

DOCUMENTAȚIE TEHNICĂ PENTRU OBȚINEREA
AVIZULUI DE LA AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU
PROTECȚIA MEDIULUI SUCEAVA

**"REABILITAREA ȘI MODERNIZAREA SEGMENTULUI DIN
STR. PETRU RARES DIN SATUL IPOTEȘTI, COMUNA
IPOTEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA, DE LA PODUL PESTE
RÂUL ȘOMUZUL MIC ȘI PÂNĂ LA INTERSECȚIA CU DN2
/ E85, DRUM PUBLIC SĂTESC AFLAT ÎN PRORIIETATEA
PUBLICĂ A COMUNEI IPOTEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA"**

MEMORIU DE PREZENTARE

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

I. DENUMIREA PROIECTULUI

“REABILITAREA ȘI MODERNIZAREA SEGMENTULUI DIN STR. PETRU RARES DIN SATUL IPOTEȘTI, COMUNA IPOTEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA, DE LA PODUL PESTE RÂUL ȘOMUZUL MIC ȘI PÂNĂ LA INTERSECȚIA CU DN2 / E85, DRUM PUBLIC SĂTESC AFLAT ÎN PRORIETATEA PUBLICĂ A COMUNEI IPOTEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA”.

II. TITULAR INVESTITIE

COMUNA IPOTEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA
Adresa: Com. Ipotesti, 727325, sat. Ipotesti, DJ208A, judetul Suceava, România
E-mail: primipotesti@yahoo.com
Telefon : 0230-525.501
Fax: 0230-534.566
Web: www.primariaipotesti.ro

Reprezentant legal: Primar **DUMITRU GULEI**

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT

a) UN REZUMAT AL PROIECTULUI

Prezenta documentație tehnică cuprinde datele specifice aferente lucrărilor de modernizare a strazii Petru Rares – PARTIAL pana la intersectia cu DN2/E85, drum public din Comuna IPOTEȘTI, judetul Suceava.

Pentru executia lucrărilor nu sunt necesare exproprieri sau schimburi de terenuri.

Prezentul proiect cuprinde 1 obiect:

- STRADA PETRU RARES (PARTIAL) – lungime 1.630,00 m.

SITUAȚIA EXISTENTĂ

Prin acest proiect se propune **modernizarea strazii Petru Rares (PARTIAL) la nivel de imbracaminte asfaltica** pe o lungime totala de 1.630,00 m. Strada Petru Rares este pietruita, cu un strat de balast cu grosimea variind între 30 cm și 40 cm (conform Studiului Geotehnic) pe o latime ce variaza de la 5,00 – 7,00 m.

Imobilul – terenul are functiunea curenta de suprafata rutiera, aflandu-se in proprietatea si administrarea Comunei Ipotesti. Terenul necesar realizarii lucrarilor de asternere imbracaminte bituminoasa face parte din patrimoniul Primariei IPOTESTI. Lucrarile de drum 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. Suprafata de teren necesara lucrarilor prezentate este de aproximativ **11.500,00 mp**. Au fost luate în calcul suprafețele platformei drumului si a lucrarilor anexe.

SITUAȚIA EXISTENTĂ:

La aceasta data drumul public care face obiectul prezentei documentatii, are urmatoarele caracteristici:

- ✓ nu are 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;
- ✓ podetele existente sunt distruse în proportie de 40% (sunt sparte sau/si complet colmatate) iar restul nu asigura latimea necesara unei circulatii in conditii de siguranta si confort;
- ✓ în mare parte, podetele existente nu au sectiunea tubului corespunzatoare pentru a evacua debitul apelor din santuri;
- ✓ in unele zone nu exista santuri, iar unde exista acestea sunt din pamânt, iar în unele zone acestea sunt colmatate, apa stagnând pe platforma drumului si ducând la accelerarea degradarii acestuia;
- ✓ drumurile laterale nu sunt amenajate;
- ✓ prezenta unor zone importante de drum care au cota platformei drumului la nivelul terenului înconjurator;
- ✓ intersecțiile cu celelalte drumuri nu sunt amenajate si semnalizate corespunzator.

Aceste conditii grele de circulatie in zona a contribuit la scaderea activitatilor economice, situatia actuala fiind caracterizata prin:

- activitatea economica slab reprezentata de activitati de prestari servicii;
- starea drumului existente presupune ridicarea costurilor de întreținere ale vehiculelor.

SITUAȚIA PROIECTATĂ

Elemente geometrice si constructive

Nr Crt.	Denumire DRUM	Lungime DRUM (m)	Latime parte carosabila (m)
1	STRADA PETRU RARES	1.630,00	- Km 0+000 – km 1+630 – 5.50 m;

LUCRARI DE DRUM

Avand in vedere ca drumul proiectat este in profil mixt, scurgerea apelor in mare parte se va realiza natural de pe platforma drumului prin declivitati in profil longitudinal si panta transversala de 2,5%. Linia rosie s-a proiectat in general cu 10-70 cm peste nivelul drumului existent, structura rutiera se va realiza peste corpul actual al drumului. Precizam ca ridicarea liniei rosii cu 10-70 cm peste nivelul actual nu produce disconfort pentru riverani.

Structura rutiera adoptata:

- 10 cm strat de forma din balast cu rol izolant, antigeliv;
- 30 cm strat inferior de fundatie din balast;
- 15 cm strat superior de fundatie din piatra sparta;
- 6 cm strat de legatura BADPC22.4;
- 4 cm strat de uzura din BAPC16.

1. STRADA PETRU RARES

Tronsonul de drum PUBLIC - Strada Petru Rares are o lungime care se va moderniza de 1630,00 m, structura adoptata fiind o structura supla din beton asfaltic. Pe acest tronson se va aplica un singur profil transversal, parte carosabila in latime de 5.50 m in profil acoperis cu panta de 2,5%. Acostamentele vor avea latimea de 0.75 m fiecare si se vor executa din balast.

