

MEMORIU DE PREZENTARE pentru obținerea ACORDULUI DE MEDIU

„Modernizare și reabilitare DJ 506, Bujoru (DN 5C)-
Cervenیا, km 0+000 -17+400, (L=17,400 km)“



Beneficiar: **UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALA-JUDETUL
TELEORMAN, PRIN CONSILIUL JUDETEAN TELEORMAN**
- 2018 -

MEMORIU DE PREZENTARE pentru obținerea ACORDULUI DE MEDIU

Acest Memoriu de Prezentare pentru obținerea Acordului de Mediu a fost realizat în conformitate cu Ordinul 135/2010 privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice și private, Anexa nr. 5 la metodologie – Conținutul cadru al memoriului de prezentare.

I. DENUMIRE PROIECT:

„ Modernizare și reabilitare DJ 506, Bujoru (DN 5C)-Cervenia, km 0+000 -17+400, (L=17,400 km)”

II. TITULAR

- Numele: **UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALA-JUDETUL TELEORMAN, PRIN CONSILIUL JUDETEAN TELEORMAN;**
- Adresa poștală:
- Adresa poștală:
Alexandria, str. Dunarii nr. 178
CP 140047 jud. Teleorman
Tel: 0247/311202
Fax:0247/312494
E-mail: cjt@cjteleorman.ro
Internet: www.cjteleorman.ro
 - numele persoanelor de contact:
 - director Elena Sfintes;
 - responsabil pentru protecția mediului Vasile Iulian;

III. DESCRIEREA PROIECTULUI

III.1. REZUMAT AL PROIECTULUI

Obiectivul general îl reprezintă asigurarea unei infrastructuri de transport moderne și durabile, precum și a tuturor celorlalte condiții privind dezvoltarea sistematică a economiei și îmbunătățirea calității vieții.

Prezenta documentatie este intocmita cu scopul refacerii starii tehnice a drumului DJ506 prin modernizarea și reabilitarea drumului județean DJ 506 (km 0+000 - 17+400) și aducerea obiectivului la standardele prevăzute de normele europene și legislația română în domeniu. Scopul lucrărilor constă în

ridicarea nivelului performanțelor prevăzute inițial la construirea drumului precum și realizarea de spații destinate exclusiv circulației pentru biciclete.

Investiția propusă a se realiza prin intermediul proiectului are ca particularitate faptul că se bazează pe facilități deja existente, drumul modernizat fiind obligatoriu să corespundă din punct de vedere tehnic și calitativ exigențelor normelor și standardelor aflate în vigoare.

Suprafața de teren ocupată definitiv prin modernizarea drumului este de aprox. 195000mp, iar lucrările propuse se vor executa pe amplasamentul existent, fără a fi ocupate terenuri suplimentare și se vor încadra pe traseul actual al drumului.

Soluțiile tehnice propuse, au fost concepute pornind de la premisele celor mai bune opțiuni privind raportul calitate / grad de adecvare / eficiența economică a soluției proiectate / materialelor / locației alese.

Asigurarea scurgerii apelor

Pentru asigurarea scurgerii apelor meteorice se propune realizarea următoarelor elemente:

- Rigole l=1.30m - pe o lungime de 880ml
- Santuri pământ - pe o lungime de 10240ml
- Santuri betonate l=1.15 – pe o lungime de 23520ml
- Rigola ranforsată – pe o lungime de 160ml

Alveole pentru stații de autobuz

Alveolele pentru stațiile de autobuz vor avea aceeași structură ca pe drumul modernizat. Fiecare din cele 18 alveole va fi prevăzută cu rigolă carosabilă pe lungimea de 18 m, pentru asigurarea scurgerii apelor provenite din precipitații.

Podete

Pentru asigurarea accesului la proprietăți se propune realizarea sau înlocuirea podetelor existente. Podetele se vor realiza din tuburi cu mufa din beton armat D400, după cum urmează:

- Podete D400, L=1.50m; 246buc
- Podete D400, L=3.50m; 834buc

La intersectia cu drumurile laterale au fost prevazute podete D=600 realizate din tuburi cu mufa din beton armat, astfel:

- Podete D600, L=7.00m; 77buc
- Podete D600, L=12.00m; 45buc

Podetele transversale existente se vor inlocui, fiind propuse 28 buc podete tubulare D1000, L=12m si un podet podet tip P2 – cadru din elemente prefabricate.

Siguranta circulatiei

Se vor executa marcaje rutiere longitudinale pe lungimea de 17.4km a DJ506, axiale si laterale. Pentru benzile destinate circulatiei bicicletelor se vor executa marcaje laterale, iar pentru tronsoanele pe care circulatia se desfasoara in sens dublu se va realiza si un marcaj axial. Acolo unde este necesara atentionarea conducatorilor auto, poate fi aplicat pe distante scurte marcajul "banda pentru biciclete".

Pentru trecerile de pietoni – 18buc, se vor realiza marcaje orizontale si verticale prin montarea a 36 buc. indicatoare rutiere "trecere pentru pietoni", echipate cu lampi cu led-uri, alimentate de la panou fotovoltaic (10W) si acumulator solar.


Pe tronsonul in care a fost propusa realizarea rigolei ranforsate, se va amplasa pe lungimea de 160ml, un parapet metalic lateral, tip N2.

Elementele geometrice in plan, lung si profil transversal

Traseul in plan

Se suprapune peste traseul existent, fiind asigurata viteza de proiectare de 40km/h. Spatiile pentru biciclete se vor realiza pe actualul acostament.

Pe toata lungimea studiata a DJ 506 se va asigura latimea partii carosabile l=2 x 3,00m, spatiile pentru ciclisti au latimi de 1.30m, 2.00m si 2.60m dupa cum urmeaza:

 2x2.00m (stanga +dreapta), L=440m

km 0+000 - km 0+440

 1 x 2.60m (partea stanga), L=3140m

km 0+440 - km 3+580

✚ 2x1.30m (stanga +dreapta), L=11840 m

km 3+580 - km 11+420

km 13+400 - km16+680

km16+840 - km17+400

km 16+680 - km 16+840

✚ 1 x 2.60m (partea dreapta) , L=1980 m

km 11+420 - km 13+400

Profilul longitudinal

Profilul longitudinal a fost proiectat urmarind linia rosie existenta, respectand in mare masura cota actuala a drumului si se incadreaza in pasul de proiectare corespunzator prevederilor STAS863/1985.

Platforma - 8,00 m

Parte carosabila: 2x3.00 m

Acostamente: 2x1,00 m (din care 0.25m bandă de încadrare consolidată)

Panta transversala pe partea carosabila: 2,5% (panta in acoperiş)

Soluțiile pentru lățimile platformei drumurilor se vor dispune prin proiect in urma geometrizarii axului.

Structura rutiera

Pentru partea carosabila s-a propus o structura rutiera flexibila

- 4cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul conform SR EN 13108)
- 6cm strat de legatura BAD22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg conform SR EN 13108)
- Frezare asfalt existent

Pentru zonele cu degradări ale sistemului rutier:

- 4cm strat de uzură BA16, conform AND 605 (BA16 rul conform SR EN 13108)
- 6cm strat de legătură BAD22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg conform SR EN 13108)
- 25cm fundație de piatră spartă conform SR EN 13242+A1
- 30cm fundație de balast conform SR EN 13242+A1
- Decapare sistem rutier existent prin săpătură 20-30cm și scarificare stratului rezultat

Spatii noi pentru bicicliști

Din investigațiile din teren, reiese ca este posibilă realizarea de spatii pentru bicicliști pe ambele părți cu lățimi de 1.30m sau 2.00m. În afara localităților de asemenea se pot realiza spatii pentru bicicliști de 2.60m, cu circulație în ambele sensuri. Astfel pe întreaga lungime a tronsonului studiat va fi asigurată circulația ciclistilor, pe zone bine definite separate de partea carosabilă, suprafața alocată benzilor pentru cicliști fiind de 45850mp.

