



MP MODUL PROIECT S.A.

SOCIETATE SPECIALIZATA IN PROIECTARE

ARHITECTURA, URBANISM, CONSTRUCTII CIVILE, INDUSTRIALE, AGRICOLE,
ALIMENTARI CU APA SI CANALIZARI, CONSTRUCTII RUTIERE,
INSTALATII SANITARE SI TERMICE, AUTORIZATII DE MEDIU, TOPOGRAFIE
SI CADASTRU DE SPECIALITATE, STUDII GEOTEHNICE,
CONSULTANTA IN VEDEREA OBTINERII DE FINANTARE CU FONDURI EUROPENE

ALEXANDRIA, STR. LIBERTATII, NR. 200A, COD POSTAL 140038
COD FISCAL RO 2696473, J34/149/1991
TEL. 0247/31 17 14 TEL. 0347/80 35 88 TEL./FAX. 0247/32 49 95
e-mail: scmodulproiectsa@yahoo.com



MEMORIU DE PREZENTARE

I.DENUMIREA PROIECTULUI:

“ MODERNIZARE STRADA COSTACHE NEGRI IN MUNICIPIUL TURNU MAGURELE,
JUDETUL TELEORMAN ”

II.TITULARUL PROIECTULUI :

MUNICIPIUL TURNU MAGURELE

Adresa: Judetul Teleorman, Municipiul Turnu Magurele, Bulevardul Republicii, nr.2;

-tel/fax: 0247/416451, 0247/416453

-e- mail:

-pagina de internet.....

-persoana de contact: PRIMAR DANUT CUCLEA

-responsabil pentru protectia mediului:.....

III. DESCRIEREA PROIECTULUI:

Municipiul Turnu Magurele se află situat în partea de sud-vest a județului Teleorman la intersecția drumurilor naționale DN52 Alexandria – Turnu Magurele, DN65A Rosiori de Vede – Turnu Magurele, DN54 Turnu Magurele – Corabia, la o distanță de cca. 40 km sud-vest față de municipiul Alexandria.

Investiția ce face obiectul prezentei documentații urmărește îmbunătățirea situației sociale și economice a locuitorilor din municipiul Turnu Magurele, prin modernizarea strazii Costache Negri care facilitează legătura cu strazile principale din municipiu și mai departe cu drumurile naționale DN52 și DN 65A.

Strada Costache Negri propusă pentru modernizare are o lungime totală de 225 m și este amplasată pe teritoriul administrativ al municipiului Turnu Magurele, județul Teleorman.

În conformitate cu Ordinul M.T. nr. 49 din aprilie 1998 pentru ***“Norme tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile urbane”*** strada Costache Negri propusă pentru modernizare permite amenajarea părții carosabile cu lățimea de 7.50 m pe tronsonul cuprins între Km 0+000 – Km 0+100 și cu lățimea părții carosabile de 6,00 m pe tronsonul cuprins între Km 0+100 – Km 0+225.

Suprafața totală ocupată definitiv va fi de $S = 2866$ mp, cuprinzând partea carosabilă, trotuarele, parcarile și zona de siguranță a strazii.

Strada propusă pentru modernizare se intersectează la același nivel cu mai multe strazi laterale. Strazile laterale sunt modernizate.

Situatia existanta a strazii

Strada are o lungime totala de $L=225$ m.

Strada este asfaltata pana la intersectia cu strada Mihai Eminescu. De la Mihai Eminescu strada este balastata.

Investigatiile geotehnice efectuate pe amplasamentul strazii au pus in evidenta, o structura rutiera supla, constituita dintr-o umplutura (balast colmatat cu pamant) cu o grosime medie de cca. 15-20 cm, asezata pe teren natural.

Segmentul de strada asfaltata are urmatoarea structura rutiera:

0,00 – 0,08 m	mixtura asfaltica;
0,08 – 0,48 m	bolovani de rau cu nisip;
0,48 – 2,50 m	praf nisipos galbui.



Strada Costache Negri la intersectia cu Strada Mihai Eminescu



Strada Costache Negri

Structura constructivă

Elementele geometrice ale strazii sunt următoarele:

Traseul în plan orizontal

Proiectarea traseului se face pe baza vitezei de proiectare și a condițiilor naturale, tehnice și economice.