1.1. MODERNIZARE DRUMURI LATERALE

- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 0+025.00 pe partea dreapta – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 0+398.00 pe partea dreapta – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 0+403.00 pe partea stanga – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 0+534.00 pe partea stanga – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;

“REABILITAREA ȘI MODERNIZAREA SEGMENTULUI DIN STR. PETRU RARES DIN SATUL IPOTEȘTI, COMUNA IPOTEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA, DE LA PODUL PESTE RÂUL ȘOMUZUL MIC ȘI PÂNĂ LA INTERSECȚIA CU DN2 / E85, DRUM PUBLIC SĂTESC AFLAT ÎN PRORIETATEA PUBLICĂ A COMUNEI IPOTEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA”

Beneficiar: Comuna IPOTEȘTI

- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 0+773.00 pe partea dreapta – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 1+094.00 pe partea dreapta – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 1+101.00 pe partea stanga – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 1+355.00 pe partea dreapta – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m.

Structura rutiera pentru modernizarea drumurilor laterale va fi alcatuita din:

- 10 cm strat de forma din balast cu rol izolant, antigelif;
- 30 cm strat de fundatie din balast.

LUCRARI DE COLECTARE SI EVACUARE A APELOR PLUVIALE

- Executie rigola din pamant cu lungimea de 345 m pana la km. 0+320.00 pe partea stanga (**Conform Plan de Situatie**);
- Inlocuire podet existent cu podet tubular $\Phi 1500$ cu lungimea de 10.00 m, transversal la km. 1+088.00;
- Montare podet tubular $\Phi 600$ cu lungimea de 10.00 m transversal la km. 0+720.00;
- Montare podet tubular $\Phi 400$ din TUB CORUGAT cu lungimea de 8.00 m transversal pe drum lateral (**Conform Plan de Situatie**).

b) JUSTIFICAREA NECESITĂȚII PROIECTULUI

Comuna Ipotesti are nevoie de aceasta investitie. Implementarea proiectului va asigura dezvoltarea activitatii economico-sociale, a imbunatatirii conditiilor de circulatie cat si cresterea investitiilor in aceasta zona a comunei Ipotesti.

Prin realizarea investiției se vor manifesta următoarele aspecte pozitive:

- asigură accesul mijloacelor auto de intervenție în caz de necesitate (salvare, pompieri, poliție);
- asigură circulația rutieră în condiții de siguranță și confort, în special in perioadele critice ale anului (iarna, toamna – cu precipitații abundente și de lungă durată);
- asigura accesul la obiectivele turistice din zona;

- crează premisele dezvoltării ulterioare a zonei prin rezolvarea problemei infrastructurii.

c) VALOAREA INVESTITIEI

Valoarea totala cu TVA evaluata la faza de DALI : 3,998,712.37 RON.

d) PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUȘĂ

Perioada de implementare estimata de proiectant este de 10 luni calendaristice.

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

Plansele se anexeaza prezentei documentatii.

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

Lucrarea ce face obiectul investiției propuse prin această documentație este situată pe teritoriul Comunei Ipotești, jud. Suceava, România, Regiunea de Dezvoltare Nord – Est.

Comuna Ipotești, pe teritoriul careia se situeaza lucrarile care fac obiectul documentatiei de fata, este amplasata in partea de nord-est a tarii si estul judetului Suceava, la o departare de 3 km de municipiul – resedinta de judet, Suceava si la cca. 450 km de Capitala Romaniei. Suprafata de teren necesara lucrarilor prezentate este de aproximativ **11.500,00 mp**.

Elemente geometrice si constructive

Nr Crt.	Denumire DRUM	Lungime DRUM (m)	Latime parte carosabila (m)
1	STRADA PETRU RARES	1.630,00	- Km 0+000 – km 1+630 – 5.50 m;

LUCRARI DE DRUM

Avand in vedere ca drumul proiectat este in profil mixt, scurgerea apelor in mare parte se va realiza natural de pe platforma drumului prin declivitati in profil longitudinal si panta transversala de 2,5%. Linia rosie s-a proiectat in general cu 10-70 cm peste nivelul drumului existent, structura rutiera se va realiza peste corpul actual al drumului. Precizam ca ridicarea liniei rosii cu 10-70 cm peste nivelul actual nu produce disconfort pentru riverani.

Structura rutiera adoptata:

- 10 cm strat de forma din balast cu rol izolant, antigelif;
- 30 cm strat inferior de fundatie din balast;
- 15 cm strat superior de fundatie din piatra sparta;
- 6 cm strat de legatura BADPC22.4;
- 4 cm strat de uzura din BAPC16.

1. STRADA PETRU RARES

Tronsonul de drum PUBLIC - Strada Petru Rares are o lungime care se va moderniza de 1630,00 m, structura adoptata fiind o structura supla din beton asfaltic. Pe acest tronson se va aplica un singur profil transversal, parte carosabila in latime de 5.50 m in profil acoperis cu panta de 2,5%. Acostamentele vor avea latimea de 0.75 m fiecare si se vor executa din balast.

a. MODERNIZARE DRUMURI LATERALE

- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 0+025.00 pe partea dreapta – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 0+398.00 pe partea dreapta – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 0+403.00 pe partea stanga – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 0+534.00 pe partea stanga – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 0+773.00 pe partea dreapta – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 1+094.00 pe partea dreapta – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 1+101.00 pe partea stanga – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 1+355.00 pe partea dreapta – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;

Structura rutiera pentru modernizarea drumurilor laterale va fi alcatuita din:

- 10 cm strat de forma din balast;
- 30 cm strat de fundatie din balast;

LUCRARI DE COLECTARE SI EVACUARE A APELOR PLUVIALE

- Executie rigola din pamant cu lungimea de 345 m pana la km. 0+320.00 pe partea stanga (**Conform Plan de Situatie**);
- Inlocuire podet existent cu podet tubular $\Phi 1500$ cu lungimea de 10.00 m, transversal la km. 1+088.00;
- Montare podet tubular $\Phi 600$ cu lungimea de 10.00 m transversal la km. 0+720.00;
- Montare podet tubular $\Phi 400$ din TUB CORUGAT cu lungimea de 8.00 m transversal pe drum lateral (**Conform Plan de Situatie**).

Principalele caracteristici ale drumului sunt următoarele:

Traseul in plan

Lungimea totala a drumului care se va moderniza este de 1630,00 metri (1,63 km).
Viteza de baza (proiectare) este de 50 km/h – in conformitate cu Ordin MT 1296/2017.

Categorie drum: V, conform STAS 10144-3.