Se propune realizarea unei structuri semirigide, cu îmbracaminte din beton asfaltic:

- 4cm strat de uzură BA16rul
- 10cm beton de ciment C16/20
- 10cm balast conform SR EN 13242+A1

Asigurarea scurgerii apelor

Are un rol important în prevenirea degradărilor în structura rutieră, astfel se propun pentru realizare următoarele tipuri de secțiuni:

- Secțiuni trapezoidale
- Secțiuni triunghiulare
- Rigole carosabile
- Rigole ranforsate

Acestea se prevad în funcție de fiecare profil caracteristic.

Rigolele și santurile betonate se vor realiza din beton clasa C20/25, 10cm grosime, pe un strat de 10cm nisip.

Rigolele carosabile ce se vor executa pentru alveolele stațiilor de autobuz, vor fi realizate din beton C18/22.5 pe un strat de beton de egalizare.

Rigolele ranforsate se vor realiza din beton armat, clasa C20/25 pe o lungime de 160m.

Amenajarea drumurilor laterale

Lucrarile pentru amenajarea drumurilor laterale se vor executa in limita de proprietate a UAT Judetul Teleorman cu aceeasi structura ca pe drumul modernizat. Datorita limitarilor impuse de amplasament, pentru cele 122 de drumuri laterale a rezultat o suprafata totala ce se va amenaja de aprox 3120mp.

Accesul la proprietati

Accesul la proprietati va fi asigurat prin realizarea podetelor tubulare D400. Tuburile cu mufa din beton armat se vor poza pe o fundatie din beton C12/15. Dupa realizarea timpanelor din beton armat, clasa C25/30 se va realiza umplutura cu balast si placa din beton clasa C25/30, 10 cm grosime, armata cu plasa sudata.

Podete pentru drumuri laterale

Continuitatea santurilor si rigolelor in dreptul intersectiilor cu strazi laterale va fi asigurata prin podete tubulare D600, ce au o alcatuire similara podetelor D400.

Podete transversale

Vor avea lungimi de 10m si 12m si se vor realiza prin montarea tuburilor cu mufa din beton armat D1000 pe o fundatie din beton simplu C12/15. Timpanele se vor realiza din beton C25/30, pe un bloc de fundatie din beton C12/15. Tuburile se vor hidroizola si se vor realiza drenuri din materiale granulare. In amonte se va realiza o camera de cadere din beton armat.

Siguranta circulatiei

In cea mai mare parte lucrarile de reabilitare se vor executa sub circulatie, pe jumătate de cale, pe tronsoane bine stabilite, in concordanta cu tehnologia de executie. Pentru aceasta se va intocmi un plan de management al traficului si vor fi stabilite masurile speciale de siguranta ce vor fi aplicate in timpul executiei lucrarilor.

In perioada de exploatare, se va asigura un marcaj rutier corespunzator: demarcatia benzilor de circulatie, a spatiilor pentru biciclisti, trecerile de pietoni. Semnalizarea verticala se va realiza prin montarea de indicatoare rutiere, iar trecerile de pietoni vor fi prevazute cu indicatoare cu alimentare fotovoltaica, compuse din:

- indicator "Trecere pentru pietoni" cu lampi cu LED-uri tip flash si acumulator solar
- panou fotovoltaic de 10 W
- stalp din otel zincat h=4m si d=60mm

Pe tronsonul in care a fost propusa realizarea rigolei ranforsate, km 16+860 – km 16+840 partea stanga, se va amplasa pe lungimea de 160ml un parapet metalic lateral, tip N2.

Lucrari provizorii

Lucrarile provizorii necesare organizarii de santier constau in imprejmuirea terenului si delimitarea zonei de lucru. Se vor amenaja accese distincte pentru circulatia autovehiculelor si a pietonilor.

Materialele de constructie cum sunt caramizile, nisipul, se vor putea depozita si in incinta proprietatii, in aer liber, fara masuri deosebite de protectie. Materialele de constructie care necesita protectie contra intemperiiilor se vor putea depozita pe timpul executiei lucrarilor de constructie in incinta magaziei provizorii.

In acest sens, pe terenul aferent se va organiza santierul prin amplasarea unor obiecte provizorii:

- magazia provizorie cu rol de depozitare materiale, vestiar muncitori si depozitare scule;
- tablou electric ;
- punct PSI;
- WC ecologic
- platou depozitare materiale.

Se vor lua masuri de protectie a vecinatatilor pentru reducerea cantitatilor de praf si reducerea nivelului de zgomotului. Se interzice folosirea utilajelor ce produc vibratii puternice, ce pot afecta constructiile adiacente.

Materialele excavate si deseurile se vor depozita in interiorul incintei intr-un loc special amenajat pentru a fi evacuate cat mai repede.

Se vor lua masuri preventive cu scopul de a evita producerea accidentelor de lucru sau a incendiilor.

În privința materialelor ce se vor întrebuința pentru lucrările de executie, acestea vor fi conform standardelor în vigoare (prin prezentarea atestatelor de agrementare) fiind în conformitate cu normele românești în vigoare, armonizate cu legislația Uniunii Europene - H.G. 766/97 cu privire la reglementarea calității în construcții și a Legii 10/95 cu privire la calitatea în construcții.

În privința protecției mediului, lucrările nu reprezintă și nu produc surse semnificative de poluare a apelor, aerului, solului și subsolului, nu produc vibrații și radiații. De asemenea nu produc poluarea ecosistemelor terestre și acvatice, a așezărilor umane și a altor obiective de interes public și nu produc substanțe toxice periculoase sau de orice altă natură.

Pe perioada execuției lucrărilor, santierul va fi marcat și semnalizat corespunzător.

După executarea lucrărilor proiectate vor apărea influențe favorabile asupra factorilor de mediu și a cetățenilor ce tranzitează această zonă.

III.2. JUSTIFICAREA NECESITĂȚII PROIECTULUI

Investițiile în infrastructura de transport vor determina creșterea gradului de mobilitate a persoanelor și bunurilor, se va asigura accesul mai facil și mai rapid către furnizorii de servicii de sănătate, sociale și educative din marile municipii a populației aflate în zonele rurale și în orașele de dimensiuni mici, ceea ce va determina o creștere a adaptabilității populației la nevoile pieței forței de muncă de la nivel regional/local. Contribuția la promovarea sistemelor de transport durabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore va contribui la creșterea capacității de transport pe conexiunile la rețeaua TEN-T și reducerea timpului de deplasare, stimulând utilizarea unor rute alternative pentru vehiculele de mărfă și pasageri.

Efecte pozitive sunt estimate a fi induse în mod indirect în dezvoltarea comerțului, inclusiv exterior și la creșterea competitivității teritoriilor deservite. De asemenea, se va avea în vedere creșterea siguranței rutiere prin investiții specifice, inclusiv prin asigurarea implementării măsurilor aferente începând de la nivelul proiectării și continuând cu construcția și mentenanța infrastructurilor ce vor fi modernizate.

Una din soluțiile propuse este încurajarea deplasărilor cu bicicleta cu efecte benefice atât asupra mediului, cât și asupra infrastructurii rutiere.

Drumul Județean DJ506 din punct de vedere al structurii rutiere este flexibil, cu îmbrăcăminte asfaltică. În principal se observă defecțiuni de suprafață respectiv suprafață exudată și defecțiuni ale îmbrăcăminții asfaltice respectiv văluriri și refulări, suprafață cu ciupituri, încrețită și peladă, într-o proporție de aproximativ 25%. Aceste defecțiuni vor fi tratate prin dispunerea frezării suprafeței asfaltice.

