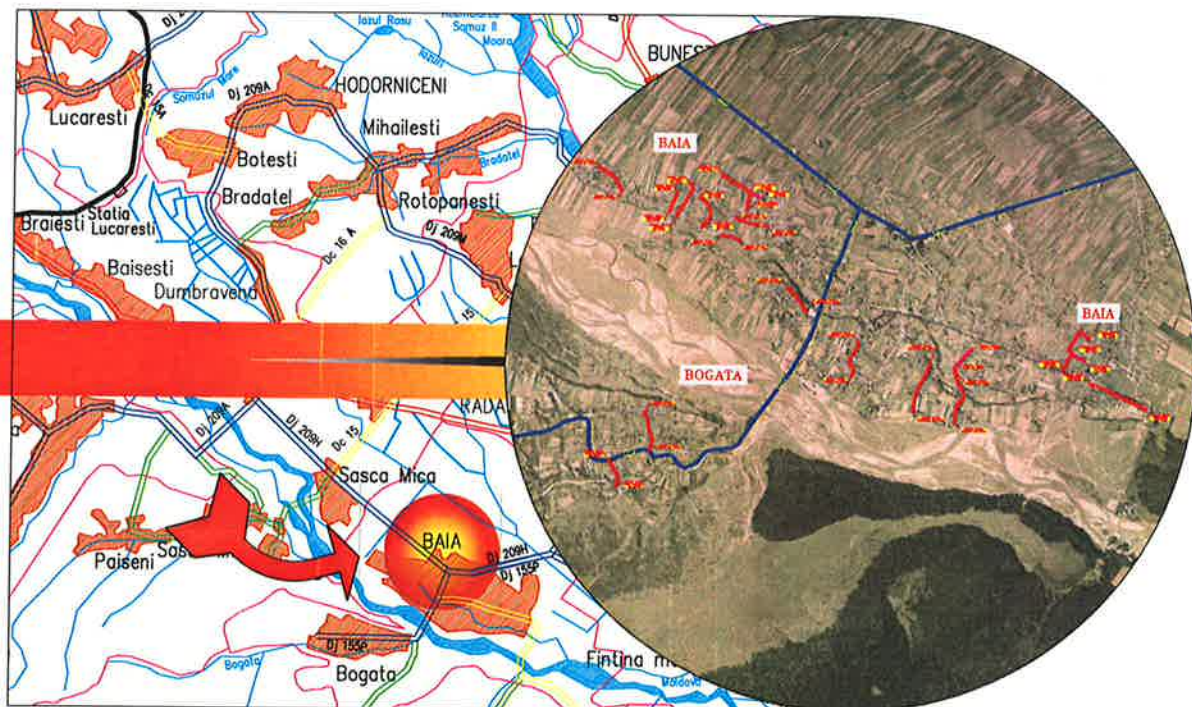


# «MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA BAIA, JUDEȚUL SUCEAVA»>>



**DOCUMENTATIE OBTINERE AVIZ  
AGENTIA DE PROTECTIE A MEDIULUI SUCEAVA**

**PROIECT NR. 647/2023**

**Volumul 1**

**PIESE SCRISE**

BENEFICIAR: COMUNA BAIA, JUDEȚUL SUCEAVA

PROIECTANT : S.C. GEO MYKE S.R.L.

# BORDEROU

„MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL ÎN COMUNA BAIJA,  
JUDEȚUL SUCEAVA”

L = 4.505,00 ml

## A. PIESE SCRISE

NR. CRT	DENUMIRE
1.	<i>Foaie de gardă</i>
2.	<i>Borderou piese scrise și desenate</i>
3.	<i>Certificat de Urbanism</i>
4.	<i>Memoriu de prezentare</i>

## B. PIESE DESENATE

Nr crt	Denumire	Scara:.	Planșa nr.
1.	<i>Plan încadrare în zonă</i>	<i>1: 100000</i>	<i>PL-0.01</i>
2.	<i>Plan de încadrare în teritoriu</i>	<i>1: 50000</i>	<i>PL-0.02-0.04</i>
3.	<i>Plan de situație</i>	<i>1:500</i>	<i>PL- 1.01-1.42</i>

# MEMORIU DE PREZENTARE

## 1. DENUMIREA PROIECTULUI

„MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL ÎN COMUNA BAI A,  
JUDEȚUL SUCEAVA”

L = 4.505,00 ml

## 2. TITULAR

**COMUNA BAI A, JUDEȚUL SUCEAVA**

Adresa: Comuna Baia, Județul Suceava

Numărul de telefon : 0230-540990, fax 0230-540990

Email: primariabaia@gmail.com

**Numele persoanelor de contact**

Tomescu Maria - primar comuna Baia

## 3. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI

### PROIECT:

Documentația de avizare a lucrărilor a fost întocmită cu respectarea prevederilor H.G. nr. 907/2016 privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții.

#### **a) Rezumatul proiectului**

Comuna Baia este așezată în sudul județului Suceava, zona cu relief predominant deal la o distanță de circa 10 km de municipiul Fălticeni și are în administrare satele Baia și Bogata.

Teritoriul administrativ al comunei Baia se învecinează cu :

- la est: teritoriul administrativ al comunei Vadul Moldovei;
- la sud: teritoriile administrative ale comunelor Râșca și Bogdănești;
- la vest și nord-vest: teritoriul administrativ al comunei Cornu Luncii;
- la nord: teritoriul administrativ al comunei Rădășeni;
- la nord-est: teritoriul administrativ al municipiului Fălticeni.

**Situația actuală a străzilor este următoarea:**

- **STRADA FANTANARENILOR - km 0+000 – km 0+340, L=340.00 ml** are originea în km 0+000 și finalul în km 0+340. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA FLORILOR - km 0+000 – km 0+080, L=80.00 ml** are originea km 0+000 în STRADA FANTANARENILOR și finalul în km 0+080. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA MACESULUI - km 0+008 – km 0+265, L=257.00 ml** are originea în km 0+000 și finalul în km 0+265. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+008 – km 0+265 și prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA BOBULUI - km 0+000 – km 0+258, L=258.00 ml** are originea în km 0+000 în și finalul km 0+258. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.

