

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

MEMORIU DE PREZENTARE

pentru procedura de evaluare a impactului asupra mediului,
in conformitate cu Ord. Nr. 135/2010, privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării
impactului asupra mediului pentru proiecte publice și private

I. Denumirea proiectului:

„MODERNIZARE PRIN ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN”

II. Titular

- numele companiei: **COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN
prin S.C. TOTAL ROAD S.R.L**
- adresa poștală: Comuna Smardioasa, jud. Teleorman.
- numărul de telefon și adresa de e-mail:
Tel. 0247 – 332 286; Fax 0247 – 332 286
email: prim_smardioasa@yahoo.com
- numele persoanelor de contact:
 - director/manager/administrator: **Catalin Mircea GRUIANU**
 - responsabil pentru protecția mediului: **analist de mediu
ing.Catalin Mircea GRUIANU (0724.715.501)**

III. Descrierea proiectului:

III.1. Descrierea succinta a proiectului

România are o rețea de infrastructură, inclusiv rutieră (în limitele stării de viabilitate), care asigură realizarea conectării tuturor localităților la rețeaua națională de transport și la sistemele internaționale de transport.

Obiectivul de investiții se află amplasat în comuna Smardioasa, jud. Teleorman. Judetul Teleorman se gaseste in sudul tarii. Dunarea este granita sudica a judetului de-a lungul a 90 km, fiind in acelasi timp si granita statala cu Bulgaria. Vecinii Teleormanului sunt judetele: Olt la vest, Arges in nord-vest, Dambovita in nord-est, Giurgiu in est si statul Bulgaria la sud. Teleormanul este un judet cu suprafata medie (5.790 kmp - reprezentand 2,4% din suprafata totala a Romaniei - locul 19 din punct de vedere al

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

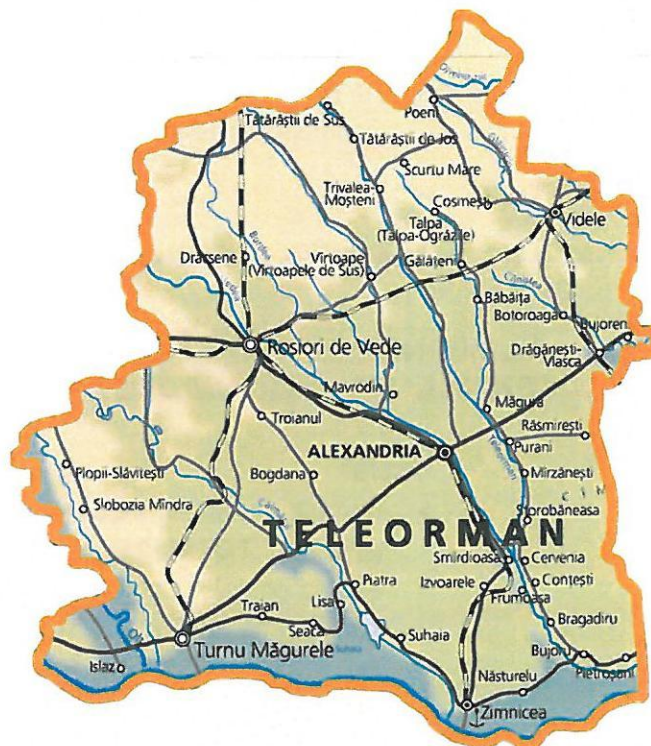
S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

suprafetei) si este alcatuit din 85 % teren aricol, 5% paduri, 4% apa, 6% constructii si drumuri.

Țara: România
Regiunea: Sud Muntenia
Județul: Teleorman
Comuna: Sbardioasa

Obiectivul de investiții se află amplasat în comuna Sbardioasa, jud. Teleorman.

Judetul Teleorman se gaseste in sudul tarii. Dunarea este granita sudica a judetului de-a lungul a 90 km, fiind in acelasi timp si granita statala cu Bulgaria. Vecinii Teleormanului sunt judetele: Olt la vest, Arges in nord-vest, Dambovita in nord-est, Giurgiu in est si statul Bulgaria la sud. Teleormanul este un judet cu suprafata medie (5.790 kmp - reprezentand 2,4% din suprafata totala a Romaniei - locul 19 din punct de vedere al suprafetei) si este alcatuit din 85 % teren aricol, 5% paduri, 4% apa, 6% constructii si drumuri.



