

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

# DOCUMENTATIE TEHNICA PENTRU OBTINEREA AVIZULUI DE LA AGENTIA NATIONALA PENTRU PROTECTIA MEDIULUI SUCEAVA

*“ Modernizare drumuri de interes local in comuna Valea Moldovei,  
Judetul Suceava”*

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

## **MEMORIU DE PREZENTARE**

Memoriu de prezentare a fost elaborat conform Legii 292 din 2018 Anexa nr.5E la procedura.

### **I. DENUMIREA PROIECTULUI:**

„**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

### **II. TITULAR INVESTITIE**

*Comuna Valea Moldovei, județul Suceava*

*CIF: 4326957*

*Sediu primarie: DC28, Valea Moldovei 727580*

*Tel./fax: 0230.573064, fax: 0230.573064:*

*Email: primariavaleamoldovei@yahoo.com*

*Reprezentant legal de proiect – Domnul Primar Floristean Nicolai Romica*

### **III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT:**

#### **a) UN REZUMAT AL PROIECTULUI**

Prin realizarea proiectului “Modernizare drumuri de interes local in comuna Valea Moldovei, Judetul Suceava” se dorește îmbunătățirea circulației vehiculelor dar și a persoanelor riverane strazilor propuse spre modernizare și se îndeplinesc următoarele obiective propune:

- a) aducerea structurii rutiere la parametri tehnici corespunzători clasei tehnice a drumului si evitarea acestora de viitoare calamitati;
- b) corecția și îmbunătățirea elementelor geometrice ale strazilor - profiluri transversale și longitudinale, curbe, etc;
- c) amenajarea intersecțiilor cu alte strazi laterale și amenajarea acestora pe o suprafata maxima de 50mp;
- d) execuția de sisteme colectoare și de dirijare a apelor pluviale;
- e) refacerea și construcția de podețe si accesele la proprietăți;
- f) sporirea capacitatii de circulatie;
- g) reducerea semnificativa a poluarii mediului si reducerea noxelor si zgomotului;
- h) sporirea vitezei de parcurs si implicit a timpului pentru transportul de marfuri si calatori.

Lucrarile propuse vor conduce la imbunatatirea conditiilor de circulatie si a fluentei traficului si vor influenta benefic zona, atat din punct de vedere ambiental cat si din punct de vedere social-economic. Lucrarile propuse vor conduce la imbunatatirea conditiilor de circulatie si a fluentei traficului si vor influenta benefic zona, atat din punct de vedere ambiental cat si din punct de vedere social-economic.

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

## **1. SITUAȚIA PROIECTATĂ**

Proiectul vizează ameliorarea situației traficului pe **drumurile de interes local din localitățile Valea Moldovei și Mironu, din comuna Valea Moldovei, județul Suceava, în lungime totală de 3,874 Km**, prin crearea unui sistem rutier nou din beton asfaltic pe o fundație de balast și piatra sparta.

Desfasurarea pe tronsoane și lungimi se prezintă astfel:

Obiect 1- drum comunal DC28, L=1.150 ml, poz.km 0+740-1+890; centrul satului Valea Moldovei până la limita administrativă cu comuna Slatina

Obiect 2- Drum comunal nr. 2; L=450 ml; centrul satului Valea Moldovei până la legătura cu DC28

Obiect 3-Drum comunal nr. 3; L=1.084 ml; intravilanul localității Valea Moldovei până la cantonul silvic

Obiect 4-Drum comunal nr. 4; L=420 ml; legătura cu cimitirul localității Valea Moldovei

Obiect 5-Drum comunal nr. 5; L=770 ml, poz km 0+430-1+200, în intravilanul localității Mironu.

Aceste drumuri se regăsesc în Inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al comunei Valea Moldovei, MO nr. 642 bis, Anexa nr. 90 și au următoarele numere cadastrale :

Obiect 1-nr. cadastral 32451; 30945

Obiect 2-nr. cadastral 30954; 30948

Obiect 3-nr. cadastral 32456

Obiect 4-nr. cadastral 32453; 30531

Obiect 5- nr. cadastral 30463

Elemente geometrice pentru următoarele drumuri comunale: Obiect 1 și Obiect 5

**Latime platforma 5,0 m**

**Parte carosabila 4,0 m**

**Acostamente 2 x 0,5 m**

Elemente geometrice pentru următoarele drumuri comunale: obiect 2, 3 și 4

**Latime platforma 3,5 m**

**Parte carosabila 2,75 m**

**Acostamente 2 x 0,375 m**

**Rigole, drumuri laterale, stații de încrucișare, podete**

Pentru aceste drumuri s-au ales elementele geometrice de mai sus pentru a se putea încadra drumul între limitele de proprietăți particulare.

**Obiect 1- drum comunal DC28, L=1.150 ml, poz.km 0+740-1+890; centrul satului Valea Moldovei până la limita administrativă cu comuna Slatina**

*Rigole protejate cu beton poz km 0+740-1+385 dreapta= 645 m*

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

*Rigole de acostament cu sectiune pavata poz km 0+740-1+890 stanga si 1+385-1+890 dreapta =1.655 m*

*Drumuri laterale poz km 0+740-1+393-1+845-1+845=400 mp*

*Statii de incrucisare 320 mp*

*Podete tubulare 600 mm= 40 m*

*Podete tubular 800 mm= 7,5 m*

*Podet casetat pozitia km 1+425 tip C2=6,4 m*

**Obiect 2- Drum comunal nr. 2;L=450 ml; centrul satului Valea Moldovei pana la legatura cu DC28**

*Rigole de acostament cu sectiune pavata =450 m*

*Drumuri laterale=200 m*

**Obiect 3-Drum comunal nr. 3; L=1.084 ml; intravilanul localitatii Valea Moldovei pana la cantonul silvic**

*Rigole protejate cu beton poz km 0+280-1+010 stanga = 730 m*

*Rigola dalata carosabila poz km 0+000-0+110 stanga si 0+110-0+280 dreapta = 280 m*

*Drumuri laterale poz km 0+235 stanga si dreapta =200 mp*

*Statii de incrucisare 315 mp*

*Podete tubulare 600 mm= 23 m*

**Obiect 4-Drum comunal nr. 4; L=420 ml; legatura cu cimitirul localitatii Valea Moldovei**

*Rigola dalata carosabila = 420 m*

*Drumuri laterale =200 mp*

*Podete tubular 800 mm= 5 m*

**Obiect 5-Drum comunal nr. 5; L=770 ml, poz km 0+430-1+200, in intravilanul localitatii Mironu**

*Rigole de acostament cu sectiune pavata =770 m*

*Drumuri laterale =500 mp*

*Podete tubulare 600 mm-5 buc = 37,5 m*

*Podete tubular 800 mm= 7,5 m*

**Principalele lucrari de interventii:**

***Terasamente drum sapatura, terasamente drum umplutura –aducerea la cota***

În cadrul acestei categorii de lucrări intră toate lucrările necesare eliberării terenului de orice obstacole ce pot împiedica buna desfășurare a execuției lucrărilor proiectate, cum ar fi: degajarea stratului mocirlos de pe platforma drumului, scarificarea împietruirii existente concomitent cu reprofilarea acesteia.

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

Terasamentele de pământ se execută conform normelor Ts și Normativului C 182-82, mecanizat cu excavatorul în proporție de cca. 90% și manual pentru finisări șanțuri și taluze în proporție de cca. 10 %. Săpăturile se execută cu excavatorul, realizându-se totodată și încărcarea pământului în mijloacele auto. Excedentul de pământ săpat, care necesită transport la distanțe peste 50 m va fi încărcat cu încărcătorul frontal în remorca tractorului. Săpăturile se vor executa astfel încât patul căii să rezulte sub formă de acoperiș cu pantă transversală de 2,5%, în vederea asigurării scurgerii spre șanțurile laterale a apelor din precipitații căzute direct pe platforma drumului. Săparea șanțurilor se execută manual. Compactarea terasamentelor se realizează mecanizat, cu cilindrul compresor pe zone întinse și manual în spatele podețelor.

### **Șanturi proiectate:**

Pe drumurile comunale studiate este necesara executia de santuri noi din pamant, santuri protejate cu beton si rigole dalate carosabile si rigole de acostament cu sectiune pavata. Aceste lucrari sunt necesare pentru colectarea si evacuarea apelor din zona drumurilor studiate.

Pe aceste drumuri studiate supuse modernizarii, se intalnesc urmatoarele categorii de santuri proiectate astfel:

Santuri de pamant

Rigole protejate cu beton

Rigole dalate carosabile

Rigole de acostament cu sectiune pavata

Santurile de pamant se vor realiza manual, iar pamantul rezultat din sapatura, o parte se va utiliza pentru completarea taluzelor, iar pamantul in exces se va evacua in afara drumului, la o distanta de minim 10 m , dupa care va fi incarcata in auto si transportata la depozitul de pamant.

Conform prevederilor din normative tehnice in vigoare , precum si din prevederile temei de proiectare , pentru declivitati ale drumului mai mari de 4% si mai mici de 1% , se impune a se realiza santuri protejate. Sapatura la santuri se va realiza manual, pamantul rezultat din sapatura, o parte se va utiliza pentru completarea taluzelor, iar pamantul in exces se va evacua in afara drumului, la o distanta de minim 10 m , dupa care va fi incarcata in auto si transportata la depozitul de pamant. Protectia din beton(pereu), la santuri, se va realiza in grosime de 10 cm, iar turnarea betonului se va face pe loc, peste stratul drenant, din nisip pilonat, in grosime de 5 cm-dupa pilonare.

Materialele folosite pentru realizarea santurilor protejate sunt urmatoarele:

- nisip, pentru stratul drenant de sub protectia din beton

- betonul simplu, de clasa C25/30, pentru realizarea pereului

Betonul va fi preparat in statii centralizate, cu sort 0-16 mm si ciment Portland, care se va turna la fata locului, in cofraje din scanduri din rasinoase, in grosime minima de 10 cm, si cu rosturi de turnare la fiecare 1,00 ml de sant. Transportul betonului, de la statie la locul de punere in opera, se va realiza cu autobetoniera.