- **STRADA BUSUIOCULUI - km 0+005 – km 0+143, L=138.00 ml** are originea in km 0+000 si finalul in km 0+143. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+005 – km 0+143 și prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA VOINTEI - km 0+007 – km 0+246, L=239.00 ml** are originea in km 0+000 si finalul in km 0+239. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+007 – km 0+246 și prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA BALADEI - km 0+000 – km 0+281, L=281.00 ml** are originea km 0+000 în drumul județean DJ 155P si finalul in km 0+281. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA INV. N. IORDACHE - km 0+000 – km 0+203, L=203.00 ml** are originea km 0+000 în drumul județean DJ 155P si finalul in km 0+203. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+000 – km 0+203 și prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA OZANA - km 0+000 – km 0+178, L=178.00 ml** are originea in km 0+000 si finalul in km 0+178. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+000 – km 0+178 și prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA VISINILOR - km 0+025 – km 0+235, L=210.00 ml** are originea km 0+000 in drumul județean DJ 155P si finalul in km 0+235. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+025 – km 0+235 și prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA DUZILOR - km 0+000 – km 0+230, L=230.00 ml** are originea in km 0+000 si finalul in km 0+230. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA CETINEI - km 0+020 – km 0+154, L=134.00 ml** are originea in km 0+000 si finalul in km 0+154. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+020 – km 0+154 și prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA MACULUI - km 0+025 – km 0+299, L=274.00 ml** are originea in km 0+000 si finalul in km 0+299. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+025 – km 0+299 și prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA AFINELOR - km 0+000 – km 0+398, L=398.00 ml** are originea in km 0+000 si finalul in km 0+398. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA BUCIUMULUI - km 0+010 – km 0+441, L=431.00 ml** are originea in km 0+000 si finalul in km 0+441. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+010 – km 0+441 și prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA HUTANILOR - km 0+000 – km 0+352, L=352.00 ml** are originea in km 0+000 si finalul in km 0+352. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA LALELELOR - km 0+000 – km 0+100, L=100.00 ml** are originea in km 0+000 si finalul in km 0+100. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA MAGNOLIEI - km 0+000 – km 0+402, L=402.00 ml** are originea in km 0+000 si finalul in km 0+402. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.

Situația precară în care se găsesc străzile a creat și creează în continuare, efecte negative, determinând un nivel de trai scăzut, o stare de sărăcie și înapoiere a comunelor, măbind decalajul existent între comuna Baia și alte comune din România.

Prin Planul Urbanistic General al comunei Baia, se fac o serie de propuneri cu privire la reglementarea, modernizarea și dezvoltarea rețelei de circulație. Conform acestuia este prevăzută modernizarea rețelei existente de străzi prin lucrări de modernizare și amenajare a infrastructurii, corectarea elementelor geometrice ale traseului în funcție de condițiile din teren, introducerea unui sistem rutier superior, echiparea intersecțiilor etc.

Modernizarea căilor de acces și a podețelor, va aduce beneficii imediate, precum și pe termen mediu și lung, atât în privința ridicării standardelor economice și a condițiilor igienico – sanitare cât și în privința dezvoltării economice a comunei.

Asigurarea unor cai de acces corespunzătoare indiferent de anotimp, va conduce la creșterea valorii terenurilor în zonă.

Proiectul se încadrează în prioritățile propuse de Planul Urbanistic General al comunei Baia .

Dimensionarea structurii rutiere, s-a realizat în conformitate cu prevederile „Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (metoda analitică)” indicativ PD 177-2001 și cu ajutorul programului de calcul Calderom 2000 și cu ajutorul programului de calcul Calderom 2000, rezultând o structură rutieră suplă alcătuită dintr-o succesiune de straturi realizate din agregate naturale necoezive și mixturi asfaltice.

**Structura rutieră adoptată pentru amenajarea străzilor este:**

- **10 cm strat de forma din balast;**
- **15 cm strat de fundație din balast;**
- **15 cm strat de baza din piatră spartă;**
- **6 cm strat de legătura din mixtura asfaltică tip BADPC 22,4;**
- **4 cm strat de uzura din mixtura asfaltică tip BAPC 16 / MAS 16.**

Acostamentele se vor realiza cu o pantă transversală de 4%, din balast, iar acolo unde rigolele nu sunt betonate acestea se vor betona.

Pentru asigurarea, preluarea și scurgerea corespunzătoare a apelor meteorice se vor executa rigole betonate, rigole carosabile și șanțuri betonate.

Pentru dirijarea și evacuarea apelor meteorice colectate de rigole și canale este necesară execuția de podețe transversale.

Podețele transversale vor fi prevăzute cu aripi, cameră de cădere și timpane conform detaliilor din piesele desenate.

Pentru menținerea curățeniei, esteticii rutiere și condițiilor optime de exploatare a străzilor, drumurile laterale vor fi amenajate pe o lungime de 5,00 ml cu aceeași structură rutieră ca a drumurilor modernizate.

Drumurile propuse spre modernizare, se încadrează în prevederile Legii 82/1998 pentru aprobarea OG 43/1997, privind regimul juridic al drumurilor și Normele Tehnice privind proiectarea, construirea, reabilitarea, modernizarea, întreținerea, repararea, administrarea și exploatarea drumurilor satești.

Păstrarea actuală a amplasamentului drumurilor nu duce la costuri suplimentare legate de exproprierea terenurilor, mutări de rețele, lucrări de amenajare a terenului, lucrări care la ora actuală dacă ar trebui făcute ar consuma sume importante de bani.

Conform regimului juridic al drumurilor și Normelor Tehnice privind proiectarea, construirea, reabilitarea, modernizarea, întreținerea, repararea, administrarea și exploatarea drumurilor, corespunzător categoriei funcționale a drumului, recomandările și măsurile ce se impun sunt următoarele:

- ▶ se va stabili categoria de importanță conform hotărârii HG 261 / 1994;
- ▶ proiectarea traseului în plan și spațiu, respectiv amenajarea curbilor și întocmirea profilului longitudinal se va face cu respectarea prevederilor STAS 863/85;



► se va dimensiona o structura rutiera supla sau semirigida conform normativului PD 177/2001 și AND 582 - 2002; structura rutiera se va verifica la acțiunea fenomenului de îngheț – dezgheț conform STAS 1709;

- Lățimea platformei – 3,50 m – 7 m;
- Lățimea părții carosabile – 2,75 m – 5,50 m;
- Lățimea acostamentelor – 0,250, 0,75 m;
- Viteza de proiectare 30-40 km/oră.
- Lungime drumurilor laterale de amenajat: 5 ml;
- Platformele de încrucișare vor avea aceeași structură rutieră ca a străzilor modernizate;
- Panta în profil transversal va fi de 2,5 % , iar a acostamentelor de 4 %.