Comuna Sbardioasa

Localitatea se numește SMÂRDIOASA fiind o comuna alcătuită din două sate, Smârdioasa. care este și reședința comunei, unde se află Consiliul local și Primaria (situate în centrul așezării) și satul ȘOIMU , situat la un km de reședința comunei.

Comuna Smârdioasa este așezată in vestul Câmpiei Bărăganului, in sudul țării, la nivelul judetului Teleorman ocupând uin loc central-sudic, desfașurându-se pe terasa de luncă a râului Vedea, la 20 de km de fluviul Dunărea.

Comuna este străbătută de DN51, fiind situată la 16 km față de reședința județului, municipiul Alexandria și la 25 km de orașul Zimnicea.

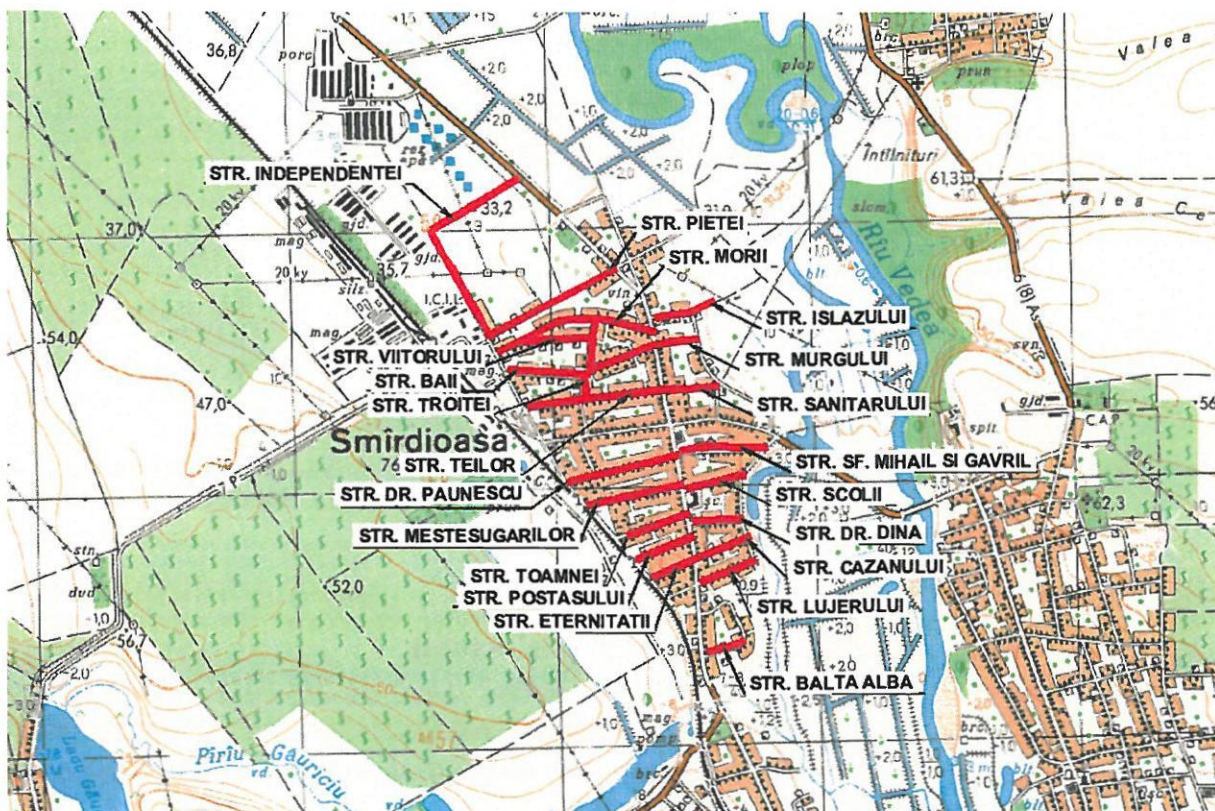
Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

Se învecineaza la nord cu comunele Branceni și Ștorobăneasa, la sud cu Frumoasa, la est cu Cervenția și la vest cu Izvoarele.