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

Pe tronsoanele cu panata mai mare de 5% se vor amplasa praguri de fund la santurile protejate cu beton pentru diminuarea vitezei de scurgere a a pelor pluviale

Rigolele dalate armate vor fi amplasate pe portiunile foarte inguste, pe acostamentul drumului pentru a nu fi necesare demolari sau exproprii, pentru asigurarea gabaritului platformei drumului. Ele vor fi executate din beton armat B250.

### **Drumuri laterale:**

Drumurile laterale care intersecteaza drumurile proiectate vor fi amenajate cu aceeași structura rutiera pe o lungime de 25 m, masurata de la marginea partii carosabile a drumurilor proiectate

### **Asigurarea hidraulicii corespunzătoare a podețelor, prin:**

Lucrările de artă proiectate și cu caracter definitiv sunt dimensionate static la convoiul de calcul A13-S60, conform normativelor în vigoare și sunt dimensionate hidraulic să evacueze debitul  $Q_{3\%}$  cu verificare la  $Q_{1\%}$ .

Podețele tubulare prevăzute pentru descărcarea apelor din șanțuri au diametrul tubului de 800 mm și 600 mm pentru asigurarea continuității santurilor laterale și subtraversarea apelor fluviale la drumurile laterale

Podețele tubulare sunt constituite din trei părți distincte: fundația, tubul propriu-zis și racordările cu terasamentele. Fundația este din beton simplu clasa C25/30 și constituie elementul de legare la teren a podețului. Patul pe care se așterne fundația se curăță în prealabil de resturile organice (materiale lemnoase, sol vegetal) până la stratul de teren sănătos. Acolo unde terenul prezintă denivelări pronunțate în lungul podețului și în zonele adâncite, legătura cu terenul natural se face prin subzidiri din piatră brută, sub stratul de fundație.

Tuburile cu diametre de 600 și 800 mm sunt de tip PREMO, din beton precomprimat, și se procură de la furnizori autorizați pentru producerea acestor elemente prefabricate la lungimea de 5 m. Manipularea tuburilor se face cu macaraua pentru a se evita deteriorarea lor. Montarea pe stratul de fundare se face tot cu macaraua și nu prin împingere cu lama buldozerului. Rosturile se etanșează cu mortar și celochit.

Racordarea podețelor cu terasamentele se face prin timpane și camere de priză cu fundația din beton clasa C25/30. La podețele din albiile timpanele amonte sunt prevăzute cu aripi evazate pentru captarea apelor, iar cele din aval cu aripi normale. Între aripi este prevăzut un pereu din piatră brută pentru a evita eroziunea și prevenirea degradării podețului. Elevațiile sunt din beton simplu clasa C25/30.

Pentru obiectul 1 poz km 1+425 se va proiecta podet casetat format din 4 buc tip C2.

**Amenajarea acostamentelor-** se vor amenaja prin executia unui strat de materiale necoezive(balast) sau beton. Amenajarea se va amenaja pe toata lățimea acostamentelor de 0,35m /0,50 de fiecare parte a carosabilului drumului. Panta transversală a acostamentelor se va realiza de 4%. Pe zonele în care se vor executa șanțuri pereate, acostamentele se vor consolida prin perere cu beton.

### **Lucrări accesorii**

Lucrările accesorii prevăzute constau din borne kilometrice și hectometrice pentru marcarea lungimii drumului, executate din beton simplu clasa C8/10 (marca B150), indicatoare pentru orientarea și reglementarea circulației în zonele periculoase (forma și dimensiunile indicatoarelor sunt conform SR 1848/1-2011), precum și marcaje cu vopsea pe partea carosabilă menite să întărească și să completeze semnificația semnelor de circulație plantate.

Conform OMT nr. 45/1998 pentru aprobarea "Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor" strazile se încadrează în clasa tehnică IV.

Pentru o buna desfășurare a traficului în zonă în condiții de siguranță și confort, cât și pentru a estompa cauzele care generează degradările, sunt necesare realizarea lucrărilor de modernizare și refacere structurii rutiere a drumului.

Viteza de baza (proiectare) adoptata este de 30 km/h conform STAS 863-85, sunt foarte multe zone/curbe, unde s-a adoptat o viteza de proiectare mai mica datorită sinuozitatii traseului.

In plan, traseul drumurilor modernizate pastraza traseul existent cu îmbunătățirea elementelor geometrice acolo unde a fost posibil.

Traseul proiectat al strazilor in plan se va mentine, va urmari traseul existent. Racordarile prevazute in plan vor fi circulare. Elementele geometrice in plan, inclusiv amenajarea in spatiu a curbelor (supralargiri, convertiri, suprainaltari), vor fi stabilite in conformitate cu prevederile STAS 863/85, STAS 10144-1,2,3 si O.M.T 49/1998.

### **Structura rutiera adoptata este atat supla cat si rigida:**

#### **Solutia I**

- 20 cm strat de uzura din beton de ciment BcR4,0
- Hartie Kraft
- 2 cm nisip
- 20 cm strat de fundatie din balast conform SR EN 13242-A1
- Minim 10 cm strat de forma din balast-zestre existenta
- Sapatura 20-30 cm sau scarificare cu reprofialarea stratului existent

#### **Solutia II**

- 4 cm strat de uzura BA16, BAR16, BAPC16 sau MAS16 conform AND605
- 6 cm strat de uzura BAD20, sau BADPC20 conform AND605 /2016 actualizare BAD22,4 in septembrie 2022
- 15 cm fundatie din piatra sparta 0-63 conform SR EN 13242+A1
- 15 cm fundatie de balast conform SR EN 13242+A1
- Minim 10 cm strat de forma din balast-zestre existenta
- Sapatura 20-30 cm sau scarificare cu reprofialarea stratului existent

Din punct de vedere tehnic se recomanda **Solutia I** intrucat prezinta urmatoarele avantaje:

- drumurile din beton de ciment au o durată normală de funcționare de 28 – 42 ani, drumurile cu îmbrăcăminte din balast 16 – 24 ani, iar drumurile cu îmbrăcăminte semirigidă (beton asfaltic) 20 – 30 ani. Deci, practic durata normală de funcționare este dublă față de celelalte două variante.

- betonul de ciment prezintă rezistență la uzură, de 2 – 3 ori mai mare decât îmbrăcămintea bituminoasă;

- investiția privind întreținerea și reparațiile pentru aceeași durată de exploatare este semnificativ mai redusă față de varianta cu îmbrăcăminte bituminoasă;

- toate tipurile de ciment folosite la îmbrăcămințile rigide se produc integral în țara noastră fără a fi nevoie de importul acestora;

- îmbrăcămintea din beton de ciment asigură vizibilitate bună pe timp de noapte, ploaie și ceață;

- stratul de uzură din beton de ciment asigură o rugozitate mare la rulare, prevenind derapajul. Rugozitatea se păstrează mult timp de la darea în rulare;

- stratul de uzură din beton de ciment asigură o distanță de frânare mai mică decât îmbrăcămintea bituminoasă;

- drumurile din beton de ciment nu impun limitări ale sarcinii pe osie sau asupra posibilității staționării vehiculelor grele pe timp călduros;

- îmbrăcămintea din beton de ciment reduce consumul de combustibil prin planeitate și nedeformabilitatea stratului de uzură;

- îmbrăcămintea din beton de ciment reduce necesarul de energie pentru iluminatul public deoarece culoarea deschisă a betonului reflectă lumina;

- folosirea îmbrăcăminții din beton asigură reducerea poluării mediului înconjurător cu până la de 5 ori mai puțin decât îmbrăcămintea bituminoasă;

- în perioade călduroase, betonul de ciment reflectă razele solare și contribuie, împreună cu plantațiile de copaci adiacente drumului, la scăderea temperaturii în zonele urbane cu până la 100C;

**Scenariul 1-varianta sistem rutier rigid(beton rutier) pentru tronsoanele cu panta mai mica de 7%:obiectele 1, 2, 3 si 5.**

**Cu sistem rutier semirigid (beton asfaltic)pentru tronsoanele cu panta mai mare de 7%:obiectul 4.**

## **b) JUSTIFICAREA NECESITĂȚII PROIECTULUI**

La aceasta data suprafetele care fac obiectul prezentei documentatii, au urmatoarele caracteristici:



Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

✓ nu au capacitate portanta corespunzatoare pentru preluarea traficului rutier existent, fapt ce a dus la aparitia degradarilor;

✓ dintre degradarile existente pot fi mentionate gropi, denivelari în profil longitudinal/tranversal;

Momentan colectarea si evacuarea apelor pluviale este foarte deficitara deoarece apa se scurge prin pante transversale si declivitati longitudinale.

### **c) VALOAREA INVESTITIEI**

**Valoarea totala cu TVA evaluata la faza de D.A.L.I. : 6.562.174,78;**

### **d) PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUȘĂ**

Perioada de implementare este de 12 luni.

### **e) PLANȘE REPREZENTÂND LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI, INCLUSIV ORICE SUPRAFAȚĂ DE TEREN SOLICITATĂ PENTRU A FI FOLOSITĂ TEMPORAR (PLANURI DE SITUAȚIE ȘI AMPLASAMENTE);**

Categoria de folosinta: drum;

- Proprietar: Statul Roman, Judetul Suceava, comuna Valea Moldovei.
- Imobilul – drumul este situat in intravilanul comunei Valea Moldovei, conform PUG.
- Imobilul – drumul apartine domeniului public al comunei Valea Moldovei, judetul Suceava.  
Dovada proprietatii se face cu extrasele de Carte Funciara pentru informare nr.  
Obiect 1-nr. cadastral 32451; 30945  
Obiect 2-nr. cadastral 30954; 30948  
Obiect 3-nr. cadastral 32456  
Obiect 4-nr. cadastral 32453; 30531  
Obiect 5- nr. cadastral 30463
- Destinatia prevazuta in PUG aprobat – drumuri comunale;
- Suprafata terenului pentru care se solicita certificatul de urbanism este de **19.220 mp**. Documentatia tehnica necesara eliberarii **autorizatiei de construire** va fi elaborate in conformitate cu prevederile Legii 50/1991 privind autorizarea lucrarilor de constructii, republicata, O.M.D.R.L. nr. 839/23.11.2009 privind Normele metodologice de aplicare a Legii 50/1991 si O.M.S. nr 536/23.06,1997 si OG nr. 43/1997 privind regimul drumurilor cu modificarile si completarile ulterioare.
- Lucrarile de reabilitare au fost astfel proiectate incat sa se incadreze in ampriza actuala, fiind amplasate in totalitate pe domeniul public in cadrul limitei cadastrale. Astfel este respectata cerinta Uniunii Europene ca investitiile in infrastructura (reabilitare, modernizare sau constructii noi) sa fie executate numai pe domeniul public, cu statut juridic clar.

