

## Cuprins

MEMORIU DE PREZENTARE, CONFORM ANEXA NR.5E LA LEGEA 292/2018 .....	3
1 Denumirea proiectului .....	3
2 Titular .....	3
2.1 Numele companiei .....	3
2.2 Adresa poștală.....	3
2.3 Numărul de telefon, de fax, adresa e-mail, adresa internet.....	3
3 Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect .....	3
3.1 Rezumat al proiectului .....	3
3.2 Justificarea necesității proiectului .....	5
3.3 Valoarea investiției .....	6
3.4 Perioada de implementare a proiectului .....	6
3.5 Planuri de situație și amplasamente .....	6
3.6 Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect .....	6
3.6.1 Zona și amplasamentul .....	6
3.6.2 Statutul juridic al terenului .....	6
3.6.3 Situația ocupărilor definitive de teren .....	6
3.6.4 Caracteristici specifice.....	6
3.7 Regimul juridic .....	12
3.8 Caracteristici tehnice și parametri specifici .....	13
3.9 Profilul și capacitățile de producție .....	15
3.10 Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice.....	15
3.11 Descriere procese producție, produse și subproduse obținute, mărime, capacitate .....	15
3.12 Materii prime, energie și combustibili utilizați, modul de asigurare a acestora .....	15
3.13 Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă.....	16
3.14 Descriere lucrări refacere amplasament în zona afectată de execuția investiției.....	16
3.15 Căi noi de acces sau schimbări ale acestora .....	16
3.16 Resursele naturale folosite în construcție și funcționare .....	16
3.17 Metode folosite în construcție .....	17
3.18 Planul de execuție .....	17
3.19 Relația cu alte proiecte existente sau planificate .....	17

3.20	Soluția tehnică din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, funcțional arhitectural, și economic .....	18
3.21	Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului .....	19
3.22	Alte autorizații cerute de proiect.....	19
4	Descrierea lucrărilor de demolare necesare.....	19
5	Descrierea amplasării proiectului .....	19
6	Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu .....	21
6.1	Protecția calității apelor și a ecosistemelor acvatice.....	21
6.2	Protecția aerului.....	21
6.3	Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor .....	21
6.4	Protecția împotriva radiațiilor.....	21
6.5	Protecția solului și a subsolului .....	22
6.6	Protecția ecosistemelor terestre și acvatice.....	22
6.7	Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public.....	22
6.8	Gospodărirea deșeurilor .....	22
6.9	Gospodărirea substanțelor toxice și periculoase.....	23
7	Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect .....	23
8	Prevederi pentru monitorizarea mediului .....	23
9	Încadrare proiect în prevederi acte normative naționale care transpun legislația comunitară... ..	24
10	Lucrări necesare organizării de șantier .....	24
10.1	Amplasamentul organizării de șantier .....	24
10.2	Măsuri pentru organizare de șantier .....	25
10.3	Curățirea șantierului .....	25
10.4	Documente de arhivă de șantier.....	25
10.5	Căile de acces provizorii.....	25
11	Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției .....	26
11.1	Condiția șantierului.....	26
11.2	Repunerea în starea anterioară a șantierului .....	26
11.3	Lucrări de refacere în caz de accidente .....	26
12	Anexe – piese desenate .....	26
13	Considerente finale.....	26

SC PENTACONS

Ing.Valentin Urgan, Șef de proiect

## MEMORIU DE PREZENTARE, CONFORM ANEXA NR.5E LA LEGEA 292/2018

### 1 Denumirea proiectului

MODERNIZARE DJ503A, LIMITĂ JUDEȚ GIURGIU – DRĂGĂNEȘTI VLAȘCA (DJ503), KM30+100 – 32+600

### 2 Titular

#### 2.1 Numele companiei

CONSILIUL JUDEȚEAN TELEORMAN

#### 2.2 Adresa poștală

Str. Dunării, nr. 178, Alexandria, Județul Teleorman, Cod Poștal 140047

#### 2.3 Numărul de telefon, de fax, adresa e-mail, adresa internet

Telefon: +40-247-311201, +40-247-311202

Fax: +40-247-421193

Email: [cjt@citeleorman.ro](mailto:cjt@citeleorman.ro)

Numele persoanelor de contact

Președinte Consiliul Județean Teleorman: Adrian Ionuț GÂDEA

Proiectant:

SC PENTACONS SRL BUCUREȘTI

Ing.Valentin URLAN, Director General

Tel: 0727.825.328, e-mail: [office@pentacons.ro](mailto:office@pentacons.ro)

### 3 Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect

#### 3.1 Rezumat al proiectului

- - caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții

**Lucrările proiectate pentru partea carosabilă constau din următoarele lucrări:**

##### **Traseul in plan**

Traseul proiectat se va suprapune peste cel existent pentru evitarea exproprierilor, mai ales că drumul județean DJ305A este într-un aliniament prelungit (cu o singură curbă la început proiect). Viteza de bază va fi de 60 km/h.

Principalele capacități tehnice proiectate sunt specifice drumurilor județene, conform profilului transversal tip, următoarele:

- lungimea tronsonului: 2.500m;
- platforma drumului: 8,00m;
- partea carosabilă: 6,00m;
- benzi de circulație: 2 x 3,00m;
- acostamente: 2 x 1,00m;
- din care benzi de încadrare: 2 x 0,25m;
- panta transversală pe partea carosabilă și benzile de încadrare: 2,50%;
- panta transversală pe acostamente: 4,00%.

#### **Profilul longitudinal**

Prin proiectarea în lung se va asigura, în primul, rând scurgerea apelor. Din punct de vedere al profilului longitudinal, drumul are declivități mici și foarte mici. Se va ține cont de racordarea cu drumurile județene de la începutul și sfârșitul proiectului

#### **Profilul transversal**

Din punct de vedere al profilului transversal, sectorul de drum va avea o lățime a platformei de 8,00m, din care 6,00m (2x3,00m) parte carosabilă și acostamente de 2x1,00m (din care 0,25m benzi de încadrare, executate cu aceeași structură rutieră ca pe partea carosabilă).

#### **Structura rutieră**

- strat de balast de 30cm grosime în casetele de lărgire;
- stratul inferior de fundație din balast 20cm grosime și stratul superior de fundație din piatră spartă 15cm grosime pe toată lățimea noii platforme;
- îmbrăcămintea bituminoasă în 2 straturi: strat de legătură din binder BAD22,4 – 6cm grosime și strat de uzură din BA16 – 4cm grosime;

#### **Drumuri laterale și accese**

Se vor amenaja drumurile laterale (3 bucăți) și accesele la proprietăți (1 bucată) pe o lungime de 3,00m (1,50m podeț + 1,50m amenajare). Se va executa un strat de fundație din balast (10cm grosime) peste care se va așterne un strat de piatră spartă (10cm grosime).

#### **Scurgerea apelor**

Se vor executa șanțuri trapezoidale din pământ și pereate din beton pe zonele cu declivități medii mai mici de 0,25% sau mai mari de 4,00%. Pe zona de intravilan, pentru a evita afectarea rețelelor electrice și pentru asigurarea accesului la proprietăți se vor executa rigole carosabile din beton armat, după cum urmează:

- șanț trapezoidal din pământ km 30+100 – 32+170, pe ambele părți ale drumului;
- șanț pereat din beton km 32+170 – 32+435 pe partea stângă a drumului;
- șanț pereat din beton km 32+170 – 32+425 pe partea dreaptă a drumului;
- rigolă carosabilă din beton armat km 32+435 – 32+600 pe partea stângă a drumului;
- rigolă carosabilă din beton armat km 32+425 – 32+600 pe partea dreaptă a drumului;

Pe tronsonul studiat nu există cursuri de apă cadastrate sau necadastrate și nici poduri. Lucrările de amenajare a scurgerii apelor prin podețe sunt următoarele:

- Podeț existent km 30+101,30 (tubular 600mm, B=8,00m) – se înlocuiește cu podeț tubular D1000mm, B=10,00 (9,00 + 2x0,50);
- Podeț nou proiectat km 31+960 D1000mm, B=10,00m (9,00 + 2x0,50);
- Podeț existent km 32+598 (tubular 600mm, B=10,00m) – se păstrează;
- Podeț tubular D600mm, B=8,00m proiectat la drum lateral stânga km 31+565;
- Podeț tubular D600mm, B=8,00m proiectat la drum lateral stânga km 31+993;
- Podeț tubular D600mm, B=8,00m proiectat la drum lateral dreapta km 32+425;
- Podeț tubular D600mm, B=8,00m proiectat la acces stânga km 32+435;

#### **Siguranța circulației**

Elementele de siguranță a circulației (indicatoare, marcaje etc) nu există. Au fost prevăzute lucrări de marcaje longitudinale și transversale pe toată lungimea drumului (2,5km) și prevederea unui indicator STOP la începutul proiectului, la intersecția cu DJ503.

