

Memoriu de prezentare

Conform Anexa 5E din Procedura de evaluare a impactului asupra mediului pentru anumite proiecte publice și private

I.DENUMIREA PROIECTULUI:

„Modernizare drumuri in comuna Carpen, judetul Dolj”

II. TITULARUL PROIECTULUI

- **Titularul proiectului :**

- **Primaria comunei Carpen**

- cu sediul in comuna Carpen, Sat Carpen, Str. Primariei

- CUI 4553313

- reprezentat de primar : Vasilca Stefan , domiciliat in comuna Carpen, Sat Carpen

- Telefon: 0785227850

- Responsabil pentru protecția mediului.: Vasilca Stefan

- **Forma de proprietate :**

- Terenul se afla in intravilanul comunei Carpen, jud. Dolj si este in proprietatea comunei Carpen .

- Regimul de lucru- 8 ore pe zi, 5 zile pe saptamina, 250zile /an

- **AMPLASAMENT SI VECINATATI**

- **Localizarea obiectivului:**

- Teritoriul administrativ al comunei Carpen este situat în extremitatea vestică a județului Dolj, învecinându-se astfel:

- la Nord: comuna Brabova

- la Est: comunele Vela

- la Sud: comunele Plenita si Caraula

- la Vest: județul Mehedinți

- Teritoriul administrativ al comunei Carpen, este străbătut de :

- traseul drumului DJ 606 Craiova-Brabova-Cleanov (asfaltat)

- traseul DC 60 Cleanov-Verbita

- traseul DC 61 Carpen-Bechet-Călugăreni-Orodel
- traseul DC 79 Carpen-Geblești

Comuna se situează la cea. 48 km distanță față de municipiul Craiova.

Legăturile dintre cele 3 sate ale comunei se realizează prin întremediul DJ 606 (Carpen și Cleanov) și cele trei drumuri comunale, aflate în stare proastă.

Relațiile cu unitățile administrative vecine se fac cu ajutorul DJ 606 (cu municipiul Craiova), DC 60 și DC 61.

Comuna Carpen fiind situată în zona de câmpie colinară, are un relief de platforme înalte, cu altitudine de peste 200m, puternic fragmentat de Desnătu și afluenții săi: pârâul Carpen ce are curs nepermanenți se varsă în pârâul Terpezița, afluent al râului Desnătu.

Datorită fragmentării reliefului, apar coline deluroase orientate pe direcția vest-est și nord-sud, în sensul scurgerii pârâielor din zonă.

Satele componente s-au dezvoltat în lungul văilor și pe versanții ce le mărginesc, fiind în general înșiruite, cu puține posibilități de dezvoltare în adâncime. Astfel satele Carpen și Geblești, situate în partea centrală și estică a teritoriului administrativ al comunei, s-au dezvoltat în valea pârâului Carpen, iar satul Cleanov, situat în valea râului Desnătu.

Toate aceste cursuri de apă au în general cursuri intermitente, cu apă mai multă primăvara, la topirea zăpezilor și primăvara, în timpul ploilor. Sunt afluenți indirecti ai Jiului și necesită lucrări de regularizare și întreținere a cursurilor, în special în zona intravilanelor satelor.

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT:

a) un rezumat al proiectului:

Proiectul se va întocmi în baza studiilor de teren care au cuprins studii topografice ce s-au materializat în planuri de situații cotate și desenate la scara 1:1000, a studiului geotehnic ce urmează a se întocmi.

Traseul în plan

Având în vedere limitarea impusă de proprietățile existente (distanța mică între proprietăți) și existența stălpilor de electricitate (care nu se pot muta din considerente tehnico-economice), **elementele geometrice plane ale drumurilor modernizate nu se vor modifica față de cele existente** - se va urmări traseul existent, impunându-se restricții de viteză după caz.

Profilul longitudinal proiectat va corespunde unei viteze de 20 - 40km/h.

La proiectarea liniei roșii se va ține cont de grosimea sistemului rutier propus și de prevederile STAS 863/85 – Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare.

Pe raza localității, linia roșie se va adapta funcției de acces la proprietăți.