## **f) O DESCRIERE A CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT, FORMELE FIZICE ALE PROIECTULUI**

### **LUCRARI DE DRUMURI**

Lungimea totala a drumurilor propuse spre modernizare este de 3874.00m.

In profil transversal drumurile au fost prevazute cu urmatoarele elemente: partea carosabila are latimea cuprinsa intre 2.75m – 4.00m cu o banda de circulatie, panta transversala a partii carosabile este 2.5% (panta unica). Partea carosabila este incadrata de rigole si santuri pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale, pe anumite zone si de acostament din balast. Latimea partii carosabile s-a adoptat din considerente tehnico-economice, functie de conditiile existente din teren (traseu existent) si limitele de proprietati. Lungimea cumulate a drumurilor este de 3874.00m.

**Structura rutiera adoptata este atat supla cat si rigida:**

#### **Solutia I**

- 20 cm strat de uzura din beton de ciment BcR4,0
- Hartie Kraft
- 2 cm nisip
- 20 cm strat de fundatie din balast conform SR EN 13242-A1
- Minim 10 cm strat de forma din balast-zestre existenta
- Sapatura 20-30 cm sau scarificare cu reprofierea stratului existent

#### **Solutia II**

- 4 cm strat de uzura BA16, BAR16, BAPC16 sau MAS16 conform AND605
- 6 cm strat de uzura BAD20, sau BADPC20 conform AND605 /2016 actualizare BAD22,4 in septembrie 2022
- 15 cm fundatie din piatra sparta 0-63 conform SR EN 13242+A1
- 15 cm fundatie de balast conform SR EN 13242+A1
- Minim 10 cm strat de forma din balast-zestre existenta
- Sapatura 20-30 cm sau scarificare cu reprofierea stratului existent

Din punct de vedere tehnic se recomanda **Solutia I** intrucat prezinta urmatoarele avantaje:

- drumurile din beton de ciment au o durată normală de funcționare de 28 – 42 ani, drumurile cu îmbrăcăminte din balast 16 – 24 ani, iar drumurile cu îmbrăcăminte semirigidă (beton asfaltic) 20 – 30 ani. Deci, practic durata normală de funcționare este dublă față de celelalte două variante.

- betonul de ciment prezintă rezistență la uzură, de 2 – 3 ori mai mare decât îmbrăcămintea bituminoasă;

- investiția privind întreținerea și reparațiile pentru aceeași durată de exploatare este semnificativ mai redusă față de varianta cu îmbrăcăminte bituminoasă;

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

- toate tipurile de ciment folosite la îmbrăcămințile rigide se produc integral în țara noastră fără a fi nevoie de importul acestora;

- îmbrăcămintea din beton de ciment asigură vizibilitate bună pe timp de noapte, ploaie și ceață;

- stratul de uzură din beton de ciment asigură o rugozitate mare la rulare, prevenind derapajul. Rugozitatea se păstrează mult timp de la darea în rulare;

- stratul de uzură din beton de ciment asigură o distanță de frânare mai mică decât îmbrăcămintea bituminoasă;

- drumurile din beton de ciment nu impun limitări ale sarcinii pe osie sau asupra posibilității staționării vehiculelor grele pe timp călduros;

- îmbrăcămintea din beton de ciment reduce consumul de combustibil prin planeitate și nedeformabilitatea stratului de uzură;

- îmbrăcămintea din beton de ciment reduce necesarul de energie pentru iluminatul public deoarece culoarea deschisă a betonului reflectă lumina;

- folosirea îmbrăcăminții din beton asigură reducerea poluării mediului înconjurător cu până la de 5 ori mai puțin decât îmbrăcămintea bituminoasă;

- în perioade călduroase, betonul de ciment reflectă razele solare și contribuie, împreună cu plantațiile de copaci adiacente drumului, la scăderea temperaturii în zonele urbane cu până la 100C;

**Scenariul 1-varianta sistem rutier rigid(beton rutier) pentru tronsoanele cu panta mai mica de 7%:obiectele 1, 2, 3 si 5.**

**Cu sistem rutier semirigid (beton asfaltic)pentru tronsoanele cu panta mai mare de 7%:obiectul 4.**

Soluțiile tehnice și măsurile propuse de către expertul tehnic și, după caz, auditorul energetic spre a fi dezvoltate în cadrul documentației de avizare a lucrărilor de intervenții; Soluțiile tehnice necesare modernizării strazilor sunt cuprinse în Cadrul Expertizei Tehnice:

Pentru strazile prezente în documentația tehnică: **Scenariul I pentru obiectele 1,2,3 si 5. Scenariul II pentru obiectul 4.**

Recomandarea intervențiilor necesare pentru asigurarea funcționării conform cerințelor și conform exigențelor de calitate.

Expertul tehnic recomanda:

Pentru toate strazile prezente în documentația tehnică: Varianta I pentru tronsoanele cu panta mai mica de 7% și Varianta II pentru tronsonul de drum cu panta de peste 7%.

Tronsoanele de drum date pentru modernizare în comuna Valea Moldovei, au următoarele elemente geometrice:

Elemente geometrice pentru următoarele drumuri comunale: Obiect 1 și Obiect 5

**Latime platforma 5,0 m**

**Parte carosabila 4,0 m**

**Acostamente 2 x 0,5 m**

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

*Elemente geometrice pentru urmatoarele drumuri comunale: obiect 2, 3 si 4*

**Latime platforma 3,5 m**

**Parte carosabila 2,75 m**

**Acostamente 2 x 0,375 m**

## **Lucrari proiectate :**

### **Amenajarea intersectiilor cu strazile/drumurile laterale**

Drumurile laterale care intersecteaza drumurile proiectate vor fi amenajate cu aceeași structura rutiera pe o lungime de 25 m, masurata de la marginea partii carosabile a drumurilor proiectate.

#### **Obiect 1- drum comunal DC28, L=1.150 ml, poz.km 0+740-1+890; centrul satului Valea Moldovei pana la limita administrativa cu comuna Slatina**

##### **Drumuri laterale**

Drumuri laterale poz km 0+740-1+393-1+845-1+845=400 mp

#### **Obiect 2- Drum comunal nr. 2;L=450 ml; centrul satului Valea Moldovei pana la legatura cu DC28**

##### **Drumuri laterale**

Drumuri laterale=200 mp

#### **Obiect 3-Drum comunal nr. 3; L=1.084 ml; intravilanul localitatii Valea Moldovei pana la cantonul silvic**

##### **Drumuri laterale**

Drumuri laterale poz km 0+235 stanga si dreapta =200 mp

#### **Obiect 4-Drum comunal nr. 4; L=420 ml; legatura cu cimitirul localitatii Valea Moldovei**

##### **Drumuri laterale**

Drumuri laterale =200 mp

#### **Obiect 5-Drum comunal nr. 5; L=770 ml, poz km 0+430-1+200, in intravilanul localitatii Mironu**

##### **Drumuri laterale**

Drumuri laterale =500 mp

### **Preluarea si evacuarea apelor pluviale:**

Scurgerea apelor pluviale este deficitara, apa baltind in anumite zone pe carosabil, neexistand dispozitive de scurgere a apei adaptate corespunzator. Pe drum nu exista sistem eficient de colectare si evacuare a apelor pluviale si nici un drenaj corespunzator al apelor de pe carosabil.

Colectarea apelor pluviale de pe platforma drumului pe acest tronson se va face prin intermediul santurilor perreate, rigolelor perreat si prin intermediul rigolelor cu placuta carosabila.

### **Lucrari de semnalizare rutiera**

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.

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 consta in constructia elementelor de semnalizare verticala si orizontala.

Lucrarile de semnalizare orizontala consta 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.

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

### **Materii prime, energia si combustibili utilizati, cu modul de asigurare a acestora**

Materiile prime pentru realizarea investitiei sunt procurate de la producatori certificati si atestati.

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

De jur imprejurul tronsoanelor, se vor aduce la starea initiala zonele din exteriorul acestora in care terenul s-a rupt neregulat in timpul sapaturilor.

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

### **Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente**

Nu este cazul.

### **Resursele naturale folosite în construcție și funcționare**

Nu este cazul.

### **Metode folosite în construcție**

Executarea lucrarilor de modernizare a drumurilor implica parcurgerea urmatoarelor etape:

- trasarea lucrarilor;
- realizarea sapaturii mecanizate si manuale la o adancime medie de -0.60m;
- pamantul se transporta in zone special amenajate;
- asternere P5, Paul drumului;
- asterenere strat de nisip cu rol izolator – 2 cm;
- asternere strat de forma din balast -15 cm;
- asternerea strat inferior de fundatie din balast - 20 cm;
- asternerea strat superior de fundatie din piatra sparta – 15 cm;
- asternerea strat de legatura BAD 22.4 leg 50/70 – 6 cm;
- asternerea strat de uzura beton asfaltic BA16 rul 50/70 - 4 cm;
- refacerea zonelor de jur imprejurul tronsoanelor de drum.

### **Relația cu alte proiecte existente sau planificate**

Nu este cazul.

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

La baza lucrari de modernizare au stat: *Expertiza tehnica elaborata de Dr. Ing. Radu Luca privind „MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA”.*

Solutia adoptata este solutia recomandata de expertul tehnic in concluziile expertizei.