#### **Instalații existente pe traseu**

Pe traseul drumului, în zona proiectului, se află numai rețele electrice aeriene pe stâlpi din beton, pe partea dreaptă a drumului județean DJ305A, în zona de intravilan Drăgănești Vlașca. Aceștia se află în afara părții carosabile proiectate. Prin devierea rigolelor carosabile în zona stâlpilor aceștia nu vor fi afectați, rămânând în amplasamentul actual.

Nu există rețele de alimentare cu apă, canalizare, telefonie, gaze naturale.

### **3.2 Justificarea necesității proiectului**

În cadrul strategiei de dezvoltare a județului TELEORMAN, în calitate de unitate administrativ-teritorială, are ca obiective generale, așa cum sunt ele precizate în cadrul strategiei menționate anterior, dezvoltarea locală, întrucât este vital a gândi dezvoltarea într-o manieră structurată pornind de la problemele locale. Această strategie de dezvoltare este constituită ca un ghid de prezentare a tuturor obiectivelor de dezvoltare, cu identificarea direcțiilor de dezvoltare specifice și a acțiunilor punctuale ce se vor constitui ca viitoare proiecte ale administrației publice locale. Obiectivele specifice sunt următoarele:

- Asigurarea infrastructurii necesare dezvoltării economiei locale;
- Îmbunătățirea nivelului de trai și confort al populației din zonă;
- Asigurarea circulației în condiții de siguranță și confort pe DJ503A, pe sectorul propus pentru modernizare.

### 3.3 Valoarea investiției

Valoarea totală a investiției cu TVA:	8.300.622,19 lei
din care C+M (inclusiv TVA):	7.105.533,44 lei
Valoarea totală a investiției fără TVA:	6.985.799,70 lei
din care C+M (exclusiv TVA):	5.971.036,50 lei

### 3.4 Perioada de implementare a proiectului

Se estimează o durată de execuție a lucrărilor de 6 (șase) luni.

### 3.5 Planuri de situație și amplasamente

Au fost prezentate în cadrul prezentei documentații extras de carte funciara, planuri de încadrare și de amplasament, planuri de situație cu soluția proiectată și secțiuni transversal tip.

### 3.6 Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect

#### 3.6.1 Zona și amplasamentul

Tronsonul de drum județean DJ503A este cuprins între limita județului Giurgiu și localitatea Drăgănești Vlașca (intersecție cu DJ 503), fiind amplasat în partea de est a județului.

#### 3.6.2 Statutul juridic al terenului

Terenul se află în intravilanul si extravilanul localitatii Drăgănești Vlașca conform PUG nr.405/2009 și Extras de Carte Funciară nr.25255 (Certificat de Urbanism nr.20/04.10.2022).

#### 3.6.3 Situația ocupărilor definitive de teren

Terenul ce urmează a fi ocupat se află în domeniul public al localității Drăgănești Vlașca și nu necesită ocupări suplimentare de terenuri care să facă obiectul unor proceduri de expropriere pentru realizarea investiției. Suprafața totală ce urmează a fi ocupată prin executarea lucrărilor de amenajare este de 35.000mp (conform măsurători topografice pe teren și proiect).

#### 3.6.4 Caracteristici specifice

##### a) Descrierea amplasamentului

Tronsonul studiat din DJ503A începe de la limita dintre județele Giurgiu și Teleorman km 30+100. Tronsonul de drum județean DJ503A studiat se termină la intersecția cu drumul județean DJ503 Giurgiu – Drăgănești Vlașca, km 32+600, pe teritoriul administrativ al localității Drăgănești Vlașca. Pozițiile kilometrice au fost stabilite conform temei de proiectare și a extrasului de carte

funciară anexat prezentei documentații. De la limita de județ, pe teritoriul județului Giurgiu, drumul județean DJ503A este modernizat.

**b) Relații cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile:**

Principalele relații sunt cu drumul județean DJ503 Giurgiu – Drăgănești Vlașca (intersecție cu DN6 București Alexandria), drum județean din care se desprinde.

**c) Orientări propuse față de punctele cardinale și față de punctele de interes naturale sau construite:**

Orientarea drumului județean DJ503A este pe axa principală Est – Vest.

**d) Surse de poluare existente în zonă**

Nu au fost identificate surse de poluare în zonă.

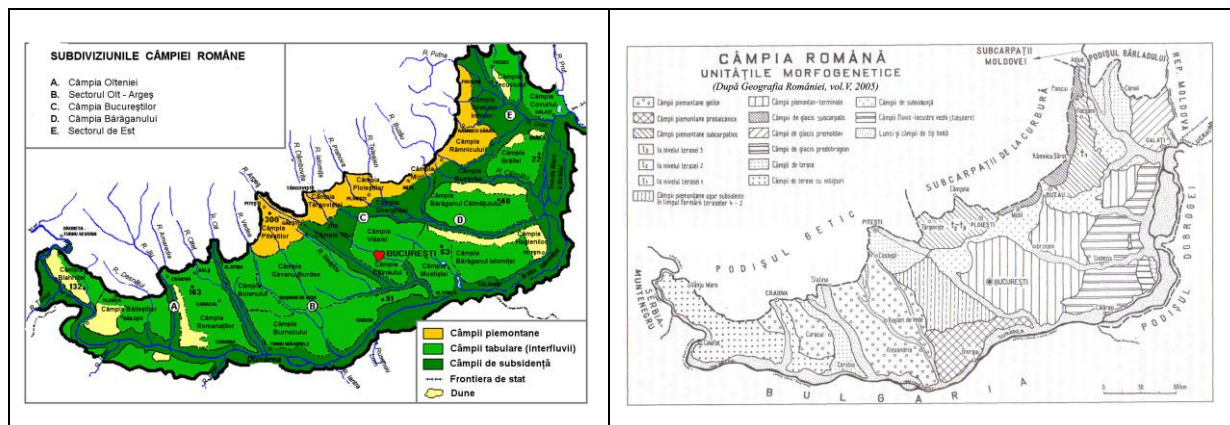
**e) Date climatice și particularități de relief:**

Județul Teleorman se află în extremitatea de Sud a României, în partea central-sudică a Câmpiei Române, în bazinele râurilor Vedea și Teleorman, pe stânga fluviului Dunărea, la granița cu Bulgaria (circa 90 km lungime), între 43°37'07" (Zimnicea fiind punctul extrem sudic al jud. Teleorman și, totodată, al țării) și 44°31'00" latitudine nordică și 24°39' și 25°48' longitudine estică, limitat de jud. Olt (Vest), Argeș (Nord-Nord Vest), Dâmbovița (Nord) și Giurgiu (Est și Nord Est) și de Bulgaria (Sud). Relieful aparține în întregime sectorului central-sudic al Câmpiei Române, fiind reprezentat prin cele mai mari porțiuni din Câmpiile Boian (în SV), Găvanu-Burdea (în partea central-nordică) și Burnas (în SE). Înclinarea generală foarte redusă a terenului (c. 1,5‰), pe direcție NNV-SSE, se corelează cu fragmentarea mică a teritoriului, fapt ce impune o dezvoltare largă a interfluviilor (câmpurilor), cu lățimi de 7–18 km, acoperite cu depozite groase de loess (5–30 m) în care s-au format numeroase microdepresiuni de tasare (crovuri sau găvane), cu adâncimi de 1–5 m și de dimensiuni ce depășesc uneori 100 ha (Padina lui Gruia, unul dintre cele mai mari crovuri, Padina Țiganului, Padina Cobzarului, Padina lui Moș Dan, Padina lui Moș Tufă, care are în interiorul ei lacul Trifului, Padina Popii, Padina cu Plopi, Padina Înșiratele ș.a.). Altimetric, cele mai mari înălțimi se întâlnesc în NV jud. Teleorman, în Câmpia Găvanu-Burdea (147 m, în arealul satului Baldovinești din com. Ciolănești), iar cele mai mici, în lunca Dunării (20 m alt., în perimetrul com. Năsturelu).