Lucrarea ce face obiectul prezentului studiu este localizata in comuna Smardioasa, pe strazile: Independentei, Pietei, Morii, Viitorului, Bii, Salciilor, Troitei, Toamnei, Eternitatii, Balta Alba, Islazului, Murgului, Teilor, Sanitarului, Dr. Paunescu, Mihail si Gavril, Mestesugarilor, Scolii, Dr. Dina, Postasului, Cazanului, Lujerului insumand o lungime totala de 7241 m.

Nr. crt.	Nume	Lungime strada [m]
1	Str. Independentei	861.4
2	Str. Pietei	561.09
3	Str. Morii	641.84
4	Str. Viitorului	262.37
5	Str. Bii	606.85
6	Str. Salciilor	215.48
7	Str. Troitei	90.2
8	Str. Toamnei	257.06
9	Str. Eternitatii	186.69
10	Str. Balta Alba	150.44

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

11	Str. Islazului	243
12	Str. Murgului	151.76
13	Str. Teilor	537.9
14	Str. Sanitarului	194.23
15	Str. D. Paunescu	445.47
16	Str. Mihai si Gavril	334.54
17	Str. Mestesugarilor	382.25
18	Str. Scolii	233.23
19	Str. Dr. Dina	197.66
20	Str. Postasului	241.32
21	Str. Cazanului	217.35
22	Str. Lujerului	229.45
Total		7241.58

Zona de interes a proiectului este reprezentata de douazeci si doua de străzi din comuna Smardioasa, Judetul Teleorman.

III.2. Justificarea necesității proiectului

Integrarea infrastructurii românești în rețelele europene de transport are în vedere promovarea interconectării și interoperativității rețelelor existente prin concentrarea atenției asupra unor "artere de infrastructuri specifice" care străbat zone geografice și leagă principale centre economice și sociale.

Construcția și modernizarea rețelelor de infrastructură contribuie la integrarea graduală a regiunii și respectiv a țării în familia țărilor continentului european și pune în valoare resursele economice și turistice, rețelele de infrastructuri devenind astfel adevărate „artere hrănitoare” ale pieței economice și sociale.

Prin dezvoltarea infrastructurii de transport rutiere în zona, se creează premisele unor noi oportunități pentru populație, agenții economici și colectivitățile locale și se realizează legături eficiente între centrul administrativ municipal și regiunile periferice, dar și interconectabilitatea axelor de transport.

Proiectul concură la atingerea obiectivelor de dezvoltare a transportului prin modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere, prin realizarea unei căi de comunicație rapide interaxe.

Pentru aducerea suprafeței de rulare la un nivel de calitate care să asigure o circulație fluentă în condiții de confort și siguranță pentru participanții la trafic se propune realizarea unor lucrări de reparații capitale pentru drumul existent.

Obiectivele specifice ale proiectului sunt:

- *Dezvoltarea economica a Zonei comunei Smardioasa;*
- *Îmbunătățirea condițiilor social – economice și de mediu în Zona comunei Smardioasa;*

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

- *Imbunatatirea conditiilor de viata a locuitorilor Zonei de dezvoltare urbana;*
- *Asigurarea infrastructurii necesare dezvoltării economiei locale, în special în perspectiva reducerii disparităților regionale;*
- *Crearea de oportunitati de ocupare a fortei de munca din zona;*
- *Crearea de noi locuri de munca pentru someri, persoane cu venituri mici și grupuri defavorizate: rromi, tineri care au parasit institutiile de ocrotire, femei care se reintorc în piața muncii, someri cu vârșata peste 45 de ani, familii monoparentale, tineri care au abandonat scoala fara sa obtina calificare de baza;*
- *Asigurarea mobilitatii fortei de munca, în vederea reducerii somajului și valorificarii potentialului existent în zona;*
- *Imbunatatirea calitatii mediului din zona de implementare a proiectului (reducerea nivelului de zgomot, creand astfel un beneficiu fonic);*
- *Cresterea sperantei de viata datorita facilitatiilor mai bune pentru sanatate și a reducerii poluarii;*
- *Economii la nivelul bugetelor de familie pentru beneficiarii directi și indirecti ai proiectului;*
- *Reducerea nivelului de expunere la poluarea aerului și sonora a oamenilor din zona.*