Sunt identificate defecțiuni ale structurii rutiere și defecțiuni ale complexului rutier, respectiv fisuri și crăpături, faianțări, gropi și degradări din îngheț-dezgheț, pe o suprafață de aproximativ 30%. Având în vedere că aceste degradări sunt clasificate ca defecțiuni grave, se vor trata prin înlocuire totală sistem rutier.

Din constatările facute la fata locului a rezultat faptul ca dispozitivele de colectare, dirijare si evacuare a apei existente in prezent sunt colmatate. Acestea nu asigură o scurgere a apelor eficientă astfel încât prezența apei în corpului drumului duce la degradarea continuă a acestuia. Există atât șanțuri de pământ cât și șanțuri pereate dar nu pe toată lungimea analizată.

Degradările identificate au tendințe de extindere și fără executarea unor lucrări de modernizare și reabilitare, ar putea conduce la periclitarea siguranței circulației și a confortului participanților la trafic.

Pentru realizarea obiectivului, la stabilirea soluțiilor tehnice s-au avut în vedere următoarele elemente:

- Reabilitare și modernizare DJ506 – infrastructura și suprastructura cu asigurarea pantelor de scurgere a apelor
 - Asigurarea circulației ciclistilor
 - Soluționarea scurgerii apelor pluviale și asigurarea conducerii acestora până la emisar
 - Asigurarea acceselor la imobilele existente
- Asigurarea semnalizării rutiere și marcajelor, după caz.

III.3. PLANȘE REPREZENTÂND LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI, INCLUSIV ORICE SUPRAFAȚĂ DE TEREN SOLICITATĂ PENTRU A FI FOLOSITĂ TEMPORAR (PLANURI DE SITUAȚIE ȘI AMPLASAMENTE):

Planșele sunt anexate prezentului memoriu:

- plan de încadrare în zonă – scara 1 : 5000.
- planuri de situație – scara 1 : 500.

III.4. FORMELE FIZICE ALE PROIECTULUI (PLANURI, CLĂDIRI, ALTE STRUCTURI, MATERIALE DE CONSTRUCȚIE ETC.)

Sunt prezentate în anexe.

III.5. ELEMENTELE SPECIFICE CARACTERISTICE PROIECTULUI PROPUȘ:

Realizarea investiției, va avea impact deosebit de favorabil întrucât se vor realiza următoarele deziderate:

- realizarea unui confort sporit pentru participanții la trafic ;
- sporirea siguranței circulației;
- reducerea semnificativă a poluării mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului;
- condițiile de rulare corespunzătoare reduc uzura mijloacelor de transport și degradarea acestora.

Lucrările ce fac obiectul prezentului proiect se încadrează în categoria C - lucrări de importanță normală și se vor realiza în condițiile respectării normelor și standardelor Uniunii Europene, în conformitate cu H.G. 766/1997 și cu Legea 10/1995 privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate pentru execuția lucrărilor. Soluțiile propuse prin prezentul studiu urmăresc respectarea următoarelor criterii:

- Realizarea unei tehnologii moderne, performante, de mare fiabilitate, care să permită o exploatare comodă.
- Reducerea sau minimizarea consumului de energie.
- Respectarea normelor, standardelor și legislației în vigoare cu privire la calitate, inclusiv respectarea standardului ISO de calitate, protecția mediului, sănătate, izolații fonice și hidrofuge, tehnica securității muncii, protecție la foc, cutremure, exploatare etc.

La realizarea lucrărilor, se vor utiliza materii prime și materiale, conform cu reglementările naționale în vigoare, precum și legislației și standardelor naționale armonizate cu legislația UE. Aceste materiale sunt în concordanță cu prevederile HG 766/1997 și a Legii 10/1995 privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate, la execuția lucrării.

Materialele utilizate sunt:

- produse de balastieră (aprovizionate de la balastiere autorizate);
- betoane asfaltice și betoane de ciment (aprovizionate de la stații de betoane autorizate, sau preparate local conform normelor) ;
- combustibili auto necesari funcționării utilajelor (vor fi aprovizionați din stații de distribuție);

Principalele tipuri de mijloace de transport și utilaje necesare pentru execuția lucrărilor prevăzute în proiect sunt:

- buldoexcavator pe pneuri cu comandă hidraulică;
- încărcător frontal pe pneuri;
- freza asfalt;
- repartizator-finisor mixturi asfaltice;
- compactor;
- autobasculantă pentru transport materiale;
- autobetonieră;
- mijloace de transport auto.

III.6. RACORDAREA LA REȚELELE UTILITATILOR EXISTENTE ÎN ZONĂ:

Nu este cazul, lucrările de execuție fiind în exclusivitate manuale și mecanizate.

III.7. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI ÎN ZONA AFECTATĂ DE EXECUȚIA INVESTIȚIEI:

Lucrările de bază odată finalizate, vor fi urmate de lucrări specifice de redare a amplasamentului la starea inițială, care constau în curățarea amplasamentului și transportul materialelor și deșeurilor în locații stabilite.

Surplusul de terasamente va fi depozitat în locuri puse la dispoziție de beneficiar, unde vor fi nivelate, compactate și înnierbate.

III.8. CĂI NOI DE ACCES SAU SCHIMBĂRI ALE CELOR EXISTENTE:

Nu sunt necesare lucrări pentru creerea sau schimbarea căilor de acces.
Accesul pentru realizarea lucrărilor se face, în principal, pe drumul existent.

III.9. RESURSELE NATURALE FOLOSITE ÎN CONSTRUCȚIE ȘI FUNCȚIONARE:

La realizarea lucrărilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementărilor naționale în vigoare, precum și legislației și standardelor naționale armonizate cu legislația UE. Aceste materiale trebuie să fie în concordanță cu prevederile HG nr. 766/1997 și Legii nr. 10/1995 privind utilizarea de materiale agrementate la execuția lucrărilor.

Se vor utiliza:

- balast sortat, spălat de mâl;
- piatră sparta
- mixturi asfaltice
- armături
- beton de ciment
- lemn, pentru cofraje
- benzina / motorina, pentru utilajele de execuție

III.10. LOCALIZAREA PROIECTULUI

Coordonatele punctelor de limită ale terenului luat în studiu, reprezentând punctele de capăt în axul drumului, pe zonele în care se efectuează lucrări, sunt:

Nr. Pct.	N [m]	E [m]
1	544609.127	246345.207

2	536819.855	261082.843
---	------------	------------

Precizăm că obiectivul investiției „ **Modernizare si reabilitare DJ 506, Bujoru (DN 5C) - Cervenia, Km 0+000 - 17+400 (L = 17,400 km)**” este situat in situl NATURA 2000 ROSPA0108 Vedea Dunare.

- **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** - nu este cazul;

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

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

Terenul pe care este amplasată investiția aparține domeniul public.

Dreptul de proprietate asupra imobilului aparține JUDETULUI TELEORMAN – prin administrator CONSILIUL JUDETEAN TELEORMAN, CIF:4652686 conform HGR NR. 1358/2001.

De asemenea, acest tronson de drum județean este înscris în cărțile funciare cu numerele cadastrale: nr. 20081/UAT Bujoru, nr. 20633/UAT Bragadiru, nr. 21365/UAT Bragadiru, nr. 20860/UAT Conțești și nr. 20407/UAT Cervenia.

Din punct de vedere al regimului economic, folosinta actuala si destinati conform PUG aprobat este: ZONA CAI DE COMUNICATII.

