emisiile de poluanți scad cu cât performanțele motorului sunt mai avansate, tendința în lume fiind fabricarea de motoare cu consumuri cât mai mici pe unitatea de putere și cu un control cât mai restrictiv al emisiilor.

Sursele de emisie a poluanților atmosferici specifice obiectivului studiat sunt surse la sol sau în apropierea solului (înălțimi efective de emisie de până la 4 m față de nivelul solului), și mobile. Se menționează că emisiile de poluanți atmosferici corespunzătoare activităților aferente lucrării sunt intermitente.

- Instalatiile pentru retinerea si dispersia poluantilor in atmosfer

Nu este cazul.

c). Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor

- Surse de zgomot si de vibratii

În perioada de execuție vor apărea surse semnificative de zgomot reprezentate de utilajele în funcțiune și de traficul auto de lucru. Se estimează că nivelurile de zgomot pot atinge 70-90 dB(A). În zona localităților se estimează că nivelurile echivalente de zgomot, pentru perioade de referință de 24h, nu vor depăși 50dB(A). La trecerea autobasculantelor prin localități pot apărea niveluri ale intensității vibrațiilor peste cele admise prin SR 12025:1994. Nu se pot face prognoze din cauza numărului mare de factori de influență. Nivelurile de vibrații se atenuază cu pătratul distanței.

Zgomotul produs de activitatea de transport rutier este principala sursă de zgomot în mediul rural.

- Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva zgomotului si vibratiilor.

Consolidarea sistemului rutier și realizarea unei suprafețe de rulare corespunzătoare produce, prin excelență, o reducere a poluării sonore.

d). Protectia impotriva radiatiilor

- Surse de radiatii

Nu este cazul

- Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva radiatiilor

Nu este cazul.

e). Protectia solului si a subsolului

- Surse de poluanti pentru sol si subsol, ape freatiche si de adancime

Forme de impact posibile asupra solului:

- degradarea fizică superficială a solului pe arii foarte restrânse adiacente drumului comunal în zonele de parcare și de lucru a utilajelor - se apreciază o perioadă scurtă de reversibilitate după terminarea lucrărilor și refacerea acestor arii;

- deversări accidentale de produse petroliere la nivelul zonelor de lucru - posibilitate relativ redusă în condițiile respectării măsurilor pentru Protecția mediului, posibilități de remediere imediată;

În perioada de execuție se vor face verificări periodice și ori de câte ori se consideră necesar, al utilajelor utilizate.

- **Lucrarile si dotarile pentru protectia solului si a subsolului.**

Trebuie mentionat ca in ansamblu, prin realizarea lucrarilor proiectate, impactul circulatiei rutiere asupra mediului se modifica in sens benefic.

Refacerea semnalizarii la nivelul normelor actuale, parapetii de siguranta, sunt masuri care conduc nemijlocit la reducerea numarului de accidente si, implicit, la reducerea poluarii accidentale.

f). Protectia ecosistemelor terestre si acvatice

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

Lucrările cu potențial de agresiune a mediului (terasamente, instalații, montaj, polietilenă, confecții metalice și betoane armate) vor fi în intravilan și nesemnificative, având în vedere aria lor de dispersie. Ecosistemele terestre și acvatice din amplasamentul lucrărilor au componente comune, neexistând elemente de genofond protejate endemice sau rareori situri în conservare.

- **Lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia biodiversitatii, monumentelor naturii si ariilor protejate**

Nu este cazul.

g). Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public

- **Identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumente istorice si de arhitectura,alte zone asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional si altele .**

In zona amplasamentului nu există obiective de interes public importante.

Locuitorii din zonele imediat adiacente nu vor fi afectați prin expunerea la atmosfera poluată generate de lucrările din timpul fazei de construcție. Contribuția poluanților emiși (gaze și particule agresive) în perioada de construcție la creșterea ratelor de coroziune a construcțiilor și instalațiilor este minoră.