Aceste obiective pot fi atinse prin:

MODERNIZARE PRIN ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

În concluzie, se poate afirma faptul ca proiectul vine în sprijinul obiectivelor europene, regionale și judetene, contribuind la dezvoltarea și generarea de economii de costuri și de timp care se vor transfera ca beneficii în economia locala.

Pentru evaluarea tehnico-economica a acestor lucrari de investitie a fost necesara realizarea mai multor studii de teren, ridicari topografice, studii geotehnice, studii de trafic, etc.

Realizarea acestor studii de specialitate a condus la realizarea și analizarea mai multor posibilitati de executare a lucrarilor de investitii mentionate mai sus.

III.3. Elementele specifice caracteristice proiectului:

Obiectivul principal al prezentului proiect il reprezinta imbunatatirea conditiilor de viata al locuitorilor din Zona de dezvoltare urbana prin **MODERNIZARE PRIN ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN.**

A.1.1. Traseul in plan

Traseul sectorului de drum in plan orizontal, este proiectat in conformitate cu cerintele urmatoarelor STAS-uri si Normative:

- „NORMELE TEHNICE PRIVIND STABILIREA CLASEI TEHNICE A DRUMURILOR PUBLICE”, aprobate cu Ordinul MT nr. 46 din 27 ianuarie 1998;
- „NORMELE TEHNICE PRIVIND PROIECTAREA, CONSTRUIREA SI MODERNIZAREA DRUMURILOR” aprobate prin Ordinul MT nr. 45 din 27 ianuarie 1998;
- STAS Nr. 863/1985 „ELEMENTE GEOMETRICE ALE TRASEELOR – Prescriptii de proiectare”;

In plan, traseul drumului propus pentru reabilitare se suprapune peste platforma drumului existent, nefiind nevoie de expropriieri de terenuri, de demolări sau scoateri din circuitul agricol. Elementele geometrice corespund în general unei viteze de circulație de 20 - 60km/h. La corectarea elementelor geometrice ale traseului se va ține cont de STAS863 / 85 și STAS 2900 / 79.

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

Prin proiectare s-a urmărit ca traseul drumului să fie amenajat astfel încât să corespundă unei viteze de proiectare de 50 km/h.

A.1.2. Profilul longitudinal

Elementele geometrice în profilul longitudinal au fost calculate în conformitate cu acelasi STAS 10144/3-91, avandu-se în vedere ca respectiva comuna Samardioasa este situat intr-o zona de ses.

În consecinta problema cea mai importanta, intr-un astfel de relief, a fost modul de scurgere a apelor de pe partea carosabila, în lungul strazilor. În acest sens s-a avut în vedere ca declivitatea minima, recomandata de stas, este de 0.2%; totusi datorita orizontalitatii terenului au fost proiectate și declivitati a caror valoare au 0.15%.

Mai în detaliu, principiul de baza pe care l-am avut în vedere, la proiectarea liniei rosii, a fost acela ca linia rosie respectiva sa se afle, pe cat posibil, la cotele de nivel ale suprafetelor actuale de circulatie, pe fiecare strada în parte, sau altfel spus, linia

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

rosie a fost astfel stabilita incat sa nu se afecteze cotele de nivel existente ale strazilor respective.

Mai trebuie aratat ca valoarea pasului de proiectare al liniei rosii este mai mare de 100 m, pentru strazile de categoria IV.

În profil longitudinal linia roșie va fi proiectată în așa fel încât să urmărească foarte aproape și cât mai fidel cotele de nivel existente ale părții carosabile, pentru a se păstra îmbrăcămintea existentă, astfel încât lucrarea să fie cât mai eficientă din punct de vedere economic.

Racordarea declivităților succesive s-au calculat în funcție de pantele în aliniament și în funcție de raza de racordare.

