

MEMORIU DE PREZENTARE

I. Denumirea proiectului

Denumirea proiectului este „**Modernizarea infrastructurii rutiere de interes local în comuna Brănești, județul Ilfov**“ – **ETAPA II** faza **proiect tehnic**.

Documentația este întocmită în conformitate cu prevederile Legii nr. 292 din 3 decembrie 2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului – Anexa nr. 5E.

II. Titular

- numele

Titularul investiției este comuna Brănești, județul Ilfov. Cod de identificare fiscală: 4420724.

- adresa poștală

Strada I.C. Brătianu, nr. 69, comuna Brănești, județul Ilfov, cod poștal 927185.

- numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet

Telefon: +40 213150983, fax: +40 213501258, e-mail: primaria_branesti@yahoo.com., web: primaria-branesti.ro.

- numele persoanelor de contact

-- **director/manager/administrator:** Primar Niculae Cismaru

-- **responsabil pentru protecția mediului:** Niculae Cismaru

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect

a) un rezumat al proiectului

Obiectul proiectului îl constituie modernizarea infrastructurii de interes local în comuna Brănești, județul Ilfov.

Modernizarea infrastructurii de interes local se va realiza pe intravilanul domeniul public al comunei Brănești.

Terenul pe care urmează a se realiza investiția, aparține domeniului public al comunei Brănești, și face parte din suprafața arondată pentru traseele drumurilor publice - drumuri publice existente conform prevederilor din:

- HG 489/2010 – Hotărâre privind modificarea și completarea unor anexe la H.G. 930/2002 privind atestarea domeniului public al județului Ilfov, precum și al municipiilor, orașelor și comunelor din județul Ilfov, cu modificările ulterioare.

Strada Constanța pe care se vor executa lucrări de modernizare a infrastructurii rutiere este amplasată în **satul Pasărea, comuna Brănești, județul Ilfov**.

Traseul străzii Constanța care face obiectul acestei investiții este cuprins în Planul de Urbanism General al comunei Brănești.

Această stradă face parte din domeniul public al comunei Brănești conform –Inventarului bunurilor care aparțin domeniului public al comunei Brănești publicat în Monitorul Oficial al României nr. 682 BIS/16.09.2002.

Conform expertizei tehnice strada este nemodernizată, parțial pietruită cu balast infestat în mare măsură cu pământ.

Sub sistemul rutier se găsesc pământuri coezive (argile prăfoase și prafuri argiloase) cu o consistență aparținând domeniului „plastic vârtos” .

Apa subterană se găsește la adâncimi cuprinse între 0,80m și 4,00m.

Strada are lățimea părții carosabile de 5,00 m, nu are amenajate trotuare pentru circulația pietonală iar distanțele dintre fronturile construite permit modernizarea la parametrii prevăzuți de Legea 37/1975 pentru străzile din mediul rural.

Strada nu este încadrată de borduri din beton, spații verzi sau trotuare iar acostamentele sunt din pământ sau înierbate.

Drumul de interes local nu are amenajate accesele la gospodării iar șanțurile din pământ existente sunt colmatate. Neîntreținerea acestora face ca depunerile de pe acostamente să îngreuneze scurgerea apelor.

În profil transversal nu este asigurată panta de scurgere, apele nu se scurg de pe partea carosabilă fapt ce conduce la fenomenul de băltire.

Strada nemodernizată reprezintă un factor poluant destul de important atât pentru localnicii riverani acestora cât și pentru mediu prin praful iscat la trecerea autovehiculelor dar și din cauza vântului.

b) justificarea necesității proiectului

Necesitatea, oportunitatea și potențialul economic al investiției Regiunea București-Ilfov înregistra la sfârșitul anului 2011 cea mai mare densitate de drumuri publice la 100 kmp (51,63 km față de 35,11 km media națională). Drumurile publice din regiune erau la acea dată în număr de 814, din care 765 în județul Ilfov. Gradul de modernizare fiind însă nesatisfăcător, drumurile modernizate reprezentând mai puțin de jumătate din total (389, din care 320 în județul Ilfov).

Dezvoltarea policentrică reprezintă o provocare pentru regiunea București-Ilfov prin reevaluarea rolului orașelor mici și al localităților rurale în cadrul economiei regionale. Din ce în ce mai mult acestea preiau din atribuțiile și monopolurile municipiului București cu scopul de a diversifica activitățile economice și de a oferi o dezvoltare regională echilibrată.

Obiectivul general al Planului pentru Dezvoltare Regională este următorul: până în 2020, calitatea vieții în regiunea București-Ilfov va atinge nivelul altor regiuni ale capitalelor europene, în termeni de acces la servicii publice, într-un context de creștere susținută și durabilă și de creare de locuri de muncă de calitate pentru. De asemenea, acesta va contribui la atingerea coeziunii teritoriale, economice și sociale.

Un loc deosebit al Planului pentru Dezvoltare Regională îl ocupă dezvoltarea și regenerarea rurală în contextul creșterii rolului economic al comunelor din județul Ilfov, complementar dezvoltării economice a municipiului București.

Situația infrastructurii rutiere în comuna Brănești arată un interes ridicat din partea autorităților publice pentru modernizare, confruntându-se în același timp și cu problema extinderilor repetate ale spațiului locuibil, atât prin prelungirea străzilor existente cât și prin construirea de noi cartiere. O parte din rețeaua stradală propusă este în conexiune directă cu DN 3 (strada Constanța) și cu DJ 100 (străzile Violetelor, Ilfov, Al. Brănișteanu, Războieni).

Conform Strategiei de Dezvoltare Locală a comunei Brănești - Modernizarea infrastructurii și modernizarea transporturilor, Primăria comunei Brănești are următoarele obiective:

- satisfacerea deplină a utilizatorului;
- îmbunătățirea indicatorilor calitativi;
- asigurarea condițiilor de confort și siguranță, asigurându-se protecția mediului;
- menținerea în stare de viabilitate a rețelei de drumuri prin reparare, întreținere curentă și periodică, reparații capitale și modernizări, astfel încât să contribuie permanent la creșterea potențialului economic al comunei;
- managementul întreținerii drumurilor și lucrărilor de artă se va face pe criterii, exclusiv, tehnice;
- sporirea măsurilor de siguranța circulației și confortului participanților la trafic;
- legarea tuturor localităților de rețeaua de drumuri publice;
- îmbunătățirea serviciilor oferite de administratorul rețelei de drumuri;
- dezvoltarea și introducerea unei strategii de gestionare și întreținere a rețelei de drumuri publice.

Realizarea obiectivului de investiții „**Modernizarea infrastructurii rutiere de interes local în comuna Brănești, județul Ilfov**” – **ETAPA II** reprezintă dorința autorității publice locale de a realiza obiectivele strategice prezentate în documentele de programare naționale și regionale românești pentru domeniul infrastructurii rutiere, cu impact direct și major asupra factorului social în concordanță cu prevederile Strategiei de Dezvoltare Locală.

Scopul proiectului este acela de a contribui la îmbunătățirea situației sociale și economice a locuitorilor din comuna Brănești, prin:

- asigurarea de bune condiții pentru desfășurarea circulației auto și pietonale prin descărcarea unei părți a actualului trafic pe arterele rutiere ce urmează a fi modernizate;
- protejarea și îmbunătățirea calității mediului înconjurător prin reducerea emisiilor de praf și de gaze de eșapament;
- creșterea gradului de accesibilitate la punctele de interes din zonă;
- îmbunătățirea semnificativă a infrastructurii rutiere a localității și creșterea gradului de atractivitate pentru viitorii investitori;
- îmbunătățirea calității vieții locuitorilor datorită creării de noi locuri de muncă atât prin angajarea de muncitori locali pentru executarea lucrărilor de modernizare a drumurilor cât și în perspectivă, la noile societăți comerciale ce vor lua ființă și la construcția de noi imobile;
- îmbunătățirea stării de sănătate a populației prin modernizarea drumurilor ce vor înlesni accesul ambulanțelor și al serviciilor medicale în zona analizată;
- îmbunătățirea în general a serviciilor de urgență prin ușurarea accesului autovehiculelor I.S.U., Poliției în zona deservită de drumurile modernizate.

Modernizarea infrastructurii rutiere de interes local constituie un pas important în modernizarea infrastructurii publice de bază în comuna comuna Brănești, județul Ilfov, o țintă importantă în scopul atingerii performanței serviciului public, precum și pentru respectarea de către acesta a celor două responsabilități majore asumate: confortul locuitorilor, respectiv siguranța mediului.

La elaborarea proiectului propus s-a ținut cont de interacțiunea cu politica economică națională și europeană, de caracteristicile fondurilor de finanțare guvernamentale și europene, de tendința urbanistică și socială a comunei Brănești și de capacitatea administrativă locală.

c) valoarea investiției

Valoarea totală a obiectivului de investiții este de 192.369,51 lei fără TVA, respectiv 228.919,72 lei cu TVA, din care construcții montaj (C+M) 192.369,51 lei fără TVA, respectiv 228.919,72 lei cu TVA.

d) perioada de implementare propusă

Pentru realizarea investiției se estimează o perioadă de implementare de 16 luni, perioadă ce include inclusiv termenele necesare obținerii tuturor avizelor, acordurilor, autorizației de construire, precum și executarea lucrărilor.