- **Lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia asezarilor umane si a obiectivelor protejate si/sau de interes public.**

Lucrarile prevazute se adreseaza reducerii poluarii sonore, amenajarii pentru scurgerea apelor, sustinerea corpului drumului, precum si imbunatatirea suprafetei de rulare.

h). Prevenirea si gestionarea deseurilor generate pe amplasament in timpul realizarii proiectului / in timpul exploatarei, inclusiv eliminarea

- **Lista deseurilor (clasificate si codificate in conformitate cu prevederile legislatiei europene si nationale privind deseurile), cantitati de deseuri generate**

Deșeurile rezultate din activitatea de șantier vor fi colectate corespunzător în pubele, iar acestea vor fi evacuate la cea mai apropiată groapă de gunoi. Pentru a asigura managementul deșeurilor în conformitate cu legislația națională, antreprenorul general al lucrărilor va încheia contracte cu operatorii de salubritate locali în vederea depozitării deșeurilor. Principalul tip de deșeuri va fi reprezentat prin deșeuri de construcție inerte (pământ, balast, piatră, ciment, asfalt), pentru care se propune refolosirea sau depozitarea sa în cea mai apropiată haldă municipală de deșeuri. Referitor la deșeurile menajere, acestea vor fi constituite din hârtie, pungi, folii de polietilenă, ambalaje PET, materii organice (resturi

alimentare) rezultate de la personalul de execuție.

- Programul de prevenire si reducere a cantitatilor de deseuri generate

In timpul executarii lucrarilor din proiect, vor rezulta urmatoarele materiale ca deseuri, astfel:

- pamintul rezultat din sapaturi care va fi transportat la locuri de depozitare stabilite pe baza de proces verbal incheiat cu beneficiarul pentru care constructorul va executa toate operatiile necesare privind depozitarea (nivelare , imprastiere)

- mixturile asfaltice rezultate din decapari care vor fi utilizate de catre constructor, dupa ce le concaseaza, la executarea fundatiilor la drumuri in functie de cantitatea rezultata sau va evacua materialul si- l va depozita la gropile de depozitare a deseurilor din beton

- agregate naturale de rau sau sortate se pun direct in opera si nu rezulta deseuri de nicio natura.

- beton de ciment, betoane asfaltice nu vor avea deseuri pentru ca in tehnologia de executie cu aceste materiale se utilizeaza utilaje de asternere si betonare performante ce nu creeaza deseuri . In mod exceptional daca vor rezulta cantitati de material din modul de punere in opera, acestea se vor refolosi pentru ca in faza de asternere a betonelor de orice fel au starea tehnica de modelare ce nu creaza deseuri.

- in cazul cofrajelor se vor folosi panouri modulare sau scindura ce se va recupera pentru refolosire sau in cazul scindurilor (cherestea) deseurile vor fi colectate de constructor pentru utilizare la foc .

- Planul de gestionare a deseurilor

Deseurile rezultate din constructia lucrarilor prevazute in prezenta Documentatie de avizare a lucrarilor sunt nesemnificative (eventuale cofraje din lemn care s-au deteriorat in timpul decofrarii) . Acestea vor fi transportate si colectate de constructor pentru utilizare la foc .

Pentru cantitatile de mixturi asfaltice rezultate din decapari , constructorul va utiliza aceste materiale prin concasare la executarea fundatiilor la drumuri in functie de cantitatea rezultata sau va evacua materialul si- l va depozita la gropi de depozitare a deseurilor din beton.

i). Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase

- Substantele si preparatele chimice periculoase utilizate si/sau produse.

Nu este cazul.

- Modul de gospodarire a substantelor si preparatelor chimice periculoase si asigurarea conditiilor de protectie a factorilor de mediu si a sanatatii populatiei.

Nu este cazul.

Prin proiectul propus a se realiza nu se vor genera substanțe chimice periculoase și nici nu vor fi folosite în exploatare astfel de substanțe.

B. UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE , IN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, A APEI SI BIODIVERSITATII.

Pentru implementarea proiectului se vor utiliza următoarele resurse naturale:

- agregate minerale de balastiera si de cariera;
- filer;
- bitum;

VII . DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECATATE IN MOD SEMNIFICATIV IN PROIECT

- impactul asupra populatiei , sanatatii umane, biodiversitatii , conservarea habitatelor naturale , a florei si faunei salbatice, terenurilor, solului, folosintelor, bunurilor materiale , calitatii si regimului cantitativ al apei, calitatii aerului, climei , zgomotelor si vibratiilor, peisajului si mediului vizual, patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente.