Drumul public pe care se aterne îmbrăcămintea SUPLA din beton asfaltic are curbe tratate conform STAS 863/85, racordarea aliniamentelor făcându-se cu arc de cerc, menținându-se cat mai mult traseul drumului existent. Traseul proiectat este condiționat în mare parte de traseul existent, traseul proiectat păstrează în proporție de 100% traseul actual, având o sinuozitate redusă, pentru care a fost necesara îmbunatatirea elementelor geometrice ale curbelor de racordare în plan, dar care sa nu conducă la lucrări importante ca demolari și pentru a nu fi necesare corectari sau retrageri de garduri ale proprietatilor particulare.

Pe baza celor sus amintite, se metionează ca prin lucrarile prevăzute in proiect, se imbunatatesc conditiile de circulatie si nu intervin modificari in ceea ce priveste amenajarea teritoriului, lucrarile proiectate avind amplasamentul in cadrul zonei existente a drumului nefiind necesare exproprieri.

Profilul longitudinal

Elementele de baza in profil longitudinal s-au mentinut cu corectiile care s-au impus, profilul longitudinal fiind proiectat avandu-se in vedere structura rutiera adoptata. In profil longitudinal linia roșie a fost in general proiectata cu 10-70 cm peste cota nivelul actual, structura noua se va executa peste structura existenta, dupa scarificarea si reprofilarea fundatiei existente.

Prin proiect s-a urmarit realizarea unor declivitati in profil longitudinal si pante in profil transversal care sa asigure scurgerea si evacuarea rapida a apelor pluviale de pe carosabil.

Profilul transversal

In profil transversal drumul a fost prevazut cu urmatoarele elemente:

Partea carosabila cu latimea de 5.50 m cu doua benzi de circulatie;

Panta transversala a partii carosabile este de 2,5% (profil acoperis).

Partea carosabila este incadrata de acostamente de balast cu latimea de 0,75 m, scurgerea apelor se va realiza natural de pe platforma drumului prin declivitati in profil longitudinal si panta transversala de 2,5%.

Latimea partii carosabile s-a adoptat din considerente tehnico-economice, functie de conditiile existente din teren (traseu existent) si cerintele beneficiarului - Comuna Ipotesti.

Lungimea totala propusa pentru modernizare este de **1630,00 m.**

Structura rutiera

Conform EXPERTIZEI TEHNICE elaborata de Dr.Ing. RADU LUCA *structura rutiera va avea urmatoarea alcatuire:*

- 10 cm strat de forma din balast cu rol izolant, antigeliv;
- 30 cm strat inferior de fundatie din balast;
- 15 cm strat superior de fundatie din piatra sparta;
- 6 cm strat de legatura BADPC22.4;
- 4 cm strat de uzura din BAPC16.

Acostamente

Acostamentele vor avea latimea de 0.75 m, se vor executa din balast cu grosimea intre 10-15 cm. Se va asigura panta transversala de 4%.

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 circulației va fi întocmită conform standardelor și normativelor în vigoare, avându-se în vedere fluidizarea și siguranța circulației printr-o semnalizare corespunzătoare.

Lucrarile de semnalizare la terminarea lucrărilor constă în construcția elementelor de semnalizare verticală și orizontală.

Lucrarile de semnalizare orizontală constă în marcaje longitudinale de separare a sensurilor de circulație, traversare pentru pietoni și/sau alte elemente caracteristice conform SR 1848-7 și a celorlalte normative în vigoare.

Lucrarile de semnalizare verticală constă în amplasarea indicatoarelor rutiere, conform SR 1848-1 și a celorlalte normative în vigoare.

Materii prime, energia și combustibili utilizați, cu modul de asigurare a acestora

Materiile prime pentru realizarea investiției sunt procurate de la producători certificați și atestați.

Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției

Lucrarile necesare pentru realizarea investiției vor afecta parțial amplasamentul numai pe parcursul desfășurării lucrărilor de construcție, însă la un nivel foarte redus de impact.

Cai noi de acces sau schimbări ale celor existente

Se vor folosi caile de acces existente.

Resursele naturale folosite în construcție și funcționare

Nu se vor folosi alte resurse naturale decât cele folosite în mod obișnuit la realizarea unui astfel de proiect.

Metode folosite în construcție

Ocuparea temporară pentru amenajarea organizării de șantier; planurile generale de situație, de amplasament și dispozițiile generale; detaliile tehnice de execuție, etc. pentru toate elementele componente ale lucrării; caietele de sarcini cu prescripțiile tehnice speciale pentru lucrarea respectivă; graficul de esalonare a execuției lucrării.

Relația cu alte proiecte existente sau planificate

Nu este cazul.

Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare

Nu este cazul.

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)

Reabilitarea și modernizarea segmentului de drum are ca scop îmbunătățirea condițiilor de circulație.

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;
- 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. Nu sunt necesare lucrări de demolare.

V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI

Lucrarea ce face obiectul investiției propuse prin această documentație este situată pe teritoriul Comunei Ipotești, jud. Suceava, România, Regiunea de Dezvoltare Nord – Est.

Comuna Ipotești, pe teritoriul careia se situează lucrările care fac obiectul documentației de față, este amplasată în partea de nord-est a țării și estul județului Suceava, la o distanță de 3 km de municipiul – reședința de județ, Suceava și la cca. 450 km de Capitala României.

Din punct de vedere administrativ comuna Ipotești se învecinează cu:

- La Nord: Municipiul Suceava;
- La Sud: Comuna Bosanci;
- La Est: Orașul Salcea;
- La Vest: Comuna Moara.

Arterele principale de comunicație sunt:

1. Drumul Județean DJ 208A – ce realizează legătura între Suceava către Județul Iași;
2. Drumul Național DN2 / E85.

“REABILITAREA ȘI MODERNIZAREA SEGMENTULUI DIN STR. PETRU RARES DIN SATUL IPOTEȘTI, COMUNA IPOTEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA, DE LA PODUL PESTE RÂUL ȘOMUZUL MIC ȘI PÂNĂ LA INTERSECȚIA CU DN2 / E85, DRUM PUBLIC SĂTESC AFLAT ÎN PRORIETATEA PUBLICĂ A COMUNEI IPOTEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA”

Beneficiar: Comuna IPOTEȘTI



– *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.

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

Nu este cazul.

– *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;*
- *politici de zonare și de folosire a terenului;*
- *arealele sensibile;*

Nu este cazul.

– coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

Nr. crt.	X (NORD)	Y (EST)
STRADA PETRU RARES		
inceput (KM 0+000)	N 595620.104	E 679746.537
sfarsit (KM 1+630)	N 594361.385	E 678755.636

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

Nu este cazul. Lucrarile proiectate vor respecta actualul amplasament.

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

SURSE DE POLUANTI SI INSTALATII PENTRU RETINEREA, EVACUAREA SI DISPERSIA POLUANTILOR IN MEDIU

a) Protecția calității apelor:

Emisii de poluanti in ape:

Sursele potentiale de poluare a apelor de suprafata in timpul executiei lucrarilor de constructie a strazilor si a drumurilor sunt generate de:

- a. Realizarea fundatiilor cu betoane, a caii de rulare, a consolidarilor pot conduce la o poluare locala a apelor din apropiere prin cresterea gradului de turbiditate.
- b. Organizarea de Santier, terenul va fi pus la dispozitie de catre beneficiar. Organizarea de santier va fi prevazuta cu WC-uri ecologice.
- c. Poluarea apelor de suprafata datorita functionarii utilajelor

Cuantificarea aportului de poluanti in apele de suprafata datorita activitatii utilajelor este greu de realizat datorita:

- starii tehnice a utilajelor
- masurilor tehnologice vizand protectia factorilor de mediu adoptate de constructor.

Principalele surse de poluare sunt cele ce duc la cresterea turbiditatii apelor de suprafata.

Celelalte surse de poluare pot fi eliminate sau limitate prin masuri organizatorice prevazute de constructor.

Dupa terminarea lucrarilor, antreprenorul va asigura curatirea locului din ampriza lucrarilor executate pe apa.

1) Perioada de operare

In perioada de functionare a strazilor si a drumurilor, impurificarea apelor poate fi produsa de:

- depunerea directa pe luciul apei a poluantilor rezultati din traficul auto;
- deversarea apelor uzate neepurate direct in emisari (se considera ape uzate apele pluviale care spala soseaua);
- deversarea in emisari a apelor potential poluate cu substante toxice si/sau periculoase rezultate din accidente rutiere.

In perioada de functionare, circulatia pe strazi si pe drumuri nu are un impact semnificativ asupra calitatii apelor de suprafata.

Prognozarea impactului lucrarilor de constructie asupra factorului de mediu apa

Emisiile de substante poluante provenite din lucrarile de constructie (care ar putea ajunge direct sau indirect in apele de suprafata sau subterane) nu reprezinta cantitati importante si nu modifica incadrarea din punct de vedere al calitatii apei.

De asemenea, posibilitatea poluarii stratului de apa freatica este redusa.

Masuri de diminuare a impactului

In perioada de constructie, activitatile desfasurate pentru constructia strazilor si a drumurilor nu genereaza poluanti care sa afecteze semnificativ calitatea apelor de suprafata si subterane.

Constructorul va lua toate masurile ca in perioada de executie sa reduca la minim impactul activitatilor de santier asupra apelor subterane si de suprafata.

Se va evita amplasarea viitoarei organizari de santier in vecinatatea apelor de suprafata.

In perioada de functionare, traficul pe strazi si pe drumuri nu are un impact semnificativ asupra calitatii apelor de suprafata.

b) Protecția aerului:

Emisii de poluanti in aer

1) Perioada de constructie

Sursele principale de poluare a aerului specifice lucrarilor de constructie sunt:

- activitatea utilajelor de constructie;
- transportul materialelor de constructie (pamant, beton, asfalt etc.);
- emisiile de praf PM10 si PM2,5 si pulberi sedimentare.

Utilajele, indiferent de tipul lor, funcționează cu motoare Diesel, gazele de esapament evacuate în atmosferă conținând întreaga gamă de poluanți specifici arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO_x), compusi organici volatili (VOC), metan (CH₄), oxizi de carbon (CO, CO₂), amoniac (NH₃), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi aromatice policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO₂).

Gama poluanților organici și anorganici emiși în atmosferă prin gazele de esapament conține substanțe cu diferite grade de toxicitate. Se remarcă astfel prezența, pe lângă poluanții comuni (NO_x, SO₂, CO, particule), a unor substanțe cu potențial cancerigen evidențiat prin studii epidemiologice efectuate de Organizația Mondială a Sănătății: cadmiu, nichel, crom și hidrocarburi aromatice policiclice).

Se menționează, de asemenea, prezența protoxidului de azot (N₂O) – substanța incriminată în epuizarea stratului de ozon stratosferic – și a metanului, care, împreună cu CO₂ au efecte la scară globală asupra mediului, fiind gaze cu efect de seră.

Cantitățile de poluanți emise în atmosferă de utilajele de construcție depind, în principal, de următorii factori:

- nivelul tehnologic al motorului;
- puterea motorului;
- consumul de carburant pe unitatea de putere;
- capacitatea utilajului;
- vârsta utilajului/motorului;
- dotarea cu dispozitive de reducere a poluării (catalizatoare).

Este evident că emisiile de poluanți scad cu cât performanțele motorului sunt mai avansate, tendința în lume fiind fabricarea motoarelor cu consumuri cât mai mici pe unitatea de putere și cu un control cât mai restrictiv al emisiilor.

2) Perioada de operare

În perioada de operare, sursa principală de poluare a aerului este circulația autovehiculelor, emisiile de praf PM₁₀ și PM_{2,5} și pulberi sedimentare.

Valorile emisiilor sunt normale pentru traficul vehiculat.

Prognozarea impactului lucrărilor proiectate asupra aerului

Având în vedere lucrările de construcție precum și faptul că unele firme de construcții au în dotare vehicule de ultimă generație fabricate în străinătate, putem aprecia că activitățile de șantier nu vor avea un impact deosebit asupra calității aerului din zonele de lucru și nici în zonele adiacente acestora.

În perioada de operare a ștrazilor și a drumurilor sursa principală de poluare a aerului specifică ștrazilor și a drumurilor este circulația autovehiculelor pe această arteră rutieră.