- **politici de zonare și de folosire a terenului – refacere cale de comunicație;**

- **arealele sensibile** - ROSPA0108 Vedea Dunare;

LOCALIZAREA SITULUI

Latitudine N 43° 45' 32"

Longitudine E 25° 47' 57"

Suprafata sitului (ha) 22.472



Situl Vedea-Dunăre este amplasat în bazinul inferior al râului Vedea, făcând parte din Lunca inferioară a Dunării, subunitatea Lunca -Pasărea, cuprinzând și zona dig-mal. Unitatea geomorfologică întâlnită este cea de luncă. Din punct de vedere geologic, acest sit aparține marii unități structurale Platforma Moesică, iar cuvertura sedimentară este alcătuită din depozite loessoide și depozite aluviale de vârstă holocenă, foarte variate ca textură, în zona albiei minore depozitele sunt aproape exclusiv depozite aluviale, ce formează șirul grindurilor fluviatile. Clasele de habitate întâlnite sunt: cele de apă dulce continentală curgătoare (râul Vedea) și pădurile de luncă numite și zăvoaie de salcie (*Salix alba*) instalate în locurile mai joase, iar cele de plop (*Populus alba*) pe grindurile mai înalte dar inundabile.

Situl este important pentru populațiile cuibăritoare ale speciilor următoare: *Platalea leucorodia*, *Egretta garzetta*, *Nycticorax nycticorax*, *Ardeola ralloides*, *Aythya nyroca*, *Haliaeetus albicilla*, *Ciconia nigra* dar și pentru *Himantopus himantopus*, *Sterna hirundo* și *Sterna albifrons*. Situl este important în perioada de migrație, în primul rând pentru speciile de păsări acvatică. Iarna se remarcă prezența în număr relativ mare a codalbilor și a păsărilor acvatică.

- detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare - amplasamentul a fost ales conform destinației acestuia – cale de comunicație existentă.

III.11. IMPACTUL POTENȚIAL ASUPRA MEDIULUI

Lucrările proiectate **nu au impact negativ** asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei, zgomotului sau peisajului, **în perioada de exploatare**.

Prin executarea lucrărilor proiectate vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, dar și din punct de vedere economic și social în strânsă concordanță cu efecte pozitive ce rezidă din îmbunătățirea condițiilor de trafic care apar în urma modernizării drumului județean și realizarea spațiilor pentru cicliști.

În timpul execuției se preconizează un impact negativ redus asupra factorilor de mediu, datorită, în special, a utilizării utilajelor de construcții, generatoare de noxe, emisii de hidrocarburi, acestea fiind și surse de zgomot și vibrații.

Analiza stării inițiale a mediului și evaluarea impactului asupra mediului va fi elaborată în conformitate cu prevederile Directivei 85/337/EEC, ce este amendată prin Directiva nr. 97/11/EEC din 3 martie 1997, precum și cu prevederile legislației românești.

În continuare se va prezenta succint impactul produs asupra factorilor apă, aer, sol, floră și faună, precum și asupra factorului uman și măsurile necesare de reducere a impactului negativ.

Impactul potențial asupra populației și sănătății umane

Prin implementarea proiectului, traficul (indirect populația) va beneficia de condiții superioare de circulație și vor fi create condiții de siguranță rutieră, condiții care se vor concretiza într-o serie de avantaje socio-economice precum:

- siguranța circulației;
- reducerea cheltuielilor de exploatare a vehiculelor;
- viteză de parcurs sporită;
- reducerea consumului de carburanți

Pentru protejarea participanților la trafic și a personalului utilizat la realizarea proiectului se vor semnaliza corespunzător toate zonele de lucru.

Întregului personal care participă la executarea lucrărilor li se va efectua de către constructor, instructaje de sănătate și securitate în muncă și apărarea împotriva incendiilor, conform legislației în vigoare.

Impactul asupra faunei, florei și solului

Impact semnificativ asupra florei și faunei nu se apreciază a fi, deoarece amplasamentul proiectului face parte din amplasamentul actual al DJ 506 care are originea în localitatea Bujoru . Având în vedere perioada relativ scurtă de realizare a obiectivului și faptul că lucrarea se va realiza pe tronsoane, se consideră că impactul asupra faunei și florei din zonă, în această etapă este nesemnificativ.

În perioada de execuție a drumului poluarea solului și a subsolului s-ar putea produce în caz de scurgeri accidentale de carburanți și uleiuri de la vehiculele și utilajele de construcție folosite.

Alimentarea cu combustibil a utilajelor cât și repararea acestora în caz de defectare se va face **numai în locuri special amenajate.**

Impactul deșeurilor rezultate în urma activităților desfășurate poate fi prevenit prin colectare în sistem selectiv, urmând a fi valorificate sau eliminate de pe amplasament de către operatorii economici autorizați.

Impactul asupra folosințelor

Lucrările proiectate se vor executa strict pe amplasamentul existent, fără a fi încălcate alte terenuri și a fi afectate folosințele acestora.

Impactul asupra apelor și măsuri de protecție a calității apelor

În ceea ce privește calitatea apelor de suprafață sau subterane, acestea vor fi **afectate nesemnificativ** în timpul execuției lucrărilor.

Utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic din punct de vedere tehnic, în ateliere specializate, pentru a se evita posibilele poluări accidentale care pot fi produse de scurgeri de combustibili și uleiuri de la acestea.

Se va evita alimentarea utilajelor cu combustibili în proximitatea cursului de apă din zonă, iar repararea acestora se va face numai în locuri special amenajate.

Un factor esențial este pregătirea personalului deservent privind modul de acționare în caz de apariție a unor poluări accidentale.

Asigurarea cu apă potabilă necesară șantierului, se va realiza din sursele de apă existente.

Materiile prime utilizate (agregate, mixturi asfaltice, betoane) sunt aduse în șantier de la stații de producție specializate.

În perioada de construcție nu se evacuează, ape uzate menajere sau tehnologice. Evacuările fecaloid menajere aferente punctelor de lucru reprezintă principala sursă de generare a apelor uzate, motiv pentru care se vor instala pe șantier toalete ecologice vidanjabile, a căror mentenanță se va realiza de firme specializate, pe bază de contract.

Impactul asupra aerului și măsuri de protecție a calității aerului

În perioada de execuție a proiectului toată activitatea desfășurată pe amplasamentul lucrării poate avea un impact local asupra calității aerului.

Acțiunea poluanților atmosferici asupra sănătății umane se manifestă atunci când depășesc un nivel maxim admis și devin nocive. Nocivitatea acestor poluanți depinde de concentrația lor dar și de durata expunerii.

Astfel se recomandă luarea următoarelor măsuri de protecție a mediului și a sănătății oamenilor:

- alimentarea cu carburanți a mijloacelor de transport și a utilajelor se va face numai în locuri special amenajate.
- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic din punct de vedere tehnic, în ateliere specializate, pentru creșterea performanțelor acestora,
- utilizarea pe cât posibil a mijloacelor de transport și a utilajelor de generație recentă, prevăzute cu sisteme de minimizare și reținere a poluanților.

În perioada de operare datorită realizării proiectului care include și execuția lucrărilor privind siguranța circulației, impactul asupra calității aerului va fi redus, prin îmbunătățirea fluenței circulației rutiere, implicit reducerea consumului de carburanți, ceea ce determină a reducere corespunzătoare a poluării.

Una din soluțiile propuse este încurajarea deplasărilor cu bicicleta cu efecte benefice atât asupra mediului, cât și asupra infrastructurii rutiere.

Impactul asupra zgomotului și vibrațiilor

Impactul zgomotului și vibrațiilor pe durata execuției are caracter temporar și nesemnificativ.

În perioada de operare traficul rutier nu va fi sursa producerii unor cantități mari de zgomot sau vibrații, datorită asigurării fluenței traficului rutier.

Impactul asupra peisajului și mediului vizual

În perioada de construcție, în peisaj vor apărea platforme pentru organizarea de șantier, utilajele necesare, diverse materiale.

Caracteristicile impactului potențial asupra patrimoniului istoric și cultural

Nu există date privitoare la eventuale vestigii arheologice în zona cu lucrări proiectate.

În perioada de funcționare, nu sunt de așteptat efecte asupra obiectivelor de patrimoniu.