Clima este temperat-continentală, specifică ținutului climatic al Câmpiei Române, cu veri călduroase (uneori toride) și ierni friguroase, bătute adesea de viscole. Temp. ridicate ale aerului, cauzate de numărul mare de zile tropicale (în care temp. max. depășește 30°C, ex.: 56 de zile tropicale pe an la Alexandria și 52 de zile tropicale pe an la Turnu Măgurele) și de zile de vară (în care temp. max. este peste 25°C, ex.: 120 de zile de vară la Alexandria și 117 zile de vară la Turnu Măgurele), plasează jud. Teleorman pe primul loc în țară din punct de vedere al valorilor cele mai ridicate ale temperaturii. Cantitățile medii anuale de precipitații cad diferențiat în perimetrul jud. Teleorman, fiind sensibil mai mari în partea de N (583,7 mm la Drăcșenei) decât în S (474 mm în zona lacului Suhaia). Majoritatea precipitațiilor cad în semestrul cald al anului (mai-iul.), ploile având frecvent caracter de aversă. Vânturile predominante bat dinspre V (26,8%), E (18,9%) și NE (11,0%) cu viteze medii anuale cuprinse între 1,3 și 5,3 m/s.

Rețeaua hidrografică autohtonă și alohtonă, cu o densitate generală foarte redusă (0,1–0,3 km/km<sup>2</sup>), este tributară în totalitate fluviului Dunărea, care curge la limita de Sud a județului Teleorman pe o distanță de circa 90 km, formând granița cu Bulgaria.

Vegetația naturală, predominant de silvostepă, se caracterizează printr-o slabă diversificare, având în prezent un aspect insular din cauza gradului ridicat de intervenție umană. Fauna, adaptată agrobiocenozelor, este bogată, variată și destul de eterogenă în ceea ce privește componența.



**f) Existența unor:**

- rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate:

Pe partea dreaptă a drumului județean DJ503A există o linie de stâlpi prefabricați din beton. În zona de extravilan, linia de stâlpi se află la o distanță de circa 15-20m de la marginea împietririi existente. Pe acești stâlpi se află amplasat un singur cablu, TV sau telecomunicații, linia de alimentare cu energie electrică fiind dezafectată. În zona de intravilan se află 6 stâlpi amplasați în zona dintre marginea dreapta a împietririi existente și limita de proprietate, pe care există o linie de alimentare cu energie electrică ce se termină în dreptul primei proprietăți (alimentează inclusiv prima proprietate stânga prin traversare aeriană) precum și cabluri TV, telecomunicații. În zona drumului nu există altfel de utilități subterane (alimentare cu gaze, rețele de apă, canalizare, telefonie etc.).

- posibile interferențe cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condițiilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție:

Nu există monumente istorice, de arhitectură, situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condițiilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție.

- terenuri care aparțin unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională:

Nu este cazul.

**g) Caracteristici geofizice ale terenului din amplasament - extras din studiul geotehnic elaborat conform normativelor în vigoare, cuprinzând:**

- (i) date privind zonarea seismică;

Din punct de vedere geomorfologic, conform Hărții Geomorfologice a României, sc.1:1.000.000 (Fig. 2.1.2), amplasamentul se găsește pe un relief de câmpie (III) de acumulare cuaternară (B), câmpie fluvio-lacustră acoperită cu depozite loessoide, tabulara, nefragmentată (40).

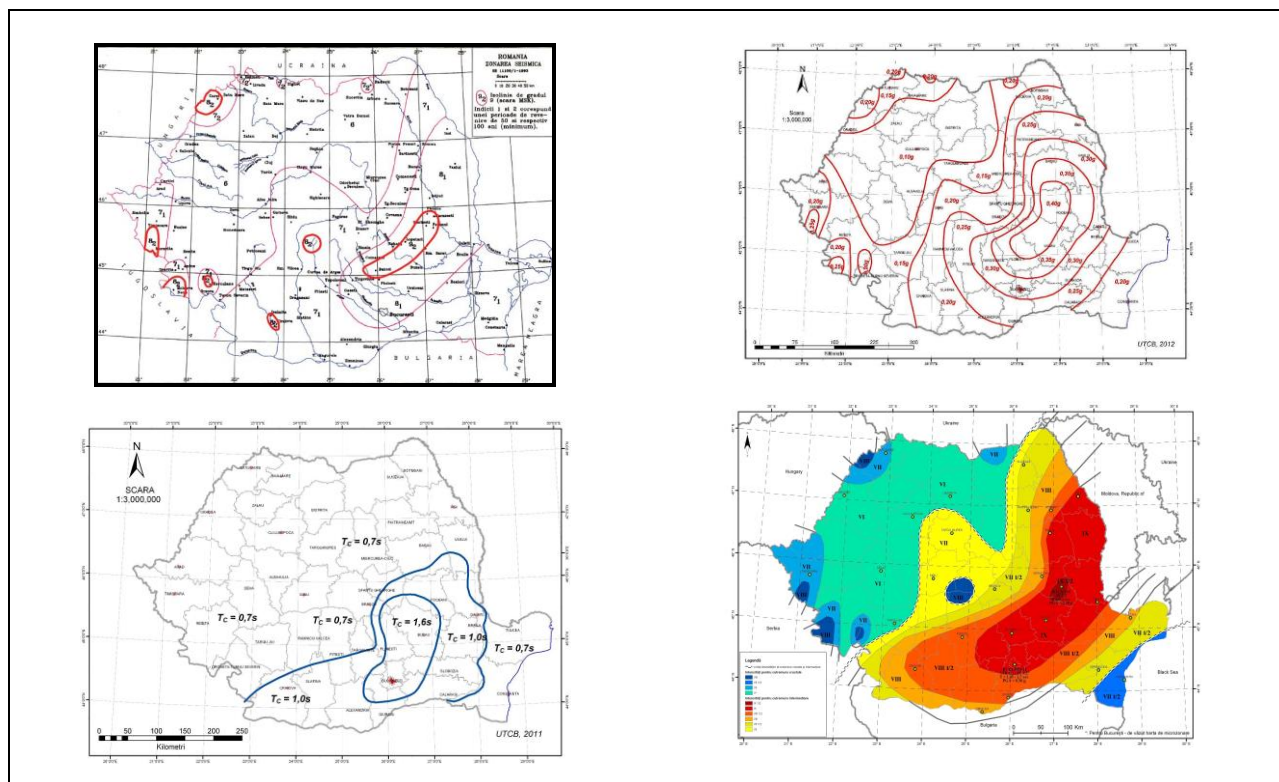


Pământul de fundare este de tip P5 argilă nisipoasă și nisip argilos.

Din punct de vedere seismic, conform normativului P100 – 1/2006 valoarea de vârf a accelerației terenului pentru proiectare  $a_g = 0.25g$ , pentru cutremure având intervalul mediu de recurență  $IMR = 100$  de ani, iar valoarea perioadei de control  $T_c = 1,0$  s.

Din punct de vedere al macrozonării seismice perimetrul se încadrează în gradul 7<sub>1</sub>, corespunzător gradului VIII pe scara MSK conform STAS 11100/1 - 93.

Conform hărții de la Anexa 1a, SR11100/1-93 amplasamentul drumului se situează în zona cu seismicitate de VIII 1/2 grade MSK (perioada de revenire de 50 ani).