► colectarea și evacuarea apelor provenite din precipitații se face prin rigole betonate, și șanțuri betonate, iar descărcarea acestora prin podețe transversale; calculele hidrologice pentru verificarea secțiunilor șanțurilor și podețelor se vor face conform STAS 10796/1/1997 și STAS 10796/2/1979;

► podețele vor fi proiectate și dimensionate în conformitate cu „Normativ privind adaptarea la teren a proiectelor tip de podețe pentru drumuri indicativ P 19-2003” și cu „Normativ privind proiectarea hidraulică a podurilor și podețelor indicativ PD 95-2002”

► pentru menținerea curățeniei, esteticii rutiere și condițiilor optime de exploatare a străzilor din prezenta documentație, drumurile laterale vor fi amenajate pe o lungime de 5,00 ml.

**Structura rutieră adoptată pentru amenajarea străzilor este:**

- **10 cm strat de forma din balast;**
- **15 cm strat de fundație din balast;**
- **15 cm strat de baza din piatră spartă;**
- **6 cm strat de legătura din mixtura asfaltică tip BADPC 22,4;**
- **4 cm strat de uzura din mixtura asfaltică tip BAPC 16 / MAS 16.**

► la intersecția cu drumurile laterale, pentru asigurarea continuității rigolelor, se vor prevedea podețe tubulare;

► pentru îmbunătățirea siguranței circulației se vor prevedea indicatoare de reglementare a circulației care vor fi amplasate în zonele periculoase și la intersecțiile cu drumurile laterale conform STAS 1848-1/2011.

Prin DALI se propune o structura rutieră și un profil transversal corespunzător categoriei străzii:

- Lungimea traseului: L=4.505,00 ml;
- Viteza de proiectare : 30-40 km/oră;
- Străzi secundare rurale conform ord. 50/1998;
- Lățimea părții carosabile în aliniament: 2,75 m – 5,50 m;
- Acostamente de: 0,375 - 0,75 m;
- Rigole betonate;
- Rigole carosabile
- Șanțuri betonate;
- Zid de sprijin cu înălțime variabilă de la 1,00 – 2,50 m;
- Panta în profil transversal va fi de 2,5 % , iar a acostamentelor de 4 %.
- Podețe transversale și laterale proiectate.

## b) Justificarea necesității proiectului

Situația actuală a străzilor propuse pentru modernizare este următoarea:

- Strada Inv. N. Iordache, L=203.00 ml are originea in km 0+000 în drumul județean DJ 155P și STRADA FANTANARENILOR - km 0+000 – km 0+340, L=340.00 ml are originea in km 0+000 și finalul in km 0+340. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.
- STRADA FLORILOR - km 0+000 – km 0+080, L=80.00 ml are originea km 0+000 in STRADA FANTANARENILOR și finalul in km 0+080. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.
- STRADA MACESULUI - km 0+008 – km 0+265, L=257.00 ml are originea in km 0+000 și finalul in km 0+265. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+008 – km 0+265 și prezintă o platformă pietruită.
- STRADA BOBULUI - km 0+000 – km 0+258, L=258.00 ml are originea in km 0+000 în și finalul km 0+258. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.
- STRADA BUSUIOCULUI - km 0+005 – km 0+143, L=138.00 ml are originea in km 0+000 și finalul in km 0+143. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+005 – km 0+143 și prezintă o platformă pietruită.
- STRADA VOINTEI - km 0+007 – km 0+246, L=239.00 ml are originea in km 0+000 și finalul in km 0+239. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+007 – km 0+246 și prezintă o platformă pietruită.
- STRADA BALADEI - km 0+000 – km 0+281, L=281.00 ml are originea km 0+000 în drumul județean DJ 155P și finalul in km 0+281. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.
- STRADA INV. N. IORDACHE - km 0+000 – km 0+203, L=203.00 ml are originea km 0+000 în drumul județean DJ 155P și finalul in km 0+203. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+000 – km 0+203 și prezintă o platformă pietruită.
- STRADA OZANA - km 0+000 – km 0+178, L=178.00 ml are originea in km 0+000 și finalul in km 0+178. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+000 – km 0+178 și prezintă o platformă pietruită.
- STRADA VISINILOR - km 0+025 – km 0+235, L=210.00 ml are originea km 0+000 in drumul județean DJ 155P și finalul in km 0+235. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+025 – km 0+235 și prezintă o platformă pietruită.
- STRADA DUZILOR - km 0+000 – km 0+230, L=230.00 ml are originea in km 0+000 și finalul in km 0+230. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.
- STRADA CETINEI - km 0+020 – km 0+154, L=134.00 ml are originea in km 0+000 și finalul in km 0+154. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+020 – km 0+154 și prezintă o platformă pietruită.
- STRADA MACULUI - km 0+025 – km 0+299, L=274.00 ml are originea in km 0+000 și finalul in km 0+299. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+025 – km 0+299 și prezintă o platformă pietruită.
- STRADA AFINELOR - km 0+000 – km 0+398, L=398.00 ml are originea in km 0+000 și finalul in km 0+398. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.
- STRADA BUCIUMULUI - km 0+010 – km 0+441, L=431.00 ml are originea in km 0+000 și finalul in km 0+441. Tronsonul de drum supus lucrărilor este de la km 0+010 – km 0+441 și prezintă o platformă pietruită.
- STRADA HUTANILOR - km 0+000 – km 0+352, L=352.00 ml are originea in km 0+000 și finalul in km 0+352. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.