Extinderea impactului (zona geografică și numărul populației/habitatelor/speciilor afectate).

Nu este cazul

Magnitudinea și complexitatea impactului

Magnitudinea impactului pe termen scurt este nesemnificativă, iar pe termen lung impactul este pozitiv.

Probabilitatea impactului

Probabilitatea impactului negativ este redusă, urmare a argumentelor menționate la punctele anterioare.

Durata, frecvența și reversibilitatea impactului

Perioada de expunere va fi redusă, întrucât poluanții se vor manifesta doar în etapa de execuție.

Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului

În perioada de execuție a proiectului, impactul lucrărilor asupra factorilor de mediu va fi temporar. Pe măsura realizării lucrărilor calitatea factorilor de mediu afectați va reveni la parametrii anteriori.

Pe timpul organizării de santier se vor lua măsuri pentru:

- Utilizarea surplusului de pamant din sapatura pentru nivelare teren si umpluturi;
- Colectarea de tip selectiv a deseurilor rezultate pe perioada constructiei si valorificarea lor prin centre specializate;
- Utilizarea de europubele de colectare a resturilor menajere si incheierea unui contract de ridicare-transport a acestora in conditii de igiena, pe timpul realizarii constructiei si utilizarii locuintei.

Deseurile generate vor fi colectate selectiv si transportate la firmele specializate.

La finalul executiei se vor lua masuri de indepartare a utilajelor si agregatelor utilizate.

Având în vedere durata de execuție circa 20 luni, suprafața de teren afectată, și caracterul temporar al afectării, apreciem ca impactul produs asupra factorilor de mediu este nesemnificativ.

Natura transfrontieră a impactului

Nu este cazul.

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

IV.1. PROTECTIA CALITATII APELOR

Surse de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul

Utilajele și mijloacele de transport sunt principalele surse de poluați. Acestea vor fi verificate periodic din punct de vedere tehnic, in ateliere specializate, pentru a se evita posibilele poluări accidentale care pot fi produse de scurgeri de combustibili și uleiuri de la acestea.

Se va evita alimentarea utilajelor cu combustibili în proximitatea cursului de apă din zonă, iar repararea acestora se va face numai în locuri special amenajate.

Un factor esențial este pregătirea personalului deservent privind modul de acționare în caz de apariție a unor poluări accidentale.

În perioada de construcție, evacuările fecaloid menajere aferente punctelor de lucru reprezintă cea de-a doua sursă de generare a apelor uzate, motiv pentru care se vor instala

pe șantier toalete ecologice vidanjabile, a căror mentenanță se va realiza de firme specializate, pe bază de contract.

Stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate

Nu este cazul.

Concentrațiile de poluanți în apa descărcată într-un receptor (care poate fi un emisar sau terenul înconjurător) trebuie să fie inferioare celor maxim admisibile conform:

- NTPA 001/2002 – Normativ privind stabilirea limitelor de încărcare cu poluanți a apelor uzate industriale și orășenești la evacuarea în receptorii naturali și Hotărârea nr.352/2005 – privind modificarea și completarea HG nr.188/2002 pentru aprobarea unor norme privind condițiile de descărcare în mediul acvatic a apelor uzate – dacă apa este deversată într-o apă de suprafață;
- STAS 9450-1988 – Condiții tehnice de calitate a apelor pentru irigarea culturilor agricole – dacă apa este deversată pe terenul înconjurător. În acest caz, dintre poluanții caracteristici traficului rutier, există limitări numai pentru metalele grele: Pb și Zn.

IV.2. PROTECȚIA AERULUI

Sursele principale de poluare a aerului specifice lucrărilor de reabilitare sunt:

- activitatea utilajelor de construcție;
- transportul materialelor de construcție (pământ, beton, piatră, etc.).

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

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

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

Emisiile de praf din timpul desfășurării lucrărilor de construcții sunt asociate în principal cu mișcarea pământului (curățarea terenului, săpături, umpluturi), manevrarea și transportul unor materiale, lucrări de construire a căii de rulare a drumului.

Emisiile de praf variază adesea în mod substanțial de la o zi la alta, funcție de operațiile specifice, condițiile meteorologice dominante, modul de transport al materialelor. Aceste emisii pot avea un impact temporar substanțial asupra calității aerului din zona amplasamentului lucrărilor.

Perioada de operare a lucrării

În perioada de operare obiectivul are caracter pasiv și nu emite poluanți semnificative în aer.

Instalațiile pentru reținerea pulberilor și dispersia gazelor reziduale în atmosferă

Pentru protecția atmosferei în perioada de execuție a lucrărilor :

- se vor folosi utilaje de generație recentă, prevăzute cu sisteme performante de minimizare a emisiilor de poluanți în atmosferă;

- se vor alege trasee optime din punct de vedere al protecției mediului, pentru vehiculele care transportă materiale de construcție ce pot elibera în atmosferă particule fine; transportul acestor materiale se va face pe cât posibil cu vehicule cu prelate.

Având în vedere:

- că activitatea se va desfășura numai pe o perioadă de max. 20 luni;
- funcționarea discontinuă a utilajelor și a mijloacelor de transport;
- cantitățile de combustibili folosiți;
- numărul redus de surse de emisii;
- sursele de emisii sunt mobile în majoritate;

Apreciem că prin activitatea ce se va desfășura, impactul produs de aceste condiții asupra aerului este nesemnificativ și nu poate depăși limitele prevăzute de STAS 12574/1987, și anume:

- NO₂ = 0,75 mg/m³;
- Compuși organici = 0,3 mg/m³;
- Particule = 0,5 mg/m³.

În aceste condiții nu se impun măsuri speciale pentru protecția factorului de mediu aer pentru perioada de realizare a obiectivului.

IV.3. PROTECTIA IMPOTRIVA ZGOMOTULUI SI A VIBRATIILOR

Sursele de zgomot și de vibrații

Obiectivul nu are activitate productivă.

În zona lucrărilor, zgomotul produs de traficul rutier și de funcționarea utilajelor reprezintă sursa principală a poluării sonore. De asemenea, activitățile desfășurate în zonă pot constitui o sursă de zgomot.

Utilaje folosite pentru realizarea proiectului: buldozere, excavatoare, încărcătoare și basculante.

Ca regulă, vehiculele mai mari și mai grele emit mai mult zgomot decât cele ușoare sau mici. Zgomotul vehiculelor rutiere este în principal generat de motor și de contactul cu frecare a vehiculelor cu aerul și calea de rulare (zgomotul de rulare).

În general, la viteze ce depășesc 60 km/h, zgomotul de rulare depășește zgomotul produs de motor.

Pentru o prezentare corectă a diferitelor aspecte legate de zgomotul produs de diferite utilaje, trebuie avute în vedere trei niveluri de observare:

- zgomotul de sursă;
- zgomotul de câmp apropiat;
- zgomotul de câmp îndepărtat.

În cazul zgomotului la sursă, studiul fiecărui echipament se face separat și se presupune plasat în câmp liber. Această fază a studiului permite cunoașterea caracteristicilor intrinseci ale sursei, independent de ambianța ei de lucru.

În cazul zgomotului în câmp deschis apropiat, se ține seama de faptul că fiecare utilaj este amplasat într-o ambianță ce-i poate schimba caracteristicile acustice. În acest caz, interesează nivelul acustic obținut la distanțe cuprinse între câțiva metri și câteva zeci de metri față de sursă.

Dacă în cazul primelor două niveluri de observare caracteristicile acustice sunt strâns legate de natura utilajelor și de dispunerea lor, zgomotul în camp îndepărtat, adică la câteva sute de metri de sursă, depinde în mare măsură de factori externi suplimentari cum ar fi:

- fenomenele meteorologice și în particular, viteza și direcția vântului, gradientul de temperatură și vânt etc.