(ii) date preliminare asupra naturii terenului de fundare, inclusiv presiunea convențională și nivelul maxim al apelor freatice

În urma forajelor executate au fost întâlnite următoarele straturi:

- 20cm umplutură constituită din pietriș cu nisip și slab liant argilos cafeniu gălbui umed îndesat;
- 50cm umplutură constituită din praf nisipos slab argilos cafeniu uscat tare sfărâmișos în amestec cu pietriș mărunț.

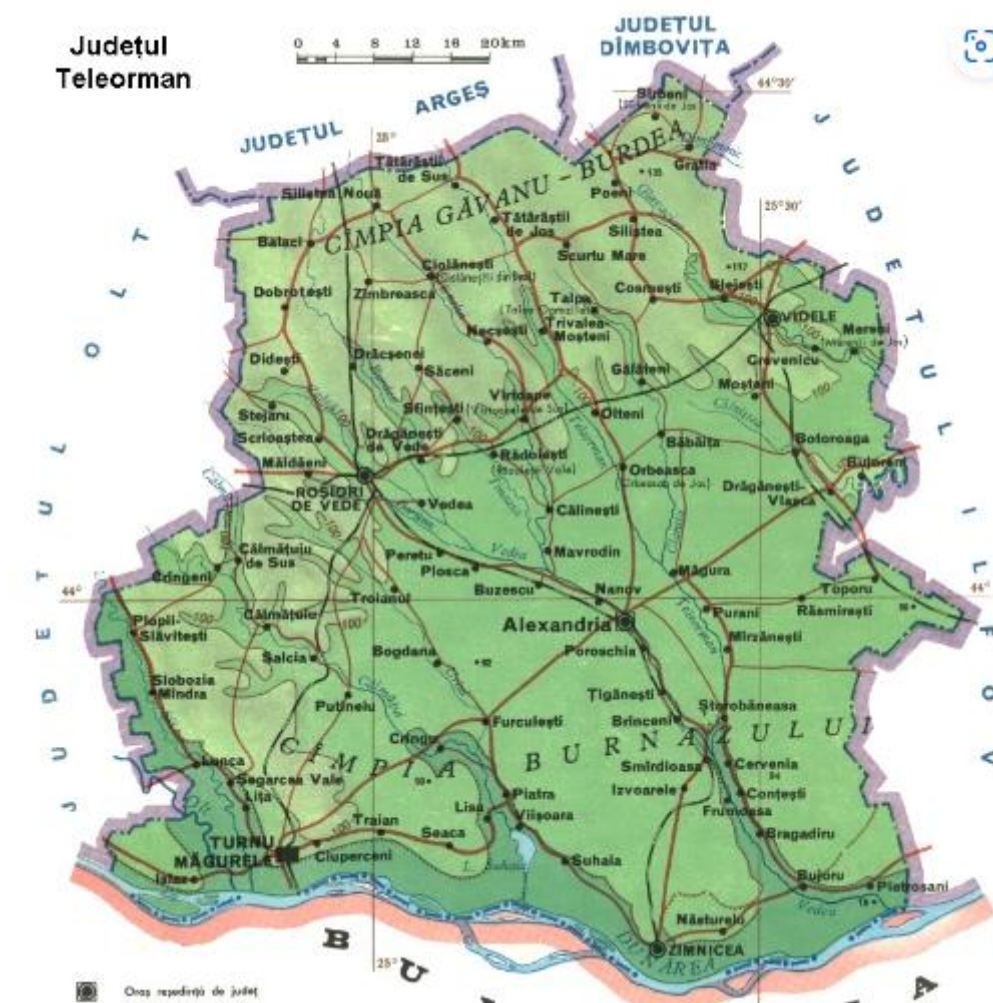
Nu a fost întâlnită pânza de apă freatică.

Presiunea convențională de calcul este de 300 kPa, pentru grupările de încărcări fundamentale, pe stratul de praf nisipos cu pietriș.

(iii) date geologice generale;

Teleorman este un județ în regiunea istorică Muntenia, în sudul României. Reședința județului este municipiul Alexandria. Se învecinează cu județele Olt, Argeș, Dâmbovița și Giurgiu.

Teleorman se află la granița cu Bulgaria, fiind situat la nord de Dunăre. Este parte a Munteniei.



(iv) date geotehnice obținute din: planuri cu amplasamentul forajelor, fișe complexe cu rezultatele determinărilor de laborator, analiza apei subterane, raportul geotehnic cu recomandările pentru fundare și consolidări, hărți de zonare geotehnică, arhive accesibile, după caz

În conformitate cu prevederile studiului geotehnic, stratificația terenului în care se va executa modernizarea DJ503A este următoarea, conform celor 8 sondaje, care au evidențiat următoarele:

#### Sondajul S1

- pietris cu piatra sparta si nisip– 0,35 m grosime;
- umplutură din material argilos – prafos, cu resturi materiale de constructie – 0,25 m grosime;
- patul drumului - argilă cafenie – galbena, cu vine de calcar, vartoasa, mediu activa – 0,40 m grosime (adâncime investigată).

#### Sondajul S2

- pietris cu piatra sparta si nisip – 0,22 m grosime;
- patul drumului – este reprezentat de argilă negricioasa, tare, mediu activă și conținut de materie organică 2-5% – 0,78 m grosime (adâncime investigată).

#### **Sondajul S3**

- pietris cu piatra sparta si nisip – 0,32 m grosime;
- patul drumului – este reprezentat de argilă negricioasa, tare – 0,68 m grosime (adâncime investigată).

#### **Sondajul S4**

- pietris cu piatra sparta si nisip – 0,12 m grosime;
- patul drumului – este reprezentat de argilă cafenie, vartoasa – 1,48 m grosime.

#### **Sondajul S5**

- pietris cu piatra sparta si nisip – 0,15 m grosime;
- patul drumului – este reprezentat de argilă negricioasa, tare, mediu activă și conținut de materie organică 2-5% – 0,85 m grosime (adâncime investigată).

#### **Sondajul S6**

- piatra sparta cu pietris si nisip – 0,25 m grosime;
- patul drumului – este reprezentat de argilă negricioasa, tare, mediu activă și conținut de materie organică 2-5% – 0,75 m grosime (adâncime investigată).

#### **Sondajul S7**

- pietris cu piatra sparta si nisip – 0,30 m grosime;
- patul drumului – este reprezentat de argilă negricioasa, tare, – 0,70 m grosime (adâncime investigată).

#### **Sondajul S8**

- pietris cu piatra sparta si nisip – 0,35 m grosime;
- patul drumului – este reprezentat de argilă negricioasa, tare, mediu activă – 0,65 m grosime (adâncime investigată).

### **h) studii de teren**

#### **(i) STUDIU GEOTEHNIC**

Această documentație a fost elaborată în conformitate cu prevederile Normativului Indicativ NP074/2022 privind documentațiile geotehnice pentru construcții.

#### **(ii) STUDIU TOPOGRAFIC**

Folosind ca suport hărți satelitare ale zonei studiate, au fost efectuate, la fața locului, măsurători (ridicări topografice) de detaliu, folosind echipamente topografice.

Pe baza acestor hărți și măsurători au fost elaborate planuri de încadrare în zonă, de amplasament și de situație.

Aceste planuri au fost utilizate pentru elaborarea celorlalte piese desenate, în scopul ilustrării cât mai clare a soluțiilor proiectate.

### **(iii) STUDIU DE TRAFIC**

Conform calculelor efectuate, drumul județean studiat în cadrul prezentei documentații DJ503A se încadrează clase de trafic mediu. În cadrul expertizei tehnice a fost luată în considerare clasa de trafic de tip mediu  $N_c = 0,105$  m.o.s. – situația cea mai defavorabilă, valoare mai mare decât 0,089 m.o.s. – varianta maximă pentru perioada de perspectivă de 15 ani, valoare rezultată din calculul pe baza rezultatelor recensământului de trafic efectuat de CESTRIN în anul 2022.

#### **i) situația utilităților tehnico-edilitare**

Pe traseul drumului, în zona proiectului, se află numai rețele electrice aeriene pe stâlpi din beton, pe partea dreaptă a drumului județean DJ305A, în zona de intravilan Drăgănești Vlașca. Aceștia se află în afara părții carosabile proiectate. Prin devierea rigolelor carosabile în zona stâlpilor aceștia nu vor fi afectați, rămânând în amplasamentul actual.