Profilul transversal

Caracteristicile tehnice ale drumurilor vor fi următoarele :

A.

- latimea platformei:
- l = 5,00m;
- latimea partii carosabile:
- l = 4,00m;
- latimea acostamentelor:
- l = 2 x 0,50m;
- panta transversala carosabil in aliniament: 2.5%;
- panta transversala la acostamente: 4%.

Aplicabil pentru urmatoarele strazi/tronsoane:

- Str. Pitigoilor Tr. 1
- Str. Teiului
- Str. Brazda lui Novac
- Str. Frunzei

B.

- latimea platformei:
- l = 4,25m;
- latimea partii carosabile:
- l = 3,50m;
- latimea acostamentelor:
- l = 2 x 0,375m;
- panta transversala carosabil in aliniament: 2.5%;
- panta transversala la acostamente: 4%.

Aplicabil pentru urmatoarele strazi/tronsoane:

- Str. Sargului
- Str. Iepurelui

C.

- latimea platformei:
- l = 3,75m;
- latimea partii carosabile:
- l = 3,00m;
- latimea acostamentelor:
- l = 2 x 0,375m;
- panta transversala carosabil in aliniament: 2.5%;
- panta transversala la acostamente: 4%.

Aplicabil pentru urmatoarele strazi/tronsoane:

- Str. Troianului Tr. 2
- Str. Gagiului
- Str. Macului

- Str. Postei
- Str. Biltacului Tr.1
- Str. Gradina Boiereasca
- Str. Artarului
- Str. Panselutei
- Str. Sergentului
- Str. Tufanului Tr. 1
- Str. Tufanului Tr. 2
- Str. Vlajilor
- Str. Voinesti
- Str. Fagului
- Str. Pitigoilor Tr. 2

D.

- latimea platformei:
 - l = 3,50m;
- latimea partii carosabile:
 - l = 2,75m;
- latimea acostamentelor:
 - l = 0,375m;
- panta transversala carosabil in aliniament: 2.5%;
- panta transversala la acostamente: 4%.

Aplicabil pentru urmatoarele strazi/tronsoane:

- Str. Troianului Tr.1
- Str. Biltacului Tr.2
- Str. Gurguiesti
- Str. Izvorului Tr.1
- Str. Izvorului Tr.2
- Str. Ungureni

Structura rutiera

- Strat de uzura BA16rul50/70 cu pietris concasat (BAPC16): 4cm
- Strat de legatura BA20leg50/70 cu pietris concasat (BADPC 20) : 5cm
- Strat de fundatie din piatra sparta amestec optimal concasat : 12cm
- Strat de fundatie din balast : 25cm
- Acostamente : completare cu balast (36cm) + 10 cm piatra sparta

Scurgerea apelor

Apele pluviale de pe platforma strazilor vor fi colectate in rigole carosabile, rigole de acostament, rigole triunghiulare de beton simplu si de pamant acestea urmand a fi descarcate la podetele existente cat si la cele noi, proiectate.

Lungimea rigolei triunghiulare de pamant proiectate este de 6447ml.

Lungimea rigolei triunghiulare de beton proiectate este de 1660ml.

Podetele existente se vor scoate si se vor monta altele noi proiectate dupa cum urmeaza:

- transversal strazii, $\phi 600$ si $L=7.10m$
- transversal strazii, $\phi 400$ si $L=4.75m$
- la strazi laterale, $\phi 400$ si $L=7.10m$

Intersectiile cu strazile laterale

Strazile laterale se vor amenaja doar cu podete noi unde este necesar.

Intersectiile se vor amenaja asigurand capacitatea de circulatie, siguranta rutiera si pietonala, si vizibilitatea aferenta traficului recenizat. Racordarea se va realiza progresiv, incepand cu aceeaasi structura rutiera ca si cea proiectata pe strada curenta si terminand cu stratul de uzura .

In conformitate cu standardul privind elementele geometrice ale drumurilor, tinand cont ca strazile investigate se incadreaza la categoria tehnica IV acestea asigurand circulatia mijloacelor de transport in localitatea deservita, viteza de proiectare luata in calcul va fi de minim 20 km /h.