- **STRADA LALELELOR - km 0+000 – km 0+100, L=100.00 ml** are originea in km 0+000 si finalul in km 0+100. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.
- **STRADA MAGNOLIEI - km 0+000 – km 0+402, L=402.00 ml** are originea in km 0+000 si finalul in km 0+402. Tronsonul de drum supus lucrărilor prezintă o platformă pietruită.
- În prezent străzile au o stare de viabilitate necorespunzătoare, datorită următoarelor condiții:
  - Traseul străzilor nu este sistematizat corespunzător, platforma părții carosabile a străzilor nu este definită;
  - În momentul de față, străzile sunt balastate și prezintă zone pe care stagnează apa din precipitații;
  - Pe unele sectoare patul drumului este sub cota sau la cota terenului înconjurător, situație care determina înzăpezirea repetată pe timpul iernii;
  - Nu sunt asigurate măsuri pentru siguranța circulației, lipsesc indicatoarele de semnalizare;
  - Nu este asigurată preluarea și deversarea apelor pluviale, rigolele existente din pământ sunt subdimensionate, colmatate, nedefinite, podețele de descărcare nu fac față debitelor mari din anotimpurile ploioase.

In concluzie, structura rutiera actuală, este improprie traficului auto. Circulația vehiculelor și autovehiculelor se desfășoară anevoios în orice anotimp, nefiind asigurate condiții minime pentru activitatea locuitorilor din zona adiacentă, fapt care influențează negativ viața economică a locuitorilor.

Lipsa lucrărilor de protecție a șanțurilor în zonele cu declivitate accentuată, a lucrărilor specifice de drenaj și a consolidărilor locale, a dus la evacuarea incorectă a apelor și apariția de zone cu instabilitate ce trebuie eliminate odată cu refacerea taluzurilor naturale și îmbunătățirea condițiilor de mediu prin preluarea corespunzătoare a torenților sezonieri de pe versanți.

Ca parte a infrastructurii sociale, proiectul propune căi de acces cu rol multiplu:

- acces la punctele de interes ale comunei;
- acces la drumul județean DJ 155P;

#### **c) Valoarea investiției**

In conformitate cu dezinul general al investiției valoarea totală a investiției este de 8,931,376.45 lei (inclusiv TVA).

#### **d) Perioada de implementare propusa**

Perioada de implementare a proiectului este de 8 luni.

#### **e) Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitata pentru a fi folosita temporara (planuri de situație si amplasament)**

Planurile de situație si amplasament sunt atașate prezentei documentații.

#### **f) Caracteristici fizice ale proiectului propus:**

##### **Profilul si capacitățile de producție**

Proiectul se încadrează in categoria infrastructura de transport si nu generează capacitați de producție.



### **Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz)**

Pe amplasamentul studiat prin proiect nu vor exista instalații și fluxuri tehnologice generate de prezentul proiect.

### **Descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea**

Investiția propusă nu generează activități de producție.

### **Materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora**

Pentru realizarea proiectului principalele materii prime utilizate sunt reprezentate de: balast, piatra sparta, fier, agregate naturale, bitum, ciment și apă. Antreprenorul va fi cel care va alege sursele de unde vor fi luate aceste materiale de construcție precum și tehnologiile care vor fi folosite. Proiectantul va preciza în caietele de sarcini necesare documentației de licitație caracteristicile materiilor prime în vederea atingerii calităților corespunzătoare conform legislației în vigoare.

Combustibilii utilizați la realizarea obiectului de investiție sunt reprezentați în special de motorină, care este folosită pentru funcționarea utilajelor de construcție. Asigurarea cu motorina este în sarcina antreprenorului care o aprovizionează din stații special amenajate pentru comercializarea carburanților.

### **Racordarea la rețelele utilitare existente în zona**

Pe timpul execuției și exploatarei obiectivului de investiții nu este necesară racordarea la rețelele utilitare existente în zonă.

### **Descrierea lucrărilor de modernizare a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției**

Terenul va fi readus la categoria de folosință inițială, prin executarea unor lucrări de genul:

- nivelarea terenului.
- refacerea corespunzătoare a spațiilor verzi;
- asfaltare, unde este cazul;
- curățirea zonei aferente investiției, prin evacuarea din amplasament a deșeurilor menajere, precum și a deșeurilor specifice și transportul acestora la cel mai apropiat depozit de deșuri autorizate;
- evacuarea din amplasamente a tuturor utilajelor utilizate la execuția investiției;

### **Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente**

Realizarea proiectului implică numai folosirea cailor de acces existente. Nu sunt necesare variante ocolitoare și/sau drumuri tehnologice.

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

Resursele naturale folosite pe durata execuției sunt reprezentate de pământ, balast, nisip, agregate de râu, piatra naturală și apă. Proiectul conține o estimare cantitativă a acestor resurse utilizate pe timpul execuției.

Pe durata de funcționare a investiției proiectul nu necesită resurse naturale, cu excepția agregatelor folosite cu ocazia întreținerii periodice.

### **Metode folosite în construcție/demolare**

Metodele folosite în construcția străzilor sunt cele clasice și constau în principal în realizarea succesivă a straturilor rutiere. Pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale se vor utiliza elemente prefabricate și betoane turnate în situ.

## **Planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară**

Proiectul se referă la realizarea elementelor pentru infrastructura de transport și conține un grafic de realizare (plan de execuție) cu durate și etape principale de construcție, inclusiv punerea în funcțiune.

Exploatarea obiectivului de investiții, refacerea și folosirea ulterioară sunt în sarcina beneficiarului.

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

Proiectul se încadrează în prioritățile propuse de Planul Urbanistic General al comunei Baia cât și în obiectivele specifice prevăzute prin „Planul local pentru dezvoltare durabilă a județului Suceava”.

Investiția de față nu are interacțiuni cu alte proiecte cunoscute în zonă.

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

În vederea modernizării infrastructurii rutiere pentru străzi, L=4.505,00 ml, au fost luate în considerare ca alternative de realizare a obiectivului menționat mai sus următoarele:

1. Realizarea unei structuri rutiere realizată dintr-un strat de formă din balast, strat de fundație din balast și un strat de bază din piatră spartă amestec optimal, impermeabilizat prin realizarea unui strat de uzură din mixtură asfaltică. Această soluție s-a dovedit a fi ineficientă în timp datorită faptului că într-o perioadă relativ scurtă de timp stratul de uzură cedează apărând defecte precum gropi, fâgașe, fisuri, crăpături și faianțări.

2. Realizarea unui sistem rutier rigid realizat dintr-o dală de beton de ciment rutier în grosime de min. 20 cm astfel încât să fie respectate prevederile „Normativului privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru drumuri” indicativ NP 116-2004, soluție care din punct de vedere economic ar ridica valoarea investiției cu min. 25%. Ținând cont de faptul că sistemele rutiere rigide sunt promovate pentru drumuri ale căror valori de trafic se încadrează în grupele intens și foarte intens rezultă că soluția de realizare a unui sistem rutier rigid nu se justifică.