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

Obiectivul de investiție este amplasat în intravilanul localității, pe un teren aflat în proprietate publică.

Suprafețele ocupate temporar cu organizarea de șantier pentru executarea lucrărilor vor fi puse la dispoziție de comuna Brănești și își vor recăpăta destinația inițială, după terminarea investiției, prin ecologizare.

Planurile de situație și planul de amplasament al investiției se regăsesc în cadrul documentației depuse.

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

Pentru modernizarea sistemului de străzi din comună s-au luat în calcul numai materiale agrementate conform reglementărilor naționale în vigoare, precum și legislației și standardelor naționale armonizate cu legislația U.E. și în conformitate cu prevederile HG nr. 766/1997 și a Legii 10/1995 privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate pentru execuția lucrărilor.

Strada Constanța, sat Pasărea, comuna Brănești pe care se vor executa lucrări de modernizare a infrastructurii rutiere are lungimea de 428,86 m.

Lucrările se vor executa în ampriza străzii existente, pe terenul deja ocupat de acestea.

Traseele în plan

Lucrările de modernizare sunt prevăzute a fi executate pe traseul existent ale străzii, compatibil cu prevederile Ordonanței nr. 43/1997 cu modificările și completările ulterioare, ale STAS 863-85 și ale Specificației Tehnice nr. 837 editată și aprobată de M.L.P.T.L. De aceea, și în varianta modernizată, din punct de vedere al elementelor geometrice, strada se supune aceluiași constrângeri legate de limitele de proprietate din zonă, ca și în prezent.

Viteza de proiectare considerată este de 25 km/h cu posibilitatea reducerii acesteia în sectoare cu elemente geometrice care impun acest lucru.

Pentru racordările la intersecțiile cu drumurile laterale se utilizează raze cu valori astfel alese încât lucrările să se încadreze în limitele de proprietate.

Configurația în plan a străzii ce face obiectul proiectului de modernizare se regăsește în planul de situație de la partea desenată a proiectului.

Profilul longitudinal

Profilul longitudinal al străzii Constanța ține seama de cotele drumurilor în raport cu cele ale vecinătăților.

S-a avut în vedere ca, pe cât posibil, racordările verticale ale declivităților să fie cu raze minime de 500 m pentru cele concave și de 800 m pentru cele convexe. În situațiile în care au fost folosite raze mai mici au fost respectate prevederile normativelor în vigoare.

Profilul transversale tip

Pentru strada Constanța primul segment 120 m: parte carosabilă de 5,00 m lățime cu profil cu o pantă de 2% având pe una din părți acostament de 0,30 m lățime cu pantă de 4%, apoi șanț din pământ de formă triunghiulară; pe zona km 0+120 – 0+378: parte carosabilă de 5,00 m, profil în două ape cu pante de 2% și acostamente de 0,30 m lățime.

Sisteme rutiere

Înainte de executarea suprastructurii rutiere, ampriza va fi scarificată și se va separa piatra spartă existentă în zestrea actuală a străzii pentru a fi refolosită. Apoi se vor executa lucrările de terasamente (săpătură, compactare) necesare obținerii cotelor patului.

Pentru partea carosabilă a străzii modernizate se va utiliza următorul sistem rutier:

- 5 cm strat de uzură din beton asfaltic cu criblură;
- 15 cm strat din piatră spartă;
- 30 cm strat din balast;
- 7cm strat din nisip.

Acostamentele vor fi realizate din balast cu grosimea de 15cm compactat la gradul de 98%.

Drumurile laterale vor fi amenajate folosindu-se același sistem rutier pe o lungime de 15,00 m.

Configurația sistemului rutier este ilustrată în planșa cu profil transversale tip.

Scurgerea apelor pluviale

Pentru dirijarea apelor pluviale părțile carosabile ale străzii modernizate sunt prevăzute cu pante transversale de 2%.

Apele meteorice vor fi colectate la șanțuri de formă triunghiulară conform pieselor desenate.

Semnalizarea punctelor de lucru se va executa conform normelor în vigoare, costul acestora fiind inclus în sarcina antreprenorului, nefiind cuprinse în prezentul proiect.

Tronsoanele deschise spre executare vor fi iluminate și semnalizate corespunzător indiferent că lucrul se desfășoară pe timp de noapte sau zi.

Sunt necesare devieri ale circulației și este obligatorie semnalizarea corectă a lucrărilor pe timp de zi și de noapte.

Descărcarea apelor pluviale nu va avea impact asupra factorilor de mediu, deoarece concentrațiile din aceste ape nu depășesc prescripțiile legale.

La alegerea soluțiilor constructive pentru obiectivele propuse s-a ținut cont de evitarea modificării calității aerului atmosferic în zona ansamblului analizat.

Respectând planul de realizare etapizat al lucrărilor nu va fi afectată vegetația și fauna de pe traseul străzilor studiate.

La executarea lucrărilor de modernizare a străzii se vor folosi utilaje cu caracteristici corespunzătoare, pericolul poluării cu produse petroliere fiind minim.

Lucrările propuse nu vor afecta subsolul.

Se va evita depozitarea materialelor toxice direct pe sol. Resturile de materiale moloz vor fi depozitate corespunzător și transportate în locul special recomandat de administrația locală.

La efectuarea lucrărilor de săpături se va acorda o atenție deosebită respectării legislației privind protecția mediului.

După finalizarea construcțiilor se vor efectua lucrări de aducere în starea inițială a zonelor afectate de organizarea de șantier, de depozitele de materiale și de folosirea utilajelor și mijloacelor de transport.

- profilul și capacitățile de producție

Investiția ce face obiectul prezentei documentații nu prezintă capacități de producție.

- descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament

În prezent, în comuna Brănești, pe amplasamentul propus pentru realizarea investiției există rețele de utilități publice cum ar fi: rețea alimentare cu apă, energie electrică etc. și nu există fluxuri tehnologice.

- descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea

În cadrul proiectului propus, modernizarea infrastructurii rutiere de interes local nu vor exista procese de producție.

- materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora

La realizarea lucrărilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementărilor naționale în vigoare, precum și legislației și standardelor naționale armonizate cu legislația U.E.

Aceste materiale sunt în conformitate cu prevederile HG nr. 766/1997, modificată cu HG nr. 1.231/2008, pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare și a Legii nr. 10/1995, modificată și republicată prin Legea nr. 163/2016, privind calitatea în construcții, referitoare la obligativitatea utilizării de materiale agrementate tehnic pentru execuția lucrărilor.

Proiectul nu presupune desfășurarea unor procese tehnologice, care să necesite asigurarea cu materii prime.

În faza de executare a lucrărilor, alimentarea cu energie electrică este asigurată de la rețeaua existentă în zonă. Combustibilul utilizat, necesar funcționării utilajelor în etapa de realizare a investiției, intră în sarcina executantului lucrărilor prin aprovizionarea directă de la stații de carburanți.

Nu se folosesc gaze naturale sau alte tipuri de combustibili.

- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă

În faza de construcție asigurarea cu utilități va fi realizată prin organizarea de șantier.

- apa potabilă necesară angajaților din șantier se va asigura prin distribuirea de apă îmbuteliată;
- pentru colectarea apelor uzate menajere de la activitățile igienico – sanitare ale angajaților în perioada de execuție a lucrărilor investiției vor fi prevăzute toalete ecologice;
- alimentarea cu carburanți precum și întreținerea utilajelor și a mijloacelor de transport se vor face în unități specializate;
- alimentarea cu energie electrică este asigurată de la rețeaua existentă în zonă.

Utilitățile necesare pentru organizarea de șantier vor fi dimensionate conform normelor și se vor obține aprobările și avizele legale de către constructor.

În faza de operare investiția nu necesită racordarea la rețelele de utilități din zonă.

- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției

Modernizarea infrastructurii rutiere de interes locale va executa cu respectarea strictă a elementelor geometrice din profilul longitudinal și din cele transversale existente.

Vor fi luate toate măsurile de precauție necesare pentru a se evita orice deteriorare nejustificată a proprietăților, terenurilor, copacilor, rădăcinilor, culturilor, limitelor de proprietate și

oricăror alte instalații aparținând companiilor de utilități, administratorului drumurilor și altor părți implicate.

Antreprenorul va asigura toate măsurile pentru a preveni poluarea aerului, contaminarea solului și a apelor, zgomotul și depozitarea deșeurilor în locuri nepermise.

Copacii și/sau altă vegetație care urmează a fi păstrată în conformitate cu planurile sau cu indicațiile, vor fi protejate împotriva daunelor pe toată perioada execuției lucrărilor.

Antreprenorul va aduce la starea inițială, pe cheltuiala proprie, orice deteriorare apărută ca urmare a operațiunilor sale.