În plan, traseul strazii propuse pentru modernizare se suprapune peste platforma strazii existente, nefiind nevoie de exproprieri de terenuri, de demolări sau scoateri din circuitul agricol sau silvic. Elementele geometrice corespund în general unei viteze de circulație de 30km/h. La corectarea elementelor geometrice ale traseului se va ține cont de STAS 863/85 și STAS 2900/89.

Îmbunătățirea elementelor geometrice a fost făcută în așa fel încât viitoarea ampriză a strazii să se mențină pe domeniu public.

Prin proiectare s-a urmărit ca traseul strazii să fie amenajat astfel încât să corespundă unei viteze de proiectare de 30 km/h.

La proiectarea în plan s-au avut în vedere normele legale în vigoare pentru proiectarea și modernizarea strazilor.

- Ordinul nr.46/1998 pentru aprobarea **“Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice”**;

- Ordinul M.T. nr. 49 din aprilie 1998 pentru **“Norme tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile urbane”**;

In profil longitudinal

Strada Costache Negri din municipiul Turnu Magurele se află în general în palier. Pentru a reduce cât mai mult lucrările de terasamente linia roșie va fi proiectată în așa fel încât să urmărească foarte aproape și cât mai fidel linia terenului dar cu ajustarea denivelarilor mici prin umplutura și sapatura. În punctele de schimbare de declivitate dintre două aliniamente se vor face racordări verticale, acolo unde este cazul ($m > 0,5\%$).

In profil transversal

În conformitate cu Ordinul M.T. nr. 49 din aprilie 1998 pentru **“Norme tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile urbane”** strada Costache Negri propusă pentru modernizare va avea următorul profil transversal:

TRONSON 1 – Km 0+000 – Km 0+100

- partea carosabilă 7,50 m;
- panta transversala acoperis 2,5 %;
- borduri din beton de ciment pe ambele parti;
- trotuare pe ambele parti 2 x 2,50m

TRONSON 2 – Km 0+100 – Km 0+225

- partea carosabilă 6,00 m;
- panta transversala acoperis 2,5 %;
- borduri din beton de ciment pe ambele parti;
- trotuare pe partea dreapta 1 x 1,50m
- parcare pe partea stanga

DESCRIEREA LUCRARILOR DE MODERNIZARE

Pentru strada proiectata s-a adoptat o structură rutieră adecvată pentru traficul mediu, conform expertizei tehnice care este următoarea:

TRONSONUL 1 Km 0+000 – Km 0+100

- frezare 4 cm mixturi asfaltice existente.
- asternere strat de uzura din BA16 in grosime de 4cm dupa compactare.

TRONSONUL 2 Km 0+100 – Km 0+225

- fundatie din balast in grosime de 20 cm dupa compactare;
- strat de baza din balast stabilizat cu ciment in grosime de 15 cm dupa compactare;
- asternere strat de legatura din BAD20 in grosime de 5 cm dupa compactare.
- asternere strat de uzura din BA16 in grosime de 4 cm dupa compactare.

Soluțiile tehnice adoptate în prezenta documentație au avut în vedere utilizarea materialelor de construcție conform reglementărilor naționale în vigoare, precum și legislației și standardelor naționale corelate cu legislația U.E.

Aceste materiale sunt în conformitate cu prevederile H.G. nr. 766/1997 și a Legii nr. 10/1995 privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate la execuția lucrărilor.

Amenajarea trotuarelor.

Partea carosabilă va fi încadrată pe ambele părți de trotuare cu lățimea variabilă existentă și proiectată, cu mici corecții, cuprinsă între 2,00 m și 4,00m conform planului de situație.

Panta transversală a trotuarelor proiectate este de 1.00% către stradă.

Structura trotuarelor propusă pentru modernizare este următoarea:

TRONSONUL 1 Km 0+000 – Km 0+100 – trotuare existente

- desfacerea mixturilor asfaltice existente.

-asternere strat de uzură din BA16 în grosime de 4cm după compactare.

TRONSONUL 2 Km 0+100 – Km 0+225 – trotuar proiectat

-fundatie din balast în grosime de 10 cm după compactare;

-strat de bază din beton de ciment C12/15 în grosime de 10 cm după compactare;

-asternere strat de uzură din BA16 în grosime de 4 cm după compactare.

Modernizarea parcarilor existente

Parcarea existentă pe traseul străzi proiectate are suprafața totală de 312.5 mp.