- absorbția mai mult sau mai puțin importantă a undelor acustice de către sol, fenomen denumit „efect de sol”

- absorbția în aer, dependentă de presiune, temperatură, umiditate relativă, componența spectrală a zgomotului

- topografia terenului

- vegetația.

La acest nivel de observare, constatările privind zgomotul se referă, în general, la întregul obiectiv analizat.

Pornind de la valorile nivelurilor de putere acustică ale principalelor utilaje folosite și numărul acestora într-un front de lucru, se pot face unele aprecieri privind nivelurile de zgomot și distanțele la care acestea se înregistrează.

Zgomotul înregistrat pe perioada lucrărilor este temporar și intermitent, funcție de durata de funcționare a utilajelor.

Pe perioada de operare lucrărilor nu există surse de zgomot.

Amenajări și dotări pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Având în vedere că activitatea nu este permanentă, apreciem că:

- față de împrejurimi impactul zgomotului și al vibrațiilor este nesemnificativ și nu va afecta negativ populația;

- nu se impun amenajări speciale pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

IV.4. PROTECTIA IMPOTRIVA RADIATIILOR

Sursele de radiații

Obiectivul nu are activitate productivă și nu produce radiații. Activitățile de execuție a lucrărilor se desfășoară cu utilaje și echipamente care nu utilizează surse de radiații. De asemenea, lucrările propuse nu constituie surse de radiații ionizante.

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor

Nu este cazul.

IV.5. PROTECTIA SOLULUI SI A SUBSOLULUI

Sursele de poluanți pentru sol, subsol și ape freatică

În perioada de execuție a lucrărilor sursele de poluare sunt de trei tipuri:

- Surse liniare - reprezentate de traficul de vehicule grele și utilaje desfășurate la fronturile de lucru. Emisiile de substanțe poluante degajate în atmosferă din arderea carburanților ajung să se depună pe sol. Poluarea se manifestă pe o perioadă limitată de timp, iar din punct de vedere spațial are o arie restrânsă;
- Sursele de suprafață – reprezentate de utilajele folosite la execuția lucrărilor, existând riscul pierderilor accidentale de ulei sau combustibili, ca urmare a unor defecțiuni tehnice;
- Surse punctiforme – manipularea unor materiale potențial poluatoare pentru sol, deșeuri, ape uzate etc.

În perioada de operare a obiectivului nu sunt surse de poluare a solului.

Măsuri de reducere / ameliorare a impactului asupra solului

În perioada de execuție, se vor lua următoarele măsuri:

- depozitarea temporară a pământului excavat este recomandat a se face pe suprafețe cât mai reduse;

- pentru colectarea deșeurilor organice în șantier vor fi amplasate toalete ecologice vidanjabile, a căror mentenanță se va realiza de firme specializate, pe bază de contract;
- gospodărirea carburanților, se va face conform normativelor în vigoare;
- depozitarea deșeurilor municipale se va face în pubele tipizate, amplasate în locuri accesibile, de unde vor fi preluate periodic de către serviciile de salubritate din zonă;
- scurgerile accidentale de uleiuri și carburanți vor fi localizate prin împrăștierea unui strat de produs absorbant, după care vor fi eliminate prin depozitarea în container special amenajat, și vor fi eliminate de pe amplasament, prin firmă specializată;
- pentru suprafețele de pământ contaminate accidental în timpul execuției, se propune excavarea volumului de pământ și depunerea în gropile de împrumut într-o diluție care să permită derularea proceselor de decontaminare prin atenuare naturală.

La finalizarea lucrărilor, amplasamentul va fi eliberat de eventualele excedente de materiale din excavare (pământ, pietriș). Acestea vor fi folosite pe plan local.

În tehnologia de realizare a obiectivului se vor realiza o serie de lucrări și dotări cu rol tehnologic și de protecție a mediului cum sunt:

- Amenajarea spațiilor speciale pentru colectarea și stocarea temporară a altor categorii de deseuri (deseuri menajere, ape uzate menajere);
- Eliminarea controlată a deșeurilor specifice.
- După terminarea lucrărilor, suprafața de teren rămasă liberă se va reda în circuitul inițial.
- Este interzisă efectuarea lucrărilor de reparații ale utilajelor în perimetrul șantierului.

IV.6. PROTECTIA ECOSISTEMELOR TERESTRE SI ACVATICE

În perioada de execuție, cât și în faza de funcționare se apreciază că nu este necesar să se prevadă lucrări pentru protecția florei și faunei, impactul asupra lor fiind nesemnificativ.

Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect :

- solul și mediul acvatic

Măsurile de protecție asupra solului și mediului acvatic:

- Se va evita trecerea utilajelor prin albia afluenților râului Vedea
- Se interzice staționarea și alimentarea utilajelor cu combustibili în proximitatea cursurilor de apă, iar repararea acestora se va face numai în locuri special amenajate.
- Utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic din punct de vedere tehnic, în ateliere specializate, pentru a se evita posibilele poluări accidentale care pot fi produse de scurgeri de combustibili și uleiuri de la acestea.
- În perioada de construcție nu se vor evacua ape uzate menajere sau tehnologice. Principala sursă de generare a apelor uzate în șantier sunt evacuările fecaloide, motiv pentru care se vor instala pe șantier toalete ecologice vidanjabile, a căror mentenanță se va realiza de firme specializate, pe bază de contract.

IV.7. PROTECTIA ASEZARILOR UMANE SI A ALTOR OBIECTIVE DE INTERES PUBLIC

Identificare 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

Lucrarile se vor desfasura atat in intravilan cat si in extravilan, fara a se depasi limita de proprietate a imobilului ce apartine JUDETULUI TELEORMAN – prin administrator CONSILIUL JUDETEAN TELEORMAN, CIF:4652686 conform HGR NR. 1358/2001.

Distanța față de așezările umane este aproximativ 10m, iar pe teren nu au fost identificate monumente istorice și de arhitectură sau alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție.

Sursele de poluanți pentru așezările umane

- emisiile de poluanți și zgomot generate de traficul greu și de utilajele grele folosite în șantier și în apropierea așezărilor umane;
- emisiile de poluanți și zgomot generate de frezarea asfaltului

Măsurile de reducere / ameliorare a impactului asupra populației, sănătății umane

Aspectele de mediu pot fi generate de traficul greu pentru transportul materialelor și zgomotul produs de activitatea desfășurată.

Pentru limitarea preventivă a zgomotului, vibrațiilor și a emisiilor poluante din gaze de esapament produse de autovehiculele grele, sunt luate următoarele măsuri :

- reducerea vitezei de deplasare și menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport
- pentru traficul de șantier se vor alege trasee care să evite pe cât posibil zonele dens populate;
- se va acorda o atenție sporită manevrării utilajelor în apropierea zonelor locuite.

IV.8. GOSPODARIREA DEȘEURILOR GENERATE PE AMPLASAMENT

Deșeurile rezultate pe parcursul execuției nu sunt de natură periculoasă.

În activitatea de construcție a obiectivului, se va ține seama de reglementările în vigoare privind colectarea, transportul, depozitarea și reciclarea deșeurilor.

Deșeurile tehnologice rezultate din activitatea de construire și activitățile anexe:

- cod 20 03 01 - deșeuri municipale amestecate
- cod 17 04 05 - deșeuri de fier
- cod 17 02 01 - deșeuri din lemn
- cod 17 01 01 - deșeuri de beton
- cod 17 03 02 – deșeuri de mixturi asfaltice

Se vor avea în vedere următoarele:

- Se vor recicla deșeuri re folosibile prin integrarea lor, în măsura posibilităților, în lucrările de drumuri;
- Se vor respecta condițiile de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare;
- Depozitarea deșeurilor se va face doar în locuri special amenajate, pentru a evita contaminarea mediului.