### **Solutii propuse prin expertiza**

Variantele selectate din punct de vedere tehnico-economic sunt urmatoarele:

**Structura rutiera adoptata este atat supla cat si rigida:**

#### **Solutia I**

- 20 cm strat de uzura din beon de ciment BcR4,0
- Hartie Kraft
- 2 cm nisip

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

- 20 cm strat de fundatie din balast conform SR EN 13242-A1
- Minim 10 cm strat de forma din balast-zestre existenta
- Sapatura 20-30 cm sau scarificare cu reprofierea stratului existent

#### **Solutia II**

- 4 cm strat de uzura BA16, BAR16 ,BAPC16 sau MAS16 conform AND605
- 6 cm strat de uzura BAD20, sau BADPC20 conform AND605 /2016 actualizare BAD22,4 in septembrie 2022
- 15 cm fundatie din piatra sparta 0-63 conform SR EN 13242+A1
- 15 cm fundatie de balast conform SR EN 13242+A1
- Minim 10 cm strat de forma din balast-zestre existenta
- Sapatura 20-30 cm sau scarificare cu reprofierea stratului existent

**Solutia I- varianta sistem rutier rigid(beton rutier) pentru tronsoanele cu panta mai mica de 7%:obiectele 1, 2, 3 si 5.**

**Solutia II - Cu sistem rutier semirigid (beton asfaltic)pentru tronsoanele cu panta mai mare de 7%:obiectul 4.**

Aceste soluții se pretează materialelor din zonă și soluțiilor tehnice aplicate în ultima perioadă pe lucrări similare. Totodată soluțiile recomandate de catre expert au o viteză mai mare de execuție iar din experiența ultimilor contracte similare sunt mai economice din punct de vedere financiar. Avantajul solutiilor propuse este că structura rutiera flexibila prezinta sollicitari reduse la nivelul patului drumurilor, fapt ce conduce la o asigurare sporita la tasarile inegale ale structurii. Solutiile alternative propuse desi asigura capacitatea portanta a structurii rutiere în timp, fiind mai durabile sunt solutii mai scumpe si presupun tehnologii de executie cu grad de dificultate sporit.

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

Modernizarea drumurilor au ca scop imbunatatirea conditiilor de de circulatie si siguranta circulatiei.

**Alte autorizații cerute pentru proiect**

Nu este cazul.

#### **IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE:**

- planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului;
- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz;
- metode folosite în demolare;
- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;

Nu este cazul.

## V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI:

Comuna Valea Moldovei este situata in partea de NE a tarii, in judetul Suceava, Bucovina, Romania, fiind alcatuita din cele doua sate , Valea Moldovei,si Mironu. Pozitia este data de coordonatele geografice: 25° 55' longitudine E si 47° 30' latitudine N.

Comuna Valea Moldovei este situata in bazinul mijlociu al raului Moldova, pe partea dreapta a vaili Moldovei, imediat in aval de iesirea sa din Carpatii Orientali, la contactul Muntilor Stanisoarei reprezentati aici prin zona marginala a flisului Obcinii Voronetului cu sectorul nordic, ingust, al zonei subcarpatice si cu Podisul Sucevei

Administrativ, comuna Valea Moldovei apartine judetului Suceava fiind asezata in partea central sudica a acestuia. Teritoriul ei se invecineaza la N cu comuna Capu Cimpului, la N-E cu comunele Paltinoasa, Dragoiesti si Cornu Luncii, la S-E cu comunele Slatina si Malini si la N-V cu teritoriul orasului Gura Humorului

Localitatile ce compun comuna Valea Moldovei sunt legate intre ele prin drumul judetean DJ 177C. Legatura cu comuna Capu Cimpului si cu orasul Gura Humorului situat la 18 km de centrul comunei si cu municipiul Suceava situat la 56 km de centrul comunei se face pe DJ 177 C.

Proiectul vizează ameliorarea situației traficului pe **drumurile de interes local din localitatile Valea Moldovei si Mironu, din comuna Valea Moldovei , județul Suceava, în lungime totală de 3,874 Km**, prin crearea unui sistem rutier nou din beton rutier pentru obiectele 1, 2 si 4 si sistem rutier din beton asfaltic pentru obiect 3.

Desfasurarea pe tronsoane si lungimi se prezinta astfel:

Obiect 1- drum comunal DC28, L=1.150 ml, poz.km 0+740-1+890; centrul satului Valea Moldovei pana la limita administrativa cu comuna Slatina

Obiect 2-Drum comunal nr. 2; L=450 ml ; drum communal in intravilanul satului Valea Moldovei-legatura cu DC 28

Obiect 3-Drum comunal nr. 3; L=1.084 ml; intravilanul localitatii Valea Moldovei pana la cantonul silvic

Obiect 4-Drum comunal nr. 4; L=420 ml; legatura cu cimitirul localitatii Valea Moldovei

Obiect 5-Drum comunal nr. 15; L=770 ml, poz km 0+430-1+200, in intravilanul localitatii Mironu.

– *distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare;*

Nu este cazul.



Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

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

Pe raza zonelor traversate de catre obiectivul de investitie studiat, nu sunt identificate monumente aflate pe lista monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare.

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

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

Conform certificatului de urbanism nr. 47 din 20.12.2022, regim economic, categoria de folosinta este cea de drum.

- politici de zonare și de folosire a terenului;

Conform certificatului de urbanism nr. 47 din 20.12.2022 si reglementarilor PUG – destinatia prevazuta si aprobata – drumuri comunale.

- arealele sensibile;

Situl Natura 2000 ROSCI0392 Slatina se afla in zona limitrofa tronsoanelor de drum propuse spre modernizare OBIECT 1 respectiv OBIECT 2 (Modernizarea tronsoanelor de drum nu va afecta in niciun fel arealul de raspandire al speciilor protejate).

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

Stereo 1970;

<i>Nr. crt.</i>	<i>X (NORD)</i>	<i>Y (EST)</i>
<b>OBIECT 1</b>		
<i>inceput (KM 0+740.00)</i>	N 663756.675	E 576948.553
<i>sfarsit (KM 1+890.00)</i>	N 663756.675	E 576948.553
<b>OBIECT 2</b>		
<i>inceput (KM 0+000.00)</i>	662852.010	576633.331
<i>sfarsit (KM 0+450.00)</i>	663756.675	576948.553
<b>OBIECT 3</b>		
<i>inceput (KM 0+000.00)</i>	N 664145.424	E 575021.899

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

<i>sfarsit (KM 1+084.00)</i>	N 664188.277	E 576050.792
<b>OBIECT 4</b>		
<i>inceput (KM 0+000.00)</i>	N 664257.424	E 576942.490
<i>sfarsit (KM 0+420.00)</i>	N 664257.424	E 576942.490
<b>OBIECT 5</b>		
<i>inceput (KM 0+430.00)</i>	N 664257.424	E 576942.490
<i>sfarsit (KM 1+200.00)</i>	N 666131.056	E 575400.780

– detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.

Structura rutiera adoptata pentru **MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA** este:

**Structura rutiera adoptata este atat supla cat si rigida:**

#### **Solutia I**

- 20 cm strat de uzura din beon de ciment BcR4,0
- Hartie Kraft
- 2 cm nisip
- 20 cm strat de fundatie din balast conform SR EN 13242-A1
- Minim 10 cm strat de forma din balast-zestre existenta
- Sapatura 20-30 cm sau scarificare cu reprofialarea stratului existent

#### **Solutia II**

- 4 cm strat de uzura BA16, BAR16 ,BAPC16 sau MAS16 conform AND605
- 6 cm strat de uzura BAD20, sau BADPC20 conform AND605 /2016 actualizare BAD22,4 in septembrie 2022
- 15 cm fundatie din piatra sparta 0-63 conform SR EN 13242+A1
- 15 cm fundatie de balast conform SR EN 13242+A1
- Minim 10 cm strat de forma din balast-zestre existenta
- Sapatura 20-30 cm sau scarificare cu reprofialarea stratului existent

*Solutia I- varianta sistem rutier rigid(beton rutier) pentru tronsoanele cu panta mai mica de 7%:obiectele 1, 2, 3 si 5.*

*Solutia II - Cu sistem rutier semirigid (beton asfaltic)pentru tronsoanele cu panta mai mare de 7%:obiectul 4.*

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

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

## **A. SURSE DE POLUANTI SI INSTALATII PENTRU RETINEREA, EVACUAREA SI DISPERSIA POLUANTILOR IN MEDIU**

### *a) Protecția calității apelor:*

- sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;

In etapa de executie – va rezulta suplimentar apa uzata menajera pentru organizarea de santier și baza de producție.

In etapa de exploatare – in zonele traversate de cursuri de ape, acestea pot fi afectate din cauza scurgerilor de ulei și combustibil care sunt spalate de apele meteorice.

- stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute.

In etapa de executie - Se va executa un sistem local de epurare a apelor menajere din spații igienico-sanitare - se adoptă un sistem de fosă septică.

### *b) Protecția aerului:*

- sursele de poluanți pentru aer, poluanți inclusiv surse de mirosuri;

In etapa de executie - sursele de poluanți sunt emisiile de praf și emisiile poluanților specifici arderii combustibililor fosili.

In etapa de exploatare - sursele de poluanți care afectează calitatea aerului sunt reprezentate de gazele nearse ale autoturismelor.

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă.

In acest proiect nu au fost prinse instalatii pentru retinerea si dispersia poluantilor in atmosfera.

Pe de alta parte pe in lungul drumurilor propus spre modernizare, exista arbori si arbusti care retin o parte din poluanți si au capacitatea de a filtra aerul din zona; se vor monta indicatoare rutiere specifice cu restrictii pentru tonaj și limitari de viteza in functie de sectoarele de drum.

### *c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:*

- sursele de zgomot și de vibrații;

In etapa de executie – sursele de zgomot sunt reprezentate de folosirea unor grupuri de utilaje cu funcții adecvate. Aceste utilaje reprezintă tot atâtea surse de zgomot.

In etapa de exploatare – sursele de zgomot sunt reprezentate de către autovehicule și autotrenuri care tranzitează drumul județean din proximitate.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor.