Parcarea existentă este amplasată pe tronsonul 2 - Km 0+105 – Km 0+170 pe partea stângă și va avea următoarea structură rutieră :

- fundatie din balast in grosime de 20 cm dupa compactare;
- substrat de nisip in grosime de 5 cm dupa pilonare;
- folie de polietilena;
- strat de uzură din beton de ciment C20/25 in grosime de 15 cm.

Scurgerea apelor pluviale

Apele provenite din precipitatii vor fi preluate de gurile de scurgere existente care se vor amenaja la cota proiectata. In situatia in care gurile de scurgere existente nu sunt functionale acestea se vor inlocui.

Siguranța circulației

În documentație sunt prevăzute marcaje longitudinale pentru separarea sensurilor de circulație, marcaje transversale pentru trecerile de pietoni și indicatoare rutiere de prioritate și de semnalizare a direcției de mers la intersecția cu toate strazile de pe traseul proiectat. La semnalizarea rutieră se va ține seama de STAS 1848/3 – 2004, STAS 1848/2 – 2004, STAS 1848/1 – 2004, SR 6900 și 1848/7 – 2004.

Justificarea necesitatii proiectului :

Investiția urmărește modernizarea strazii Costache Negri, din municipiul Turnu Magurele astfel încât acestea să satisfacă din punct de vedere calitativ și cantitativ cerințele actualilor și viitorilor consumatori, la nivelul normelor europene actuale.

Sub acțiunea traficului greu și a factorilor climaterici structura rutiera a strazii s-a degradat, prezentând defecțiuni (gropi, tasari locale, etc.) ceea ce face ca circulația să se desfășoare cu viteză mică.

Odată cu modernizarea acestei strazi se preconizează o creștere a fluxului de mijloace de transport, atât pentru transportul de mărfuri cât și pentru transportul de persoane.

Necesitatea modernizării strazii rezultă din următoarele considerente:

- creșterea continuă a numărului de autovehicule care circula pe această stradă;
- creșterea continuă a traficului greu ce deserveste societățile amplasate pe traseul strazi propuse pentru modernizare;
- asigurarea legăturii cu celelalte localități va duce la o creștere economică substanțială;
- existența unor agenți economici pe traseul strazii;
- existența unor obiective economice pe acest traseu;

Planse reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafața de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație, amplasamente):

Amplasamentul este situat în partea de nord a intravilanului municipiului Turnu Măgurele, pe actualul traseu al strazii Costache Negri, nefiind necesare exproprieri, demolări sau scoateri de terenuri din circuitul agricol sau silvic. Accesul spre acesta se poate face din DJ 54 și DJ 52. Strada are o lungime totală, propusă pentru modernizare, de 225 m.

Plan de situație: D0

Situația ocupărilor definitive de teren.

Suprafața totală ocupată definitiv va fi de 2866 mp, cuprinzând partea carosabilă, trotuarele, parcarile și zona de siguranță a strazii.

Strada Costache Negri este în domeniul public și aparține municipiului Turnu Magurele.

Forme fizice ale proiectului.

(Planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie)
Au fost descrise la capitolul Descrierea proiectului.

Pentru strada proiectata s-a adoptat o structură rutieră adecvată pentru traficul mediu, care este următoarea:

TRONSONUL 1 Km 0+000 – Km 0+100

- frezare 4 cm mixturi asfaltice existente.
- asternere strat de uzura din BA16 in grosime de 4cm dupa compactare.

TRONSONUL 2 Km 0+100 – Km 0+225

- fundatie din balast in grosime de 20 cm dupa compactare;
- strat de baza din balast stabilizat cu ciment in grosime de 15 cm dupa compactare;
- asternere strat de legatura din BAD20 in grosime de 5 cm dupa compactare.
- asternere strat de uzura din BA16 in grosime de 4 cm dupa compactare.

Structura trotuarelor propusa pentru modernizare este urmatoarea:

TRONSONUL 1 Km 0+000 – Km 0+100 – trotuare existente

- desfacerea mixturilor asfaltice existente.
- asternere strat de uzura din BA16 in grosime de 4cm dupa compactare.

TRONSONUL 2 Km 0+100 – Km 0+225 – trotuar proiectat

- fundatie din balast in grosime de 10 cm dupa compactare;
- strat de baza din beton de ciment C12/15 in grosime de 10 cm dupa compactare;
- asternere strat de uzura din BA16 in grosime de 4 cm dupa compactare.