Deșeurile municipale - vor fi depozitate în pubele amplasate în incinta organizării de șantier, de unde vor fi ridicate de către constructor sau existând posibilitatea, periodic de societatea de salubritate (pe bază de contract).

Eliminarea deșeurilor municipale se face prin depozitare finală la groapa de gunoi a localității din zona obiectivului.

Deșeurile de fier se vor valorifica prin unități de colectare specializate.

Deșeurile din materiale de construcții:

La consolidarea străzii se folosesc ca materiale de construcție : beton în stare finită, piatră brută, cofraje din lemn și armături. Cele care sunt clasate ca deșeuri sunt utilizate la repararea și întreținerea drumurilor, sunt valorificate sau sunt transportate la o rampă autorizată.

Evidența gestiunii deșeurilor va fi ținută de către personalul de la punctul de lucru (șeful de șantier).

Măsuri:

- Reducerea la minimum a cantităților de deșeuri rezultate din activitățile existente ;
- Colectarea selectivă a deșeurilor în vederea valorificării sau eliminării acestora ;
- Luarea măsurilor necesare astfel încât eliminarea deșeurilor să se facă în condițiile de respectare a reglementărilor privind protecția populației și a mediului ;
- Luarea de măsuri pentru împiedicarea abandonării, înlăturării sau eliminării necontrolate a deșeurilor, precum și orice alte operațiuni neautorizate, efectuate cu acestea ;
- Instituirea unui program de instruire a personalului angajat pentru respectarea normelor PSI și a legislației UE privind protecția mediului.

IV.9. GOSPODARIREA SUBSTANTELOR SI PERICULOASE CHIMICE PERICULOASE:

În timpul execuției lucrărilor, vor fi utilizate unele substanțe toxice și periculoase, în special **produse petroliere și diluanți** al căror regim de depozitare, manipulare și utilizare va trebui să se conformeze prevederilor reglementărilor în vigoare.

Cele mai folosite produse sunt:

- combustibili folosiți pentru utilaje și vehicule de transport (benzină, motorină);
- lubrifianti (uleiuri, parafină);

Manipularea necorespunzătoare a carburanților și uleiurilor minerale folosite pentru utilaje și mijloace auto, eventualele neatențări sau chiar defecțiuni pot determina scurgeri accidentale pe sol sau în apele de suprafață, conducând la deteriorarea acestor factori de mediu.

Astfel, **reviziile tehnice și schimburile de ulei se recomandă a se efectua periodic, în ateliere specializate.**

Postexecuție obiectivul nu are activitate productivă și nu folosește sau produce substanțe toxice periculoase.

V. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

Măsurile necesare pentru monitorizarea mediului se referă la:

- Perioada de execuție a lucrărilor când se va monitoriza Managementul lucrărilor
- Redarea în circuit a terenurilor ocupate temporar.

În perioada execuției lucrărilor propuse se vor monitoriza zilnic:

- starea de funcționare a utilajelor și mașinilor de transport pentru a reduce riscul de poluare.

În perioada de existență a lucrărilor, va fi necesar să se monitorizeze comportarea acestora pentru a se putea interveni operativ.

VI. JUSTIFICAREA ÎNCADRĂRII PROIECTULUI, DUPĂ CAZ, ÎN PREVEDERILE ALTOR ACTE NORMATIVE NAȚIONALE CARE TRANSPUN LEGISLAȚIA COMUNITARĂ (IPPC, SEVESO, COV, LCP, DIRECTIVA-CADRU APĂ, DIRECTIVA-CADRU AER, DIRECTIVA-CADRU A DEȘEURILOR ETC.)

Proiectul analizat intra sub incidenta HG 445/2009 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului, fiind incadrat in anexa 2, a pct. 13. Lit a) coroborat cu pct 13) lit. e);

Proiectul intra sub incidenta art 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, cu modificarile si completarile ulterioare, amplasamentul acestuia fiind situat in situl Natura 2000 – ROSPA010 Vedea Dunare.

VII. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER

DESCRIEREA LUCRĂRILOR NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER

Ținând cont de caracterul temporar al lucrărilor propuse și durata de execuție, a fost prevăzută înființarea unei organizări de șantier, în amplasamentul adiacent lucrării, format dintr-o arie îngrădită. În ceea ce privește utilitățile necesare pentru executarea lucrărilor din proiect, singura utilitate va fi cea de energie electrică, ce va fi asigurată în organizarea de șantier a constructorului, prin surse regenerabile (celule fotovoltaice) și surse mobile (generator cu combustibil). Pentru realizarea lucrărilor nu este necesară racordarea la utilitățile existente în zona șantierului.

Materialele necesare execuției lucrărilor se vor transporta doar în momentul în care se vor pune în operă, nefiind necesară depozitarea unor cantități semnificative în zona punctului de lucru.

Utilajele folosite în execuție nu vor fi staționate după programul de lucru în șantier, acestea se vor întoarce după perioada de lucru în organizarea de șantier a constructorului.

De asemenea nu sunt necesare depozite de carburanti pentru alimentarea utilajelor si a vehiculelor de santier.

Așa cum a fost menționat și anterior, în șantier va fi amplasată minimum o toaletă ecologică.

De asemenea, se va avea în vedere asigurarea condițiilor pentru servirea mesei de către personalul lucrator, asigurarea echipamentelor de protecție a lucratorilor, programul de lucru etc. Toate acestea intra în responsabilitatea constructorului și vor fi asigurate în baza organizării de șantier.

Lucrarile pentru organizarea de santier cuprind:

Pentru organizarea executiei se propun urmatoarele:

- gard din plasa metalica sudata h= 2,0 m ce cuprinde tot perimetrul
- amplasarea unei baraci pentru vestiar muncitori
- min. 1 buc. wc ecologic.
- la punctul de acces in santier va exista punct de curatare a pneurilor de noroi

- perioada de desfasurare a activitatii va fi de 20 luni de la inceperea lucrarilor.
- programul de lucru va fi de 8-10 ore zilnic
- toate locurile cu risc de accidente vor fi imprejmuite si semnalizate corespunzator existand persoana specializata pentru aceasta activitate.
- va fi amenajat un punct de prim ajutor dotat cu trusa sanitara.
- va fi amplasat un pichet de incendiu dotat corespunzator si toate baracile vor fi dotate cu extintoare.

LOCALIZAREA ORGANIZĂRII DE ȘANTIER

– organizare nou înființată se va amplasa in proximitatea șantierului, pe spațiul public , pentru care se va întocmi un proiect de organizare de santiar.

Se propune ca organizarea de santier sa fie amplasata pe raza localitatii Cervenia, la o distanta de aprox. 2.5km fata de situl NATURA2000 ROSPA0108 Vedea Dunare.

DESCRIEREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI A LUCRARILOR ORGANIZĂRII DE ȘANTIER

Pentru realizarea lucrarilor nu este necesară racordarea la utilitatile existente in zona șantierului. Impactul acestora asupra mediului este de scurta durata, de mica amploare si fara influenta asupra factorilor de mediu.

Efectele asupra mediului reiesite din organizarea de santier se refera la:

- Ocuparea terenului – 600 mp;
- Amenajarile sumare;
- Depozitarea deseurilor de constructii.

La terminarea lucrarilor amplasamentul pentru organizarea de santier va fi adus la forma initiala.

SURSE DE POLUANȚI ȘI INSTALAȚII PENTRU REȚINEREA, EVACUAREA ȘI DISPERSIA POLUANȚILOR ÎN MEDIU ÎN TIMPUL ORGANIZĂRII ȘANTIERULUI

În perioada de construcție, evacuările fecaloid menajere aferente punctelor de lucru reprezintă principala sursă de generare a apelor uzate, motiv pentru care se vor instala pe șantier toalete ecologice vidanjabile, a căror mentenanță se va realiza de firme specializate, pe bază de contract.