In acest proiect nu au fost prinse amenajari si dotari pentru protectia impotriva zgomotului in atmosfera.

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

Pe de alta partea in zona drumurilor unde a fost posibil, exista arbori si arbusti care actioneaza ca o bariera impotriva zgomotelor; se vor monta indicatoare rutiere specifice cu restrictii pentru tonaj si limitari de viteza in functie de sectoarele de drum.

*d) Protecția împotriva radiațiilor:*

- sursele de radiații;

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor.

Nu este cazul

*e) Protecția solului și a subsolului:*

- sursele de poluanți pentru sol, subsol și ape freatiche;

In etapa de executie – suprafața solului poate fi afectată din cauza scurgerilor de ulei și combustibil.

In etapa de exploatare – la fel ca in cazul etapei de executie, suprafața solului poate fi afectată din cauza scurgerilor de ulei și combustibil.

- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului.

In etapa de executie - după terminarea lucrărilor din cadrul obiectivului terenul se va reface, avand in vedere ca pot aparea tasari cauzate de catre echipamentele grele și înierba.

In etapa de exploatare - se vor monta indicatoare rutiere specifice cu restrictii pentru tonaj si limitari de viteza in functie de sectoarele de drum.

*f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:*

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;

Situl Natura 2000 ROSCI0392 Slatina se afla in zona limitrofa tronsoanelor de drum propuse spre modernizare, OBIECT 1 respectiv OBIECT 2 (Modernizarea tronsoanelor de drum nu va afecta in niciun fel arealul de raspandire al speciilor protejate).

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

In etapa de executie - protecția biocenozelor, menținerea echilibrului ecologic poate fi asigurata printr-o realizare corespunzatoare a organizarii de santier.

In etapa de exploatare –vegetatia situata in jurul drumurilor de interes local, propuse spre modernizare au capacitatea de a mentine un echilibru ecologic si un ecosistem functional in zona.

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

- identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional etc.;

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

Drumurile de interes local sunt situate in vecinatatea drumului judetean 177C fara a aduce modificari majore mediul inconjurator.

Obiectul de investitie nu traverseaza zone asupra carora este instituit un regim de restrictie sau zone de interes traditional.

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

Nu sunt afectate construcțiile si asezarile umane din vecinatate.

*h)Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament:*

- *tipurile și cantitățile de deșeuri de orice natură rezultate;*

In etapa de executie - deșeurile ce nu pot fi refolosite în cadrul șantierului, respectiv deșeurile menajere, cele din bazele de întreținere a utilajelor, deșeurile din lemn, materiale plastice, cauciuc, metale, materiale izolatoare etc., vor fi stocate provizoriu în depozite sau pe platforme special amenajate.

In etapa de exploatare – la fel ca in cazul etapei de exectuie, deseurile de orice natura vor fi stocate in platforme special amenajate si ulterior predate unitatilor specializate de prelucrare, reciclare si depozitare a deseurilor.

- *modul de gospodărire a deșeurilor.*

Deseurile rezultate atat in etapa de executie cat si in cea de exploatare vor fi stocate provizoriu in platforme special amenajate si ulterior predate unitatilor specializate de preluare, reciclare si depozitare a deseurilor.

*9. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:*

- *substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;*

- *modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.*

In etapa de executie – In cadrul lucrarii de modernizare si reabilitare al drumului judetean nu este necesar utilizarea produselor si/sau substantelor chimice periculoase;

In etapa de exploatare – Transporturile de preparate chimice periculoase ce tranziteaza pe calea rutiera se realizeaza in conformitate cu Acordul referitor la trasportul rutier international al marfurilor periculoase – ADR.

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

In etapa de executie - in cazul investitiei „MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA” se folosesc diverse materiale agregate conform structurii rutiere specifice fiecarui tronson de drum.

In etapa de exploatare – prin natura obiectului de investitie nu este cazul utilizarii resurselor naturale.

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

### **Impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversitatii si a siturilor protejate, dupa caz:**

#### **a) Atenuarea schimbarilor climatice**

- Proiectul propus va emite dioxid de carbon(CO2) in limitele admise datorita utilajelor utilizate la tehnologia de modernizarea a tronsoanelor de drum. Realizarea proiectului va duce la reducerea emisiilor generate de autovehicule, suprafata de rulare fiind modernizata va conduce la incurajarea cetatenilor sa foloseasca transportul alternativ cu biciclete, mopedele electrice sau mersul pe jos. Prin realizarea acestui proiect se elimina risipca de carburant utilizat transportului pe suprafetele de rulare neadecvate, starea actuala a obiectivului analizat care necesita modernizarea nu este una corespunzatoare, structura rutiera fiind la nivel de pietris cu intercalatii de pământ. Din aceasta cauza atat pietonii cat si autovehiculele circula cu mare greutate iar in conditii meteorologice dificile, traficul rutier devine si mai anevoios.
- Proiectul propus nu implica activitati de exploatare a terenurilor, de schimbare a destinatiei terenurilor sau de silvicultura.
- Prin modernizarea tronsoanelor de drum propuse in cadrul proiectului, traficul care va fi preluat va beneficia de conditii superioare de circulatie, conditii care se vor concretiza intr-o serie de avantaje sociale si economice, fapt ce conduce si la o cerere de energie mai mare, insa se vor folosi surse de energie regenerabile, sisteme moderne bazate pe energie solara. Sistemele moderne trebuie să asigure încălzirea, răcirea, calitatea aerului din locuințele noastre sau din mediul de lucru, maximizând confortul utilizatorilor și, mai ales, micșorând consumul de energie, sprijinind performanțele energetice ale clădirilor și dezvoltarea unui mediu construit sustenabil.
- Proiectul propus va determina creșterea deplasărilor personale și a transportului de marfa generând în același timp următoarele avantaje:

- îmbunătățirea accesului la spațiile de învățământ cât și a localnicilor la proprietăți;

- ameliorarea în conformitate cu standardele în vigoare a condițiilor de viață ale locuitorilor și ale activităților productive desfășurate în zona localităților și eliminarea stării de stres;

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

- imbunatatirea accesibilitatii si mobilitatii populatiei, bunurilor si serviciilor, care va stimula o dezvoltare economica durabila;
- crearea de noi locuri de munca pe perioada executiei lucrarilor;
- scurtarea timpilor de parcurs pentru traficul auto
- sporirea sigurantei circulatiei;
- reducerea semnificativa a poluarii mediului prin reducerea noxelor si a zgomotului;
- conditiile de rulare corespunzatoare reduc uzura mijloacelor de transport si degradarea acestora.
- interventii rapide ale echipelor speciale (salvare, pompieri, autoritatile locale)

## **b) Adaptarea la schimbarile climatice**

Lucrarile din prezentul proiect:

- se supun evaluarii impactului asupra emisiilor de carbon. Din punct de vedere al **analizei sensibilitatii** nu sunt identificate pericole climatice relevante pentru acest tip de proiect. In urma analizei rezulta o sensibilitate scazuta, pericolul climatic nu are niciun impact. Dupa realizarea **analizei expunerii** avand in vedere faptul ca amplasamentul proiectului este situat in apropierea paraului Humaria, inundatiile nu reprezinta un pericol climatic semnificativ deoarece nu este o zona inundabila iar debitele nu depasesc malurile conform studiului Hidrologic Nr.16244 din 11.08.2023
- nu contin lucrari ce pot fi influentate de *valurile de caldura*; acestea nu prezinta pericol pentru culturi, incendii de padure si asupra sanatatii umane;
- nu vor fi influentate de factorul de mediu – seceta; acesta nu contin lucrari de captare a apei;
- nu vor fi influentate de cantitatile extreme de precipitatii, inundatii provocate de rauri si viituri, deoarece nu au fost inregistrate fenomene meteorologice extreme in ultimii ani.
- nu sunt influentate de *furtuni si vanturi puternice* (inclusiv afectarea infrastructurii, cladirilor, culturilor si padurilor) deoarece conform OMT nr. 45/1998 pentru aprobarea "Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor" drumurile se încadrează în clasa tehnică IV.
- conform studiului geotehnic drumurile nu sunt incluse in zone care prezinta *risc de alunecari de teren*;
- nu includ constructii care sunt amplasate in zone care prezinta *risc de crestere a nivelului marilor, mareelor de furtuna, eroziunea coastelor si intruziunea salina*;
- drumurile vor fi modernizate in afara perioadelor reci;
- daunele provocate de inghet- dezghet vor fi limitate deoarece se va utiliza o imbracaminte rutiera din beton de ciment fapt motivat de urmatoarele avantaje ale acesteia:
  - ✓ **Durata de serviciu este mai mare (20-30 ani) decat a imbracamintii din beton asfaltic (numai 10-15 ani);**
  - ✓ **Sunt mai economice decat imbracamintile asfaltice atunci cand se folosesc pentru satisfacerea traficului greu si foarte greu;**
  - ✓ **Se recomanda a se folosi la drumuri noi, la drumuri in aliniament sau cu raze mari ce nu necesita supralargiri;**
  - ✓ **Nu se deformeaza la temperaturi ridicate ale mediului ambiant;**

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

- ✓ **Prezinta rezistenta mare la uzura, daca se folosesc agregate atent selectionate;**
- ✓ **Prezinta rugozitate buna si nu este atacata de produsele petroliere (scurse accidental pe suprafata carosabila);**
- ✓ **Necesita cheltuieli sensibil mai mici de intretinere fata de imbracamintile asfaltice;**
- ✓ **Betonul nu este poluant atat in executie cat si-n exploatare;**
- ✓ **Culoarea deschisa a carosabilului se percepe mai bine noaptea sau pe ploaie.**
- nu influenteaza negativ *vulnerabilitatea climatica a persoanelor sau a activelor din vecinatatea sa;*

**Evaluarea vulnerabilitatii** concluzioneaza ca toate vulnerabilitatile sunt clasificate ca fiind scazute sau ne semnificative fapt ce denota ca nu este necesara nici o alta evaluarea climatica a riscurilor.

Pentru schimbarile climatice au fost prevazute masuri pentru lucrari, ce sunt in concordanta de legislatia actuala.