In conformitate cu standardul privind elementele geometrice ale drumurilor, tinand cont ca strazile investigate se incadreaza la categoria tehnica IV acestea asigurand circulatia mijloacelor de transport in localitatea deservita, viteza de proiectare luata in calcul va fi de minim 20 km /h.

Alte utilitati afectate:

Stalpii de electricitate nu vor fi afectati de lucrarile pnetru modernizare a drumului.

Investitia se doreste a se realiza prin fonduri proprii.

b) justificarea necesității proiectului;

Conform expertizei tehnice drumurile existente nu prezinta siguranta in exploatare, drumurile prezentand denivelari, fagase, gropi si lipsa de planeitate. Prin urmare asa cum recomanda si expertul tehnic este necesara modernizarea drumurilor prin adaugarea unui sistem rutier care sa deserveasca traficul local, precum si adaugarea de rigole si podete aferente acestor drumuri supuse modernizarii.

Din punct de vedere economic, prin realizarea investitiei se reduce costul deplasarii pe km, astfel se reduce consumul de carburanti si uzura pieselor de schimb si a anvelopelor.

Din punct de vedere al mediului se vor proteja zone din imediata apropiere a strazilor, prin diminuarea noxelor.

Traficul desfasurat pe tronsoanele de drum aferente investitiei este preponderent local de acces catre proprietati si sediile sociale ale asociatiilor familiale sau unitatile economice declarate.

Se pune astfel la dispozitie un sistem rutier cu o imbracaminte asfaltica moderna, oferind astfel confortul necesar participantilor la traffic.

c) valoarea investitiei;

- C+M = 5.584.067 exclusiv TVA ;
- TOTAL = 5.055.869 exclusiv TVA.

d) perioada de implementare propusă;

Perioada propusa este de 12 luni.

e) planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

Planșele anexe: Plan de situație , Plan de amplasare.

f) o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție etc.)

Situatia existenta

Strazile propuse spre modernizare au urmatoarele caracteristici tehnice:

NR	DENUMIRE TRONSON	LUNGIME	LATIMI PC	LATIMI PROPR.
	(m)	(m)	(m)	(m)
SAT CARPEN				
1	Str. Troianlui TR1	330	3.40-3.00	4.00-7.00
2	Str. Troianlui TR2	420	2.00-3.00	6.00-7.50
3	Str. Gagiului	300	2.50-4.00	4.80-8.00
4	Str. Pitigoilor TR1	117	2.30-4.00	5.70-10.00
5	Str. Pitigoilor TR2	83	2.00-3.00	5.70
SAT CLEANOV				
6	Str. Teiului	1404	4.00-6.00	8.50-13.50
7	Str. Macului	550	2.30-4.00	5.00-10.00
8	Str. Postei	281	3.70-6.00	10.50-12.70
9	Str. Biltacului TR1	325	2.50-3.50	4.50-9.00
10	Str. Biltacului TR2	55	2.30-2.50	3.50-4.50
11	Str. Sargului	340	2.50-3.50	5.50-9.00
12	Str. Iepurelui	232	2.80-4.50	3.50-9.50
13	Str. Gradina Boiereasca	555	2.50-4.00	5.50-7.50
14	Str. Artarului	293	2.50-3.50	4.80-6.50
15	Str. Brazda lui Novac	500	3.00-4.50	6.50-9.00
16	Str. Gurguiesti	291	3.00-4.00	4.00-7.00
17	Str. Izvorului TR1	250	2.00-2.50	3.70-5.50
18	Str. Izvorului TR2	90	2.50-3.00	5.80-8.00

19	Str. Ungureni	163	2.00-4.50	3.70-9.00
20	Str. Panselutei	180	2.80-3.50	5.00-7.00
21	Str. Sergentului	90	3.00-3.50	6.50-7.00
22	Str. Tufanului TR1	117	3.00-3.30	5.00-6.00
23	Str. Tufanului TR2	38	3.00	5.00-6.80
24	Str. Vlajilor	316	2.50-3.00	5.20-7.00
25	Str. Voinesti	410	2.50-3.50	4.70-9.00
26	Str. Fagului	185	3.00-3.50	6.00-7.00
27	Str. Frunzei	400	3.00-3.50	4.70-9.00

TOTAL = 8315m

Caracteristici geometrice.