Impactul asupra populației și sănătății umane

Impactul asupra populației pe perioada de execuție a lucrării, care se prevede a se realiza in 3 luni, este negativ,temporar si localizat la zona de lucru.

Realizarea lucrărilor propuse va conduce la:

- îmbunătățirea performanței legăturii cu drumurile naționale prin creșterea vitezei de transport și a reducerii ratei accidentelor prin adoptarea de măsuri de siguranță;
- îmbunătățirea condițiilor de transport și siguranța circulației inclusiv asigurarea unor intervenții rapide a echipajelor de poliție, pompieri și salvare în zonă;
- imbunatatirea infrastructurii fizice;
- creșterea capacitatii portante a traseului analizat;
- creșterea mobilității locuitorilor din zonă, către centrele polarizatoare;
- reducerea costurilor de întreținere pentru mijloacele de transport;

Pentru protejarea participanților la trafic și a personalului utilizat la realizarea proiectului se vor semnaliza corespunzător toate zonele de lucru.

Constructorul are obligația pe timpul executării lucrărilor, de a menține drumul în condiții de circulație în deplină siguranță și confort.

Intregului personal care participă la executarea lucrărilor i se vor efectua instructaje de sănătate și securitate în muncă și apărarea împotriva incendiilor, conform legislației în vigoare, de către constructor.

In cazul producerii prafului, urmare a executării unor lucrări cuprinse in proiect, se vor lua măsuri de stropire anterioara a zonei pentru protejarea sănătății personalului utilizat la execuția lucrărilor.

Poluarea aerului din cauza exploatarii drumurilor se manifesta prin emisiile provenite de la circulatia vehiculelor, in special de la gazele de ardere rezultate.

Se constata ca aportul exploatarii drumurilor la poluarea aerului reprezinta cca 10 -15 % din fondul de noxe.

Se apreciaza ca, prin realizarea proiectului se produce o ameliorare a fluentei traficului cu repercursiuni favorabile asupra emisiilor poluante provenite de la autovehicule, acestea reducandu-se cu cca 15 – 20 %.

Impactul asupra faunei și florei

Activitățile ce urmeaza sa se desfasoare conform proiectului nu vor avea un impact semnificativ asupra habitatelor si faunei din zona.

Se va păstră, pe cat posibil, vegetația existenta pe părțile laterale ale drumului si personalul ce urmeaza sa implementeze proiectul va fi instruit cu privire la protecția faunei si a păsărilor sălbatice din zona, din vecinătateaamplasamentului.

Impactul asupra solului

In perioada de execuție, impactul funcționării utilajelor și a mijloacelor de transport de pe amplasamentul proiectului se exercita ca urmare a antrenării de către apele pluviale a poluanților rezultați din arderea combustibilului si are un caracter temporar.Impactul determinat de pierderile de carburanți și ulei este nesemnificativ, având in vedere ca se recomanda să se utilizeze utilaje și mijloace de transport de ultimă generație.

Impactul produs de deșeurile existente pe amplasament este de asemenea nesemnificativ, respectându-se modul de gospodărire a deșeurilor.

În perioada de operare a sectorului considerat, impactul rezultat din traficul rutier se considera nesemnificativ, având în vedere că traficul va fi fluidizat ca urmare a realizării lucrărilor proiectate.

Impactul asupra calității și regimului cantitativ al apei

Impactul desfășurării traficului rutier asupra calității apei subterane va fi nesemnificativ, având în vedere realizarea proiectului.

Apele pluviale colectate de pe platforma drumului depind cantitativ de regimul pluviometric.

Poluanții se depun și se acumulează pe platforma drumului în perioade secetoase fiind spălați în perioade ploioase. În perioada de execuție a lucrării, materialele utilizate (agregate, beton de ciment, betoane asfaltice, semifabricatele) se transporta și se pun direct în opera pe măsură ce se execută fiecare categorie de lucrare cuprinsă în proiect.

Impactul asupra calității aerului

În perioada de execuție a proiectului toată activitatea desfășurată pe amplasamentul lucrării poate avea un impact local asupra calității aerului.