În principiu, studiul privind evaluarea impactului asupra mediului tratează următoarele aspecte:

- soluții de integrare cât mai firească în planurile de dezvoltare locale, regionale și naționale, colaborând în acest sens cu Consiliul Județean Suceava, Primăria locala, Agenția de Dezvoltare Regională, Inspectoratul de Protecția Mediului Suceava și ABA SIRET – S.G.A. SUCEAVA;

- propunerea de soluții pentru ca impactul economic și cel social, inclusiv cel asupra stării de sănătate a factorului uman să fie pozitiv;

- definirea stării inițiale a mediului prin analize de teren, prelevări de probe și efecturarea cercetărilor de laborator privind aerul, solul, apa, ecosistemele (flora, fauna), terenurile agricole etc.;

- analiza legislației specifice privind declararea monumentelor naturii și siturilor arheologice, identificarea acestora pe teren; propuneri și soluții pentru prezervarea acestor zone;

- evaluarea impactului asupra factorilor de mediu, climei, utilizării agricole a terenurilor, precum și din punct de vedere al inconvenientelor pe perioada construcției, al stresului conducătorilor auto, al încadrării în peisaj;

- evaluarea impactelor cauzate de vibrații, zgomote în timpul nopții;

- măsuri pentru refacerea și conservarea ecosistemului local, precum și alte măsuri compensatorii;

- propuneri și soluții pentru prevenirea eroziunii solului și sedimentării, în scopul eliminării colmatării sistemelor de drenaj și asigurării stabilității solului sub efectul curenților generați de scurgerea apelor de suprafață;

- măsuri pentru prevenirea accidentelor care determină poluarea apelor, aerului, solului și subsolului, atât în timpul execuției, cât și al exploatării;



Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

- adoptarea de soluții pentru ca lucrările să se încadreze armonios în peisaj, reducând la minim sau chiar eliminând impactul vizual negativ, ținând seama de topografia locului, traficul, existența vegetației etc.;

- prevederea de soluții pentru evitarea poluării surselor de alimentare cu apă, a sistemelor de drenaj și de canalizare pentru zonele în care nu este pus în funcțiune sistemul de alimentare cu apă;

- stabilirea de măsuri pentru diminuarea poluării aerului pe durata activităților de construcție cât și ulterior, în exploatare, pe grupe de zone;

- prevederea de măsuri în cadrul organizărilor de șantier pentru ca efectele poluante să fie cât mai reduse iar în final, după dezafectare să fie refăcută situația inițială a cadrului natural;

- elaborarea de soluții pentru refacerea ecologică a zonelor afectate de deschiderea gropilor de împrumut, precum și a amplasamentului organizării de șantier;

- prevederea de puncte sanitare mobile și un sistem de comunicare adecvat prin care să fie asigurată o asistență sanitară eficientă pentru personalul constructorului;

- evaluarea riscurilor ecologice ce apar prin amenajările propuse;

- identificarea implicării rezidenților în realizarea proiectului;

- identificarea factorilor de mediu necesari a fi monitorizați privind evoluția calității acestora și elaborarea unui plan de monitoring care să fie pus în aplicare imediat după terminarea execuției lucrărilor.

### **Impactul asupra calității apei**

În etapa de construcție - Fața de situația prezenta, în perioada de construcție va rezulta suplimentar apă uzată menajeră. Pentru organizarea de șantier și baza de producție se va executa un sistem local de epurare a apelor menajere din spații igienico-sanitare – se adoptă un sistem de fosă septică.

**Lucrările de terasamente** determină antrenarea unor particule fine de pământ care pot ajunge în apele de suprafață. Manipularea și punerea în operă a materialelor de construcție (beton, agregate, etc.) determină emisii specifice fiecărui tip de material și fiecărei operații de construcție. Datorită volumului redus al acestor emisii nu pot rezulta cantități importante de asemenea pulberi deversate.

Se pot produce pierderi accidentale de materiale, combustibili, uleiuri din mașinile și utilajele șantierului. Manevrarea defectuoasă a autovehiculelor care transportă diverse tipuri de materiale sau a utilajelor în apropierea cursurilor de apă pot conduce la producerea unor deversări accidentale în acestea.

În cazul traversării cursurilor de apă mici se produce o poluare mecanică cu suspensii rezultate din săpături, având în vedere lățimile reduse ale albiilor și durata de execuție scurtă aceste poluări sunt neglijabile.

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

Platforma organizării de șantier va fi realizată astfel încât apa meteorică să fie și ea colectată printr-un sistem de șanțuri sau rigole pereate, unde să se poată produce o sedimentare înainte de descărcare.

În faza actuală nu se cunosc constructorii care vor executa lucrările. Aceștia vor solicita Agenției de Protecția Mediului, autorizații pentru funcționarea bazelor de producție. În acest moment nu se pot cuantifica pierderile de materiale sau combustibili în timpul procesului de execuție, care ar putea fi spălate de ploii și ar putea ajunge apoi în apele de suprafață sau s-ar infiltra în freatic.

În fazele de execuție, apele pluviale, care pot fi încărcate cu pulberi purverulente datorate prezenței depozitelor temporare de materiale, pot fi deversate în cursurile naturale de apă în condițiile respectării prevederilor NTPA 001/2002 aprobate prin HG nr.188/2002, și a condițiilor impuse de Apele Române.

### **Impactul asupra calității aerului în etapa de construcție**

Execuția lucrărilor constituie, pe de o parte, o sursă de emisii de praf, iar pe de altă parte, sursa de emisie a poluanților specifici arderii combustibililor fosili (produse petroliere distilate) atât în motoarele utilajelor necesare efectuării acestor lucrări, cât și ale mijloacelor de transport folosite.

Instalațiile de alimentare cu carburanți și de întreținere a utilajelor de transport sunt surse de poluare asupra aerului. Aceste instalații trebuie verificate periodic în timpul funcționării din punct de vedere al protecției mediului.

Activitatea de construcție poate avea, temporar (pe durata execuției), un impact local asupra calității atmosferei. Emisiile de praf, care apar în timpul execuției lucrării, sunt asociate lucrărilor de excavare, de manipulare a pământului și a nisipului, precum și a altor lucrări specifice. Degajările de praf în atmosferă variază adesea substanțial de la o zi la alta, depinzând de nivelul activității, de specificul operațiilor și de condițiile meteorologice.

Activitatea utilajelor cuprinde, în principal, decaparea și depozitarea pământului vegetal, săpături și umpluturi, în șanțul săpat se realizează patul de pozare din nisip, faze tehnologice în urma cărora se generează emisii de praf. Aria principală de emisie a poluanților rezultați din activitatea utilajelor și mijloacelor de transport se consideră axa lucrării extinsă lateral, pe ambele părți, cu câte o fâșie de 10 m lățime ceea ce conduce la o fâșie de cca. 30 m lățime, respectiv 15 m de o parte și de cealaltă a axului drumului. Concentrațiile maxime de poluanți se realizează în cadrul acestei arii. Studiile de specialitate arată că, în exteriorul acestei arii, concentrațiile de substanțe poluante în aer se reduc substanțial. Astfel, la 20 m în exteriorul fâșiei concentrațiile se reduc cu 50 % și la peste 50 m reducerea este de 75%.

Se consideră că activitatea de șantier organizată în mod corespunzător poate evita riscurile arătate, asigurând protecția biocenozelor, menținerea echilibrului ecologic.

### **Impactul asupra solului și subsolului**

În etapa de construcție calitatea solului poate fi afectată din cauza scurgerilor de ulei și combustibil. De asemenea, solul poate fi tasat din cauza echipamentelor grele și pot apărea

pierderi din cauza excavărilor. Acestea afectează solul doar local și temporar. După terminarea lucrărilor din cadrul obiectivului terenul se va reface și înierba.

Deșeurile ce nu pot fi refolosite în cadrul șantierului, respectiv deșeurile menajere, cele din bazele de întreținere a utilajelor, deșeurile din lemn, materiale plastice, cauciuc, metale, materiale izolatoare etc., vor fi stocate provizoriu în depozite sau pe platforme special amenajate și ulterior predate unităților specializate de preluare, reciclare și depozitare a deșeurilor.

Prin HG nr.155/ martie 1999 pentru „Introducerea evidenței gestiunii deșeurilor și a Catalogului European al Deșeurilor” se stabilește obligativitatea pentru agenții economici și pentru orice alți generatori de deșeuri, persoane fizice sau juridice de a ține evidența gestiunii deșeurilor. Antreprenorul are obligația, conform HG. menționate mai sus să țină evidența lunară a producerii, stocării provizorii, tratării și transportului, reciclării și depozitării definitive a deșeurilor.

### **Impactul sonor în etapa de construcție**

Procesele tehnologice de execuție a drumurilor implică folosirea unor grupuri de utilaje cu funcții adecvate. Aceste utilaje reprezintă tot atâtea surse de zgomot.

Pornind de la valorile nivelurilor de putere acustică ale principalelor utilaje folosite și numărul acestora într-un anumit front de lucru, se pot face unele aprecieri privind nivelurile de zgomot și distanțele la care acestea se înregistrează.

Utilaje folosite și puteri acustice asociate:

- excavatoare  $L_w \sim 117 \text{ dB(A)}$
- tractor cu remorcă  $L_w \sim 105 \text{ dB (A)}$

Suplimentar impactului acustic, utilajele de construcție, cu mase proprii mari, prin deplasările lor sau prin activitatea în punctele de lucru, constituie surse de vibrații.

Pentru a evita disconfortul populației în zonă se va lucra doar pe timpul zilei, noaptea lucrările fiind sistate. A doua sursă principală de zgomot și vibrații în șantier este reprezentată de circulația mijloacelor de transport. Pentru transportul materialelor (beton rutier, nisip, materiale de construcții etc.) se folosesc basculante/autovehicole grele.

Efectele surselor de zgomot și vibrații de mai sus se suprapun peste zgomotul existent, produs în prezent de circulația pe căile ferate și drumurile existente.