A.1.3. PROFILE TRANSVERSALE TIP

Dimensiunile de gabarit ale platformei drumului sunt cele corespunzătoare drumului de categoria a IV și a V -a conform ordinului nr. 45/aprilie 1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea **drumurilor** și anume:

- **latimea platformei drumului: 3,00 - 7,00 m**
- **latimea partii carosabile : 3,00 – 6,00 m**
- **latimea acostamentelor: 2 x 0,50 m**
- **panta transversala : - 2,5 % pentru partea carosabila**
- **4 % pentru acostamente**

A.1.4. Sistemul rutier

În conformitate cu prevederile din "*Normativul privind alcatuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru strazi*", indicativ NP – 04,

- **pentru strazile din comuna Smardioasa, a fost stabilita urmatoarea structura rutiera:**

Lungime totala strazilor: 7241.58m

- **pentru strazile din Comuna Smardioasa: Str. Independentei, Str. Pietei, Str. Viitorului, Str. Bii, Str. Salciilor, Str. Troitei, Str. Toamnei, Str. Eternitatii, Str. Balta Alba, Str. Islazului, Str. Murgului, Str. Sanitarului a fost stabilita urmatoarea structura rutiera noua:**

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

- **4 cm strat de uzura din beton asfaltic BA 16 rul 50/70;**
- **6 cm strat de legatura BAD 22.4 leg 50/70;**
- **15 cm strat superior de fundatie din piatra sparta;**
- **25 cm strat inferior de fundatie din balast;**
- **7 cm substrat de nisip cu rol izolant, antigelif, anticapilar, drenant.**

- pentru strazile din Comuna Smardioasa: Str. Morii, Str. Teilor, Str. Dr.Paunescu, Str. Sf. Mihail si Gavril, Str. Mestesugarilor, Str. Scolii, Str. Dr. Dina, Str. Postasului, Str. Cazanului, Str. Lujerului a fost stabilita urmatoarea structura rutiera noua:

- **4 cm strat de uzura din beton asfaltic BA 16 rul 50/70;**
- **6 cm strat de legatura beton asfaltic deschis BAD 22.4 leg 50/70;**
- **12 cm strat din piatra sparta;**
- **Scarificare structura rutiera existent.**

Acostamentele se vor fi alcatuite din 10 cm balast si 10 cm piatra sparta.

A.1.5. Scurgerea apelor

Scurgerea apelor este îngreunată deoarece șanțurile existente, acolo unde există, sunt nefuncționale fiind colmatate și pline de vegetație.

In vederea asigurarii unei bune colectari si evacuari a apelor meteorice pe drumurile propuse spre modernizare s-a prevazut executia de santuri noi pereate.

Scurgerea apelor este îngreunată deoarece șanțurile existente, acolo unde există, sunt nefuncționale fiind colmatate și pline de vegetație.

In vederea asigurarii unei bune colectari si evacuari a apelor meteorice pe drumurile propuse spre modernizare s-a prevazut executia de santuri noi din pereate.

Santurile pereate vor avea urmatoarea structura:

- 10 cm beton C12/15
- 10 cm strat de nisip

Pentru asigurarea continuitatii scurgerii apelor in lungul drumurilor, la intersecțiile cu drumurile laterale si intersecțiile intre drumurile proiectate s-au prevăzut podețe tubulare cu diametru de 600 mm. Tuburile vor fi așezate pe un radier din beton, avand timpane la ambele capete.

Pe sectoarele de drum modernizate se vor amenaja podete de acces la proprietati cu lungimea de 4,00 m care vor asigura atat scurgerea apelor cat si accesul la proprietati.

Podete de acces la proprietati

Pentru amenajarea acceselor la proprietati in numar de cca 481 buc se propune realizarea de **PODETE TUBULARE CORUGATE Ø 300MM.**

A.1.6. INTERSECTII CU DRUMURI LATERALE

S-au tratat toate intersecțiile cu strazile și aleile laterale, amenajarea lor ținând cont de clasa de importanță a acestor drumuri precum și accesele la obiective de interes public.