3. Realizarea unui sistem suplu realizat dintr-o succesiune de straturi după cum urmează:

- strat de uzură din beton asfaltic de tip BAPC 16 / MAS 16, strat de legătura din mixtura asfaltică de tip BADPC 22,4, strat de bază din piatră spartă, strat de fundație din balast, soluție care respectă prevederile „Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (metoda analitică)” indicativ PD 177/2001;

**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)**

Ca urmare a implementării proiectului de modernizare, nu este preconizată apariția de alte activități generate, precum: 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.

### **Alte autorizații cerute pentru proiect**

Pentru realizarea proiectului la prezenta fază de proiectare au stat la baza studiile topografice, studiul geotehnic și expertiza tehnică. Conform certificatului de urbanism nr. 98/26.11.2020 este necesar a se obține avize de la: mediu, energie electrică, telefonizare, drumuri județene.

#### **4. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE:**

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

Singurele lucrări de demolare ce pot apărea în cadrul proiectului sunt reprezentate de podețele cu deschiderea mai mică de 2 m, existente, care nu corespund din punct de vedere tehnic.

Lucrările de demolare se execută pe baza de trasări și proceduri tehnice de execuție ale antreprenorului.

##### **Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului**

Podețele demolate sunt înlocuite cu altele noi, situate pe același amplasament.

##### **Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente**

Nu sunt necesare cai noi de acces sau schimbări aduse căilor de acces existente.

##### **Metode folosite în demolare**

Demolarea podețelor existente aflate într-o stare tehnică necorespunzătoare se realizează cu picon și excavator din dotarea antreprenorului, materialul rezultat fiind sortat și depozitat pe categorii în vederea reutilizării la umpluturile din cadrul proiectului.

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

Ca alternativă la demolarea acestor podețe necorespunzătoare a fost studiată consolidarea acestora, dar această soluție nu a putut asigura condiții de siguranță în exploatare, conform prevederilor legii 10/1995 privind calitatea în construcții.

##### **Alte activități care pot apărea ca urmare a demolării**

Ca urmare a demolării, materialele metalice recuperate sunt predate la societăți de profil în vederea reciclării, iar elementele din beton spart vor fi utilizate pentru umpluturi în prezentul proiect.

#### **5. DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI:**

Comuna Baia este așezată în sudul județului Suceava, zona cu relief predominant deal la o distanță de circa 10 km de municipiul Fălticeni și are în administrare satele Baia și Bogata.

Teritoriul administrativ al comunei Baia se învecinează cu :

- la est: teritoriul administrativ al comunei Vadul Moldovei;
- la sud: teritoriile administrative ale comunelor Râșca și Bogdănești;
- la vest și nord-vest: teritoriul administrativ al comunei Cornu Luncii;
- la nord: teritoriul administrativ al comunei Rădășeni;
- la nord-est: teritoriul administrativ al municipiului Fălticeni.

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

Proiectul nu cade sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espo la 25 februarie 1991, rectificată prin Legea nr 22/2001.

Distanța cea mai mică de la obiectivele proiectului până la granița cu republica Moldova este de 83,50 km.

**Localizarea proiectului în raport cu patrimoniul cultural și repertoriul arheologic național**

Străzile propuse pentru modernizare, fac parte din domeniul public de interes local al comunei Baia, județul Iași, conform Certificatului de Urbanism nr. 98/26.11.2020. Investiția propusă nu este în zona de influență a patrimoniului cultural și arheologic național.

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

- **folosițele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia:** categoria de folosință actuală a terenului este de drum.
  - **politici de zonare și de folosire a terenului:** În cadrul proiectului nu sunt disponibile hărți sau fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind politici de zonare și de folosire a terenului
  - **arealele sensibile:** în cadrul proiectului nu au fost identificate areale sensibile
- Detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare**

Pentru investiția de față nu este posibilă luarea în considerare a unor alte variante de amplasament. Lucrările propuse să se execute vor păstra actualul amplasament al străzilor existente, în intravilanul comunei Baia.

## **6. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE**

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

#### **1) protecția calității apelor:**

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

Sursele posibile de poluare a apei sunt:

- carosabilul, pe care se vor aplica produse pentru dezgheț și antiderapante,
- materiale depozitate necorespunzător care pot fi spălate de apele pluviale
- pierderile de hidrocarburi la sol care vor fi antrenate de apele meteorice.

La execuție, pentru protecția calității apelor, se vor lua următoarele măsuri :

- excedentele de săpătură, se vor amplasa în afara zonelor de viituri;
- pământul rezultat din săpăturile la podețe, va fi evacuat în afara secțiunii de scurgere a apei se va evita perturbarea scurgerii naturale a apelor;
- punctele de repaos vor fi dotate cu două cabine de closet uscat, amplasate la minim 100 m de cursurile de apă;
- se va elimina pericolul pierderilor accidentale de materiale și substanțe poluante prin măsuri administrative.

##### **- stațiile și instalațiile de epurare sau de pre epurare a apelor uzate prevăzute;**

Lucrările din cadrul proiectului nu necesită stații și instalații de epurare sau de pre epurare a apelor uzate.

#### **2) protecția aerului:**

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

Sursele posibile de poluare a aerului constau în:

- traficul rutier cu emisii de pulberi PM(10),
- carbuția motoarelor autovehiculelor cu emisii de SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, NMVOC, CO, CO<sub>2</sub>, metale grele.

##### **- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;**

Lucrările din cadrul proiectului nu necesită instalații pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă.

Măsurile ce trebuie luate în ceea ce privește păstrarea calității aerului, sunt:

- respectarea limitelor impuse de STAS 12574/87, privind condițiile de calitate a aerului;
- reducerea poluării cu pulberi, prin asigurarea unui transport și manipulare adecvată a materialelor ce se pun în operă pe timpul execuției;
- utilajele folosite vor respecta prevederile HG743/2002, privind limitarea emisiei de gaze poluante provenite de la acestea.