Astfel se recomandă luarea următoarelor măsuri de protecție a mediului și a sănătății oamenilor:

- alimentarea cu carburanți a mijloacelor de transport și a utilajelor să se facă numai în locuri special amenajate sau în stații de alimentare organizate

- agregate naturale de rău, conform procesului tehnologic, se vor uda periodic;

- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic din punct de vedere tehnic, în ateliere specializate, pentru creșterea performanțelor acestora -utilizarea pe cât posibil a mijloacelor de transport și a utilajelor de generație recentă, prevăzute cu sisteme de minimizare și reținere a poluanților .

Impactul zgomotului și vibrațiilor

În perioada de execuție, funcționarea utilajelor, cu mase proprii mari și a echipamentelor cu funcții adecvate în timpul deplasării și executării categoriilor de lucrări, constituie sursa de zgomot și vibrații.

Impactul va fi direct, negativ, pe termen scurt și localizat la zona de lucru.

În perioada de operare traficul rutier nu va fi sursa producerii unor cantități mari de zgomot sau vibrații, datorită asigurării fluenței traficului rutier.

Impactul asupra peisajului

După încheierea lucrărilor constructorul are obligația de a lua o serie de măsuri în sensul refacerii calității estetice a mediului afectat.

Peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic: Conform Listei Naționale a Monumentelor istorice actualizată în anul 2015, publicată de Ministerul Culturii în Monitorul Oficial al României, partea I, nr. 113 bis/15.II.2016:

- pe teritoriul administrativ al comunei Costesti, se află situl arheologic de la Costesti, comuna Costesti, în spatele morii la marginea de E a satului, BZ-I-s-B-02220- sit arheologic (poziția 81 în lista),

- pe teritoriul administrativ al comunei Costesti, se află în satul Costesti, în spatele morii la marginea de E a satului, BZ-I-m-B-02220.01- Asezare sat (poziția 82 în lista), datare sec.XVI - XVIII

- pe teritoriul administrativ al comunei Costesti , se află o necropolă în satul Costesti, în spatele morii, la marginea de E a satului , 83BZ-I-m-B-02220.02 Necropolă - (poziția 83 în lista), datare sec. sec. XII -V a. Chr., Hallstatt

Lucrările ce intră în cadrul actualului proiect nu vor afecta zonele menționate anterior.

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

Nu este cazul

- magnitudinea și complexitatea impactului;

Nu este cazul

- probabilitatea impactului;

Nu este cazul

- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;

Nu este cazul

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

Nu este cazul

- natura transfrontalieră a impactului.

Nu este cazul

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

- Dotările și măsurile prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

Pentru investiția “ MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL DS 64, DS 64. 1, DS 64. 2, DS 64. 3, DS 64. 4 , ÎN SATUL COSTESTI COMUNA COSTESTI , JUDEȚUL BUZĂU” considerăm că nu sunt necesare prevederi speciale pentru monitorizarea mediului deoarece după executarea lucrărilor de reabilitare a drumurilor, acestea nu vor afecta factorii de mediu.

IX. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE SI / 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/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 si a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului inconjurator si un aer mai curat in Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 19 noiembrie 2008, privind deseurile si de abrogare a anumitor directive , si altele).

Nu este cazul

B. Planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face parte proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.

Proiectul tehnic pentru “ **MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL DS 64, DS 64. 1, DS 64. 2, DS 64. 3, DS 64. 4 , IN SATUL COSTESTI COMUNA COSTESTI , JUDETUL BUZAU**” a fost aprobat prin Hotararea Consiliului Local al comunei Costesti.- anexa la prezenta documentatie

X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER

In proiect nu au fost prevazute lucrari de organizare de santier avand in vedere faptul ca materialele folosite la refacerea drumurilor satesti de interes local se transporta de la diferite distante si se pun direct in opera (agregate naturale de rau, agregate sortate, betoane de ciment, betoane asfaltice.).

Pentru perioada de executie constructorul va avea in vedere organizarea unui spatiu pentru vestiare , sala de mese si grup sanitar.

Grupul sanitar va trebui sa fie dotat obligatoriu cu WC ecologic, iar apa uzata provenita de la spalat va fi evacuata in fose ecologice mobile sau la reseaua de canalizare.

Deseurile menajere se vor colecta in spatii amenajate si se vor evacua periodic prin grija constructorului.

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:

- ***lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii***

Intrucat lucrarea se realizeaza pe drum existent nu se pune problema refacerii amplasamentului la finalizarea investitiei.