#### **j) analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv schimbări climatice ce pot afecta investiția**

În zona supusă modernizării nu au fost identificate vulnerabilități cauzate de factori de risc, antropici și naturali, nici elemente de natura schimbărilor climatice ce pot afecta investiția.

#### **k) informații privind posibile interferențe cu monumente istorice / de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condițiilor specifice în cazul existenței unor zone protejate**

Având în vedere faptul că lucrările de modernizare se vor executa în limitele administrative ale drumului județean ce face obiectul prezentului proiect, aflat în totalitate pe domeniul public al localității Drăgănești Vlașca, județul Teleorman, și nu se ocupă suplimentar alte suprafețe, nu au fost identificate posibile interferențe cu monumente istorice, de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată. Nu există condiționări specifice existenței unor zone protejate.

## **3.7 Regimul juridic**

### **a) natura proprietății**

Terenul ce urmează a fi ocupat de lucrările de amenajare a parcajelor se află în totalitate pe domeniul public al localității Drăgănești Vlașca. Față de situația existentă nu se vor ocupa suprafețe suplimentare de teren.

### **b) destinația construcției existente**

Construcția existentă are destinația de drum de interes local pe raza localității Drăgănești Vlașca.

**c) includerea construcției existente în listele monumentelor istorice, situri arheologice, arii naturale protejate, precum și zonele de protecție ale acestora și în zone construite protejate, după caz**

Nu este cazul.

**d) informații/obligații/constrângeri extrase din documentațiile de urbanism, după caz**

Nu este cazul

### 3.8 Caracteristici tehnice și parametri specifici

**a) categoria și clasa de importanță**

Încadrarea construcției în grupe și categorii de importanță

Factorii determinanți pentru stabilirea categoriei de importanță a construcției sunt:

- importanța vitală;
- importanța social-economică;
- implicarea ecologică;
- necesitatea luării în considerare a duratei de utilizare (existență);
- necesitatea adaptării la condițiile locale de teren și de mediu;
- volumul de muncă și de materiale necesare.

Fiecareia dintre acești factori determinanți îi corespund câte trei criterii asociate, notate cu p(i), p(ii), p(iii).

Fiecare criteriu asociat, prezentat în tabelul 1, este apreciat prin punctaj, pe baza tabelului de mai jos, luând în considerare fiecare factor determinant în parte.

Evaluarea punctajului fiecărui factor determinant, se face pe baza formulei:

$$P_{(n)} = \frac{\sum_{i=1}^3 p_{(i)}}{n_{(i)}} \cdot k_{(n)}$$

in care:

$P_{(n)}$  = punctajul factorului determinant ( $n = 1...6$ );

$k_{(n)}$  = 1, coeficient de unicitate stabilit conform prevederilor de la punctul 19;

$p_{(i)}$  = punctajul corespunzător criteriilor (i) asociate factorului determinant (n), stabilit conform prevederilor de la punctul 18

$n_{(i)}$  = numărul criteriilor (i) asociate factorului determinant (n), luate în considerare  $n_{(i)} = 3$

Pe baza celor de mai sus, a fost elaborat următorul tabel sintetizator:

Nr. crt.	Denumirea factorului determinant	Coeficient de unicitate	Criterii asociate			Punctaj factor determinant
			p <sup>(i)</sup>	p <sup>(ii)</sup>	p <sup>(iii)</sup>	
		k <sup>(i)</sup>	p <sup>(i)</sup>	p <sup>(ii)</sup>	p <sup>(iii)</sup>	P <sup>(n)</sup>
1	Importanța vitală	1	0	1	1	1
2	Importanța social-economică	1	1	1	1	1
3	Implicarea ecologică	1	0	1	1	1
4	Necesitatea luării în considerare a duratei de utilizare (existență)	1	1	0	1	1
5	Necesitatea adaptării la condițiile locale de teren și de mediu	1	1	1	1	1
6	Volumul de muncă și de materiale necesare	1	1	1	1	1
<b>TOTAL PUNCTAJ FACTORI DETERMINANȚI</b>						<b>6</b>
<b>CATEGORIA DE IMPORTANȚA "C", CONSTRUCTIE DE IMPORTANȚA NORMALĂ</b>						
<b>CLASA DE IMPORTANȚA III , CONSTRUCTIE DE IMPORTANȚA MEDIE</b>						

Prin compararea punctajului total al factorilor determinanți, respectiv 6 puncte, cu grupele de valori corespunzătoare categoriei de importanță a construcției (stabilite în tabelul 3 din metodologie), rezultă că valoarea este mai mare de 5, deci că lucrarea se încadrează în Categoria de importanță a construcției "C", construcție de importanță normală.

Conform prevederilor STAS 10100/0-75, "Principii generale de verificare a siguranței construcțiilor" și ținând cont și de categoria de importanță normală stabilită mai sus, lucrarea se încadrează în Clasa de importanță III, construcție de importanță medie.

**b) cod în Lista monumentelor istorice, după caz**

Nu este cazul.

**c) an/ani de construire pentru fiecare corp de construcție**

Data construirii drumului județean DJ503A nu este cunoscută. Pentru celelalte lucrări de amenajare, balastări, împietruiri, instalații etc. nu se cunoaște data exactă a executării.

**d) suprafața construită**

35.000mp (conform măsurători topografice pe teren).

**e) suprafața construită desfășurată**

f) 35.000mp (conform măsurători topografice pe teren).

**g) valoarea de inventar a construcției**

Nu este posibil a fi calculată, întrucât nu este un obiect separat, cuantificabil, în cadrul obiectivului general

#### **h) alți parametri, în funcție de specificul și natura construcției existente**

Nu este cazul.

### **3.9 Profilul și capacitățile de producție**

Profilul lucrărilor proiectate este caracteristic lucrărilor de modernizare a drumurilor publice, și anume de refacere a sistemului rutier la condițiile de trafic actuale și de perspectivă.

Construcția se încadrează în categoria de importanță „C” și clasa de importanță „III”.

Prin profilul lucrărilor așa cum a fost el descris mai sus, nu se realizează capacități de producție.

### **3.10 Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice**

Nu este cazul, având în vedere descrierea de mai sus a profilului lucrărilor.

### **3.11 Descriere procese producție, produse și subproduse obținute, mărime, capacitate**

Cerințele fundamentale aplicabile, în conformitate cu prevederile Legii nr. 177/2015 pentru modificarea și completarea Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, sunt următoarele:

- a) rezistență mecanică și stabilitate;
- b) securitate la incendiu;
- c) igienă, sănătate și mediu înconjurător;
- d) siguranță și accesibilitate în exploatare;
- e) protecție împotriva zgomotului;
- f) economie de energie și izolare termică;
- g) utilizare sustenabilă a resurselor naturale.

Starea tehnică a drumurilor moderne se stabilește pe baza calificativelor acordate caracteristicilor drumului, pe sectoarele omogene de drum.

În cazul de față, având în vedere situația existentă, starea tehnică se apreciază vizual ca fiind REA. În conformitate cu prevederile “Normei tehnice din 27/01/1998 privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor”, parcajele se încadrează în clasa tehnică V.

### **3.12 Materii prime, energie și combustibili utilizați, modul de asigurare a acestora**

Principalele materii prime (materiale utilizate pentru executarea lucrărilor) sunt:

- Nisip, balast, piatra spartă pentru fundația drumului – se va aproviziona de la furnizorii din zonă, care vor certifica, în conformitate cu prevederile caietelor de sarcini, calitatea

materialelor ce vor fi puse în operă; se va depozita, în grămezi, conform necesarului zilnic și va fi împăștiată, profilată și compactată conform proiect, în aceeași zi de aprovizionare;

- betoane de ciment și betoane asfaltice (BA16 rul.50/70 și BAD22,4 rul.50/70) – nu se vor prepara la fața locului (având în vedere că sunt solicitate clase de calitate și clase de rezistență ce nu pot fi asigurate decât în spații specializate și autorizate; se vor aproviziona ca marfă, de la furnizorii din zonă, care vor certifica, în conformitate cu prevederile caietelor de sarcini, calitatea materialelor ce vor fi puse în operă; având în vedere caracteristicile acestor materiale, cum ar fi întărirea lor rapidă, care ar duce la imposibilitatea turnării sau așternerii, aceste lucrări vor fi executate imediat după sosirea mijloacelor de aprovizionare;

Energia necesară realizării este electrică și va fi asigurată prin generatoare mobile (grupuri electrogene), alimentate cu combustibili petrolieri (benzine, motorine).