Deteriorările se referă la toate acțiunile care pot conduce la afectarea mediului, cum ar fi depozitarea de deșeuri, combustibil sau ulei, precum și avarii la nivelul instalațiilor și echipamentelor.

Nici un copac nu va fi doborât sau îndepărtat din zona de lucru.

Acolo unde lucrările de modernizare a străzilor sunt în apropiere de rădăcini de copaci sau ramuri, acestea nu vor fi tăiate.

Toate gropile vor fi umplute cu pământ compactat la aceeași densitate ca și terenul înconjurător, iar suprafața va fi finisată la nivelul existent al terenului și într-o manieră considerată satisfăcătoare.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente

În cadrul proiectului propus, modernizarea infrastructurii rutiere de interes local nu sunt necesare noi căi de acces sau schimbări ale celor existente.

Se interzice accesul utilajelor pe alte căi de acces decât cele special stabilite de constructor prin Planul de management al traficului, conform prevederilor legale.

- resursele naturale folosite în construcție și funcționare

Se vor utiliza resurse naturale în cantități limitate, iar materialele necesare realizării proiectului vor fi preluate de la societăți autorizate și însoțite de certificat de conformitate și garanție.

Toate materialele vor fi aduse pe măsură ce vor fi puse în operă.

În cadrul proiectului propus, pe perioada execuției lucrărilor se vor utiliza ca resurse naturale următoarele materiale:

- agregate: nisip, balast și piatră spartă;
- pământ: pentru umpluturi.

Pe perioada de funcționare a infrastructurii nu se vor utiliza resurse naturale.

- metode folosite în construcție/demolare

Pentru executarea lucrărilor se vor folosi metode clasice de construire:

- terasamente: excavări și umpluturi;
- drumuri.

- planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară

Pentru executarea lucrărilor se vor parcurge următoarele faze:

I. Faza de execuție:

- a. pregătirea organizării de șantier;
- b. excavații pentru fundații;
- c. asigurarea capacității portante la nivelul patului de fundare;

- d. execuția straturilor de balast;
- e. execuția straturilor de piatră spartă amestec optimal;
- f. execuția unui covor asfaltic.

II. Punerea în funcțiune:

- a. efectuarea probelor și a recepției la terminarea lucrărilor;
- b. predarea lucrărilor executate către beneficiar.

III. Exploatarea: sistemului se va realiza de către beneficiar prin regulamentul propriu de exploatare.

IV. Refacere și folosire ulterioară: nu este cazul

- relația cu alte proiecte existente sau planificate

În prezent nu există date cu privire la alte proiecte planificate care ar putea intra în relație cu proiectul propus, astfel, nu au fost necesare măsuri speciale, altele decât cele prevăzute în documentațiile tehnice.

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare

În cadrul proiectului propus au fost studiate două alternative constructive:

- Varianta I, respectiv cu o structură de tip rigid, urmând același traseu în plan;
- Varianta II, respectiv cu o structură de tip elastic;

Analiza variantelor de alcătuire a comparat avantajele și dezavantajele structurilor de tip rigid și structurilor de tip elastic.

Avantajele și dezavantajele alcătuirii structurilor de tip rigid și structurilor de tip elastic, se pot explicita după cum urmează:

AVANTAJELE structurilor de tip rigid - ÎMBRĂCĂMINȚI DE BETON DE CIMENT:

- Durata de exploatare dublă față de îmbrăcămințile asfaltice;
- Sunt mai economice decât îmbrăcămințile asfaltice atunci când se folosesc pentru satisfacerea traficului greu și foarte greu;
- Se recomandă a se aplica la drumurile pe care se circulă cu viteze mai reduse (drumuri naționale secundare, drumuri județene, drumuri comunale, platforme industriale, etc.);
- Se recomandă a se folosi la drumuri noi, la drumuri în aliniament sau cu raze mari ce nu necesită supralărgiri.
- Nu se deformează la temperaturi ridicate ale mediului ambiant;
- Prezintă rezistență mare la uzură, dacă se folosesc agregate atent selecționate;
- Prezintă rugozitate bună și nu este atacată de produsele petroliere (scurse accidentale pe suprafața carosabilă);
- Necesită cheltuieli mai mici de întreținere față de îmbrăcămințile asfaltice;
- Betonul nu este poluant atât în execuție cât și în exploatare;
- Culoarea deschisă a carosabilului se percepe mai bine noaptea sau pe ploaie.

DEZAVANTAJELE structurilor de tip rigid - ÎMBRĂCĂMINȚI DE BETON DE CIMENT:

- Necesită utilaje specializate pentru execuție ce trebuie să fie menținute în stare bună de funcționare;
- Traficul trebuie adaptat la execuție - circulație numai pe o bandă;
- După turnarea dalelor, carosabilul se poate reda traficului numai după 21 de zile, față de câteva ore la asfalt;
- Se folosesc numai până la declivități de 7%;
- Rosturile transversale necesită execuție atentă și întreținere corespunzătoare, iar în exploatare provoacă disconfort (șocuri și zgomot);
- Nu poate prelua creșteri de trafic prin creșteri de capacitate portantă, ramforsarea

ulterioara a drumului este laborioasă - costisitoare.

AVANTAJELE structurilor de tip elastic - ÎMBRĂCĂMINȚI DIN BETON ASFALTIC:

- Grosimea structurii asfaltice poate fi etapizată;
- Capacitatea portantă poate crește progresiv prin investiții etapizate;
- Greșelile de execuție pot fi remediate ușor fata de îmbrăcămințile de beton deciment;
- Prezintă un confort la rulare mai mare decât îmbrăcămințile din beton de ciment (prin lipsa rosturilor);
- Se pot realiza și pe trasee ce conțin și raze mici, respectiv supralărgiri, fără anecesita rosturi între calea curentă și calea în curbă;
- Rugozitatea suprafeței poate fi sporită prin tratamente bituminoase, asigurându-se circulația și pentru declivități cu valori de 7-9%.

DEZAVANTAJELE structurilor de tip elastic - ÎMBRĂCĂMINȚI DIN BETON ASFALTIC:

- Durata de serviciu este mai mică (numai 10-15 ani) decât a îmbrăcăminții de beton de ciment (20-30 ani);
- La temperaturi ridicate ale mediului ambiant apar deformații (făgașe) ale carosabilului;
- Structurile rutiere asfaltice sunt atacate de produsele petroliere ce se scurg accidental pe carosabil;
- Cheltuielile de întreținere sunt mai mari decât cele necesare pentru întreținerea betonului de ciment;
- Prepararea asfaltului conduce la apariția de noxe.

Pentru execuție a fost aleasă Varianta II - Structura rutieră de tip elastic (Îmbrăcăminți asfaltice).

- alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului

Ca urmare a implementării proiectului pentru modernizarea infrastructurii rutiere de interes local se va asigura atingerea conformării privind indicatorii de performanță aferenți gradului de acces la servicii adecvate de utilități publice.

- alte autorizații cerute pentru proiect

Avizele necesare autorizării execuției lucrărilor sunt prezentate în Certificatul de Urbanism nr. 304/02.07.2019 și au fost obținute în totalitate, cu excepția Agenției de Protecție a Mediului.

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare

Pentru realizarea proiectului „Modernizarea infrastructurii rutiere de interes local în comuna Brănești, județul Ilfov” – ETAPA II nu vor fi necesare lucrări de demolare sau similare acestora.

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

Nu se aplică.

- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului

Nu se aplică.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz

Nu se aplică.

- metode folosite în demolare

Nu se aplică.

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare

Nu se aplică.

- alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor)

Nu se aplică.

V.Descrierea amplasării proiectului

Lucrările necesare pentru realizarea obiectivului de investiții „Modernizarea infrastructurii rutiere de interes local în comuna Brănești, județul Ilfov” – ETAPA II sunt amplasate în intravilanul comunei Brănești.

Terenul pe care urmează a se realiza investiția, aparține domeniului public al comunei Brănești, și face parte din suprafața arondată pentru traseele drumurilor publice - drumuri publice existente conform prevederilor din:

- HG 489/2010 – Hotărâre privind modificarea și completarea unor anexe la H.G. 930/2002 privind atestarea domeniului public al județului Ilfov, precum și al municipiilor, orașelor și comunelor din județul Ilfov, cu modificările ulterioare.

Traseul străzilor ce fac obiectul acestei investiții este cuprins în Planul de Urbanism General al comunei Brănești.

Aceste străzi fac parte din domeniul public al comunei Brănești conform – Inventarului bunurilor care aparțin domeniului public al comunei Brănești publicat în Monitorul Oficial al României nr. 682 BIS/16.09.2002.

Brănești este o comună în județul Ilfov, Muntenia, România, formată din satele Brănești (reședința), Islaz, Pasărea și Vadu Anei.

Comuna Brănești se află situată în Câmpia Vlăsiei, în sud-estul județului Ilfov, pe malul stâng al râului Pasărea, la 20 de km est de București.