### **3) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:**

#### **- sursele de zgomot și de vibrații;**

Sursele posibile de zgomot și vibrații:

- utilajele de construcții utilizate pe timpul execuției,
- traficul rutier și motoarele autovehiculelor,
- autovehiculele care vor ridica deșeurile.

#### **- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;**

Pentru diminuarea disconfortului creat de zgomotul și vibrațiile generate de utilajele de construcție se va avea în vedere un program de lucru adecvat.

Datorită clasei inferioare de exploatare și a vitezei mici impuse a străzilor, sursele de zgomot și vibrații sunt mici.

Nivelul de zgomot estimat ca va fi generat de traficul rutier la traversarea pe timp de zi a zonelor rezidențiale poate fi considerat că se va încadra în limitele reglementate de SR ISO 1996/2-2018.

### **4) protecția împotriva radiațiilor:**

#### **- sursele de radiații;**

Nu există surse de radiații.

#### **- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor;**

Nu este cazul.

### **5) protecția solului și a subsolului:**

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

Sursele posibile de poluare a solului sunt:

- carosabilul, pe care se vor aplica produse pentru dezgheț și antiderapante,
- materiale depozitate necorespunzător care pot fi spălate de apele pluviale
- pierderile de hidrocarburi la sol care vor fi antrenate de apele meteorice.

#### **- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția solului și a subsolului;**

Pe timpul execuției și în timpul exploatării străzilor, se vor lua următoarele măsuri:

- materialele de construcție utilizate, vor fi depozitate numai în perimetrul de lucru, fără a afecta vecinătățile obiectivului
- nu se va depăși suprafața frontului de lucru
- evitare tasării și distrugerii solului și se vor reface terenurile ocupate temporar
- se vor întreține și exploata utilajele de construcție și cele de transport, în stare tehnică corespunzătoare, astfel încât să nu existe scurgeri de carburanți și ulei, precum și emisii de noxe peste limitele admise
- se interzice depozitarea de materiale și deșeurii, pe căile de acces sau pe spațiile învecinate drumului.

**6) protecția ecosistemelor terestre și acvatic:**

- **identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;**

Nu au fost identificate areale sensibile ce pot fi afectate de proiect.

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

Nu este cazul. Obiectivul nu afectează negativ natura sau ecosistemele.

**7) 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 arhitectura, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele;**

Lucrările de străzi din proiect se desfășoară în zona de intravilan.

Amplasamentul străzilor care trebuie modernizate, nu se încadrează în categoria siturilor istorice sau arheologice protejate.

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

Având în vedere că străzile sunt amplasate în intravilan, se impune:

- evitarea perturbării circulației normale în perioada de execuție
- respectarea limitelor impuse de SR ISO 1996/2-2018, privind poluarea fonică.

**8) prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatarei, inclusiv eliminarea:**

- **lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurilor), cantități de deșuri generate;**

Nu este cazul. Obiectivul nu este generator de deșuri.

- **programul de prevenire și reducere a cantităților de deșuri generate;**

Nu este cazul. Obiectivul nu este generator de deșuri.

- **planul de gestionare a deșeurilor.**

Nu este cazul. Obiectivul nu este generator de deșuri.

**9) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:**

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

Substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate constau în carburanți și uleiuri pentru utilajele de construcții. Aceste substanțe nu sunt depozitate pe șantier ci sunt aprovizionate de la societăți de profil.

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

Nu este cazul. Alimentarea și întreținerea utilajelor de construcție se face la baza antreprenorului.

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

Nu este cazul. Obiectivul nu presupune utilizarea resurselor naturale de acest tip.

**7. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT**

Impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosintelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei,



calitatii aerului, climei (de exemplu, natura si amploarea emisiilor de gaze cu efect de sera), zgomotelor si vibratiilor peisajului si mediului vizual, patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adica impactul direct, indirect, secundar cumulativ, pe termen scurt, mediu si lung, permanent si temporar, pozitiv si negativ);  
- *populația și sănătatea umană*

Soluția propusă va avea o influență directă, pozitivă, asupra populației prin crearea de condiții de viață superioare celor existente. Va determina pe de o parte condiții ameliorate de circulație în localitate, un nivel de zgomot mai redus și o calitate îmbunătățită a aerului, iar pe de altă parte va diminua numărul de accidente, de ambuteiaje și va micșora ritmul de degradare și uzură a sistemului rutier de pe intravilanul existent. Influența gazelor de eșapament asupra locuitorilor va fi mai redusă în comparație cu situația înregistrată în prezent.

Zgomotul generat de traficul rutier pe timp de noapte nu va mai constitui o sursă de deranj pentru locuitorii din imediata vecinătate a drumurilor datorita unei părți carosabile moderne și a valorilor reduse de trafic rutier.

- *Biodiversitate, vegetație, faună.*

Influența asupra biodiversității la funcționarea investiției se va produce pe două căi: direct și indirect.

*Influența directă* se va datora eventual circulației mijloacelor de transport, care poate să reducă accidente și prin emisiile de noxe.

De asemenea, o influență negativă o pot avea:

- intervențiile pentru reparații ale îmbrăcămintei asfaltice și lucrările care au legătură cu apele,
- deșeurile care vor rezulta și care vor trebui să fie depozitate în spații special amenajate astfel încât riscul impurificării apelor meteorice să fie redus la minim,
- eventualele accidente rutiere cu deversarea de materiale/deșeuri în mediu care vor avea drept consecință concentrații ridicate de emisii de poluanți din categoria substanțelor toxice și periculoase care pot influența într-un timp scurt calitatea factorilor de mediu aer, apă și sol. Din evidentele existente în cadrul comunei acest risc este practic inexistent.

Asupra vegetației influența directă se va manifesta eventual prin modificarea direcțiilor de scurgere a apelor meteorice de pe versanți și bilanțul apei în sol în zonele cu casieri.

În general, prin amenajările propuse și măsurile de diminuare a impactului asupra mediului influența asupra vegetației și faunei va fi minimă.

*Influență indirectă* se va produce prin calitatea aerului care va fi influențat negativ de emisiile de poluanți în atmosferă la funcționarea motoarelor mijloacelor de transport. Se apreciază că acest tip de influență va fi relativ redusă (mult mai mică decât pentru situația existentă), nefiind cuantificabilă, dar care se poate manifesta prin influența asupra factorilor de mediu esențiali vieții, vegetației și faunei terestre.