Pentru utilajele care vor lucra în zonă, combustibilii sunt de asemenea combustibili petrolieri (benzine, motorine).

Aprovizionarea carburanților și lubrifianților necesari executării lucrărilor de execuție se va face în mod periodic, conform necesităților, în mijloace autorizate (canistre, butoaie, cisterne), fără a se permite depozitarea acestora în organizarea de șantier.

### **3.13 Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă**

Datorită specificului proiectului, pentru executarea lucrărilor propuse, nu sunt necesare racordări la utilitățile existente, nefiind, astfel, nevoie nici de soluții tehnice de asigurare cu utilități.

### **3.14 Descriere lucrări refacere amplasament în zona afectată de execuția investiției**

Pe toată durata executării lucrărilor dar și la finalul acestora, înainte de eliberarea amplasamentului, se va acorda o atenție deosebită curățeniei la locul de muncă prin colectarea permanentă a deșeurilor, resturilor și transportul acestora la o groapă de gunoi autorizată.

### **3.15 Căi noi de acces sau schimbări ale acestora**

Lucrările se vor executa în afara părții carosabile, sub directa supraveghere și dirijare asigurate prin piloți de trafic.

Ca atare, nu vor fi necesare căi noi de acces, nici variante temporare de circulație și nici schimbări ale acceselor existente.

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

Principalele resurse naturale folosite în construcție sunt:

- agregate naturale (nisip, balast, piatră spartă);
- apă;
- ciment;



- bitum și filer;
- lemn;
- carburanți.

În faza de funcționare, vor fi utilizate aceleași resurse principale, pentru lucrările curente de întreținere și reparații.

### 3.17 Metode folosite în construcție

Principalele metode folosite în construcție sunt următoarele:

1. metode manuale, din care distingem:
  - a. săpături în spații închise, greu accesibile utilajelor specifice;
  - b. așternere strat de nisip, sub borduri, în spații închise și pilonarea acestuia;
  - c. așternere și profilare straturi asfaltice acolo unde lățimea grinzii finisorului nu permite realizarea acestei activități total mecanizat;
  - d. lucrări de înlocuire borduri;
2. metode mecanizate, din care distingem:
  - a. săpături în spații largi, accesibile utilajelor specifice;
  - b. activitățile de transport a tuturor materialelor necesare în amplasament;
  - c. întinderea, profilarea și compactarea stratului de balast și de piatră spartă;
  - d. așternere și profilare straturi asfaltice acolo unde lățimea grinzii finisorului permite realizarea acestei activități total mecanizat.
  - e. executarea de marcaje.

### 3.18 Planul de execuție

#### Durata maximă de execuție a lucrărilor

Se estimează o durată de realizare a investiției de 6 (șase) luni calendaristice.

### 3.19 Relația cu alte proiecte existente sau planificate

Prezentul proiect de are rolul de a rezolva o problemă locală care a apărut între momentul aprobării proiectului și data prognozată pentru începerea lucrărilor de modernizare.

Cerințele fundamentale aplicabile, în conformitate cu prevederile Legii nr. 177/2015 pentru modificarea și completarea Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, sunt următoarele:

- a) rezistență mecanică și stabilitate;
- b) securitate la incendiu;

- c) igienă, sănătate și mediu înconjurător;
- d) siguranță și accesibilitate în exploatare;
- e) protecție împotriva zgomotului;
- f) economie de energie și izolare termică;
- g) utilizare sustenabilă a resurselor naturale.

Prezentul proiect are ca scop modernizarea unui drum de acces în incinta Aeroportului Internațional Sibiu. Prin proiectul prezent se asigură toate cerințele fundamentale.

#### **a) clasa de risc seismic**

Construcția proiectată (amenajare parcaje, rigole carosabile, împrejmuire) se încadrează în **Clasa Rs4**, corespunzând construcțiilor la care răspunsul seismic așteptat este similar celui corespunzător construcțiilor noi, proiectate pe baza prescripțiilor în vigoare.

#### **b) prezentarea soluțiilor de intervenție**

Soluția propusă este cea solicitată de beneficiar prin tema de proiectare și anume de realizare a unei structure rutiere noi de tip rigid pe zona parcajelor, cu asigurarea scurgerii apelor și realizarea unei împrejurii (înlocuirea împrejurii existente aflate în stare avansată de degradare).

#### **c) soluțiile tehnice și măsurile propuse de către expertul tehnic și, după caz, auditorul energetic spre a fi dezvoltate în cadrul documentației de avizare a lucrărilor de intervenții**

Având în vedere faptul că lucrările de amenajare a parcajelor au un caracter de lucrări de întreținere, de mentenanță, nu este cazul expertizării drumului și nici de auditare din punct de vedere energetic.

#### **d) recomandarea intervențiilor necesare pentru asigurarea funcționării conform cerințelor și conform exigențelor de calitate**

Se recomandă adoptarea soluției de propusă de realizare a unei structure rutiere noi de tip rigid pe zona parcajelor, cu asigurarea scurgerii apelor și realizarea unei împrejurii (înlocuirea împrejurii existente aflate în stare avansată de degradare), verificându-se, din punct de vedere al capacității portante, la valorile de trafic.

### **3.20 Soluția tehnică din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, funcțional arhitectural, și economic**

Elemente fizice, capacități fizice care indică atingerea țintei obiectivului de investiții și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare

- lungime totală drum modernizat: 2,500m;
- șanțuri de pământ: 4.140m (2x2.070m);
- șanțuri pereate 520m (265m stânga+255m dreapta);
- rigole carosabile 340m (165m stânga+175m dreapta);

- podețe 1000mm 2buc;
- podețe 600mm 4buc;
- podeț 600mm care se păstrează 1buc.

### 3.21 Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului

Având în vedere faptul că principalele materii prime și materiale care vor fi puse în operă vor fi procurate ca marfă, nu vor fi efectuate extrageri de agregate în mod expres pentru acest proiect, ele fiind procurate pe bază de comandă de la furnizorii locali. De asemenea acest proiect nu asigură noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, nu modifică numărul de locuințe etc. Prin realizarea lucrărilor proiectate, însă, se îmbunătățește infrastructura locală de transport rutier, fapt care duce o creștere a activităților din domeniul socio-economic, urmare a creșterii traficului și micșorării duratei de parcurs a acestei zone.

### 3.22 Alte autorizații cerute de proiect

Nu este cazul.

## 4 Descrierea lucrărilor de demolare necesare

Prin proiect nu au fost prevăzute lucrări de demolare ci numai lucrări de demontare, desfacere, decapare (împrejmuire existentă degradată, strat superior balast amestecat cu pământ, dale de beton – pavaje degradate).

## 5 Descrierea amplasării proiectului

Tronsonul de drum județean DJ503A este cuprins între limita județului Giurgiu și localitatea Drăgănești Vlașca (intersecție cu DJ 503), fiind amplasat în partea de est a județului. În urma măsurărilor topografice efectuate pe teren și a investigațiilor vizuale, au rezultat următoarele:

- Început proiect 30+100, conform bornă kilometrică existentă pe teren;
- Sfârșit proiect intersecție cu DJ503 km 32+600;
- Lungime proiect 2,500 km, conform temă de proiectare.