In plan drumurile au o geometrie structurata pe aliniamente si curbe cu un nivel de sinuozitate redus.

In profil longitudinal, strazile investigate, se incadreaza la valori ale declivitatilor intre 0 % si 7% iar pe unele portiuni scurte aceasta poate ajunge pana la 10%.

In sectiune transversala, drumurile se desfasoara la nivelul terenului adiacent si au o parte carosabila cuprinsa intre 2,00 m si 6,00 m si o platforma de pana la 9,00m.

Structurile rutiere investigate sunt flexibile. Strazile sunt in general din pamant usor balastate. Grosimea stratului de balast variaza de la 10cm la 25 cm si este fundat pe terenul natral alcatuit din nisipuri prafoase plastic consistente si prafuri nisipoase plastic consistente.

Traficul desfasurat pe strazile investigate este preponderent local de acces catre proprietati si sediile sociale ale asociatiilor familiale sau unitatile economice declarate, sau catre terenurile agricole din zona, insa dezvoltarea zonei ia in considerare si o crestere a traficului atras prin modernizare. Cu o frecventa scazuta strazile vor fi solicitate si de alte categorii de vehicule cu sarcina limitata la osia standard de 11,5t.

IV . DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARESE

-Nu este cazul. In proiect nu sunt prevazute lucrari de demolare.

V . DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI :

- - 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 modificarile si completarile ulterioare;

NU ESTE CAZUL . PROIECTUL NU INTRA SUB INCIDENTA CONVENTIA ADOPTATA LA ESPOO.

- localizarea amplasamentului in raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei Monumentelor Istorice actualizata periodic si publicata in Monitorul Oficial al Romaniei si a Repertoriului Arheologic National instituit prin OG nr.43/2000 privind protectia patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

NU ESTE CAZUL . Amplasamentul nu se afla in PE LISTA MONUMENTELOR ISTORICE SAU IN ZONA DE PROTECTIE A UNUI MONUMENT DIN LISTA .

- 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;

Terenul va fi folosit pentru modernizarea drumurilor existente pe acesta.

- politici de zonare și de folosire a terenului;

Conform PUG COMUNA CARPEN, ZONA STUDIATA ESTE INTR-O ZONA CAI DE COMUNICATII

- 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.

X- 356906.7110

Y- 318785.0020

VI. 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:

Adoptarea soluției tehnice și proiectarea lucrărilor s-a realizat, respectând prevederile standardelor și normativelor interne de specialitate.

In perioada de executie :

Nu este cazul. Nu va fi afectata calitatea apelor pe durata perioadei de executie.

In perioada de functionare:

Nu este cazul. Obiectivul pe perioada de functionare nu va afecta mediul din punct de vedere al calitatii apelor.

2. Protecția aerului:

In perioada de executie :

Pe toata perioada executie solutiile adoptate trebuie sa asigure masuri speciale pentru protectia fonica a surselor generatoare de zgomot si vibratii, pentru a nu depasi pragul admis.

Constructorul va trebui sa ia masuri in timpul executiei terasamentelor si fundatiilor astfel incat sa se limiteze cantitatea de praf ridicata in atmosfera. O masura este aceea de stropire cu apa a pamantului, balastului, pietrei sparte etc.

Procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic, sau se va urmări o umectare mai intensă a suprafețelor.

Prin realizarea unei suprafețe plane de rulare se vor reduce emanatiile de noxe ale autovehiculelor.

Se va respecta un program de circulatie a autovehiculelor care aduc materiale pe santier. Se vor folosi utilaje de ultima generatie , cu evacuari cat mai mici in admosfera.

In perioada de functionare nu exista poluanti pentru aer.