Comuna se învecinează la nord-vest cu comuna Găneasa, la vest cu orașul Pantelimon, la sud-vest cu comuna Cernica, la sud și sud-est cu județul Călărași, iar la nord-est cu județul Ialomița.

Localitatea de reședință a comunei este traversată de șoseaua națională DN3, care leagă Bucureștiul de Călărași. La Brănești, această șosea se intersectează cu șoseaua județeană DJ100, care o leagă spre sud de Fundeni (județul Călărași) și spre nord-vest de Găneasa, Afumați (DN2), Ștefănești de Jos, Tunari și Otopeni (unde se termină în DN1). Autostrada A2 traversează comuna în apropierea localității Vadu Anei.

Strada Constanța pe care se vor executa lucrări de modernizare a infrastructurii rutiere este amplasată în satul Pasărea, comuna Brănești, județul Ilfov.

- 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

Proiectul propus nu se încadrează în categoria activităților din Anexa 1 din Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001 și nu poate avea un impact transfrontier negativ semnificativ.

- 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

Din punct de vedere al localizării, coordonatele stereo 70 ale obiectivului de investiție sunt următoarele:

STRADA CONSTANȚA		
CT_1	605590,91	330035,53
CT_2	605592,20	330049,27
CT_3	605590,85	330070,07
CT_4	605585,14	330086,37
CT_5	605577,00	330098,30
CT_6	605562,72	330115,10
CT_7	605548,44	330131,90
CT_8	605543,38	330136,68
CT_10	605509,99	330159,58
CT_13	605459,28	330191,11
CT_14	605445,73	330199,61
CT_15	605422,09	330218,88
CT_16	605391,06	330242,55
CT_18	605354,92	330270,91
CT_21	605291,53	330319,86

- **hărți, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind**

Din punct de vedere al planșelor ce pot oferi informații, acestea sunt prezentate ca anexă la documentație.

- **folosițele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia**

Lucrările necesare pentru modernizarea infrastructurii rutiere de interes sunt amplasate în județul Ilfov, pe intravilanul domeniu public al comunei Brănești.

- **politici de zonare și de folosire a terenului**

Pentru zona aflată în studiu în vederea realizării investiției, nu au fost identificate direcții de dezvoltare speciale sau alte operațiuni economice cu efect în plan urbanistic, altele decât cele reglementate prin PUG aprobat.

- **arealele sensibile**

Proiectul propus se suprapune parțial cu situl de importanță comunitară ROSCI308 Lacul și Pădurea Cernica, str. Constanța fiind pe o porțiune în lungime de cca. 90 m, la limita sitului.

- **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**

Din punct de vedere al localizării, coordonatele stereo 70 ale obiectivului de investiție sunt următoarele:

STRADA CONSTANȚA		
CT_1	605590,91	330035,53
CT_2	605592,20	330049,27
CT_3	605590,85	330070,07
CT_4	605585,14	330086,37
CT_5	605577,00	330098,30
CT_6	605562,72	330115,10
CT_7	605548,44	330131,90
CT_8	605543,38	330136,68
CT_10	605509,99	330159,58
CT_13	605459,28	330191,11
CT_14	605445,73	330199,61
CT_15	605422,09	330218,88
CT_16	605391,06	330242,55
CT_18	605354,92	330270,91
CT_21	605291,53	330319,86

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

Având în vedere specificul proiectului de modernizare a infrastructurii rutiere de interes local nu există alternativă care să poată fi luată în considerare din punct de vedere al amplasamentului.

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:

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

În faza de execuție, pe amplasament nu rezultă ape tehnologice. Sursele posibile de poluare a apelor sunt reprezentate de traficul de șantier și organizarea de șantier și constă în :

- scurgeri de carburanți sau uleiuri de la mijloacele de transport sau din utilajele folosite;
- spălarea poluanților emiși în atmosferă și de pe sol și antrenarea acestora în apele de suprafață;
- apele uzate menajere rezultate de la grupul sanitar; neîntreținerea corespunzătoare a toaletelor ecologice, cu eventualitatea poluării solului și a pânzei freatice.

În timpul execuției, pot avea loc poluări accidentale, spre exemplu, scurgeri de carburanți sau uleiuri de la mijloacele de transport sau din utilajele folosite.

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

În cadrul investiției nu se vor genera ape uzate, astfel nu vor fi necesare instalații de epurare sau preepurare a apelor uzate.

În faza de execuție vor fi prevăzute toalete ecologice pentru colectarea apelor uzate menajere rezultate de la angajații șantierului. Descărcarea acestora se va face numai într-un sistem de epurare autorizat.

În cazul depozitelor temporare de materiale, care pot fi spălate de apele pluviale, se vor amenaja platforme de depozitare cu șanțuri perimetrare de gardă ce vor fi curățate periodic pentru a se evita colmatarea lor.

În faza de operare, pentru folosințele de apă aferente lucrărilor de realizare a investiției se va avea în vedere respectarea normativelor de reglementare în vigoare:

- Legea apelor nr. 107/1996, modificata și republicata prin OUG nr. 69/2013, modificata ulterior cu OUG nr. 94/2016.

2. Protecția aerului:

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

În faza de execuție sursele de poluare ale aerului a proiectului sunt:

- lucrările de construcții (excavare pământ, operații de încărcare-descărcare, așternere straturi, etc):
 - poluant: particule de praf;
- vehiculele și utilajele necesare pentru execuția lucrărilor, folosite pe amplasament:
 - poluanți caracteristici gazelor de eșapament: oxizi de azot, oxizi de sulf, oxizi de carbon, compuși organici, particule încărcate cu metale grele;
- traficul rutier :
 - poluanți caracteristici gazelor de eșapament: oxizi de azot, oxizi de sulf, oxizi de carbon, compuși organici, particule încărcate cu metale grele.

Sursele se încadrează în categoria surselor libere la nivelul solului, discontinue, cu un regim maxim de 10 ore/zi în perioadele de execuție a lucrărilor. Existența lor este limitată în timp la perioada de execuție a lucrărilor și este intermitentă. Aria de manifestare a acestor surse corespunde exclusiv suprafeței de realizare a investiției. Particulele de praf provin din excavări și din operațiile de încărcare-descărcare agregate, precum și de la transportul materialelor pe drumul nemodernizat. În perioadele cu uscăciune se vor lua măsuri de stropire a căilor de acces pentru diminuarea poluării cu pulberi a atmosferei.

Noxele degajate în timpul funcționării utilajelor în zona frontului de lucru se disipează în atmosferă, nefiind vorba de trafic intens sau concentrare de utilaje. De asemenea, condițiile de drum existente în zonă nu permit rularea cu viteze mari ceea ce împiedică ridicarea unor cantități importante de praf și reduce și emisiile de gaze de eșapament.

In faza de operare:

- Nu este cazul.

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă

Având în vedere faptul că emisiile rezultate sunt nedirijate, deschise, la nivelul solului, nu sunt constante ci variază în funcție de frontul de lucru și etapele de lucru nu este necesară instalarea de echipamente de reținere sau dispersie a poluanților.

Totodată, factorii meteorologici specifici zonei influențează dispersia poluanților, precum: direcția vântului, viteza și inversiunile termice. La finalizarea lucrărilor, efectele reziduale sunt eliminate, practic nu mai există.

3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- sursele de zgomot și de vibrații

În faza de execuție, principalele surse de poluare sunt utilajele de exploatare de masă mare și traficul rutier, în special autocamioanele. Poluanții generați de aceste surse sunt de natură fizică. În regim normal de funcționare, utilajele pot genera un nivel de zgomot situat în intervalul 75dB(A) (mașina transportoare, autocamion) – 90dB(A) (buldozer) la o distanță de 15 m față de sursă.

În faza de construcție, zgomotele și vibrațiile produse în timpul funcționării utilajelor pot produce un impact negativ redus, senzație de disconfort asupra populației aflate în apropierea frontului de lucru și asupra angajaților. Efectul este temporar, se manifestă cu intermitență și poate

fi atenuat prin măsuri de protecție. Se estimează că nivelurile de zgomot din zona vor atinge valori aflate sub valoarea limita impusa de STAS 10 144/1-80 pentru drumurile din categoria IV.

În faza de operare, nu apar surse de zgomot și vibrații suplimentare față de traficul rutier obișnuit pe drumurile existente în localitate.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

În faza de execuție cât și de operare a investiției nu sunt necesare amenajări sau dotări suplimentare pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor.

Totuși în faza de execuție, se pot aplica o serie de măsuri de minimizare a zgomotului prin:

- Ecranarea echipamentelor care produc niveluri ridicate de zgomot;
- Intretinerea utilajelor de construcție în scopul minimizării nivelului de zgomot;
- Respectarea proiectului tehnic, a programelor de lucru și a graficelor de execuție a lucrărilor.

4. Protecția împotriva radiațiilor:

- sursele de radiații

Pentru realizarea lucrărilor de construcție prevăzute prin proiect nu este necesară utilizarea sau stocarea substanțelor radioactive. De asemenea, desfășurarea activității pe amplasament nu este generatoare de radiații.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor

Deoarece proiectul propus, nu include surse de radiații, nu sunt necesare amenajări și dotări pentru protecția împotriva radiațiilor.