Pe baza datelor privind puterile acustice ale surselor de zgomot descrise anterior, se estimează că în șantier, în zona fronturilor de lucru vor exista niveluri de zgomot de până la 90 db(A), pentru anumite intervale de timp, dozele de zgomot nu vor depăși valoarea de 90 db(A), admisă de normele de protecția muncii.

Din literatura de specialitate și din observațiile efectuate de-a lungul timpului pe șantiere, se poate spune că parcurgerea unei localități de către autobasculantele ce deservește șantierul, pot genera niveluri echivalente de zgomot, pentru perioadele de referință de 24 ore, peste 50 db(A), dacă numărul trecerilor depășește 20. La trecerea autobasculantelor prin localități pot apărea niveluri ale intensităților și vibrațiilor peste cele admise. Valori

prognozate precise nu pot fi făcute din cauza numărului mare de factori ce pot influența aceste niveluri.

În timpul construcției, în fronturile de lucru și pe anumite sectoare, pe perioade limitate de timp, nivelul de zgomot poate atinge valori importante, fără a depăși 90 db(A) exprimat ca  $L_{Cq}$  pentru perioade de maxim 10 ore. Măsurile de protecție împotriva zgomotului și a vibrațiilor sunt:

- pentru lucrările din localități sau din vecinătatea acestora se recomandă lucrul numai în perioada de zi, respectându-se perioada de odihnă a locuitorilor;
- pentru protecția antizgomot, amplasarea unor construcții ale șantierului se va face astfel încât să constituie ecrane între șantier și localitate;
- întreținerea permanentă a acceselor tehnologice provizorii contribuie la reducerea impactului sonor.

### **Impactul asupra celorlalte utilități**

Se va avea în vedere la executarea terasamentelor existența în amplasamentul respectiv a rețelelor aparținând altor utilități (electrice, telefonie) iar în cazul depistării unor astfel de situații se vor opri lucrările, se vor anunța conducerea unităților ce deservește aceste utilități și se vor lua măsurile corespunzătoare.

Se consideră că activitatea de șantier organizată în mod corespunzător poate evita riscurile arătate, asigurând protecția biocenozelor, menținerea echilibrului ecologic.

Măsurile ce se impun pentru a reduce impactul negativ asupra mediului acolo unde este cazul sunt de natura organizatorică.

### **Impactul obiectivului de investiție raportat la contextul natural și antropic în care acesta se integrează, după caz.**

Nu este cazul.

## **VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI**

### **5.1. Monitorizarea factorului de mediu apă**

Va fi monitorizat în activitatea curentă de construcție și postconstrucție și va urmări: traseele spre emisar a apelor pluviale colectate în rețeaua drumului, precum și comportarea în timp a acestor lucrări în vederea preintampinării poluării apelor freatice sau a surselor potabile existente în vecinătatea drumurilor (sisteme potabile, fantani, etc). Considerăm la această etapă ca acest factor nu este afectat în mod direct de construcția investiției.

### **5.2. Monitorizarea factorului de mediu aer**

Se va putea realiza în cooperare sau pe baza de contract cu societăți dotate cu aparatură și personal specializat, urmărindu-se impactul emisiilor de gaze aparținând mașinilor, utilajelor, asupra zonei.

### **5.3. Monitorizarea factorului de mediu sol**

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

Se va realiza atat in etapa de constructie cat si intretinere a lucrarilor prin mijloace proprii si va urmari cantitatea si calitatea materiei prime depozitate.

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

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

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

Nu este cazul

## **X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER:**

În cadrul evaluărilor au fost cuantificate și valorile pentru organizarea de șantier pentru tronsoanele tratate în prezentul D.A.L.I. ținându-se cont de toate lucrările aferente respectiv asigurarea utilitatilor conform normelor tehnice pentru: circulația în cadrul șantierului asigurarea cu utilități, asigurarea iluminatului, dotări social-sanitare, dotarea șantierului cu truse sanitare și de prim ajutor, dotarea șantierului cu mijloace pentru stingerea incendiilor, depozitarea materialelor în incinta șantierului și evacuarea deșeurilor din incinta șantierului, echipamente de muncă pentru realizarea lucrărilor.

### **Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;**

#### **Descrierea lucrărilor provizorii**

Lucrările se vor executa în conformitate cu graficul aprobat de Investitor, grafic care face parte integrantă din condițiunile speciale de execuție din cadrul contractului.

Se vor asigura utilități: alimentare cu apă, energie electrică, canalizare.

Organizarea spațiului de depozitare – administrare va cuprinde:

- căile de acces;

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

- unelte, scule, dispozitive, utilaje și mijloace necesare;
- sursele de energie;
- vestiare, apă potabilă, grup sanitar;
- grafice de execuție a lucrărilor;
- organizarea spațiilor necesare depozitării temporare a materialelor, măsurile specifice pentru conservare pe timpul depozitării și evitării degradărilor;
- măsuri specifice privind protecția și securitatea muncii, precum și de prevenire și stingere a incendiilor, decurgând din natura operațiilor și tehnologiilor de construcție cuprinse în documentația de execuție a obiectivului;
- măsuri de protecția vecinătăților (transmitere de vibrații și șocuri puternice, degajări mari de praf, asigurarea acceselor necesare).

Materialele de construcție, se vor putea depozita și în incinta proprietății, în aer liber, fără măsuri deosebite de protecție. Materialele de construcție care necesită protecție contra intemperiilor se vor putea depozita pe timpul execuției lucrărilor de construcție în incinta magaziei provizorii, care se va amplasa la început.

Nu sunt necesare măsuri de protecție a vecinătăților.

Se vor lua măsuri preventive cu scopul de a evita producerea accidentelor de lucru sau a incendiilor.

Pentru a preveni declanșarea unor incendii se va evita lucrul cu și în preajma surselor de foc. Dacă se folosesc utilaje cu acționare electrică, se va avea în vedere respectarea măsurilor de protecție în acest sens, evitând mai ales utilizarea unor conductori cu izolație necorespunzătoare și a unor împământări necorespunzătoare.

## **Detalii constructive**

### **a. Asigurarea și procurarea materialelor**

Tehnologia de execuție precum natura și calitatea materialelor folosite la acest obiectiv vor fi în conformitate cu prevederile și standardele normelor tehnice acceptate în România și Uniunea Europeană.

### **b. Asigurarea racordurilor și utilităților (sursele de apă, canalizare, energie electrică, telefon, etc.) pentru organizarea de șantier**

Energia electrică folosită pentru alimentarea utilajelor și instalațiilor de pe șantier se va asigura din sursă proprie de energie (grup electrogen).

Pentru organizarea de șantier, utilitățile necesare sunt dimensionate și vor fi obținute aprobările legale de către constructor.

### **c. Amenajarea acceselor și amplasarea construcțiilor în incinta**

Accesul rutier la amplasamentul destinat organizării de șantier se va realiza de către constructor

Pe baza necesarului de materiale, combustibil, forța de muncă, utilaje, mijloace de transport, scule și mijloace de mică mecanizare, organizarea de șantier la punctul de lucru cuprinde următoarele:

- container pentru muncitori și vestiar muncitori;

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

- container inginer santier;
- grup sanitar 2 cabine;
- pichet de incendiu;
- imprejmuire incinta cu sirma;
- platforma parcare auto balastata;
- platou depozitare materiale.

Pentru amenajarea spatiilor necesare se preconizează utilizarea modulelor tip de container pentru amplasarea lor fiind necesare următoarele lucrări:

La montare:

- nivelare teren;
- asternerea unui strat de balast de 15 cm grosime;
- transport containere cu autocamionul de la șantier la sediu organizări de șantier;
- incarcare, descarcare si montare containere cu automacara de 10 tf;
- ore de utilizare automacara de 10 tf, deplasarea la sediu, la lucrare si retur
- vopsire containere

La demontare:

- demontare, incarcare, descărcare containere cu automaca de 10 tf;
- ore utilizare automacara de 10 tf pentru deplasare la organizare de șantier si retur;
- transport containere cu autocamionul de la lucrare , la sediu șantier;
- montarea cabinei WC cu aceleași faze ca la montarea - demontarea celorlalte containere;

Pentru zona perimetrala obiectivului se prevede executarea împrejmuirii din sirma ghimpata de 120 ml.

Iluminarea obiectivului se va realiza prin stâlpi de iluminat si reflectoare amplasați pe containere.

Imprejmuirea amplasamentului este de tip transparent se va executa din sirma ghimpata prinsa cu bulumaci din lemn de foioase.

### **Accese in santier**

Înainte de începerea oricărei părți a lucrărilor, constructorul va face căi temporare de acces, incluzând și drumuri provizorii de ocolire, care pot fi necesare din când în când cu aprobarea Beneficiarului. Se vor întreține aceste cai de acces în condiții adecvate pentru siguranța și trecerea ușoară a echipamentelor și vehiculelor până la terminarea lucrărilor.

Se vor menține aceste suprafețe într-o stare de curățenie rezonabila și se vor repara în timpul execuției lucrărilor. La terminarea utilizării acestor căi de acces constructorul va aduce suprafețele la o condiție cel puțin egală cu cea dinaintea folosirii lor.

Constructorul nu va intra cu nici o parte a șantierului în terenurile private fără permisiunea prealabila a Angajatorului și fără consimțământul proprietarilor acestor terenuri.

În funcție de strada pe care se va lucra, se vor asigura, după caz, condiții de circulație pentru circulația normala, sau temporar, se va scoate strada din circulație, cu aprobarea organelor abilitate pentru aceasta. Înainte de începerea oricărei părți a lucrărilor, se vor asigura drumuri de acces temporare, incluzând toate devierile și podurile în partea implicata a

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

șantierului. Se vor menține aceste drumuri de acces într-o condiție adecvata pentru o trecere în siguranță a utilajelor și vehiculelor pana când nu mai sunt necesare scopului contractului.

### **Lucrari temporare**

Acestea se vor executa in ordinea cronologica fara a perturba activitatea din localitate, respectand graficul de executie .