Pentru mentinerea cadrului natural existent si pentru imbunatatirea acestuia, se propun urmatoarele masuri:

- pentru asigurarea evacuării apelor din zona drumului, vor fi prevazute santuri si rigole care sa conduca apele colectate la podetele tubulare.

- in scopul preantampinarii iesirii in mediu a fost prevazuta semnalizare rutiera verticala si orizontala.

In cazul in care, in perioada executiei, vor aparea ca necesare si alte masuri fata de cele prevazute, se va completa lista cu lucrari necesare pentru protectia mediului.

La finalizarea lucrărilor aferente recomandăm următoarele:

- curățirea zonei aferente investiției, prin evacuarea din amplasament a deșeurilor menajere, precum și a deșeurilor specifice și transportul acestora la cel mai apropiat depozit de deșeuri autorizate;

- evacuarea din amplasamente a tuturor utilajelor utilizate la execuția investiției;

- lucrări de aducere a amplasamentului la starea inițială.

- aspecte referitoare la prevenirea si modul de raspuns pentru cazuri de poluari accidentale;

Luand in considerare lucrarile proiectate care conduc la realizarea unei cai de rulare de calitate cu asigurarea fluentei traficului, se apreciaza ca poluantii solizi si lichizi proveniti din exploatarea drumului si antrenati de apele de suprafata vor fi diminuatii cu cca 25 %.

Trebuie mentionat ca in ansamblu, prin realizarea lucrarilor proiectate, impactul circulatiei rutiere asupra mediului se modifica in sens benefic.

Refacerea semnalizarii rutiere, prin montarea indicatoarelor rutiere si executarea marcajelor longitudinale si transversale, sunt masuri care conduc nemijlocit la reducerea numarului de accidente si, implicit, la reducerea poluarii accidentale.

- aspecte referitoare la inchiderea /dezafectarea/demolarea instalatiei;

Nu este cazul

- modalitati de refacere a starii initiale / reabilitare in vederea utilizarii ulterioare a terenului

Nu este cazul

XII. ANEXE – PIESE DESENATE

1. Plan de amplasare în zonă: suport de hârtie
2. Plan de situatie pe suport de hartie si electronic
3. Profile transversale tip

XIII . PROIECTE CARE INTRA SUB INCIDENȚA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENTA A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI SI FAUNEI SĂLBATICE, APROBATA CU MODIFICĂRI SI COMPLETĂRI PRIN LEGEA NR. 49/2011 |

Investiția „ *MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL DS 64, DS 64. 1, DS 64. 2, DS 64. 3, DS 64. 4 , IN SATUL COSTESTI COMUNA COSTESTI , JUDETUL BUZAU*” nu se afla intr-o arie naturala proiejata sau in imediata vecinătate a unei astfel de zone.

- Descrierea succinta a proiectului si distanta fata de aria naturala protejata de interes comnitar. Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului

Descrierea proiectului s-a realizat la un punct anterior (Cap. III, pct a), pag. 1

- Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului au fost enumerate anterior, la Cap V, pag 11.

- Numele si codul ariei naturale protejate de interes comunitar;

Nu este cazul

- Prezenta si efectivele/suprafetele acoperite de specii si habitate de interes comunitar în zona proiectului;

Nu este cazul

- Managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;

Nu este cazul

- Impactul potențial al proiectului asupra speciilor si habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;

Nu este cazul

10.6. Alte informații

Nu este cazul

XIV PROIECTE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE

Proiectul nu se realizeaza pe ape si nu are legatura cu apele .

Se mentioneaza ca, in conformitate cu metodologia de adjudecare a executiei lucrarilor, stabilirea terenurilor de amplasare a organizarii de santier, a bazelor de productie, a variantelor de circulatie, a depozitelor, precum si a celorlalte terenuri ocupate temporar se face de catre constructor la elaborarea ofertelor.

In acest sens, in instructiunile pentru ofertanti vor fi prevazute obligatii pentru acesta privind:

- obtinerea certificatelor de urbanism pentru lucrarile proprii;
- obtinerea tuturor avizelor si acordurilor pentru acestea;
- obtinerea autorizatiei de construire pentru lucrarile provizorii;
- readucerea terenurilor ocupate temporar la forma initiala cu amenajarile

stabilite de organele competente.

Intocmit,

Marian Constantinescu