Modernizarea parcarilor existente :

Parcarea existenta este amplasata pe tronsonul 2 - Km 0+105 – Km 0+170 pe partea stanga si va avea urmatoarea structura rutiera :

- fundatie din balast in grosime de 20 cm dupa compactare;
- substrat de nisip in grosime de 5 cm dupa pilonare;
- folie de polietilena;
- strat de uzură din beton de ciment C20/25 in grosime de 15 cm.

Profilul si capacitatile de productie - nu este cazul

Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament:

Pentru realizarea proiectului vor fi necesare urmatoarele categorii de lucrari de constructii:

Lucrari de baza:

- modernizare structura rutiera;
- amenajarea trotuarelor;
- modernizarea parcarilor existente ;
- asigurarea scurgerii apelor pluviale ;
- siguranța circulației.

Flux tehnologic:

Se vor executa urmatoarele operatii tehnologice:

- umpluturi care includ descarcare de materiale-pamant,balast-din autocamioane,imprastierea materialului,compactare;
- descarcari de agregate si materiale bituminoase si compactare;
- sapatari pentru indicatoare.

Descrierea proceselor de productie ale proiectului propus,in functie de specificul investitiei, produse si si materiile prime, marimea si capacitate:

- lucrari de realizare a structurii strazii , care constau in descarcarea din autocamioane a balastului,nisipului,stratului de beton asfaltic.
- restabilirea legaturilor rutiere existente;

Materii prime, energia si combustibilii utilizati, cu modul de asigurare a acestora;

Materii prime:

Materiale de constructie:

Pentru strada proiectata, structura rutiera este urmatoarea:

TRONSONUL 1 Km 0+000 – Km 0+100

- frezare 4 cm mixturi asfaltice existente.
- asternere strat de uzura din BA16 in grosime de 4cm dupa compactare.

TRONSONUL 2 Km 0+100 – Km 0+225

- fundatie din balast in grosime de 20 cm dupa compactare;
- strat de baza din balast stabilizat cu ciment in grosime de 15 cm dupa compactare;
- asternere strat de legatura din BAD20 in grosime de 5 cm dupa compactare.
- asternere strat de uzura din BA16 in grosime de 4 cm dupa compactare.

Structura trotuarelor propusa pentru modernizare este urmatoarea:

TRONSONUL 1 Km 0+000 – Km 0+100 – trotuare existente

- asternere strat de uzura din BA16 in grosime de 4cm dupa compactare.

TRONSONUL 2 Km 0+100 – Km 0+225 – trotuar proiectat

- fundatie din balast in grosime de 10 cm dupa compactare;
- strat de baza din beton de ciment C12/15 in grosime de 10 cm dupa compactare;
- asternere strat de uzura din BA16 in grosime de 4 cm dupa compactare.

Modernizarea parcarilor existente :

Parcarea existenta pe tronsonul 2 - Km 0+105 – Km 0+170 pe partea stanga va avea urmatoarea structura rutiera :

- fundatie din balast in grosime de 20 cm dupa compactare;
- substrat de nisip in grosime de 5 cm dupa pilonare;
- folie de polietilena;
- strat de uzură din beton de ciment C20/25 in grosime de 15 cm.

Combustibili utilizati:carburanti motorina .

Modul de asigurare:

- agregate naturale: balast,nisip,pietris,de la statiile de sortare din zona,pe baza de contract;

Combustibili-motorina:

- utilajele si mijloacele de transport necesare activitatii vor fi alimentate cu combustibili de la statiile de combustibili din zona.

Racordarea la retelele utilitare existente in zona;

- alimentare cu apa - nu este cazul;
- canalizare - Apele provenite din precipitatii vor fi preluate de gurile de scurgere existente care se vor amenaja la cota proiectata. In situatia in care gurile de scurgere existente nu sunt functionale acestea se vor inlocui.
- alimentare cu energie electrica- nu este cazul

Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investitiei:

Prin executarea lucrărilor de modernizare, vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, de sănătate publică, și din punct de vedere economic și social.

Toate acestea, vor avea ca rezultat următoarele:

- va scădea gradul de poluare al aerului, implicit al apei, al solului, prin reducerea emansiilor de praf și a mirosurilor, de la apele ce stacioneaza pe strada.
- ameliorarea calității mediului și diminuarea surselor de poluare;
- asigurarea scurgerii apelor pluviale de pe platforma trotuarelor si acceselor la proprietati;

Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente:

Prin modernizarea strazii Costache Negri se va facilita legatura cu strazile si trotuarele deja modernizate si mai departe cu principalele puncte de interes public din municipiul Turnu Magurele (primarie, scoli, biserici, spitale, etc).