DOTĂRI ȘI MĂSURI PREVĂZUTE PENTRU CONTROLUL EMISIILOR DE POLUANȚI ÎN MEDIU

Nu este cazul.

VIII. LUCRĂRI DE REFACERE/RESTAURARE A AMPLASAMENTULUI

Investiția propusă este o lucrare definitivă care nu presupune lucrări de refacere a amplasamentului în cazul accidentelor sau încetării activității.

După încheierea lucrărilor prevăzute în proiect, constructorul are obligația de a lua o serie de măsuri în sensul refacerii calității estetice a mediului afectat. Se vor amenaja spații verzi cu iarba și planta pomi din speciile existente în zona, pentru refacerea ambianței inițiale.

În ceea ce privește refacerea amplasamentului, apreciem că măsurile care se vor aplica, vor putea fi stabilite după finalizarea proiectului, când se va evalua starea factorilor de mediu pe amplasament. Se vor lua măsuri de refacere a amplasamentului, în cazul în care se vor identifica factori afectați, iar aceste măsuri vor fi specifice cazurilor identificate.

În perioada de execuție se pot produce accidente generate de indisciplină și nerespectarea de către personalul muncitor a normelor de securitate și sănătate în muncă și apărarea împotriva incendiilor, dar acest tip posibil de accidente influențează în mică măsură factorii de mediu.

În perioada de exploatare pot fi următoarele situații de risc potențial: accidente de circulație, producerea unor calamități, defecțiuni ale unor utilaje și mijloace de transport auto, etc.

Pentru prevenirea și reducerea sau chiar eliminarea efectelor sus amintite, se prevăd următoarele măsuri:

- realizarea lucrărilor conform proiectului și caietelor de sarcini, cu respectarea normelor de securitate și sănătate în muncă și apărare împotriva incendiilor;
- realizarea unei semnalizări corespunzătoare a amplasamentului proiectului pe timpul execuției lucrărilor;
- montare pe sectoarele proiectate (acolo unde este cazul) a parapetelor, cu respectarea standardelor tehnice în vigoare, pentru siguranța circulației.

Nu au fost identificate situații de risc potențial semnificativ ce ar afecta oricare din factorii de mediu, în urma lucrărilor de intervenție asupra structurii sau în exploatare.

La finalizarea lucrărilor, executantul este obligat să strângă toate reziduurile rămase din timpul execuției și să părăsească amplasamentul doar după finalizarea operațiunilor de restaurare a amplasamentului.

IX. ANEXE - PIESE DESENATE

1. Plan de încadrare în zonă – scară 1:5000
2. Planuri de situație – scară 1:500

X. INFORMATII PRIVIND EVALUAREA ADECVATA

a) descrierea succintă a proiectului și amplasarea acestuia în raport cu aria naturală protejată de interes comunitar, cu precizarea coordonatelor geografice (STEREO 70) ale amplasamentului

Proiectul își propune modernizarea drumului DJ 506 pe tronsonul Bujoru-Cervenția, pe o lungime de 17,400 km, deoarece la ora actuală nu există un sistem rutier adecvat traficului. Fiind vorba de lucrări de reabilitare ale acestui drum, a fost menținut traseul în plan și platforma carosabilă, fiind modificate doar elementele verticale pentru aducerea drumului la normele și normativele în vigoare la data proiectării.

Coordonate STEREO70 Tronson drum DJ506 propus spre reabilitare

Nr. Pct.	N [m]	E [m]
1	544609.127	246345.207
2	536819.855	261082.843

Limite arii protejate



Dupa cum se poate observa in imaginea de mai sus, tronsonul de drum reabilitat se afla in proximitatea ariei protejate ROSPA0108 Vedea-Dunare incepand din localitatea Bujoru pana la intrarea in localitatea Cevenia, cu exceptia unei portiuni de 1,200 km in care drumul judetean tranziteaza aria protejata.

Suprafata din interiorul ariei protejate ce va fi afectata de lucrarile de modernizare este de aproximativ 13200 mp.

Coordonate STEREO70 Tronson drum DJ506 ce strabate aria protejata L=1200m

Nr. Pct.	N [m]	E [m]
1	538.114	257.201
2	538.913	256.210

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

Aria de protecție specială avifaunistică Vedea – Dunăre are o suprafață de 22.472 ha, face parte integral din regiunea biogeografică continentală și din teritoriul administrativ a două județe: Giurgiu (60%) și Teleorman (40%). Situl Vedea - Dunăre este amplasat în bazinul inferior al râului Vedea, făcând parte din Lunca inferioară a Dunării, subunitatea Lunca - Pasărea, cuprinzând și zona dig - mal. Unitatea geomorfologică întâlnită este cea de luncă. Din punct de vedere geologic, acest sit aparține mării unități structurale Platforma Moesică, iar cuvertura sedimentară este alcătuită din depozite loessoide și depozite aluviale de vârstă holocenă, foarte variate ca textură, în zona albiei minore depozitele sunt aproape exclusiv depozite aluviale, ce formează șirul grindurilor fluvatile.

Clasele de habitate întâlnite sunt: cele de apă dulce continentală curgătoare (râul Vedea) și pădurile de luncă numite și zăvoaie de salcie (*Salix alba*) instalate în locurile mai joase, iar cele de plop (*Populus alba*) pe grindurile mai înalte, dar inundabile.

Situl este important pentru populațiile cuibăritoare ale speciilor următoare: Platalea leucorodia, Egretta garzetta, Nycticorax nycticorax, Ardeola ralloides, Aythya nyroca, Haliaeetus albicilla, Ciconia nigra, dar și pentru Himantopus himantopus, Sterna hirundo și Sterna albifrons.

Situl este important pentru populațiile cuibaritoare ale speciilor următoare: Platalea leucorodia, Egretta garzetta, Nycticorax nycticorax, Ardeola ralloides, Aythya nyroca, Haliaeetus albicilla, Ciconia nigra dar și pentru Himantopus himantopus, Sterna hirundo și Sterna albifrons. Situl este important în perioada de migrație, în primul rând pentru speciile de păsări acvatice. Iarna se remarcă prezența în număr relativ mare a codalbilor și a păsărilor acvatice.;

c) justificarea dacă proiectului propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;

Planul propus nu are legătură directă și nu este necesar pentru managementul conservării ariilor naturale protejate menționate în vecinătatea cărora se va realiza.

Până în prezent nu există un organism legal constituit, responsabil pentru managementul sitului. Habitatul de apă dulce continentală (râul Vedea) și zona dig-mal sunt administrate de către A.N. Apele Române SGA Teleorman.

d) estimarea impactului potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar.

Lucrările de modernizare ale drumului județean DJ 506, în interiorul ariei protejate, se vor realiza pe o lungime relativ redusă (1200m) și nu vor diminua suprafețele habitatelor folosite pentru necesitățile de hrană, odihnă și reproducere ale speciilor de interes comunitar.

Realizarea lucrărilor nu reprezintă o barieră în calea migrației păsărilor datorită specificului lucrărilor și faptului că se vor desfășura la nivelul solului.

Zona analizată este folosită ca areal de hrănire de către speciile de păsări. În amplasamentul lucrărilor și în zonele din vecinătatea acestuia au fost identificate exemplare adulte, aflate în căutarea hranei. Nu au fost observați juvenili, cuiburi sau adăposturi.

Având în vedere că prin implementarea investiției se va moderniza un drum existent, iar amplasamentele lucrărilor ocupă un procent foarte mic din suprafața totală a ariei protejate considerăm că impactul realizării lucrărilor asupra ROSPA0108 Vedea Dunăre este nesemnificativ.

Ținând cont că impactul nesemnificativ presupune o alterare minimă a componentelor naturale, se concluzionează că implementarea planului propus, cu acele caracteristici prezentate în memoriu, se va încadra în definiția impactului nesemnificativ.

Întocmit,
Ing. Ciprian Ciurduc