- *Bunuri materiale.*

Lucrările nu vor avea influență asupra bunurilor materiale deoarece nu este cazul de situații juridice referitoare la dreptul de proprietate asupra terenurilor.

- *Patrimoniul arhitectural și arheologic.*

Lucrările nu vor avea influență directă asupra patrimoniului arhitectural și arheologic, traseul lucrărilor fiind în afara perimetrelor care se află în atenția cercetătorilor și nu se intersectează cu acestea.

- *Peisaj.*

Influența directă a lucrărilor analizate asupra peisajului natural este necuantificabilă deoarece nu poate fi tratată decât subiectiv.

Influența soluției propuse, asupra peisajului este determinată în mod pozitiv de calitatea aerului în localitate, estetica rutieră și de starea de satisfacție a locuitorilor unei localități cu o infrastructura rutiera modernă.

- Conservarea resurselor naturale.

Față de situația existentă bilanțul de ape în zona analizată nu se va modifica.

Pentru prevenirea și reducerea impactului negativ asupra mediului se vor lua măsuri atât în perioada de construcție cât și de exploatare.

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

Nu este cazul.

*Magnitudinea și complexitatea impactului*

Nu este cazul.

*Probabilitatea impactului*

Nu este cazul.

*Durata, frecvența și reversibilitatea impactului*

Nu este cazul.

*Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului*

Nu este cazul.

*Natura transfrontieră a impactului*

Nu este cazul.

## **8. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI**

În procesele desfășurate în cadrul exploatarei obiectivului, emisiile de poluanți nu impun o monitorizare strictă, dat fiind traficul auto redus. În cazul în care aceasta este solicitată, monitorizarea se face de către laboratoare specializate prin contract prestări servicii.

## **9. LEGATURI CU ALTE ACTE NORMATIVE SI/SAU PLANURI/PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE**

**A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară**

Nu este cazul.

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

Proiectul se încadrează în prioritățile propuse de Planul Urbanistic General al comunei Baia.

## **10. LUCRARI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER**

- *Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier*

Amplasarea organizării de șantier se va face pe o suprafață de teren, la sugestia beneficiarului și cu acceptul proprietarului.

Acest teren este liber de orice sarcini, neexistând nici o construcție care să necesite desființare sau mutare de amplasament.

Starea tehnică a terenului pe care se propune amenajarea organizării de șantier, s-a făcut prin examinare vizuală asupra elementelor geometrice :

a. Terenul este relativ plat, cu o pantă transversală de cca. 4,0 % ;

b. Corespunde ca suprafață, pentru a fi amenajat corespunzător;

c. Nu există denivelări sau ruperi de pantă, care să necesite volume de săpături sau umpluturi de pământ.

Datorită duratei scurte de utilizare pentru organizarea de șantier, s-au ales soluții constructive simple, care să nu necesite alocarea sume mari de bani pentru înființare și dezafectare. Se prevede execuția de terasamente, pentru aducerea suprafeței pe care se amplasează platforma de organizare șantier, la cotele din proiect, prin execuția de nivelare cu autogrederul, decopertarea stratului vegetal existent și îndepărtarea acestuia. Aceasta presupune tăierea dâmburilor și deplasarea în goluri a materialului rezultat din tăieri.

Săpăturile se vor executa pe bază de trasări, astfel încât să nu fie dezafectat mai mult teren decât este necesar.

După realizarea împrejmuirii organizării de șantier, se vor amplasa următoarele dotări principale :

- construcțiile provizorii – baracamente pentru personalul muncitor ;
- magazii de echipamente și utilaje de mică mecanizare ;
- spațiu de parcare a utilajelor de construcție și de transport ;
- punct de acordare primului ajutor în caz de eventuale accidentări;
- punct de intervenție în caz de incendiu, dotat cu echipamentele necesare
- tablou electric general, pentru racordarea utilităților de pe platformă, la rețeaua de curent electric din zonă;
- cabine de closet uscat, dotate cu fosă septică ecologică;
- împrejmuire provizorie, din panouri de sârmă.

În vederea realizării lucrărilor, constructorul va coordona organizarea de șantier pentru fiecare obiectiv în parte, cât mai aproape de centrul de desfășurare al lucrării respective, în funcție de terenul pe care beneficiarul îl poate pune la dispoziție.

- *Localizarea organizării de șantier*

Localizarea organizării de șantier se va stabili de către beneficiar împreună cu constructorul, astfel încât să fie în apropierea străzilor propuse pentru modernizare.

- *Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier*

În condițiile respectării disciplinei de șantier, nu există riscuri de manifestare a poluării mediului, iar impactul produs de organizarea de șantier va fi unul nesemnificativ având în vedere amplasamentele, suprafețele, caracterul temporar.

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

În condițiile în care organizarea de șantier prevede amplasarea de platforme de repaos a personalului muncitor, sursele de poluare vor fi asociate acestor activități respectiv - producere de deșeuri menajere.

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

Nu se vor evacua ape uzate, substanțe petroliere, substanțe periculoase rezultate prin derularea lucrărilor în mod direct pe sol.

Organizarea de șantier nu va fi amplasată în apropierea cursurilor de apă.

Nu se prevede încălzirea spațiilor pentru personal deoarece lucrările nu se vor desfășura pe perioada iernii.

Se prevede umectarea terenului înainte de decapare pentru a evita emisiile de pulberi/praf.

## 11. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII, ÎN MASURA ÎN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE

- *Lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității*

La finalul realizării lucrării, vehiculele și utilajele folosite în realizarea modernizării vor fi îndepărtate de pe amplasament. Terenurile ocupate temporar vor fi redat în circulație. În cazul în care se constată o degradare a acestora vor fi aplicate măsuri de reconstrucție tehnologică.

- *Aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale*

Deșeurile rezultate din activitatea de modernizare a străzilor trebuie colectate în pubele tipizate, amplasate în locuri special destinate acestui scop. Este necesar ca pubelele să fie preluate periodic de către serviciile de salubritate din zona, pe bază de contract.

Eventualele scurgeri de ulei rezultate accidental în zona frontului de lucru de la funcționarea defectuoasă a utilajelor pot avea un impact redus asupra solului în cazul în care există un program de prevenire și combatere a poluării accidentale. În acest sens, instruirea personalului reprezintă o măsură eficientă în prevenirea sau reducerea efectelor poluării.