Resursele naturale folosite in constructie si functionare:

Resurse neregenerabile folosite in constructie:

- minerale: balast, nisip, pietris;
- combustibili: motorina folosita pentru functionarea utilajelor la executarea terasamentelor.

Resurse regenerabile folosite in constructie :

- apa

Metode folosite in constructie:

Se vor folosi si materiale de constructie naturale, locale alaturi de cele care se utilizeaza in mod obisnuit in astfel de lucrari.

Solutiile tehnice propuse in proiect tin cont de :

- conditiile meteorologice,
- posibilitate reutilizarii materialelor excavate,
- utilitatea tehnica, functionala si securitatea dezvoltarii propuse,
- dotarile, caracteristicile functionale, geologice, hidrogeologice, institutionale ale zonei,
- vecinatatile existente

Planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara:

- *vezi anexa*

Relatia cu alte proiecte existente sau planificate: Nu este cazul

Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare:

SCENARII PROPUSE

Pentru modernizarea strazii Costache Negri din municipiul Turnu Magurele, judetul Teleorman s-au studiat două variante:

TRONSONUL 1 Km 0+000 – Km 0+100 mixturi asfaltice existente

VARIANTA I

Structura rutiera va fi alcătuita din:

- frezare 4 cm mixturi asfaltice existente.
- asternere strat de uzura din BA16 in grosime de 4cm dupa compactare.

VARIANTA II

Structura rutiera va fi alcătuita din:

- frezare 4 cm mixturi asfaltice existente.
- asternere strat de legatura din BAD20 in grosime de 5cm dupa compactare.
- asternere strat de uzura din BA16 in grosime de 4cm dupa compactare.

TRONSONUL 2 Km 0+100 – Km 0+225 structura rutiera noua

VARIANTA I

Structura rutiera va fi alcătuita din:

- fundatie din balast in grosime de 20 cm dupa compactare;
- strat de baza din balast stabilizat cu ciment in grosime de 15 cm dupa compactare;
- asternere strat de legatura din BAD20 in grosime de 5 cm dupa compactare.
- asternere strat de uzura din BA16 in grosime de 4 cm dupa compactare.

VARIANTA II

Structura rutiera va fi alcătuita din:

- fundatie din balast in grosime de 20 cm dupa compactare;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 20 cm dupa compactare;
- asternere strat de legatura din BAD20 in grosime de 5 cm dupa compactare.
- asternere strat de uzura din BA16 in grosime de 4 cm dupa compactare.

Scenariul recomandat

Analizand tehnico-economic cele doua variante pentru ambele tronsoane, propuse pentru modernizarea strazii Costache Negri se propune alegerea solutiei varianta I.

Avantajele scenariului recomandat

Avantajele structurii rutiere recomandata constau:

- structura strazii are costuri mai reduse;
- cresterea traficului nu va afecta structura proiectata;
- utilizarea materialelor de balastiera locale;

Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului:

- extragerea agregatelor - nu;
- asigurarea unor noi surse de apa - nu;
- surse sau linii de transport a energiei - nu;
- cresterea numarului de locuinte - nu;

Avize si acorduri cerute pentru proiect:

- Protectia mediului
- Documentatie tehnica pentru autorizarea lucrarilor de constructii – DTAC
- Alimentare cu apa
- Canalizare
- Alimentare cu energie electrica
- Gaze naturale
- Telefonizare
- OJCPI Teleorman
- Acord inspectia in constructii

Localizarea proiectului:

Proiectul nu intra sub incidenta art. 28 din O.U.G nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, cu modificarile si completarile ulterioare, conform punctului de vedere al Compartimentului Evaluare adecvata (nr.7721/04.04.2018).

Harti, fotografii ale amplasamentului:

- plan de incadrare in zona
- plan de situatie

Folosintele actuale si planificate ale terenului atat pe amplasament, cat si pe zone adiacente acestuia:

Folosinta actuala a terenului: intravilan, zona cai de comunicatii, subzona cai rutiere.
Infrastructura rutiera propusa va ocupa urmatoarele suprafete de teren:
Suprafata totala ocupata definitiv va fi de 2866 mp, cuprinzând partea carosabilă, trotuarele, parcarile si zona de siguranta a strazii.