Foto nr.1 –Vedere către limită județ Teleorman – Giurgiu, borna km 30+000

Pe tronsonul de drum județean studiat există 2 podețe, 3 drumuri laterale (drumuri de exploatare) și 2 accese la proprietate, după cum urmează:

- Podeț existent km 30+101,30 (tubular 600mm, B=8,00m, Ltimpan=3,50m);
- Podeț existent km 32+598 (tubular 600mm, B=10,00m, Ltimpan=1,50m);
- Drum lateral stânga km 31+565 (tubular 600mm, B=6,00m, Ltimpan=1,50m);
- Drum lateral stânga km 31+993 (tubular 600mm, B=6,00m, Ltimpan=1,50m);
- Drum lateral dreapta km 32+425 (tubular 600mm, B=6,00m, Ltimpan=1,50m);
- Acces stânga km 32+435 (tubular 600mm, B=6,00m, Ltimpan=1,50m) și platformă betonată la km 32+480 dreapta;
- Acces dreapta km 32+480 platformă betonată.



Foto nr.2 – Vedere sfârșit proiect Drăgănești-Vlașca, intersecție cu DJ503



Foto nr.3 – Profil curent drum existent împietruit lățime medie 6,50m

## **6 Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu**

### **6.1 Protecția calității apelor și a ecosistemelor acvatice**

Prin executarea lucrărilor propuse nu se afectează starea ecosistemelor acvatice și a folosințelor de apă, neexistând emisii de poluanți semnificative și nu se vor utiliza cantități însemnate de apă. Poluanții care pot afecta ecosistemele terestre și acvatice sunt cei rezultați în cazul unor accidente la depozitarea și manipularea combustibililor.

În vederea protejării ecosistemului existent în zona de reabilitare a drumurilor, se vor proiecta șanțuri, canale și rigole pentru a proteja drumurile și terenurile adiacente. Toate aceste lucrări se vor dimensiona conform legislației în vigoare, în conformitate cu prevederile reglementărilor de mediu. Se va respecta Legea apelor nr.107/1996, modificată și completată cu L.nr.310/2004 și L.nr.112/2006.

### **6.2 Protecția aerului**

În timpul execuției lucrărilor vor fi emisii de gaze de ardere (gaze de eșapament), care sunt evacuate în atmosfera, dar acestea se înscriu sub limitele din Ordinul MAPPM 462/1993 "Condiții tehnice privind protecția atmosferei" și STAS 12574 elaborat de Ministerul Sănătății. Pe toată perioada de modernizare, este recomandat ca factorii locali să urmărească:

- reducerea emisiei diverselor noxe de eșapament sau uzurii mașinilor, ceea ce va avea un efect pozitiv ;
- manipularea materialelor în cadrul proceselor tehnologice reprezintă o alta sursă posibilă de poluare a aerului în urma careia pot rezulta pulberi în suspensie;
- la amenajarea și la compactarea structurii rutiere existente, a balastului și pietrei sparte, pot rezulta emisii de praf care să afecteze calitatea aerului, dar acestea sunt temporare;
- utilizarea de utilaje și tehnologii care să nu implice măsuri speciale pentru protecția fonica a surselor generatoare de zgomot și vibrații;
- respectarea reglementărilor privind protecția atmosferei, inclusiv adoptarea, după caz, de măsuri tehnologice pentru reținerea și neutralizarea poluanților atmosferici;

Se concluzionează că nu există surse de poluare majoră a aerului în zonele de depozitare a materialelor și în zonele de lucru.

### **6.3 Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor**

Sursele de zgomot și de vibrații provin de la traficul rutier și, prin modernizarea drumurilor în cauză, se va micșora poluarea sonoră a zonei. Sursele de zgomot și vibrații în cursul execuției lucrărilor vor fi cele legate de circulația mașinilor și de funcționarea utilajelor de construcție.

### **6.4 Protecția împotriva radiațiilor**

La realizarea și exploatarea obiectivului nu concură factori care s-ar putea constitui în potențiale sau active surse de radiații.

## 6.5 Protecția solului și a subsolului

Din activitatea de exploatare a sistemului rutier nu rezultă poluanți care să afecteze solul și subsolul zonei. În cazuri de accident trebuie să intervină administratorul drumurilor cu organele specializate pentru îndepărtarea unor substanțe poluante, toxice sau periculoase scurse pe platforma drumurilor afectate.

În timpul execuției, lucrările se vor desfășura în intravilan și extravilan. Eventualele depozitări temporare de deșeuri pe sol vor fi urmate de igienizare corespunzătoare.

În general, lucrările de modernizare aferente drumurilor, propuse prin prezenta expertiză nu pot afecta calitatea solului deoarece, fiind vorba de modernizarea unor drumuri existente nu se pot înregistra dezechilibre ale ecosistemelor sau modificări ale habitatelor.

## 6.6 Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Neexistând emisii poluatoare agresive în condiții normale de exploatare, nu se pot anticipa emisii de poluanți care să dăuneze vegetației, faunei și florei. Pe timpul execuției vegetația nu va fi afectată. În zona de amplasament a lucrării nu există monumente ale naturii sau arii protejate.

## 6.7 Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

Prin activitatea de execuție și exploatare, amenajarea parcajelor nu afectează prin emisii de poluanți, efecte sinergice cu alte emisii, sau în alt fel așezarea umană sau obiectivele publice din zonă. Execuția lucrărilor va crea disconfort minor locuitorilor din zonă.

Nu s-au identificat efecte care să dauneze asupra stării de sănătate a populației din zonă sau care să creeze vreun risc semnificativ pentru siguranța locuitorilor. Amenajarea parcajelor nu numai că nu va afecta construcțiile și așezările umane din vecinătate, ci va ajuta la reducerea poluării cu praf și la eliminarea deteriorării grădinilor și locuințelor ca urmare a inexistenței unei dirijări a apelor în lungul drumurilor.

## 6.8 Gospodărirea deșeurilor

Deșeuri diverse (solide – balast, pietriș, lemn, metal etc.), vâscoase (bitum, grăsimi, uleiuri etc.), în cantități modeste, se vor neutraliza sau depozita în locuri special amenajate conform H.G. nr.856/2002. Deșeurile rezultate în urma executării lucrărilor de săpături, pregătirea suprafeței, sunt pietrișul, surplusul de pământ rezultat în urma săpăturilor la șanțuri, precum și mixtura asfaltică frezată. Pietrișul, nisipul, mixtura asfaltică frezată și pământul dislocat și nerefolosibil în cadrul lucrării, va fi încărcat și transportat în locurile de depozitare indicate de autoritatea contractantă, cu respectarea condițiilor de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare, prevăzute în acordul și/sau autorizația de mediu. Eventualele elemente de beton degradate se vor inventaria și se vor transporta în depozite speciale existente în zona pentru materiale de construcții nerefolosibile sau se vor refolosi la unele lucrări de terasamente. În cazul producerii unor deșeuri accidentale la mașinile și utilajele folosite la execuția lucrării, acestea se vor capta în rezervoare metalice și se vor transporta la stații speciale de reciclare.

Gunoaiele menajere provenite de la organizarea de șantier vor intra în circuitul de evacuare al exploatării de gospodărie comunală.

Întreținerea utilajelor și vehiculelor folosite în activitatea de construcție și întreținere a drumurilor se efectuează doar în locuri special amenajate, pentru a evita contaminarea mediului.

## 6.9 Gospodărirea substanțelor toxice și periculoase

În timpul executării lucrărilor, transportul și manipularea carburanților, lubrifianților, a bitumului se va face cu respectarea normelor de protecție a muncii în vigoare. Soluția tehnică proiectată nu prevede utilizarea sau manipularea de substanțe toxice periculoase pe parcursul execuției sau întreținerii ulterioare a drumurilor modernizate.

## 7 Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect

Având în vedere faptul că lucrările se vor executa pentru amenajarea unor spații existente, a căror folosință, mod de utilizare, destinație, nu se schimbă ci au numai rolul de a asigura siguranța și confortul în exploatarea acestor spații existente, nu există aspecte de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect.

## 8 Prevederi pentru monitorizarea mediului

Administratorul drumurilor, împreună cu executantul va monitoriza intrările, consumurile și ieșirile din procesul de executare al lucrării, astfel încât să poată fi evidențiate și identificate pierderile. Administratorul drumurilor va stabili programe și responsabilități în caz de accidente și avarii, de asemenea va asigura întreținerea cu personal bine pregătit.