- *Aspecte referitoare la închiderea/ dezafectarea/ demolarea instalației*  
Nu este cazul
- *Modalități de refacere a stării inițiale/ reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului*

Infuența negativă a lucrărilor de organizare de șantier asupra mediului este temporară doar pe perioada execuției și dispare o dată cu darea în exploatare a noii investiții.

Constructorul va trebui să respecte la toate instalațiile și utilajele folosite, limitele noxelor prevăzute în normativele în vigoare la data execuției. Nivelul de zgomot pentru utilaje nu trebuie să depășească 55 db.

Pe amplasament nu vor rămâne niciun fel de resturi de la construcții, deșeuri sau alte substanțe periculoase. Terenul va fi redat într-o stare foarte apropiată de cea inițială, singura diferență fiind o nouă conformație geomorfologică.

Se vor verifica periodic utilajele și mijloacele de transport în ceea ce privește nivelul de emisii de monoxid de carbon și a altor gaze de eșapament, de zgomot și se vor pune în funcțiune numai celor ce corespund cerințelor tehnice, se vor evita pierderile de carburanți sau lubrifianți în staționarea utilajelor.

Totuși în cazul producerii unei poluări accidentale a solului cu produse petroliere și uleiuri minerale de la vehiculele grele și de la echipamentele mobile se va apela imediat la utilizarea materialelor absorbante, la decopertarea solului contaminat, stocarea temporară a deșeurilor rezultate și a solului decopertat în recipiente adecvate și tratarea de către firme specializate. În concluzie, în timpul lucrărilor se vor folosi utilaje performante care nu produc pierderi de substanțe poluante în timpul funcționării ce pot afecta calitatea solului și a apelor subterane și care nu generează zgomot peste limitele admise.

Lucrările se vor executa fără a produce disconfort locuitorilor prin generarea de noxe, praf, zgomot și vibrații și se va respecta nivelul de zgomot maxim admis conform STAS 10009/1988 „Acustica în construcții. Acustica urbană” – limitele admisibile ale nivelului de zgomot.

Se vor lua măsuri de reducere a nivelului încărcării atmosferice cu pulberi astfel: activitățile care produc mult praf vor fi reduse în perioada cu vânt puternic sau se va proceda la

umectarea suprafeței sau luarea altor măsuri cu ar fi: împrejmuiri cu panouri, acoperirea solului decopertat și depozitat temporar în vederea reducerii dispersiei pulberilor în suspensie în atmosferă.

De asemenea este necesară marcarea corespunzătoare cu panouri de protecție, a terenurilor ocupate temporar de organizarea de șantier sau afectate de lucrări temporare (excavări, șanțuri de pământ). Pe perioada de realizarea a lucrărilor se vor lua măsuri pentru evitarea accidentării populației învecinate:

Marcarea corespunzătoare a lucrărilor periculoase

- Protejarea/supravegherea menținute în zona lucrărilor
- Curățarea roților autovehiculelor la ieșirea din șantier pentru a preveni/reduce transferul de moloz în afara amplasamentului pe străzile publice și pentru a evita generarea prafului din trafic. Utilajele și mijloacele auto se vor spăla și întreține în locurile special amenajate și autorizate pentru astfel de activități.

## **12. ANEXE – PIESE DESENATE**

1. Planul de încadrare în zona a obiectivului;
2. Planul de încadrare în teritoriu a obiectivului;
3. Planul de situație;

## **13. PROIECTELE CARE INTRA SUB INCIDENTA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANTA DE URGENTA A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE**

Nu este cazul.

## **14. PROIECTE CARE SE REALIZEAZA PE APE SAU AU LEGATURA CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMATOARELE INFORMATII, PRELuate DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE:**

Nu este cazul.

Întocmit  
ing. Pohoata Maria Alexandra



**„MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL ÎN COMUNA BAI A,  
JUDEȚUL SUCEAVA”**

**Strada Inv. N. Iordache**

<b>Nr pct</b>	<b>X</b>	<b>Y</b>
1	589867.218	657111.336
2	589909.879	656941.941

**Strada Baladei**

<b>Nr pct</b>	<b>X</b>	<b>Y</b>
1	590143.299	657203.358
2	590109.691	657445.015

**Strada Buciumului**

<b>Nr pct</b>	<b>X</b>	<b>Y</b>
1	593202.544	657669.608
2	593594.397	657493.998

**Strada Magnoliei**

<b>Nr pct</b>	<b>X</b>	<b>Y</b>
1	593009.568	657764.898
2	593190.509	657984.062

**Strada Lalelelor**

<b>Nr pct</b>	<b>X</b>	<b>Y</b>
1	593078.008	657873.660
2	593159.028	657831.218

**Strada Afinelor**

<b>Nr pct</b>	<b>X</b>	<b>Y</b>
1	592257.981	657749.271
2	592259.612	657402.243

**Strada Ozana**

<b>Nr pct</b>	<b>X</b>	<b>Y</b>
1	592257.619	657777.889
2	592373.000	657906.868

**Strada Huțanilor**

<b>Nr pct</b>	<b>X</b>	<b>Y</b>
1	592084.940	657789.938
2	591972.736	657492.636



Strada Macului

Nr pct	X	Y
1	591580.441	657951.067
2	591541.204	657731.483

Strada Vișinilor

Nr pct	X	Y
1	591200.978	658186.548
2	591085.992	658320.844

Strada Cetinei

Nr pct	X	Y
1	590621.457	658683.944
2	590749.637	658649.950

Strada Duzilor

Nr pct	X	Y
1	590732.500	658799.232
2	590925.996	658754.450

Strada Fantanarenilor

Nr pct	X	Y
1	590796.316	658868.143
2	590645.800	659092.510

Strada Florilor

Nr pct	X	Y
1	590820.974	658975.665
2	590878.080	658954.163

Strada Măceșului

Nr pct	X	Y
1	590487.406	658742.036
2	590483.722	658938.765

Strada Bobului

Nr pct	X	Y
1	590318.843	658830.140
2	590405.876	659042.504

Strada Busuiocului

Nr pct	X	Y
1	590267.520	658862.330
2	590315.371	658976.106

Strada Voinței

Nr pct	X	Y
1	589928.015	658996.525
2	589791.258	659141.304