Caracteristicile impactului potential:

Descrierea aspectelor de mediu posibil a fi afectate in mod semnificativ de proiectul propus, in special a populatiei, faunei, florei, solului, apei, aerului, clima, bunuri materiale, inclusiv patrimoniul arhitectural si arheologic, peisajul si interactiunile dintre aceste elemente:

Factorul de mediu apa:

In perioada de executie a lucrarilor proiectate, au fost identificate urmatoarele posibile surse de poluare; executia apropriu zisa a lucrarilor.

Executia lucrarilor:

Manipularea si punerea in opera a materialelor de constructii determina emisii specifice fiecarui tip de material si fiecarei operatii de constructie. Deasemenea, ploile care spala suprafata santierului pot antrena depunerile si astfel, indirect, acestea pot ajunge in cursurile de apa, dar si in stratul freatic.

Manevra defectuasa, a autovehiculelor care transporta diverse tipuri de materiale sau a utilajelor reprezinta surse potientiale de poluare ca urmare a unor deversari accidentale de materiale, combustibili, uleiuri.

Factorul de mediu aer:

Executia lucrarilor constituie, pe de o parte, o sursa de emisii de praf, iar pe de alta parte, sursa de emisie a poluantilor specifici arderii combustibililor fosili (produse petroliere distilate) atat a motoarelor utilajelor, cat si a mijloacelor de transport folosite.

Impactul asupra aerului in perioada de constructie poate fi semnificativ. Insa el se manifesta intr-o perioada limitata, relativ scurta.

Factorul de mediu sol:

Poluarea solului se va realiza indirect, prin ceilalti factori de mediu: apa si aer.

Impactul manifestat de traficul desfasurat de la bazele de productie la fronturile de lucru are un caracter temporar si se exercita ca urmare a antrenarii de catre apele pluviale a poluantilor rezultati din arderea combustibilului. Aceste ape se infiltreaza in straturile superioare ale solului.

Impactul determinat de pierderile de carburanti sau ulei de la functionarea defectuasa a utilajelor poate fi apreciabil. El se manifesta, de asemenea pe arii restranse.

Factorul de mediu Biodiversitate: nu este cazul**Factorul de mediu zgomot si vibratii:**

Principala sursa de zgomot de zgomot si vibratii este reprezentata de functionarea utilajelor.

Utilajele de constructie, datorita deplasarii si activitatii desfasurate, constituie surse de vibratii.

A doua sursa de zgomot si vibratii in santier este reprezentata de circulatia mijloacelor de transport.

Pentru transportul materialelor (pamant, balast, beton etc.) se presupune ca vor fi folosite basculante/autovehicule grele, cu sarcina cuprinsa intre cateva tone si 40tone.

Populatia:

Solutia propusa va avea o influenta directa, pozitiva, asupra municipiului Turnu Magurele, deoarece implementarea acesteia poate conduce la beneficii generale pentru comunitate.

Clima:

Lucrările proiectate nu introduc efecte negative suplimentare față de situația existentă asupra solului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei, peisajului, sau din punct de vedere artistic, deci nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Bunuri materiale:

Lucrarile din proiect nu vor avea influenta negativa asupra bunurilor materiale.

Patrimoniul istoric si cultural:

Lucrarile din proiectul propus nu vor avea influenta negativa asupra patrimoniului istoric, cultural si arheologic.

Peisajul si mediu vizual:

Necesitatea unui asemenea proiect este oportuna, deoarece implementarea in conditii normale poate conduce la beneficii generale pentru comunitate si pentru mediul social si economic din zona.

Extinderea impactului-prezenta si efectivele/suprafetele acoperite de specii si habitate de interes comunitar in zona adiacenta a PP: nu este cazul

Magnitudinea si complexitatea impactului - proiectul nu are impact semnificativ asupra mediului.

Prin executarea lucrărilor de modernizare a strazii , vor aparea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu.

Probabilitatea impactului:

Impactul asupra mediului produs de obiectivul din proiectul propus se va manifesta „pozitiv”.

Durata, frecventa si reversibilitatea impactului

Durata totala de realizare a proiectului este de 12 luni din care durata de execuție pentru modernizarea strazii Costache Negri este de 6 luni si nu genereaza reversibilitatea impactului.