Măsuri de diminuare a impactului

- 1) Măsuri de protecție a aerului în perioada de construcție

In vederea diminuării impactului produs de construcția străzilor și a drumurilor asupra mediului, în perioada lucrărilor se recomandă:

1. Organizare de șantier/baze de producție

- adoptarea unor tehnologii mai puțin poluante în cazul producerii amestecurilor asfaltice; stațiile de amestecuri vor fi echipate cu instalații de epurare a gazelor arse și reținere a prafului (filtre cu saci);

- folosirea unui combustibil corespunzător la ardere (gaze naturale sau CLU cu un conținut de sulf de max. 1 %);

- încadrarea în limitele maxime admisibile a concentrațiilor substanțelor poluante;

- verificarea periodică prin măsurători a concentrațiilor substanțelor poluante provenite din arderea combustibilului;

- prevederea de filtre textile la silozurile de ciment; verificarea etanșeității conductelor de transport a cimentului;

- nici un vehicul nu va avea motorul pornit la staționare în timpul lucrului;

- curățarea eficientă a vehiculelor și spălarea specifică a roților la plecarea din șantier și umezirea străzilor și a drumurilor.

2. Depozite de agregate naturale

- udarea periodică a depozitelor;

- acoperirea padocurilor de agregate fine.

3. Funcționarea utilajelor.

- verificare periodică a stării tehnice a utilajelor;

- folosirea unor utilaje echipate cu motoare de ultimă generație, care respectă normele de poluare europene.

4. Transportul materialelor:

- alegerea unor trasee optime în cazul transportului de materiale pulverulente; se va avea în vedere ca autovehiculele să nu traverseze localitățile (mai ales în timpul verii);

- transportul materialelor pulverulente se va realiza pe cât posibil acoperit

- udarea periodică a străzilor și a drumurilor în cazul în care nu se pot evita localitățile.

2) Măsuri de protecție a aerului în perioada de operare

Îmbunătățirea continuă a performanțelor motoarelor autovehiculelor constituie o măsură de reducere a noxelor rezultate din arderea carburanților.

Măsurile de reducere a emisiilor de praf se vor lua pentru:

Zona în care se amenajează : Organizarea de șantier;

Circulația autovehiculelor în timpul lucrului (buldozere, încărcătoare Wolla, excavatoare, screpere, autogredere, compactoare, finisoare, basculante - nici un vehicul nu va avea motorul pornit la staționare);

Curatarea eficienta a vehiculelor si spalarea specifica a rotilor la plecarea din santier si umezirea strazilor si a drumurilor. Minimizarea traficului in jurul santierului de constructii si in apropierea locuintelor.

Activitatea in santier: (se vor face lucrari de terasamente, amenajarea platformei strazilor si a drumurilor).

Minimizarea activitatilor generatoare de praf:

utilizarea solutiilor speciale care maresc eficienta apei in fixarea prafului

stropirea cailor de acces in santier, aria santierului unde se descarca materialele de constructii;

pentru prevenirea imprastierii cauzate de vant, miscari ale aerului se vor lua masuri de acoperire, ingradire, inchidere a stocurilor de materiale (de constructii, pamant, deseuri).

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Sursele și protecția împotriva zgomotului

1) Perioada de construcție

Activitatea de santier se va desfasura cu respectarea limitelor stabilite in SR 10009/2017-Acustica-Limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambiant si OMS 119/2014 pentru aprobarea normelor de igiena si sanatate publica privind mediul de viata al populatiei (55 db ziua si 45 db noaptea).

Procesele tehnologice de constructie implica folosirea unor utilaje diverse cu functii adecvate.

Aceste utilaje in lucru reprezinta tot atatea surse de zgomot.

Pentru o prezentare corecta a diferitelor aspecte legate de zgomotul produs de diferite utilaje trebuie avute in vedere trei niveluri de observare:

- zgomotul de sursa;
- zgomotul de camp apropiat;
- zgomotul de camp indepartat.

In cazul zgomotului la sursa, studiul fiecarui echipament se face separat si se presupune plasat in camp liber. Aceasta faza a studiului permite cunoasterea caracteristicilor intrinseci ale sursei, independent de ambianta ei de lucru.

In cazul zgomotului in camp deschis apropiat, se tine seama de faptul ca fiecare utilaj este amplasat intr-o ambianta ce-i poate schimba caracteristicile acustice. In acest caz, intereseaza nivelul acustic obtinut la distante cuprinse intre cativa metri si cateva zeci de metri fata de sursa.

Daca in cazul primelor doua niveluri de observare caracteristicile acustice sunt strans legate de natura utilajelor si de dispunerea lor, zgomotul in camp indepartat, adica la cateva sute de metri de sursa, depinde in mare masura de factori externi suplimentari cum ar fi:

- fenomenele meteorologice si in particular, viteza si directia vantului, gradientul de temperatura si vant etc.;
- absorbtia mai mult sau mai putin importanta a undelor acustice de catre sol, fenomen denumit „efect de sol”;
- absorbtia in aer, dependenta de presiune, temperatura, umiditate relativa, componenta spectrala a zgomotului;
- topografia terenului;
- vegetatia.

La acest nivel de observare, constatările privind zgomotul se refera, in general, la intregul obiectiv analizat.

Pornind de la valorile nivelurilor de putere acustica ale principalelor utilaje folosite si numarul acestora intr-un front de lucru, se pot face unele aprecieri privind nivelurile de zgomot si distantele la care acestea se inregistreaza.

d) Protecția împotriva radiațiilor:

Nu se vor utiliza cu nici un fel de surse de radiatii care sa puna in pericol fiintele vii si mediul inconjurator.

Pentru acest obiectiv de investitii nu sunt necesare amenajari si dotari pentru protectia impotriva radiatiilor.

e) Protecția solului și a subsolului:

Surse de poluare a solului si subsolului

a) Perioada de constructie

Principalii poluanti ai solului proveniti din activitatile de constructie sunt:

- poluanti directi, reprezentati in special de pierderile de produse petroliere care apar in timpul alimentarii cu carburanti, a reparatiilor, a functionarii defectuoase a utilajelor etc.
- poluanti ai solului prin intermediul mediilor de dispersie, in special prin sedimentarea poluantilor din aer, proveniti din circulatia mijloacelor de transport, functionarea utilajelor, etc.
- poluanti accidentali, rezultati in urma unor deversari accidentale la nivelul zonelor de lucru sau a cailor de acces;
- poluanti sinergici, in special asocierea SO₂ cu particule de praf.

Activitatile executate in timpul constructiei implica manipularea unor materiale de constructie nepoluante pentru sol si subsol (pamant, balast, piatra sparta, beton, mixturi asfaltice etc).