În cadrul acestui contract, toate drumurile, „drepturile de acces”, trotuarele și altele lucruri asemănătoare care nu fac parte din Lucrările permanente, dar sunt cerute de către Antreprenor sau de către Inginer pe sau aproape de Șantier direct sau indirect în legătura cu lucrările prevăzute în contract, vor fi denumite Drumuri de Serviciu și vor fi considerate ca Lucrări Temporare.

Constructorul va realiza toate Drumurile de Serviciu, care vor fi în conformitate cu standardele, astfel încât sa poată fi folosite normal și în siguranța în orice condiții climatice.

Locurile de trecere pentru oameni peste gropi și santuri se amenajează cu podețe, avand o lațime de cel puțin 0,8 m, cu balustrade cu înaltimea de 1,0 m pe ambele părți și cu scanduri pe margine de cel puțin 10 cm lățime.

### **Localizarea organizării de șantier;**

#### **Structura constructivă**

Conform normativului P100/2013 construcția se încadrează în clasa de importanță III, iar conform H.G.766/1997 categoria de importanță redusă D.

Constructorul va realiza organizarea de șantier pe teren liber de construcții, cu asigurarea accesului la surse de apă și energie electrică. Muncitorii vor fi cazați în vagoane dormitor, daca e cazul, iar localnicii vor fi transportați zilnic în localitatea de domiciliu.

Terenul ocupat de organizarea de șantier va fi împrejmuit și este stabilit împreună cu beneficiarul.

Avizele pentru organizarea de șantier vor fi obținute de constructor.

Organizarea de santier se va amplasa pe un teren situat pe raza comunei Valea Moldovei. Acesta va avea suprafata de aprox. 900 mp si se va imprejmu cu gard fixat provizoriu.

Imprejmuirea se va realiza din sarma ghimpata, fixata pe bulumaci din lemn rotund de foioase plantati la 3 m distanta, cu 4 randuri de sarma, va avea o singură poartă de acces în incintă, în scopul asigurării unui control eficient asupra circulației în șantier.

### **Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;**

Înainte de începerea oricărei părți a lucrărilor, constructorul va face căi temporare de acces, incluzând și drumuri provizorii de ocolire, care pot fi necesare din când în când cu aprobarea Beneficiarului. Se vor întreține aceste cai de acces în condiții adecvate pentru siguranța și trecerea ușoară a echipamentelor și vehiculelor până la terminarea lucrărilor.

Se vor menține aceste suprafețe într-o stare de curățenie rezonabila și se vor repara în timpul execuției lucrărilor.



Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

*La terminarea lucrarilor constructorul va aduce suprafetele ocupate cu organizarea de santier la o conditie cel puțin egala cu cea dinaintea folosirii lor.*

**Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;**

Nu este cazul.

**Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.**

Nu este cazul.

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

- *lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, 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.*

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

**XII. ANEXE**

- *piese desenate:*

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

Planurile sunt atasate documentației.

*2. schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare;*

Nu este cazul.

*3. schema-flux a gestionării deșeurilor;*

Nu este cazul

*4. alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.*

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDEȚUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDEȚUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

Nu este cazul

**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:**

- a) *descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;*

Comuna Valea Moldovei este situata in partea de NE a tarii, in judetul Suceava, Bucovina, Romania, fiind alcatuita din cele doua sate , Valea Moldovei, si Mironu. Pozitia este data de coordonatele gografice: 25° 55' longitudine E si 47° 30' latitudine N.

Comuna Valea Moldovei este situata in bazinul mijlociu al raului Moldova, pe partea dreapta a vaili Moldovei, imediat in aval de iesirea sa din Carpatii Orientali, la contactul Muntilor Stanisoarei reprezentati aici prin zona marginala a flisului Obcinii Voronetului cu sectorul nordic, ingust, al zonei subcarpatice si cu Podisul Sucevei

Administrativ, comuna Valea Moldovei apartine judetului Suceava fiind asezata in partea central sudica a acestuia. Teritoriul ei se invecineaza la N cu comuna Capu Cimpului, la N-E cu comunele Paltinoasa, Dragoiesti si Cornu Luncii, la S-E cu comunele Slatina si Malini si la N-V cu teritoriul orasului Gura Humorului

Localitatile ce compun comuna Valea Moldovei sunt legate intre ele prin drumul judetean DJ 177C. Legatura cu comuna Capu Campului si cu orasul Gura Humorului situat la 18 km de centrul comunei si cu municipiul Suceava situat la 56 km de centrul comunei se face pe DJ 177 C.

Proiectul vizează ameliorarea situației traficului pe **drumurile de interes local din localitatile Valea Moldovei si Mironu, din comuna Valea Moldovei , județul Suceava, în lungime totală de 3,874 Km**, prin crearea unui sistem rutier nou din beton rutier pentru obiectele 1, 2 si 4 si sistem rutier din beton asfaltic pentru obiect 3.

Desfasurarea pe tronsoane si lungimi se prezinta astfel:

Obiect 1- drum comunal DC28, L=1.150 ml, poz.km 0+740-1+890; centrul satului Valea Moldovei pana la limita administrativa cu comuna Slatina

Obiect 2-Drum comunal nr. 2; L=450 ml ; drum communal in intravilanul satului Valea Moldovei-legatura cu DC 28

Obiect 3-Drum comunal nr. 3; L=1.084 ml; intravilanul localitatii Valea Moldovei pana la cantonul silvic

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

Obiect 4-Drum comunal nr. 4; L=420 ml; legatura cu cimitirul localitatii Valea Moldovei

Obiect 5-Drum comunal nr.15; L=770 ml, poz km 0+430-1+200, in intravilanul localitatii Mironu.

Coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului.

<i>Nr. crt.</i>	<i>X (NORD)</i>	<i>Y (EST)</i>
<b>OBIECT 1</b>		
<i>inceput (KM 0+740.00)</i>	N 663756.675	E 576948.553
<i>sfarsit (KM 1+890.00)</i>	N 663756.675	E 576948.553
<b>OBIECT 2</b>		
<i>inceput (KM 0+000.00)</i>	662852.010	576633.331
<i>sfarsit (KM 0+450.00)</i>	663756.675	576948.553
<b>OBIECT 3</b>		
<i>inceput (KM 0+000.00)</i>	N 664145.424	E 575021.899
<i>sfarsit (KM 1+084.00)</i>	N 664188.277	E 576050.792
<b>OBIECT 4</b>		
<i>inceput (KM 0+000.00)</i>	N 664257.424	E 576942.490
<i>sfarsit (KM 0+420.00)</i>	N 664257.424	E 576942.490
<b>OBIECT 5</b>		
<i>inceput (KM 0+430.00)</i>	N 664257.424	E 576942.490
<i>sfarsit (KM 1+200.00)</i>	N 666131.056	E 575400.780

b) numele și  
codul ariei

*naturale protejate de interes comunitar;*

Numele ariei naturale protejate este Slatina avand codul ROSCI0392.

c) *prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;*

*Suprafata acoperita de speciile protejate este de 144,6 ha.*

Efectivele de specii sunt:

**Isophya stysi** avand un efectiv de 4050 de indivizi.

**Yellow-bellied toad - Bombina variegata** avand un efectiv de 1193 de indivizi.

*d) se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;*

Situl Natura 2000 ROSCI0392 Slatina se afla in zona limitrofa tronsoanelor de drum propuse spre modernizare, OBIECT 1 respectiv OBIECT 2 (Modernizarea tronsoanelor de drum nu va afecta in niciun fel arealul de raspandire al speciilor protejate).

*e) se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;*

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

Proiectul nu va afecta in niciun fel impactul potential asupra speciilor protejate din aria naturala de interes comunitar.

f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare.

Nu este cazul

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

**PODEȚE CASSETAT TIP C2 PE OBIECT I**

1. Localizarea proiectului:

– bazinul hidrografic: Siret

– cursul de apă: denumirea și codul cadastral;

Denumire: Paraul Humaria

Cod cadastral: necadastrat

– corpul de apă (de suprafață), denumire: Humaria

2. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă.

Starea chimica: 2

Categoria de apa: RW- rau natural/ rau CAPM/ rau artificial

Mod de evaluarea a starii chimice: G

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

Stare ecologica buna , stare chimica buna. Atingerea obiectivului de mediu – stare ecologica/potential ecologic in perioada 2022-2027.

<i>Nr. crt.</i>	<i>X (NORD)</i>	<i>Y (EST)</i>
<b>Podet C2</b>		
<b>Coordonate (KM 0+425.00)</b>	N 663138.870	E 576948.549

**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.**

1. Caracteristicile proiectelor

Caracteristicile proiectelor trebuie examinate, în special, în ceea ce privește:

a) dimensiunea și concepția întregului proiect;

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

- b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate;
- c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității;
- d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;
- e) poluarea și alte efecte negative;
- f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice;
- g) riscurile pentru sănătatea umană - de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice.

## 2. Amplasarea proiectelor

Sensibilitatea ecologică a zonelor geografice susceptibile de a fi afectate de proiecte trebuie luată în considerare, în special în ceea ce privește:

- a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor;
- b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia;
- c) capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:
  1. zone umede, zone riverane, guri ale râurilor;
  2. zone costiere și mediul marin;
  3. zonele montane și forestiere;
  4. arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional;
  5. zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică;
  6. zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri;
  7. zonele cu o densitate mare a populației;
  8. peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic.

## 3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

Efectele semnificative pe care le pot avea proiectele asupra mediului trebuie analizate în raport cu criteriile stabilite la pct. 1 și 2, având în vedere impactul proiectului asupra factorilor prevăzuți la art. 7 alin. (2) din prezenta lege, și ținând seama de:

- a) importanța și extinderea spațială a impactului - de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată;

Beneficiar: **COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**

Obiectiv: „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA VALEA MOLDOVEI, JUDETUL SUCEAVA**”

Proiect: Documentatie – aviz de mediu

Data: 2023

- b) natura impactului;*
- c) natura transfrontalieră a impactului;*
- d) intensitatea și complexitatea impactului;*
- e) probabilitatea impactului;*
- f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului;*
- g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate;*
- h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.*

Nu este cazul.

Semnatura si stampila  
titularului

Intocmit,  
ing. Bunduc Cezar