Masuri de evitare, reducere sau ameliorare a impactului asupra mediului:

Pentru factorul de mediu sol:

Adoptarea unei solutii de proiectare care sa atinga urmatoarele obiective:
-sa ocupe definitiv o suprafata de teren optima in conditiile asigurarii unui trafic fluent de autovehicule,
-rezolvarea problemei scurgerii apelor pluviale pe tot traseul acesteia;

Pentru factorul de mediu aer:

- folosirea in timpul executiei a utilajelor si a mijloacelor de transport cu o buna reglare a motoarelor si evitarea pe cat posibil a functionarii motoarelor in timpul stationarilor in vederea diminuarii emisiilor de pulberi,

Pentru factorul de mediu apa:

- apele provenite din precipitatii vor fi preluate de gurile de scurgere existente care se vor amenaja la cota proiectata. In situatia in care gurile de scurgere existente nu sunt functionale acestea se vor inlocui.

Pentru factorul de mediu zgomot:

In perioada de constructie:

-lucrarile de executie se vor realiza pe timp de zi(orele 9.00-18.00),
-utilizarea de echipamente si tehnologii conforme cu standardele de zgomot si vibratii,
-timpul de realizare a lucrarilor de constructii-montaj sa fie minim.

Pentru factorul de mediu biodiversitate: nu este cazul

Pentru factorul uman/peisaj/patrimoniul cultural și monumente istorice:

Pentru siguranța circulației:

- sunt prevăzute marcaje longitudinale pentru separarea sensurilor de circulație, marcaje transversale pentru trecerile de pietoni și indicatoare rutiere de prioritate și de semnalizare a direcției de mers la intersecția cu toate strazile de pe traseul proiectat. La semnalizarea rutieră se va ține seama de STAS 1848/3 – 2004, STAS 1848/2 – 2004, STAS 1848/1 – 2004, SR 6900 și 1848/7 – 2004.

- lucrările de siguranță circulației rutiere au drept scop asigurarea desfășurării traficului în condiții de reducere la maximum a posibilităților de producere a accidentelor, precum și orientarea cât mai bună a celor care participă la trafic.

Natura transfrontieră a impactului: nu este cazul.

IV. SURSE DE POLUANȚI ȘI INSTALAȚII PENTRU RETINEREA, EVACUAREA ȘI DISPERSIA POLUANȚILOR ÎN MEDIU

1. Protecția calității apelor.

În timpul execuției, posibilele surse de poluare a apelor sunt uleiurile și carburanții, care se pot scurge în pânza freatică, de la autovehiculele sau utilajele implicate în execuția obiectivului.

Utilajele folosite pentru execuția lucrărilor vor fi corespunzător întreținute pentru a nu se produce pierderi de ulei și carburanți.

2. Protecția aerului:

Surse de poluanți:

- traficul rutier cu emisii de pulberi PM(10);
- carburanții motoarelor autovehiculelor cu emisii de SO_x, NO_x, CO₂, metale grele.

Se recomandă folosirea în timpul execuției a utilajelor și a mijloacelor de transport cu o bună reglare a motoarelor și evitarea pe cât posibil a funcționării motoarelor în timpul staționării în vederea diminuării emisiilor de pulberi.

3. Protectia impotriva zgomotelor si a vibratiilor:

Utilajele de constructie, datorita deplasarii si activitatii desfasurate, constituie surse de vibratii.

A doua sursa de zgomot si vibratii in santier este reprezentata de circulatia mijloacelor de transport.

Pentru transportul materialelor (pamant, balast, beton etc.) se presupune ca vor fi folosite basculante / autovehicule grele, cu sarcina cuprinsa intre cateva tone si 40 tone.

Masuri:

In perioada de constructie:

- lucrarile de executie se vor realiza pe timp de zi (orele 9.00-18.00),
- se vor utiliza de echipamente si tehnologii conforme cu standardele de zgomot si vibratii,

4. Protectia impotriva radiatiilor: nu este cazul

5. Protectia solului si a subsolului.

Surse de poluanti pentru sol :

- traficul rutier;
- materialele antiderapante dizolvate si antrenate de apele meteorice;
- pierderile de hidrocarburi care vor fi antrenate de apele meteorice;

Lucrari si dotari pentru protectia mediului:

In faza de executie, utilajele folosite pentru efectuarea lucrarilor vor fi corespunzator intretinute pentru a nu se produce poluare ale solului si a apei cu pierderi de ulei si combustibili.

6. Protectia ecosistemelor terestre si acvatice: nu este cazul

7. Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public:

In zona amplasamentului proiectului nu exista obiective de interes public.