În urma evaluării potențialilor factori de risc pentru mediu menționați mai sus, propunem urmărirea respectării, pe durata realizării și exploatării lucrării, a următoarelor măsuri:

Nr. crt.	Zona de impact	Măsuri preventive și de protecție propuse
1.	Calitatea aerului	<ul style="list-style-type: none"> <li>• autovehiculelor ce vor transporta nisipul sau praful de piatra li se va impune circulația cu viteză redusă;</li> <li>• beneficiarul va avertiza constructorul în cazul în care acesta din urmă va utiliza vehicule, echipamente sau mașini ce emană fum, și va urmări îndepărtarea din șantier a acestora.</li> </ul>
2.	Contaminarea solului cu combustibil sau lubrifianți	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vehiculele și utilajele vor fi astfel întreținute și folosite încât pierderile de ulei sau de combustibil să nu contamineze solul;</li> <li>• depozitarea pe șantier a combustibilului se va face, pe cât posibil departe de zonele de protecție severe ale surselor de apă sau de fântâni, la o distanță de minim 100m;</li> <li>• spălarea autovehiculelor și a utilajelor, în timpul procesului tehnologic, se va face numai într-un loc special amenajat de executant, departe de sursele de apă sau de fântână.</li> </ul>
3.	Zgomot	<ul style="list-style-type: none"> <li>• pe cât posibil, se va urmări ca activitățile zgomotoase să se realizeze în zona instituțiilor de învățământ, instituțiilor publice și dispensarului uman, în afara orelor de funcționare a acestora;</li> <li>• se va interzice desfășurarea activităților zgomotoase în zona locuințelor, între orele 6 - 8 dimineața.</li> </ul>

Așa cum am precizat anterior, lucrările proiectate ce urmează a se realiza nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației,

faunei sau din punct de vedere al zgomotului și mediului înconjurător. Prin executarea lucrărilor de întreținere vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, cât și din punct de vedere economic și social.

În ansamblu se poate aprecia că, din punct de vedere al mediului ambiant, lucrările ce fac obiectul prezentului proiect nu introduc disfuncționalități suplimentare față de situația actuală, ci dimpotrivă, un efect pozitiv.

Astfel, la proiectare, au fost stabilite soluții bazate pe materiale nepoluante, iar pentru execuție au fost recomandate și tehnologii ameliorate. Proiectul a fost întocmit astfel încât să se încadreze în normativele referitoare la sănătatea oamenilor (Ordin nr. 536 al Ministerului Sănătății din 23.07.1997) a măsurilor ergonomice și ecologice.

## 9 Încadrare proiect în prevederi acte normative naționale care transpun legislația comunitară

- IPPC (cu privire la operatorii care desfășoară în instalații industriale una sau mai multe activități din Anexa I care sunt obligați să dețină o autorizație integrată de mediu, emisă în baza Ordinului MAPAM nr. 818/2003) – nu este cazul;
- SEVESO (cu privire la accidentele majore datorate substanțelor chimice periculoase) – nu este cazul;
- COV (cu privire la compușii organici volatili, substanțe dăunătoare pentru sănătatea umană și mediu) – nu este cazul;
- LCP (cu privire la emisiile industriale ce se aplică instalațiilor de ardere autorizate) – nu este cazul;
- Directiva - cadru apă (cu privire la protecția apelor interioare de suprafață, apelor subterane, apelor de tranziție și a apelor de coastă) – nu este cazul;
- Directiva – cadru aer, inclusiv directivele fiice (cu privire la dezvoltarea unei strategii complete prin stabilirea obiectivelor privind calitatea aerului pe termen lung) – nu este cazul;
- Directiva – cadru a deșeurilor (cu privire la gestionarea deșeurilor periculoase) – nu este cazul.

## 10 Lucrări necesare organizării de șantier

### 10.1 Amplasamentul organizării de șantier

Organizarea de șantier va fi amplasată în zona accesului la aeroport.

Pentru ca toate lucrările să se poată realiza în totalitate și în condiții de bună calitate, este necesar ca toate lucrările specifice să fie coordonate de un inginer constructor, șef de șantier.

Punctul pentru organizare de șantier va fi dotat cu vestiare, grup sanitar, magazii, racorduri la utilități, platforme de lucru, hidranți de stingere a incendiilor.



Aprovizionarea șantierului este sarcina Constructorului.

Pe parcursul execuției, Constructorul va respecta prevederile normelor de protecția muncii, prevederile NPSI și siguranța circulației auto și pietonală în zona lucrărilor.

Toate lucrările vor fi executate în baza unui grafic stabilit de comun acord cu Beneficiarul. Acest grafic se va adapta în timpul realizării lucrărilor în funcție de situația concretă la acea dată.

## 10.2 Măsurile pentru organizarea de șantier

Întocmirea documentațiilor pentru protecția muncii, siguranța circulației și prevenirea incendiilor pentru perioada de execuție a lucrărilor reprezintă sarcina Constructorului, în cadrul documentației tehnice pentru organizarea execuției.

Organizarea de șantier se va face astfel încât să fie satisfăcute toate cerințele de ordin tehnic și sanitar. Pentru organizarea șantierului, se vor respecta următoarele prevederi:

- Locurile de trecere pentru oameni peste gropi și șanțuri se amenajează cu podețe având lățimea de cel puțin 0,80m, prevăzute cu balustrade cu înălțimea de 1,00m pe ambele părți și cu scânduri pe margine de cel puțin 10cm lățime;
- Pământul rezultat din săpături va fi depozitat la o distanță de cel puțin 0,70m de la marginea săpăturii;
- Depozitarea materialelor în lungul săpăturii se poate face la o distanță de cel puțin 0,75m de la marginea ei;
- În conformitate cu dispozițiile legale în vigoare, Constructorul va instala toate indicatoarele și mijloacele de protecție sau de atenționare adecvate și vor executa toate cele necesare pentru protecție sau de atenționare adecvate și vor executa toate cele necesare pentru protecție și avertizare;
- Lucrările periculoase trebuie să fie semnalizate atât ziua cât și noaptea, prin indicatoare de circulație sau tăblii indicatoare de securitate dar și prin semnale luminoase (pe timpul nopții), în funcție de situația concretă din timpul execuției;

## 10.3 Curățirea șantierului

Constructorul va curăța toate părțile șantierului ce urmează a fi ocupate de lucrări și îl va întreține corespunzător. Materialele ce rezultă în urma lucrărilor de execuție vor fi transportate, prin grija Constructorului, într-un loc și într-un mod aprobate de către Beneficiar.

## 10.4 Documente de arhivă de șantier

Constructorul va păstra și arhiva toate documentele din timpul execuției lucrărilor: probe, rezultatele probelor, condici de betoane, declarații de conformitate, certificate de calitate, procese verbale, dispoziții de șantier etc.

## 10.5 Căile de acces provizorii

Nu este necesară amenajarea altor căi de acces provizorii sau temporare. Constructorul este responsabil pentru remedierea degradărilor care apar pe calea de acces din vina sa.

## **11 Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției**

### **11.1 Condiția șantierului**

Constructorul va întreține șantierul într-o stare curată, ordonată și sanitar adecvată, atât timp cât el este responsabil cu executarea lucrărilor.

Se vor respecta normele de igienă și sanitare în vigoare.

### **11.2 Repunerea în starea anterioară a șantierului**

La terminarea lucrărilor, Constructorul va curăța drumurile temporare de acces și va readuce zona la condiția sa inițială. aceste operațiuni se referă la porțiunile de teren ocupate de șantier pentru organizare de șantier și depozitare materiale.

### **11.3 Lucrări de refacere în caz de accidente**

În caz de accidente care au dus la afectarea mediului, constructorul va lua, în cel mai scurt timp posibil, lucrări de remediere și refacere, pe bază de dispoziții de șantier emise de proiectant, cu aprobarea autorității de mediu.

## **12 Anexe – piese desenate**

- Planuri de încadrare în zonă și de amplasament;
- Planuri de situație – soluția proiectată;
- Secțiuni transversale tip.

## **13 Considerente finale**

Proiectul nu 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 se realizează pe ape și nu are legătură cu apele.

SC PENTACONS

Ing.Valentin Urlan

Șef de proiect