Substantele poluante susceptibile de a produce un impact sesizabil la nivelul solului sunt SO₂, NO_x si metale grele.

Trebuie mentionat ca lucrarile de terasamente desi nu sunt poluante, conduc la degradarea solului si induc modificari structurale in profilul de sol.

Poluantii emisi in timpul perioadei de executie se regasesc in marea lor majoritate in solurile din vecinatatea fronturilor de lucru.

Procesele tehnologice de constructie nu duc la poluarea solului si subsolului.

b) Perioada de operare

Poluantii ce caracterizeaza calitatea aerului in perioada de exploatare sunt cei rezultati ca urmare a traficului auto. Dintre acestia, NOx, SO2, si metale grele (in special Pb) sunt cei mai periculosi pentru contaminarea solului.

Un rol important la incarcarea solului cu diversi poluanti il au si precipitatiile. Este cunoscut faptul ca precipitatiile, odata cu „spalarea” atmosferei de poluanti si depunerea acestora pe sol, spala si solul, ajutand la transportul poluantilor spre emisari. Totodata, precipitatiile favorizeaza si poluarea solului in adancime precum si a apei freatic.

Prognozarea poluarii solului si subsolului

a) Perioada de constructie

Activitatile executate in timpul constructiei implica manipularea unor materiale de constructie nepoluante pentru sol si subsol (pamant, balast, piatra sparta, beton, mixturi asfaltice etc).

Procesele tehnologice de constructie nu duc la poluarea solului si subsolului.

b) Perioada de operare

Din emisiile totale de poluanti rezultati ca urmare a traficului se estimeaza ca cca 40 % se vor depune pe distante de pana la 100 m pe solul din ambele parti ale carosabilului.

Prognozarea impactului asupra solului si subsolului

Volume de lucrari cu impact direct asupra solului

In cadrul lucrarilor de constructie se vor efectua ,in general, lucrari specifice constructiei de drumuri/strazi: sapaturi si umpluturi (terasamente), lucrari de cofraje si betonari, transport de materiale care nu au un impact negativ asupra solului.

Masuri de diminuare a impactului lucrarilor asupra solului si subsolului

In cazul constructiei zonele cele mai afectate sunt zonele in care au fost amplasate utilaje.

Se va interzice functionarea echipamentelor si utilajelor a caror parametri nu se incadreaza in legislatia in vigoare. In cazul unei avarii se va interveni in cel mai scurt timp pentru remedierea defectiunilor si refacerea conditiilor de mediu.

Pentru acest obiectiv de investitii nu sunt necesare amenajari si dotari pentru protectia solului si a subsolului. Din punct de vedere geotehnic terenul aferent obiectivului de investitii este stabil si in afara zonelor cu pericol de inundatii.

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Pentru acest obiectiv de investiții nu sunt necesare lucrări de amenajări, dotări, măsuri pentru protecția faunei și florei terestre și acvatice, a biodiversității, a monumentelor naturii și ariilor protejate.

Asa cum rezulta din procesul tehnologic vor avea loc lucrări de curățire a terenului, săpături, umpluturi, compactări și refacere structură rutieră existentă.

Având în vedere cele de mai sus, apreciem că lucrările de construcție nu afectează semnificativ flora și fauna locală.

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

În urma executării lucrărilor, zona pe care se desfășoară obiectivul nu va suporta efecte negative suplimentare față de situația actuală. Dimpotrivă, se pot sublinia unele efecte favorabile atât din punct de vedere economic și social (aducerea căilor de comunicație la un nivel de siguranță și confort corespunzătoare necesităților actuale și de perspectivă), cât și al factorilor de mediu prin scăderea gradului de poluare și al nivelului de zgomot.

Lucrările propuse satisfac reglementările de mediu naționale (Legea 137/1995 privind protecția mediului; ORDINUL 860/2002 pentru aprobarea Normelor privind protecția mediului ca urmare a impactului drum-mediu inconjurator) precum și cerințele legislației Europene în domeniul mediului.

h) Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament:

1) În perioada de construcție

Regimul gospodării deșeurilor produse în perioada construcției va face obiectul organizării de șantier.

Tipurile de deșuri întâlnite pe șantierul de execuție al lucrărilor de mai sus sunt:

- deșuri menajere sau asimilabile;
- deșuri din lemn;
- hârtie și ambalaje;
- deșuri materiale de construcție (în cazul rebutării încărcăturilor de betoane sau mixturi asfaltice);
- deșuri metalice (resturi de armături, alte deșuri metalice).

Deșurile menajere și cele asimilabile acestora vor fi colectate în puștele amplasate în puncte de colectare. De aici vor fi transportate la rampa de gunoi cea mai apropiată.

Depozitarea deșeurilor la gropile de gunoi se va efectua în conformitate cu HG nr. 349/2005 privind desființarea activității de depozitare a deșeurilor.

Deșurile materiale de construcție (resturi de beton, mortar, mixturi asfaltice) nu ridică probleme deosebite din punctul de vedere al potențialului de contaminare.

Deșurile lemnoase vor fi selectate, fiind eliminate funcție de dimensiuni ca accesorii și elemente de sprijin în lucrările de construcție.

Deseurile de hartie si ambalajele vor fi colectate si depozitate separat, in vederea valorificarii. Deseurile metalice vor fi valorificate prin centrele specializate de colectare a fierului. Cantitatile de deseuri pot fi estimate global functie de listele catitatilor de lucrari.

Avand in vedere ca lucrarile de constructie a strazilor si a drumurilor necesita in principal lucrari de terasamente, deseurile rezultate din aceasta activitate se rezuma la resturi de beton, piatra sparta, balast, mixturi asfaltice.

Din punct de vedere al potentialului de contaminare a mediului acestea nu ridica probleme deosebite. Acestea vor fi integrate in corpul strazilor/drumurilor ce urmeaza a fi modernizate sau transportate in locuri special amenajate.

Dupa terminarea lucrarilor, in eventualitatea in care mai raman asemenea deseuri, acestea vor fi transportate la gropile de gunoi cele mai apropiate.

2) In perioada de functionare

In perioada de functionare a strazilor si a drumurilor, gestiunea deseurilor specifice trebuie sa reprezinte o preocupare majora a administratorului.

i)Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

Nu este cazul. Nu se vor utiliza substante si preparate chimice periculoase.