5. Protecția solului și a subsolului:

- sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatice și de adâncime

Sursele potențiale de poluanți pentru sol sunt reprezentate de:

- manipularea/scurgerea accidentală a combustibililor;
- funcționarea defectuoasă a utilajelor de construcții;
- scurgeri accidentale de ape uzate menajere;
- activitatea umană;
- deșeurile municipale;
- traficul auto.

Realizarea investiției implică manipularea unor cantități de materii prime și materiale precum și excavarea de volume de pământ, determinând localizat, strict pe zona de acțiune, presiuni fizice asupra solului.

Prin specificul său, proiectul analizat nu presupune apariția unor surse de poluare a solului. În cursul derulării lucrărilor, substanțele care ar putea polua local și accidental solul sunt combustibilii și lubrifianții care ar putea fi manevrați sau deversați neglijent în timpul funcționării utilajelor și autovehiculelor. Prin măsurile de protecție și monitorizare propuse se vor limita poluările accidentale cu carburanți sau alte substanțe.

Deșeurile rezultate ca urmare a realizării investiției vor fi colectate selectiv și valorificate prin intermediul firmelor de profil sau vor fi transportate la cel mai apropiat depozit autorizat de deșeuri municipale.

Deșeurile rezultate de la lucrările de construcție vor fi eliminate în locurile special amenajate puse la dispoziție de către comuna Brănești.

În faza de operare, nu vor exista surse de producere a deșeurilor.

- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului

Nu sunt necesare amenajări și dotări speciale pentru protecția solului și a subsolului. Lucrările presupun modernizarea unui drum existent și astfel indirect protecția solului și subsolului.

6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect

Proiectul propus se suprapune parțial cu situl de importanță comunitară ROSCI308 Lacul și Pădurea Cernica, str. Constanța fiind pe o porțiune în lungime de 90 m la limita cu situl.

Zona este caracterizată în general de specii care nu prezintă un interes conservativ.

Lucrările propriu-zise nu conduc la apariția de modificări în structura ecosistemelor naturale acvatice sau terestre, acestea desfășurându-se pe o stradă existentă, folosită și în prezent, astfel că nu se identifică areale ce pot fi afectate de proiect.

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

Nu sunt necesare lucrări sau dotări speciale pentru protecția biodiversității sau ariilor protejate, dacă se respectă măsurile de protecție propuse.

Pentru diminuarea impactului asupra florei și faunei din zonă, titularul activității va avea în vedere următoarele măsuri:

- folosirea utilajelor în limita timpilor de funcționare necesari pentru activitatea proiectată;
- utilizarea de echipamente performante, care să nu producă un impact semnificativ asupra mediului prin noxele emise; utilaje moderne, de ultimă generație, care sunt mai performante și au dotări speciale de protecție a mediului, utilizarea lor va avea un efect imediat și benefic asupra emisiilor de noxe în atmosferă, consumului de combustibili fosili, densității traficului și reducerii orelor de funcționare;
- respectarea tehnologiei de lucru aprobată;

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

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

Lucrările necesare pentru modernizarea infrastructurii rutiere de interes local, respectiv a străzii Constanța sunt amplasate în județul Ilfov, pe intravilanul domeniu public al comunei Brănești.

În situația prezentată activitatea desfășurată în cadrul obiectivului nu necesită măsuri speciale de protecție a așezărilor umane și de interes public.

Din datele deținute proiectul nu afectează monumente istorice și de arhitectură sau alte zone asupra cărora există un regim de restricție sau zone de interes tradițional.

Nivelul de poluare generat de emisiile din lucrările de implementare a proiectului nu va determina situații critice de sănătate a populației. Se consideră că proiectul propus va genera un impact pozitiv asupra așezărilor umane, prin îmbunătățirea mediului social și economic în zonă.

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

Deoarece proiectul nu afectează monumente istorice și de arhitectură sau alte zone asupra cărora există un regim de restricție sau zone de interes tradițional, nu sunt necesare lucrări, dotări și măsuri pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public.

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

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

Întreținerea utilajelor în faza de execuție a proiectului (schimburi de ulei, anvelope, baterii, diferite piese auto) se va realiza în afara perimetrului de lucru, la sediul executantului lucrărilor sau în service-uri auto, astfel că nu vor rezulta pe amplasament deșeuri de tipul *baterii și acumulatori uzați, piese metalice uzate, cauciucuri uzate, ulei uza, produse petroliere*.

Materialele de construcție utilizate la realizarea lucrărilor sunt aprovizionate vrac. excepție face vopseaua pentru marcajul rutier al drumului, care se va aproviziona în bidoane de tabla.

Deșeurile rezultate din execuția lucrărilor se codifică în conformitate cu prevederile HG nr. 856/2002 astfel:

- 17 05 04 *pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03;*
- 17 03 02 *asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01;*
- 17 02 03 *materiale plastice.*

În faza de execuție, de la personalul de lucru, rezultă deșeuri municipale:

- Frație în amestec: - 20 03 01 *deșeuri municipale amestecate.*
- Frație colectate separat: - 20 01 01 *hârtie și carton;*
 - 20 01 02 *sticlă;*
 - 20 01 39 *materiale plastice;*
 - 20 01 40 *metale.*

În faza de operare a proiectului nu rezultă deșeuri.

- programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate

În faza de construcție deșeurile rezultate ca urmare a realizării proiectului vor fi predate pentru a fi valorificate/eliminate prin intermediul firmelor de profil, autorizate din punct de vedere al protecției mediului, astfel:

- deșeurile menajere colectate în amestec se vor prelua de către operatorul local de salubritate și se vor transporta în vederea eliminării la cel mai apropiat depozit autorizat de deșeuri municipale;
- deșeurile municipale colectate separat vor fi predate operatorilor economici colectori și/sau valorificatori autorizați, în vederea valorificării acestora;
- pentru restul deșeurilor, generatorul va identifica societățile autorizate din punct de vedere al protecției mediului pentru valorificarea/eliminarea fiecărui tip de deșeu.

Constructorul va lua toate măsurile necesare astfel ca la sfârșitul zilei de lucru să nu rămână stocuri de materiale care pot deveni deșeuri (asfalt neturnat, etc).

Deșeurile municipale se vor colecta separat pe amplasament.

Generatorul deșeurilor trebuie să aibă în vedere cu prioritate, valorificarea deșeurilor, inclusiv valorificare energetică și apoi eliminarea acestora prin depozitare definitivă sau incinerare.

Conform prevederilor HG 856/2002 agenții economici care generează deșeuri au obligația să țină evidența gestiunii deșeurilor și să o prezinte autorităților competente la cererea acestora.

- planul de gestionare a deșeurilor

- Stocarea deșeurilor se va face astfel încât să nu afecteze suprafețe suplimentare față de perimetrul investiției;
- Se vor respecta prevederile Legii 211/2011 republicată privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare;
- Se interzice depozitarea materialelor de construcții și a deșeurilor rezultate în spații neamenajate în acest scop;

- Este interzisă abandonarea deșeurilor sau depozitarea în locuri neautorizate;
- Pe durata de exploatare, beneficiarul va avea un contract cu o firmă specializată privind colectarea selectivă a deșeurilor. Pe durata execuției lucrărilor, antreprenorul va încheia un contract similar cu o firmă specializată privind colectarea selectivă a deșeurilor.

9. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

- substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse

În cadrul activităților de execuție și de operare exploatare nu se produc substanțe sau preparate chimice periculoase.

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

Pentru alimentarea cu carburanți a utilajelor, echipamentelor și vehiculelor folosite pe amplasament nu s-a prevăzut un depozit propriu de carburanți. Produsele petroliere necesare funcționării acestora vor fi preluate de la stațiile de distribuție din localitățile învecinate.

Pentru alimentarea utilajelor terasiere și a excavatoarelor, combustibilii se vor transporta cu autocisterne speciale. La alimentare, sub rezervorul utilajelor se va întinde o folie din material plastic. După alimentare autocisternele se vor retrage din amplasament.

Schimbul de ulei se va efectua în atelierele specializate/service-uri auto.

Pe toată durata execuției și funcționării obiectivului se vor respecta prevederile: H.G. nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, cu modificările și completările ulterioare.

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

Nu este cazul.

VII.Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:

- impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității

- impactul asupra populației, sănătății umane

În perioada de execuție a lucrărilor dar și a reparațiilor sau dezafectării se poate identifica:

- disconfort fonic datorat utilajelor: astfel, se va respecta un program de lucru astfel încât orele de odihnă să fie respectate 20:00 - 7:00;
- disconfort din funcționarea utilajelor (praf, gaze rezultate din arderea motorinei): se vor lua măsuri de prevenire, prin udarea pământului rezultat din excavații și se vor utiliza numai utilaje care se încadrează în normele de emisii;

În perioada de funcționare:

- disconfort fonic nu va exista deoarece nu sunt surse de producere a zgomotului;
- lucrările propuse vor crește gradul de confort.