8. Gospodarirea deseurilor generate pe amplasament:

Tipuri si cantitati de deseuri :

- asfalturi rezultate din intretinerea caii de rulare;
- deseuri menajere amestecate.

Deseurile rezultate (evidentiate mai sus) vor fi evacuate prin asigurarea serviciilor specializate in salubritate.

Materialele rezultate din desfaceri se vor sorta re folosindu-se cele ce corespund calitativ.

Deseurile de tip menajer vor rezulta de la activitatea personalului de intretinere a drumului si persoanelor aflate in tranzit.

9. Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase:

Din categoria substante toxice si periculoase care pot fi utilizate in mijloacele de transport rutier, utilajele tehnologice si echipamentele necesare desfasurarii proceselor tehnologice fac parte:

- carburanti, lubrefianti, lichid de frana, acumulatori care intra in componenta autovehiculelor;

Mod de gospodarire:

- alimentarea cu carburanti a mijloacelor de transport si utilaje se va realiza de la statiile de carburanti din zona:

- schimbarea lubrefiantilor, a lichidului de frana, a acumulatorilor se va realiza de catre constructor in punctele de lucru

V. Prevederi pentru monitorizarea mediului:

Dupa realizarea lucrarilor de modernizare, circulatia rutiera si lucrarile de intretinere curenta vor avea un impact redus asupra mediului.

Prin modernizarea acestei strazi, se va asigura o circulatie fluenta a autovehiculelor si a persoanelor, reducerea consumului specific de carburanti si a noxelor.

In concluzie, nu sunt necesare masuri de monitorizare a calitatii factorilor de mediu.

VI. Justificarea incadrarii proiectului in prevederile altor acte normative nationale care transpun legislatia comunitara:

Conform Deciziei etapei de evaluarea initiala proiectul intra sub incidenta HG nr. 445/2009 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului, fiind incadrat in Anexa nr.2 , pct.10lit.e).

Proiectul propus nu intra sub incidenta art. 28 din O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, cu modificarile si completarile ulterioare.

VII. Lucrari necesare organizarii de santier:

Organizarea de santier (baracamentele, echipamentele si utilajele necesare executarii lucrarilor), va fii amplasata in limitele terenului administrat de beneficiar.

Constructorul ce va contracta lucrarea va folosii baza proprie. Lucrarile ce se vor executa pentru modernizarea strazii, vor fii semnalizate corespunzator pentru a fii ocolite si a nu se produce accidente.

La terminarea lucrarilor, terenurile folosite provizoriu pentru executia lucrarilor, se vor preda in starea in care au fost luate in primire.

Iluminarea, semnalizarea si paza

Semnalizarea punctelor de lucru se va executa conform normelor in vigoare.

Atunci cand vizibilitatea este redusa, punctele de lucru vor fii iluminate in intregime in scopul de a se evita accidente de circulatie.

Utilajele si materialele ramase la punctul de lucru peste noapte, vor fii pazite si semnalizate corespunzator.

La semnalizarea lucrarilor ce se vor executa, se va tine seama de STAS 1848/2011.

Materialele rezultate din desfaceri

Materialele refolosite, rezultate din desfaceri, vor fii transportate la locurile indicate prin procese verbale incheiate intre constructor si beneficiar.

Materialele rezultate din desfaceri se vor sorta, refolosindu-se cele ce corespund calitativ.

Se interzice instrainarea materialelor refolosibile rezultate din desfaceri. Acestea se vor introduce in executia altor drumuri sau se vor preda pe baza de acte, beneficiarului.

Suprafetele de teren ocupate temporar vor fi aduse la starea initiala.

VIII.Lucrari de refacere a amplasamentului la finalizarea investitiei,in caz de accidente si /sau la incetarea activitatii:

La finalizarea investitiei, cadrul natural va fi refacut iar zona va fii adusa la starea initiala.

Lucrarile de refacere a mediului inconjurator: refacerea zonei dupa terminarea lucrarilor, refacerea terenurilor ocupate temporar pe durata lucrarilor si redarea acestora utilizarilor initiale).

IX. Anexe:

- certificat de urbanism
- plan de incadrare in zona
- plan de situatie

Proiectant,

SC MODUL PROIECT SA

ALEXANDRIA

Director general,

ec.Craciun Petrut

Intocmit,

Anghelovici Irina

Titular proiect,

MUNICIPIUL TURNU MAGURELE, JUDETUL TELEORMAN