- pe perioada funcționării obiectivului vor fi asigurate măsurile și acțiunile necesare pentru prevenirea poluării factorilor de mediu cu pulberi, praf și noxe de orice fel;
- respectarea prevederilor Legii nr. 104/2011; STAS 12574/1987 privind calitatea aerului înconjurător;

3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- zgomotele si vibratiile apar doar in timpul executiei lucrarilor ca urmare a functionarii utilajelor si a mijloacelor de transport. Pentru reducerea efectului, se va evita functionarea utilajelor in perioada de odihna a populatiei si in zilele de sarbatoare legala si religioasa. Pentru personalul deservent care functioneaza in vecinatatea utilajelor vor fi prevazute masuri de protectie adecvate (casti de protectie impotriva zgomotului);

- se vor utiliza mijloace de transport cu gabarite modeste pentru a evita producerea de vibratii care sa afecteze cladirile adiacente lucrarii, iar in cazul utilajelor de gabarit mare se vor impune viteze de deplasare mai reduse .

4. Protecția împotriva radiațiilor:

Nu este cazul. Nu va exista riscul de radiatii in timpul executiei acestui obiectiv.

5. Protecția solului și a subsolului:

- alimentarea cu carburanti a utilajelor de constructii se va face la statii de distribuire a carburantilor autorizate;

- in cazul poluarii accidentale a solului cu produse petroliere si uleiuri minerale de la vehiculele grele si de la echipamentele mobile se va proceda imediat la utilizarea materialelor absorbante, la decopertarea solului contaminat, stocarea temporara a deseurilor rezultate si a solului decopertat în recipienti adecvati în vederea neutralizării de catre firme specializate;

- se va asigura controlul strict al transportului betonului/mortarului cu autovehicule, pentru prevenirea deversarilor accidentale pe traseu;

-se vor respecta prevederile Ord. 756/1997 pentru aprobarea reglementării privind evaluarea poluarii solului, cu modificarile si completarile ulterioare;

6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Amplasamentul nu este situat într-un cadru semnificativ ca ecosistem, iar investiția nu are factori poluanți în aer, apă sau sol.

7. Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

În faza de exploatare a proiectului nu este nevoie de luarea de măsuri speciale privind protecția așezărilor umane.

Lucrările se execută în intravilanul comunei Carpen, locuitorii din zona fiind afectați pe perioada execuției (12 luni) în mică măsură prin închideri temporare a circulației rutiere pe străzi/drumuri/tronsoane de străzi/drumuri, prin restricții de circulație, dar vor avea beneficii pe termen lung prin îmbunătățirea condițiilor de trafic. Din punct de vedere al disconfortului fonic, programul de lucru va fi stabilit pentru a se efectua doar pe timpul zilei. Praful generat de utilaje va fi evitat prin umezirea terasamentului.

Așezările umane nu vor fi afectate de către această reabilitare de drumuri în alt mod.

8. Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatarei, inclusiv eliminarea:

În perioada de construcție:

- deșeurile rezultate în urma lucrărilor de construcție (materiale feroase și neferoase, lemn, pamant) se vor stoca pe un teren pus la dispoziție de primăria Carpen în containere metalice cu capac, rezistente pentru depozitarea exterioară, urmând a fi evacuate periodic prin colectarea de către o firmă specializată, în baza unui contract;
- cantitatea de deșuri rezultată se estimează în mare, acest lucru fiind dependent de îndemânarea constructorului și numărul de muncitori.

Aceste deșuri pot fi :

- deșuri menajere - cod 20 03 01- provenite de la muncitorii care realizează obiectivul;
Se estimează 50kg deșuri menajere.
- lemnul - cod 17 02 01 - va fi reutilizat/preluat de către diverse persoane fizice sau juridice
Se estimează 800kg deșuri lemnoase.
- pamantul - cod 17 05 - provenit din săpături și excavatii
Se estimează 10000mc de pamant rezultat în urma săpăturilor și excavărilor, aproximativ 2000mc se va folosi pentru umpluturi .

- Gestiunea ulterioară a deșeurilor cade în sarcina firmelor specializate ce urmează a fi contractate de către constructor.

- conform HG 856/2002 constructorul are obligația să țină evidența strictă a cantităților și tipurilor de deșuri produse, valorificate sau comercializate și circuitul acestora;

În perioada de funcționare

- nu este cazul. Obiectivul realizat nu produce deșuri.

9. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

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

În timpul executiei lucrarilor, vor fi utilizate în special **produse petroliere** al caror regim de depozitare, manipulare si utilizare va trebui sa se conformeze prevederilor reglementarilor în vigoare.

Cele mai folosite produse, sunt:

- combustibil, folosit pentru utilaje si vehicule de transport;
- benzina;

Pe perioada de functionare, nu este cazul.

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

În timpul executiei lucrarilor, substantele folosite vor fi colectate, depozitate temporar si gestionate in conformitate cu cerintele legale aplicabile acestor categorii de deseuri.

- utilajele folosite vor fi alimentate de la cea mai apropiata statie peco din zona.

Pe perioada de functionare, nu este cazul.

utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversitatii

- resurse naturale folosite in constructie si functionare: pamant, agregate, apa

VII. 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, fosforilor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente; natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);

Nu exista posibilitatea unui impact asupra populatiei, sanatatii umane, faunei si florei, solului, **climei** etc pe perioada de functionare a obiectivului

Pe perioada de functionare, nu exista un impact asupra calitatii si regimului cantitativ al apei, calitatii aerului, climei, zgomotelor.

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

Extinderea spatiala a zonei de influenta a impactului este in stransa legatura cu natura impactului, de asemenea, si cu magnitudinea si complexitatea acestuia. Zona de impact va fi limitata la amplasament, solul/subsolul sau biodiversitatea zonei (care este redusa pe amplasament).

- **magnitudinea și complexitatea impactului;**
Conform situației prezentate mai sus, magnitudinea impactului este foarte limitată, iar complexitatea este redusă.
- **probabilitatea impactului;**
Impactul cu probabilitatea cea mai ridicată va fi cel determinat de emisiile atmosferice și de zgomot (doar la nivelul amplasamentului). Nu există alt tip de impact semnificativ.
- **durata, frecvența și reversibilitatea impactului;**
Pe perioada de derulare a proiectului (12 luni), durata impactului este limitată. Frecvența acestuia este discontinuă în ceea ce privește zgomotul provenit de la utilajele și echipamentele folosite la excavare și construcție. Acest impact este reversibil, dar, la sfârșitul perioadei de implementare a proiectului, toate tipurile de impact vor dispărea.
- **măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;**
Măsurile propuse pentru a preveni, reduce și compensa cât de complet posibil orice efect advers asupra mediului al implementării investiției:
 - Măsurile de diminuare a efectelor adverse asupra solului/subsolului
Pentru evitarea și diminuarea potențialului impact asupra solului se propun următoarele măsuri:
 - nu se va face depozitarea carburanților, a uleiurilor (pentru utilaje) în zona amplasamentului;
 - evitarea afectării unor suprafețe suplimentare de teren;
 - depozitarea temporară a deșeurilor, numai în locuri special amenajate și în funcție de categorie, numai în recipient special destinați;
 - acoperirea zonelor afectate temporar, cu sol vegetal, acolo unde este cazul, la sfârșitul fazei de construcție;
 - îndepărtarea deșeurilor atât din zona reglementată de plan cât și din vecinătatea acesteia.
 - Măsurile de diminuare a efectelor adverse asupra apei subterane și de suprafață
Pentru a se reduce impactul asupra apelor se vor implementa următoarele măsuri:
 - intervenția rapidă cu absorbanti în cazul scurgerilor accidentale de carburanți și lubrefianți;
 - schimbările de ulei ale utilajelor și alimentarea cu carburant se vor face în afara amplasamentului;
 - asigurarea unei stări funcționale bune a utilajelor și vehiculelor, în scopul evitării scurgerii de hidrocarburi;
 - deșeurile vor fi colectate selectiv și eliminate prin firme specializate pentru a se preveni eventualele scurgeri de la acestea;
 - Măsurile de diminuare a efectelor adverse asupra aerului atmosferic
Pentru reducerea emisiilor în aer și a impactului asupra aerului în perioada de construcție se vor lua următoarele măsuri:
 - reducerea vitezei autovehiculelor pe drumurile generatoare de pulberi și praf;
 - materialele pulverulente se vor depozita astfel încât să nu fie împrastiate sub acțiunea vânturilor;
 - oprirea motoarelor vehiculelor atunci când acestea nu sunt implicate în activități;
 - folosirea numai a utilajelor și autovehiculelor cu verificarea tehnică la zi;