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

Suprafata de teren administrata de Comuna Ipotesti aferenta obiectivului de investitie este de aproximativ 11.500,00 mp, reprezentand suprafata terenului ce va fi ocupata definitiv de obiectivul de investitii si lucrarile aferente din cadrul proiectului.

Proiectul nu se suprapune cu arii protejate NATURA 2000.

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 situurilor protejate, dupa caz;

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, Primăriile locale, Agenția de Dezvoltare Regională, Inspectoratul de Protecția Mediului Suceava și Sistemul de Gospodărire a apelor 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 inconveniențelor 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 exploatarei;
- 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 organozării 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

Apa în zona Organizării de Șantier va fi asigurată de către beneficiar.

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 construcții (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.

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 (procese 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 refoșite 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 șantier, se poate spune că parcurgerea unei localități de către autobasculantele ce deserveșc 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 deserveșc 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

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.

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.

Monitorizarea factorului de mediu sol

Se va realiza atât în etapa de construcție cât și întreținere a lucrărilor prin mijloace proprii și va urmări cantitatea și 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).

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 a fost aprobat prin Certificatul de Urbanism nr. 433/07.12.2022.

X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER

Lucrările necesare organizării de șantier în prezentate în Documentația Tehnică pentru Organizarea Executiei (DTE).

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.*

In caz de accidente rutiere, in perioada de constructie, se va avea in vedere reducerea efectelor negative asupra calitatii solului, apelor, datorate scurgerilor de combustibili.

Prin caietele de sarcini se vor impune masuri de management corespunzator:

- *utilajele de constructie si mijloacele de transport vor fi monitorizate periodic, in vederea incadrarii emisiilor in limitele legale;*
- *transportul materialelor de constructie se va realiza controlat, in vederea prevenirii descarcarilor accidentale;*
- *procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse in perioada cu vant puternic, sau se va urmări o umectare mai intensa a suprafetelor;*

In cazul unor scurgeri de combustibili, explozii, in perioada de operare etc. se va limita zona afectata si se vor lua masuri de refacere ecologica, atunci cand se inregistreaza prejudicii ecologice majore.

XII. ANEXE

- *piese desenate:*

- 1. Plan de Incadrare in zona;*
- 2. Plan de Situatie cu solutia propusa;*
- 3. Profile transversale tip.*

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.

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;*

In zona lucrarilor proiectate nu exista zone sau arii protejate.

b) *numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar;*

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

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;*

Nu este cazul

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

Nu este cazul.

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

1. Localizarea proiectului:

Din punct de vedere geomorfologic amplasamentul investiției propuse este situat în podișul Sucevei. Podișul Sucevei, compartiment al Podișului Moldovei este partea nord vestică și cea mai înaltă a acestuia care se întinde de la linia pericarpatică și Valea Moldovei, la vest, până la valea Siretului, la est.

Moldova lipsită de afluenți de stânga, în dreptul masivului deluros, nu participă la drenarea acestuia. Aproape nici Suceava nu joacă vreun rol în această privință. În schimb Șomuzul Mare și Șomuzul Mic afluenți ai Siretului drenează această zonă.

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.

Lucrările prevăzute nu influențează calitatea apei de suprafață a pârâului necodificat afluent al pârâului Șomuzu Mic.

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

Nu este cazul.

XV. CRITERIILE PREVĂZUTE ÎN ANEXA NR. 3 LA LEGEA NR. 292 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;

Prin realizarea proiectului "Reabilitarea și modernizarea segmentului din str. Petru Rares din satul Ipotesti, comuna Ipotesti, Judetul Suceava, de la podul peste paraul Somuzul Mic și până la intersecția cu DN2 / E85, drum public satesc aflat în proprietatea publică a comunei Ipotesti, judetul Suceava" se dorește îmbunătățirea circulației vehiculelor.

Suprafața estimativă a terenului ce va fi ocupată definitiv de obiectivul de investiții și lucrările aferente este de aproximativ **11.500,00 mp.**

Elemente geometrice si constructive

Nr Crt.	Denumire DRUM	Lungime DRUM (m)	Latime parte carosabila (m)
1	STRADA PETRU RARES	1.630,00	- Km 0+000 – km 1+630 – 5.50 m;

Lucrarile proiectate sunt urmatoarele :

LUCRARI DE DRUM - STRADA PETRU RARES

Tronsonul de drum PUBLIC - Strada Petru Rares are o lungime care se va moderniza de 1630,00 m, structura adoptata fiind o structura supla din beton asfaltic. Pe acest tronson se va aplica un singur profil transversal, parte carosabila in latime de 5.50 m in profil acoperis cu panta de 2,5%. Acostamentele vor avea latimea de 0.75 m fiecare si se vor executa din balast.

a. MODERNIZARE DRUMURI LATERALE

- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 0+025.00 pe partea dreapta – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 0+398.00 pe partea dreapta – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 0+403.00 pe partea stanga – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 0+534.00 pe partea stanga – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 0+773.00 pe partea dreapta – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 1+094.00 pe partea dreapta – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 1+101.00 pe partea stanga – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m;
- Modernizare la nivel la balast drumul lateral de la km. 1+355.00 pe partea dreapta – latime parte carosabila de 4.00 m cu lungimea de 15.00 m.

Structura rutiera pentru modernizarea drumurilor laterale va fi alcatuita din:

- **10 cm strat de forma din balast cu rol izolant, antigelif;**
- **30 cm strat de fundatie din balast.**

LUCRARI DE COLECTARE SI EVACUARE A APELOR PLUVIALE

- Executie rigola din pamant cu lungimea de 345 m pana la km. 0+320.00 pe partea stanga (**Conform Plan de Situatie**);
- Inlocuire podet existent cu podet tubular $\Phi 1500$ cu lungimea de 10.00 m, transversal la km. 1+088.00;
- Montare podet tubular $\Phi 600$ cu lungimea de 10.00 m transversal la km. 0+720.00;
- Montare podet tubular $\Phi 400$ din TUB CORUGAT cu lungimea de 8.00 m transversal pe drum lateral (**Conform Plan de Situatie**).

Traseul in plan

Lungimea totala a drumului care se va moderniza este de 1630,00 metri (1,63 km). Viteza de baza (proiectare) este de 50 km/h – in conformitate cu Ordin MT 1296/2017.