Nivelul de poluare generat de emisiile din lucrările de execuție ale proiectului nu va determina situații critice de sănătate populației din zona. Se preconizează o creștere a nivelului de zgomot datorat funcționării de utilaje și mijloace de transport, în faza de construcție, creând situații temporare și de scurtă durată de disconfort populației aflată în apropierea investiției. Mirosurile specifice degajate de mixtura asfaltică folosită la refacerea drumurilor sunt dispersate natural și dispar la câteva ore după aplicare.

Prin amenajările ce se realizează se aduc îmbunătățiri calității vieții locuitorilor și mediului.

După finalizare, proiectul propus va genera pe termen lung un impact pozitiv asupra așezărilor umane prin îmbunătățirea condițiilor de viață, a mediului social în zonă.

- impactul asupra faunei și florei

În perioada de execuție a lucrărilor, respectiv de reparații sau în situația dezafectării lucrării va exista un impact indirect, de disturbare temporară, puțin semnificativ asupra faunei, manifestat pe plan local, datorat zgomotelor produse de funcționarea utilajelor. Nu se întrerup/blochează rute de deplasare sau migrare, nu se fragmentează habitate, nu se distrug locuri de odihnă, adăpost și reproducere ale speciilor, inclusiv a speciilor de interes comunitar

Impactul asupra faunei pe ansamblul zonei este în consecință, nul.

În ceea ce privește impactul asupra florei menționăm că lucrarea se desfășoară pe ampriza străzile existente, astfel că și acest impact este nul.

Lucrările de construcție și funcționare nu vor conduce la schimbarea categoriei actuale de folosință.

În faza de operare, impactul generat este nesemnificativ.

Realizarea obiectivului investițional nu va produce efecte negative semnificative asupra arealelor sensibile din zona de influență a proiectului.

- impactul asupra solului

Realizarea proiectului nu implica acțiuni negative asupra solului deoarece lucrările se desfășoară exclusiv în ampriza drumurilor existente, lucrările de săpătură desfășurându-se în straturile artificiale existente.

Pe ansamblul zonei se apreciază astfel un impact nesemnificativ asupra solului și subsolului.

- impactul asupra folosințelor

Prin implementarea proiectului nu va fi necesară schimbarea folosințelor actuale și anume străzi și drumuri comunale, domeniu public din vecinătatea amplasamentului.

- impactul asupra bunurilor materiale

Prin implementarea proiectului nu se vor afecta bunuri materiale existente.

Din punct de vedere al execuției lucrărilor dar și al reparațiilor sau dezafectării, pe perioada acestora se poate identifica:

- deteriorări accidentale datorită utilajelor: se vor lua toate măsurile necesare pentru evitarea deteriorărilor. Antreprenorul va aduce la starea inițială, pe cheltuiala proprie, orice deteriorare apărută ca urmare a operațiunilor sale.

Din punct de vedere al funcționării utilităților publice:

- deteriorări accidentale prin apariția de avarii: defectele apărute se vor remedia în cel mai scurt timp posibil.

- impactul asupra calității și regimului cantitativ al apei

Investiția nu se desfășoară în zone de protecție sanitară și nu presupune modificarea nivelurilor, debitelor sau volumelor de apă existente.

Nu exista surse directe pentru poluarea pânzei freatice sau a apelor de suprafață.

Împotriva poluărilor accidentale, spre exemplu, scurgeri de carburanți sau uleiuri de la mijloacele de transport, din utilajele folosite pentru excavare, umplere sunt luate măsurile normale de lucru în cadrul unui șantier: Impactul manifestat este negativ, de scurtă durată și cu probabilitate redusă.

În faza de execuție, apa potabilă pentru personalul care va lucra în cadrul proiectului se aduce îmbuteliată pe amplasament. Apa necesară pentru udatul sistemului rutier (compactare) se va asigura cu cisterna, din surse de apă autorizate.

Per global, impactul proiectului este nesemnificativ asupra calității și cantității de apă din zona de influență. Proiectul are un impact pozitiv și pe termen lung.

- impactul asupra calității aerului

În faza de execuție a lucrărilor sunt posibile efecte negative directe asupra calității aerului prin disiparea de particule solide (praf, pulberi) și noxe, impact manifestat pe plan local și pe lungimea drumurilor, datorită caracterului lucrărilor executate și a intensificării traficului (transport materiale pentru construcția lucrărilor).

Prin natura lor, lucrările de construcție nu pot fi prevăzute cu sisteme de reținere și evacuare a poluanților.

Efectul este puțin semnificativ (sursele sunt punctuale și activitatea se desfășoară în aer liber pe fronturi mici de lucru), temporar, manifestat în perioada programului de lucru în faza de construcție a obiectivelor de investiție și are o probabilitate de apariție sigură.

Aplicarea măsurilor de reducere a impactului, determină diminuarea efectelor și aducerea acestora în limite admisibile.

În faza de operare, investiția nu va genera un impact negativ asupra factorului de mediu aer.

- impactul asupra climei

Prin implementarea proiectului nu există riscul unor modificări climatice.

- impactul asupra zgomotelor și vibrațiilor

În faza de construcție, zgomotele și vibrațiile produse în timpul funcționării utilajelor pot produce un impact negativ redus (senzație de disconfort) asupra angajaților, în fronturile de lucru precum și a populației aflată în apropierea zonelor de lucru. Efectul este temporar, se manifestă cu intermitență și poate fi atenuat prin măsurile de protecție.

De asemenea, în faza de operare, datorită specificului activității, se va intensifica traficul în perioadele de vârf agricol. În perimetrul proiectului se estimează că nivelurile de zgomot vor atinge valori aflate sub limita impusa de STAS 10 144 / 1 – 80 pentru drumurile din categoria IV.

- impactul asupra peisajului și mediului vizual

Prin implementarea proiectului nu se va interveni asupra peisajului și a mediului vizual.

Temporar se va manifesta un caracter specific activităților de construcție, dar numai pe perioada de executare a lucrărilor propuse prin proiect.

- impactul asupra patrimoniului istoric și cultural

În apropierea amplasamentului nu s-au identificat obiective de interes istoric și cultural, neexistând impact asupra acestui factor de mediu.

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

Proiectul nu va avea un impact extins, față de zona sa de incidență și anume intravilanul comunei Brănești.

- magnitudinea și complexitatea impactului

Proiectul va avea un impact redus din punct de vedere al complexității și magnitudinii.

Pe parcursul executării lucrărilor prin:

- activitățile igienico-sanitare ale personalului de execuție;
- depozitarea și manipularea diverselor materiale în cadrul organizării de șantier.

Pe parcursul exploatării:

- senzația curățenie și ordine dacă infrastructura va fi corect întreținută;
- realizarea unei infrastructuri care să ofere un mod civilizată de trai.

- probabilitatea impactului

Proiectul va avea un impact relativ redus din punct de vedere al probabilității, atât pe parcursul executării lucrărilor cât și în perioada de exploatare. Totodată se vor lua toate măsurile necesare pentru diminuarea și evitarea oricăror deteriorări asupra mediului.

- durata, frecvența și reversibilitatea impactului

Pe parcursul execuției lucrărilor proiectul va avea un impact cu durată scurtă, frecvență redusă și total reversibil.

În perioada de exploatare, proiectul va avea un impact de lungă durată, frecvență redusă și ireversibil.

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

Pentru protecția calității apelor

Se vor avea în vedere următoarele măsuri specifice:

În faza de execuție:

- Urmărirea respectării execuției lucrărilor prevăzute prin proiect, respectiv refacerea amplasamentului conform documentației tehnice;
- Manipularea materialelor, a pământului și a altor substanțe folosite se va realiza astfel încât să se evite dizolvarea și antrenarea lor de către apele din precipitații; se vor lua măsuri pentru curgerea normală a apelor;
- Materialul solid rezultat în urma lucrărilor va fi depozitat în afara zonei de lucru, fără a afecta scurgerea liberă a apelor;
- Se vor lua toate măsurile de evitare a poluării apelor de suprafață prin acțiuni de prevenire și combatere a poluărilor accidentale; existența dotării necesare intervenției în cazul scurgerilor de produs petrolier (materiale absorbante);
- Alimentarea cu carburanți și întreținerea utilajelor și a mijloacelor de transport se vor face în unități specializate;
- Pentru colectarea apelor uzate menajere de la activitățile igienico – sanitare ale angajaților în perioada de execuție a lucrărilor investiției se va asigura un număr de toalete ecologice corespunzător prevederilor standardelor și normelor de proiectare, care se vor întreține periodic de către societăți specializate; se interzice răspândirea direct în cursuri de apă, a apelor uzate menajere;
- Respectarea legislației de mediu în vigoare privind depozitarea deșeurilor rezultate din activitatea desfășurată pe amplasament: sortarea, stocarea temporară separată, evacuarea periodică a deșeurilor de pe amplasament către operatori economici autorizați.