- acoperirea depozitelor de materiale de constructie pulverulente/ depozitarea in recipiente etanse;
- evitarea manipularii unor cantitati mari de pamant sau agregate de cariera in perioadele cu vant.
- Masuri de diminuare a efectelor adverse asupra biodiversitatii
Prin implementarea investitiei se prevede refacerea spatiilor verzi.
Desfasurarea lucrarilor de construire se va face numai pe suprafetele destinate acestei investitii, fara a se afecta suprafete suplimentare de teren.
- **natura transfrontieră a impactului.**
Nu este cazul. Distanța fata de granite este foarte mare (aprox. 73km fata de granita cu Bulgaria si aprox. 75km fata de granita cu Serbia), astfel incat nu va exista un impact transfrontier.

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

Lucrarile de intretinere si exploatare a investitiei nu afecteaza semnificativ calitatea mediului si prin urmare nu sunt prevazute proceduri speciale de monitorizare.

Executantul va asigura in permanenta o buna intretinere a utilajelor si mijloacelor de transport pentru a nu fi posibile pierderi accidentale de carburanti si/sau lubrefianti in apa sau pe drumurile de acces.

De asemenea, executantului ii revine sarcina de a reduce in limita posibilitatilor emisiile de noxe (provenite de la utilajele si mijloacele de transport) , atat prin permanenta verificare si intretinere a parcului auto cat si prin achizitionarea de carburant corespunzator calitativ.

Executantul se va dota cu un minim de absorbanti si/sau substante neutralizatoare pentru a putea asigura o interventie rapida in caz de poluare accidentala generata de pierderi de carburanti si/sau lubrefianti.

Executantul va asigura pe toata perioada desfasurarii lucrarilor, intretinerea drumurilor tehnologice pe care vor circula utilaje si/sau mijloacele sale de transport si va lua masurile necesare in vederea limitarii emisiilor de praf generate de circulatia auto pe aceste drumuri.

Executantul va lua si alte masuri pe care le considera necesare in vederea eliminarii sau limitarii oricarei forme de impact negativ asupra mediului (instructaje periodice ale personalului, etc).

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 comunitară (IED, SEVESO, Directiva-cadru apă, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru deșeuri etc.)

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

Nu este cazul

X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER:

Organizarea generală a șantierului se va realiza pe terenul proprietate a beneficiarului pe o suprafață de **300 mp**.

Organizarea de șantier va avea doar rol de depozitare al materialelor de construcție, și al deșeurilor ce urmează a fi colectate și valorificate de către firmele de specialitate.

Terenul pentru organizarea de șantier se va balasta și cilindra în grosime cca 0.20 m
Organizarea de șantier va fi dotată cu material absorbant, necesar intervenției în caz de poluare accidentală cu hidrocarburi;

Terenul care va avea destinația de Organizare de șantier, dispus de către Primăria Carpen se află la următoarele coordonate X: 356939.0690m

Y: 318788.6160m

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:

După finalizarea investiției, terenul se va aduce la forma inițială, pământul în exces va fi înlăturat, se va folosi la sistematizare teren, deșeurile se vor transporta la un centru specializat de colectare.

Pe amplasament se vor planta pomi și se va însemăna gazon pentru a crea un mediu plăcut.

XII. ANEXE - PIESE DESENATE

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

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

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:

- cursul de apă: nu afectează cursurile de apă
- corpul de apă subteran : Oltenia, cod : ROOT08.

XV. CRITERIILE PREVĂZUTE ÎN ANEXA NR. 3 SE IAU ÎN CONSIDERARE, DACĂ ESTE CAZUL, ÎN MOMENTUL COMPILĂRII INFORMAȚIILOR ÎN CONFORMITATE CU PUNCTELE III-XIV.:

Nu este cazul

Semnătura și ștampila titularului :

Vasilca Stefan in calitate de primar al comunei Carpen, Judetul Dolj.