Categorie drum: V, conform STAS 10144-3.

Drumul public pe care se aterne îmbrăcămintea SUPLA din beton asfaltic are curbe tratate conform STAS 863/85, racordarea aliniamentelor făcându-se cu arc de cerc, menținându-se cat mai mult traseul drumului existent. Traseul proiectat este condiționat în mare parte de traseul existent, traseul proiectat păstrează în proporție de 100% traseul actual, având o sinuozitate redusă, pentru care a fost necesara îmbunatatirea elementelor geometrice ale curbelor de racordare în plan, dar care sa nu conducă la lucrări importante ca demolari și pentru a nu fi necesare corectari sau retrageri de garduri ale proprietatilor particulare.

Pe baza celor sus amintite, se metionează ca prin lucrarile prevăzute in proiect, se imbunatatesc conditiile de circulatie si nu intervin modificari in ceea ce priveste amenajarea teritoriului, lucrarile proiectate avind amplasamentul in cadrul zonei existente a drumului nefiind necesare expropriieri.

Profilul longitudinal

Elementele de baza in profil longitudinal s-au mentinut cu corectiile care s-au impus, profilul longitudinal fiind proiectat avandu-se in vedere structura rutiera adoptata. In profil longitudinal linia roșie a fost in general proiectata cu 10-70 cm peste cota nivelul actual, structura noua se va executa peste structura existenta, dupa scarificarea si reprofilarea fundatiei existente.

Prin proiect s-a urmarit realizarea unor declivitati in profil longitudinal si transversal care sa asigure scurgerea si evacuarea rapida a apelor pluviale de pe carosabil.

Profilul transversal

In profil transversal drumul a fost prevazut cu urmatoarele elemente:

Partea carosabila cu latimea de 5.50 m cu doua benzi de circulatie;

Panta transversala a partii carosabile este de 2,5% (profil acoperis).

Partea carosabila este incadrata de acostamente de balast cu latimea de 0,75 m, scurgerea apelor se va realiza natural de pe platforma drumului prin declivitati in profil longitudinal si panta transversala de 2,5%.

Latimea partii carosabile s-a adoptat din considerente tehnico-economice, functie de conditiile existente din teren (traseu existent) si cerintele beneficiarului - Comuna Ipotesti.

Lungimea totala propusa pentru modernizare este de **1630,00 m.**

Structura rutiera

Conform EXPERTIZEI TEHNICE elaborata de Dr.Ing. RADU LUCA *structura rutiera va avea urmatoarea alcatuire:*

- **10 cm strat de forma din balast cu rol izolant, antigeliv;**
- **30 cm strat inferior de fundatie din balast;**
- **15 cm strat superior de fundatie din piatra sparta;**
- **6 cm strat de legatura BADPC22.4;**
- **4 cm strat de uzura din BAPC16.**

Acostamente

Acostamentele vor avea latimea de 0.75 m, se vor executa din balast cu grosimea intre 10-15 cm. Se va asigura panta transversala de 4%.

b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate;

Nu este cazul.

c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității;

Pentru realizarea sistemului rutier vor fi folosite agregate de balastiera, iar ca amplasament al proiectului, acesta se va suprapune cu drumul existent.

d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;

Pe parcursul desfasurarii executiei, constructorul nu are voie sa depoziteze pe amplasamentul drumului deseuri, acelea vor fi transportate la un centru de colectare al deseurilor.

e) poluarea și alte efecte negative;

Noxele ce pot polua aerul sunt produse in timpul lucrarilor de executie: cele rezultate din mixtura asfaltica pe perioada punerii in opera si din realizarea sapaturii.

f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice;

Nu este cazul.

g) riscurile pentru sănătatea umană - de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice.

Nu este cazul.

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;

Lucrarile proiectate se vor executa pe imobilul identificat cu nr. CF 35429, imobil regasit in inventarul domeniului public al Comunei Ipotesti.

b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia;

Nu este cazul.

c) capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

1. zone umede, zone riverane, guri ale râurilor;

Amplasamentul studiat nu se afla in zone umede, zone riverane, guri ale râurilor.

2. zone costiere și mediul marin;

Amplasamentul studiat nu se afla in zone costiere și mediul marin.

3. zonele montane și forestiere;

Amplasamentul studiat nu se afla in zone montane sau forestiere.

4. arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional;

Amplasamentul studiat nu se afla in arii naturale protejate de interes național, comunitar, international, se afla in vecinatatea ariei protejate descrisa la capitolul XIII.

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;

Amplasamentul studiat nu se afla in 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;

Amplasamentul studiat nu se afla in 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;

Amplasamentul studiat nu se afla în zone cu o densitate mare a populației.

8. peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic.

Amplasamentul studiat nu se afla în 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;

Nu este cazul.

b) natura impactului;

- lucrările ce urmează a fi executate pentru realizarea proiectului, nu vor avea un impact negativ semnificativ asupra factorilor de mediu, iar persoanele direct afectate sunt în număr redus, pe termen scurt și numai pentru perioada de realizare a proiectului.

c) natura transfrontalieră a impactului;

- lucrările propuse nu au impact transfrontalier.

d) intensitatea și complexitatea impactului;

- impact redus, punctual și reversibil numai pe durata de realizare a lucrărilor.

e) probabilitatea impactului.

- este redusă, apare pe perioada de realizare a proiectului;

g) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului;

- impact redus, punctual și reversibil numai pe durata de realizare a lucrărilor;

h) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate;

Nu este cazul.

S.C. AMCO Project & Design S.R.L. Suceava
“REABILITAREA ȘI MODERNIZAREA SEGMENTULUI DIN STR. PETRU RARES DIN SATUL
IPOTEȘTI, COMUNA IPOTEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA, DE LA PODUL PESTE RÂUL
ȘOMUZUL MIC ȘI PÂNĂ LA INTERSECȚIA CU DN2 / E85, DRUM PUBLIC SĂTESC AFLAT ÎN
PRORIETATEA PUBLICĂ A COMUNEI IPOTEȘTI, JUDEȚUL SUCEAVA”
Beneficiar: Comuna IPOTEȘTI

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.

Nu este cazul.

Intocmit,
Ing. Ovidiu Coca
SC AMCO PROJECT&DESIGN SRL