În faza de operare:

- După finalizarea investiției, beneficiarul va lua măsuri privind întreținerea corectă a infrastructurii nou create;

Pentru protecția calității aerului

În vederea reducerii emisiilor de agenți poluanți în atmosferă, în timpul implementării proiectului se vor avea în vedere următoarele măsuri specifice :

În faza de execuție:

- Utilizarea vehiculelor și echipamentelor cu emisii reduse;

- Realizarea inspecției tehnice periodice și întreținerea adecvată a vehiculelor și echipamentelor, pentru evitarea de pierderi de materiale pe traseu;
- Întreținerea platformelor de lucru prin umidificare permanentă pentru curățarea masei de aer de pulberile antrenate și limitarea ariei afectate de depunerea acestora;
- La finalizarea lucrărilor de construcție, zonele afectate vor fi reabilitate;

În faza de operare:

- Nu este cazul deoarece nu vor exista emisii.

Pentru protecția împotriva zgomotelor și vibrațiilor

Pentru diminuarea efectelor negative determinate de zgomote și vibrații se vor lua o serie de măsuri cum ar fi:

În faza de execuție:

- Reducerea poluării fonice prin măsuri tehnico-organizatorice cum ar fi mărirea fronturilor de lucru;
- Folosirea de utilaje moderne, silențioase, în stare bună, cu respectarea graficului de reparații și revizii tehnice;
- Respectarea programului de lucru precum și stabilirea și respectarea unui grafic de funcționare a utilajelor grele producătoare de zgomot și vibrații, astfel încât să fie minimizat impactul indus;
- Realizarea transportului de materiale cu viteză redusă pentru diminuarea nivelului de zgomot și vibrații, respectiv antrenarea pulberilor sedimentabile în atmosferă.

În faza de operare:

- Nu este cazul.

Pentru protecția calității solului și subsolului

În vederea diminuării impactului asupra calității solului în timpul implementării proiectului se vor avea în vedere următoarele măsuri:

În faza de execuție:

- Evitarea poluării solului cu carburanți sau uleiuri prin scurgeri accidentale din utilajele și mijloacele de transport;
- Asigurarea unui management corespunzător al deșeurilor rezultate în perioada de realizare a investiției;
- Respectarea instrucțiunilor de lucru, a graficelor de lucrări, a traseelor și a ocupării suprafețelor conform prevederilor din proiect;
- Utilizarea de mijloace auto corespunzătoare cerințelor tehnice R.A.R.;

În faza de operare:

- Nu este cazul.

Pentru protecția florei și faunei

În faza de execuție:

- Utilizarea de tehnologii de execuție în conformitate cu legislația în vigoare;
- Aprovizionarea cu materiale de construcții în cantitățile necesare execuției lucrărilor fără formarea de stocuri;
- Realizarea lucrărilor de nivelare în vederea renaturalizării zonei;
- Respectarea programului de lucru la execuția lucrărilor și în utilizarea echipamentelor și utilajelor care produc zgomot.

În faza de operare:

- Nu este cazul deoarece.

- natura transfrontieră a impactului

Proiectul propus, nu se încadrează în categoria activităților din Anexa 1 din Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25

februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001 și nu poate avea un impact transfrontier negativ semnificativ.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile

În condițiile executării lucrărilor conform proiectului avizat și a respectării condițiilor prevăzute în avizele emise de autorități, nu sunt necesare dotări pentru monitorizarea mediului.

In faza de execuție, pentru deșeurile generate și colectate selectiv se va ține evidența acestora conform HG 856/2002 și se vor preda unităților autorizate pentru valorificarea și/sau eliminarea deșeurilor.

In caz de poluare accidentală, imediat de la producerea acestora, se vor informa autoritatea pentru protecția mediului, populația din zona și alte autorități cu atribuții în domeniu.

In faza de operare, nu sunt necesare dotări pentru monitorizarea mediului.

Supravegherea calității factorilor de mediu și monitorizarea activităților având ca scop protecția mediului se vor realiza în funcție și de recomandările Agenției pentru Protecția Mediului.

Precizăm că în cazul în care situația o impune, se vor anunța autoritățile competente privind poluările accidentale, imediat de la producerea acestora.

Având în vedere că este o investiție de modernizare de străzi comunale, nu este necesară monitorizarea mediului.

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)

Proiectul propus „Modernizarea infrastructurii rutiere de interes local în comuna Brănești, județul Ilfov“ – ETAPA II nu se poate pune în legătură cu alte acte normative și/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare decât cele necesare stabilirii soluțiilor tehnice și aprobărilor sau a altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a

Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele)

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

Proiectul a fost inițiat de către UAT Brăneștiși cuprins în Strategia de Dezvoltare Locală 2014 – 2020 a comunei Brănești, județul Ilfov.

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier

Organizarea de șantier intră în sarcina antreprenorului desemnat în urma licitației de execuție.

Suprafața ocupată temporar cu organizarea de șantier va fi o suprafață de teren liberă de orice obligații.

Antreprenorul are obligația de a împrumui provizoriu teritoriul șantierului, pe durata derulării contractului, pentru a-l proteja de accesul altor persoane, de circulația rutieră sau de eventuale animale.

În cadrul organizării de șantier se ține seama de configurația amplasamentului, de drumurile de acces în incintă și de dotările necesare bunei desfășurări a activității de construcții - montaj (apă, canal, energie electrică).

Organizarea de șantier cuprinde amenajări temporare pentru:

- parcul de utilaje, autovehicule, autocisterne;
- depozitarea, pieselor, materialelor, pieselor de schimb;
- depozitarea temporară a deșeurilor de diferite categorii,
- toalete ecologice;
- spații necesare personalului de conducere și tehnic;
- spații în care să fie efectuate reparații;
- spații necesare personalului de pază.

Lucrările pentru organizarea de șantier cuprind:

- curățarea și nivelarea terenului;
- amenajarea platformelor;
- construcții provizorii (containere prefabricate);
- îngrădirea incintei.

- localizarea organizării de șantier

Amplasamentul pentru organizarea de șantier va fi stabilit împreună cu beneficiarul lucrărilor și se vor lua în considerare următoarele:

- accesul la rețeaua de drumuri;
- disponibilitatea terenului (domeniu public).

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier

Efectele asupra mediului în aria organizării de șantier decurg din:

- ocuparea terenului;
- amenajarea platformelor;

- depozitarea deșeurilor.

Durata impactului este limitată, până la terminarea lucrărilor și dezafectarea organizării de șantier, urmată de refacerea terenului la starea inițială.

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

Sursele de poluanți pot fi următoarele:

- manipularea/scurgerea accidentală a combustibililor ;
- funcționarea defectuoasă a utilajelor de construcții;
- activitatea umană;
- deșeurile municipale;

Având în vedere dimensiunea investiției și implicit a organizării de șantier, sursele de poluanți vor fi reduse și nu vor fi necesare măsuri speciale altele decât cele descrise anterior.

- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu

Dotările și măsurile prevăzute sunt următoarele:

- Amenajarea unei platforme pietruite, împrejmuită, pe care se vor amplasa containerul birou, vestiarele, containerele pentru deșeuri, toaletele ecologice, generatorul de curent electric (unde este cazul) și spații pentru depozitarea materialelor;
- Utilajele vor staționa pe platforma pietruită, în apropierea frontului de lucru, fără a îngreuna circulația rutieră sau se vor întoarce la sediul constructorului;
- Se vor lua măsuri de verificare tehnică a utilajelor pentru a evita emisii mari datorate unor defecțiuni;
- Depozitele de materiale excavate vor fi prevăzute cu șanțuri perimetrice de gardă.
- Alimentarea cu apă tehnologică se va aproviziona cu cisterna. Pentru personalul muncitor, apa potabilă va fi asigurată în bidoane de plastic sau fântâni din apropiere;
- Balastul utilizat pentru refacerea drumurilor va fi preluat de la una din balastierele existente în zona amplasamentului. Betonul, mixtura asfaltică se vor aduce preparate și se vor transporta cu autovehicule specifice;
- Pe toată durata șantierului, incinta acestuia, construcțiile de organizare, cât și acelea care fac parte din contract, vor fi ținute în mod permanent în stare de curățenie;
- Se va asigura managementul adecvat al deșeurilor;
- Traficul de șantier și funcționarea utilajelor se vor limita la traseele și programul de lucru specificat. Nu se creează căi temporare de acces la amplasament;
- Pentru colectarea apelor uzate menajere de la activitățile igienico – sanitare ale angajaților vor fi prevăzute toalete ecologice;
- Personalul angajat va fi instruit pentru a se evita degradarea zonelor în vecinătatea amplasamentului și a vegetației existente din perimetrele adiacente.

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

Realizarea obiectivului investițional nu presupune intervenții semnificative asupra mediului. Investiția va contribui la ameliorarea calității factorilor de mediu din zonă.

Refacerea amplasamentului afectat de execuția proiectului constă în realizarea de lucrări de nivelare a terenului. Suprafețele de teren ocupate temporar de lucrări își vor recăpăta destinația inițială, după terminarea investiției, prin ecologizare.

S-au prevăzut următoarele lucrări de refacere a amplasamentului:

- evacuarea de pe platforme a resturilor de materiale și a deșeurilor de construcții și dezafectări rezultate;
- dezafectarea organizării de șantier;

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

Atât în faza de execuție, cât și în faza operațională, se vor lua măsurile imediate în caz de poluare accidentală și vor fi anunțate autoritățile de mediu, respectiv: Agenția Teritorială pentru Protecția Mediului, Garda Județeană de Mediu și alte autorități competente.

În faza de operare, prin Regulamentul de funcționare, operatorul care va exploata sistemul de străzi și va asigura măsurile necesare pentru prevenirea și înlăturarea unor astfel de situații.

- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației

Nu sunt prevăzute lucrări de închidere sau dezafectare a investiției, ci lucrări de întreținere și reparații periodice.

- modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului

Pentru readucerea terenului la starea inițială sau reabilitarea în vederea utilizării viitoare, se vor respecta prevederile HG 1408/2007 privind modalitățile de investigare și evaluare a poluării solului și subsolului și HG 1403/2007 privind refacerea zonelor în care solul, subsolul și ecosistemele terestre au fost afectate.

XII. Anexe - piese desenate:

Nr. crt.	Denumire	Planșa nr.
1	Plan de încadrare în zonă	P0.1
2	Plan de situație sat Pasărea	P8.1

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**

Obiectul proiectului îl constituie modernizarea infrastructurii de interes local în comuna Brănești, județul Ilfov.

Modernizarea infrastructurii de interes local se va realiza pe intravilanul domeniului public al comunei Brănești.

Terenul pe care urmează a se realiza investiția, aparține domeniului public al comunei Brănești, și face parte din suprafața arondată pentru traseele drumurilor publice - drumuri publice existente conform prevederilor din:

- HG 489/2010 – Hotărâre privind modificarea și completarea unor anexe la H.G. 930/2002 privind atestarea domeniului public al județului Ilfov, precum și al municipiilor, orașelor și comunelor din județul Ilfov, cu modificările ulterioare.

Strada Constanța pe care se vor executa lucrări de modernizare a infrastructurii rutiere este amplasată în **satul Pasărea, comuna Brănești, județul Ilfov**.

Traseul străzii Constanța ce face obiectul acestei investiții este cuprins în Planul de Urbanism General al comunei Brănești.

Această stradă face parte din domeniul public al comunei Brănești conform –Inventarului bunurilor care aparțin domeniului public al comunei Brănești publicat în Monitorul Oficial al României nr. 682 BIS/16.09.2002.

Conform expertizei tehnice strada este nemodernizată, parțial pietruită cu balast infestat în mare măsură cu pământ.

Sub sistemul rutier se găsesc pământuri coezive (argile prăfoase și prafuri argiloase) cu o consistență aparținând domeniului „plastic vârtos”.

Apa subterană se găsește la adâncimi cuprinse între 0,80m și 4,00m.

Strada are lățimea părții carosabile de 5,00 m, nu are amenajate trotuare pentru circulația pietonală iar distanțele dintre fronturile construite permit modernizarea la parametrii prevăzuți de Legea 37/1975 pentru străzile din mediul rural.

Strada nu este încadrată de borduri din beton, spații verzi sau trotuare iar acostamentele sunt din pământ sau înierbate.

Drumul de interes local nu are amenajate accesele la gospodării iar șanțurile din pământ existente sunt colmatate. Neîntreținerea acestora face ca depunerile de pe acostamente să îngreuneze scurgerea apelor.

În profil transversal nu este asigurată panta de scurgere, apele nu se scurg de pe partea carosabilă fapt ce conduce la fenomenul de băltire.

Strada nemodernizată reprezintă un factor poluant destul de important atât pentru localnicii riverani acestora cât și pentru mediu prin praful iscat la trecerea autovehiculelor dar și din cauza vântului.

Coordonatele geografice Stereo 70 ale amplasamentului proiectului:

STRADA CONSTANȚA		
CT 1	605590,91	330035,53
CT 2	605592,20	330049,27
CT 3	605590,85	330070,07
CT 4	605585,14	330086,37
CT 5	605577,00	330098,30
CT 6	605562,72	330115,10
CT 7	605548,44	330131,90
CT 8	605543,38	330136,68
CT 10	605509,99	330159,58
CT 13	605459,28	330191,11
CT 14	605445,73	330199,61
CT 15	605422,09	330218,88
CT 16	605391,06	330242,55
CT 18	605354,92	330270,91
CT 21	605291,53	330319,86

b) numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar

Parțial amplasamentul se află pe o lungime de 90 m la limita cu aria protejată Lacul și Pădurea Cernica - Cod ROSCI308, proiectul intrând sub incidența art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice.

Situl Lacul și Pădurea Cernica, situat la est de București, este localizat în ținutul Câmpiei Române, în partea estică a subunității cunoscută subnumele de Câmpia Vlăsiei, între Câmpiile Colentinei la Vest, și Mostiștei la Est.

În partea estică este marginit de râul Pasărea, pe al cărui curs se află lacul Pasărea, iar în vest de râul Colentina, pe al cărui curs se află lacul Cernica. Configurația generală a terenului este plană, iar altitudinea variază între 55 - 70 m.

Din punct de vedere geologic, teritoriul este format din depozite ce aparțin cuaternarului, materialul parental fiind format în totalitate din leoss.

Forma de relief este câmpia medie în care se întâlnesc rare depresiuni și microdepresiuni.

Climatul este continental de câmpie, cu veri foarte călduroase și ierni foarte geroase, iar precipitațiile medii anuale sunt în jurul a 500 mm. Vânturile predominante sunt din nord-est și est, cu intensitatea cea mai mare iarna. Solurile întâlnite sunt preluvosoluri, luvosoluri, eutricambosol, gleiosol și stagnosol. Cca. 87 % din suprafața sitului este detinută de păduri de foioase (cvercinee), iar restul de ape dulci statatoare și zone umede/mlăștini. Pădurile se afla în raza OS Branesti, UP VI Cernica și UP V Pustnicu.

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

Lacul și Pădurea Cernica au fost clasificate ca ROSCI0308, pe teritoriul lor regăsindu-se următoarele tipuri de habitate:

Cod	Denumire habitat	Procent
91MO	Păduri balcano-panonice de cer și gorun	41,3
91YO	Păduri dacice de stejar și carpen	27
3150	Lacuri eutrofe naturale cu vegetație tip Magnopotamion sau Hydrocharition	5

De asemenea sunt prezente și următoarele specii de amfibieni și reptile enumerate în anexa II a Directivei Consiliului 92/43/CEE:

Cod	Specie
1188	Bombina bombina
1166	Triturus cristatus
120	Emys obicularis

În cadrul acestei arii protejate sunt prezente și următoarele specii de pești enumerate în anexa II a Directivei Consiliului 92/43/CEE:

Cod	Specie
1130	Aspius aspius
1149	Cobitis taenia
1134	Rhodeus sericeus amarus
2011	Umbra krameri

În această zonă au fost semnalate 118 specii de păsări, din care o parte se regăsesc pe Directiva Păsări, restul având statut legal de protecție (prin lege și/sau protejate de alte convenții și acorduri internaționale). Există doar câteva specii de păsări care nu au un statut legal de protecție. În plus, mai există și alte specii protejate de faună, ce se regăsesc și pe Directiva Habitate. Complexul de ecosisteme din zona oferă condiții prielnice dezvoltării speciilor de floră și faună existente, fiind considerate și ca un suport pentru păsările aflate în migrație, mare parte dintre ele cu statut legal de protecție.

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

Proiectul propus nu are legătura directă și nu este necesar pentru managementul conservării ariilor protejate. Proiectul propune modernizarea infrastructurii rutiere de interes local.

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

Proiectul propus se suprapune parțial cu situl de importanță comunitară ROSCI308 Lacul și Pădurea Cernica, str. Constanța fiind pe o porțiune în lungime de 90 m la limita cu situl.

În ce privește potențialul impact al proiectului asupra speciilor și habitatelor, având în vedere obiectivele proiectului, acesta va fi nul deoarece lucrările propuse nu vor duce la modificări, pierderi sau fragmentări de habitate, acestea fiind desfășurate exclusive pe străzi existente și funcționale, aflate în administrarea UAT Brănești.

f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare

Având în vedere caracteristicile proiectului, nu sunt necesare alte informații decât cele prezentate în vederea evaluării adecvate.

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:

- bazinul hidrografic

Nu este cazul

- cursul de apă: denumirea și codul cadastral

Nu este cazul

- corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): denumire și cod

Nu este cazul

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

Nu este cazul.

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. 292/2018 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.

Proiectul nu se învecinează cu alte proiecte, fiind astfel inexistentă analiza cumulării cu alte proiecte menționate în anexă.

Proiectul nu generează deșeuri și nu poluează, având efecte negative nesemnificative.

Implementarea investiției nu conduce la riscuri privitoare la sănătatea umană și nici la riscuri de accidente majore sau dezastre.

Semnătura și ștampila titularului

.....