Strazile laterale au fost amenajate cu racordari simple la strazile incluse în proiect, tipul de îmbracaminte rutieră adoptat fiind în funcție de importanta lor sugerata de tipul de îmbracaminte actuala.

Drumurile laterale ce intersecteaza drumurile de interes local propuse pentru modernizare sunt în număr de 34 și vor fi amenajate pe o lungime 25m și o lățime de 5m.

Partea carosabilă este de 4,0m, iar acostamentele sunt de 2x0,5m.

Acostamentele vor avea același sistem rutier ca și partea carosabilă.

Drumurile laterale existente ce au sistemul rutier alcatuit din nisip grosier si pietriș, colmatat cu pământ vor avea urmatorul sistem rutier:

- **fundatie din balast de 15 cm grosime;**
- **îmbrăcăminte din macadam în grosime de 10 cm.**

III.4. Localizarea proiectului:

Obiectivul investiției „**MODERNIZARE PRIN ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN**” este amplasat în intravilanul si extravilanul comunei Smardioasa.

▪ Strada Independentei

Strada Independentei este delimitata de intersecția cu drumul national DN 51 și intersecția cu strada Pietei, având lungimea de 861 m.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a III-a.

I.1. În planul de situație, strada Independentei nu este amenajata din punct de vedere al geometriei traseului. Traseul strazii in plan este pe toata lungimea acestui tronson practic rectilinie.

I.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentand declivitati mici, sub 6 %.

I.3. În secțiune transversala, strada nu prezinta o latime constanta si aceasta variaza între 5.00 – 7.00 m. Aceasta latime nu este clar definita deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetatiei în partile sale marginale datorita colmatarii balastului din alcatuire.

I.4. Sistem rutier existent

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

Sistemul rutier existent este alcatuit din:

- 15-20 piatra de rau si/sau material granular.
- 40 - 80 cm nisip argilos cenusiu.



I.5. Scurgerea apelor

Exista dispozitive de scurgere a apelor (rigole, santuri) colmatate.

I.6. Intersectii cu drumurile laterale

Strada Independentei se intersecteaza cu drumul national DN 51 si strada Pietei.

Intersectiile cu drumul national DN 51 si strada Pietei nu sunt amenajate din punct de vedere geometric. Accesibilitatea persoanelor cu handicap se realizeaza greoi datorita lipsei amenajarilor specific in zona intersectiei.

▪ Strada Pietei

Strada Pietei este delimitata de intersectia cu drumul national DN 51 si strada Independentei, având lungimea de 561 m.

II.1. În planul de situație, strada Pietei nu este amenajata din punct de vedere al geometriei traseului.

II.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei si nu este amenajata in plan vertical.

II.3. În secțiune transversala strada nu prezinta o latime constanta si aceasta variaza intre 5.00 – 6.00 m. Aceasta latime nu este clar definita deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetatiei în partile sale marginale datorita colmatarii balastului din alcatuire.

II.4. Sistem rutier existent

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

Sistemul rutier existent este alcatuit din:

- 15-25 cm pavaj din piatra de rau si/sau material granular.
- 40 - 90 cm nisip argilos cenuziu.



II.5. Scurgerea apelor

Pe strada Pietii exista dispozitive de scurgere a apelor de tipul santurilor si rigolelor.

II.6. Intersectii cu drumurile laterale

Strada Pietei se intersecteaza cu drumul national DN51 si strada Independentei. Intersectiile cu aceste drumuri nu sunt amenajate din punct de vedere geometric.

▪ Strada Morii

Strada Morii incepe de la intersectia cu drumul national DN 51 si are o lungime de 642 m.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a III-a.



III.1. În planul de situație, strada Morii din punct de vedere al geometriei traseului în plan nu este amenajată, având un traseu rectiliniu.

III.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentând declivități mici. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada Morii nu este amenajată.

III.3. În secțiune transversală, strada nu prezintă o lățime constantă și aceasta variază între 6.00 – 7.00 m. Această lățime nu este clar definită deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetației în părțile sale marginale datorită colmatării balastului din alcatuire.

III.4. Sistem rutier existent

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

Sistemul rutier existent este alcatuit din:

- 15/20 cm piatră spartă sau material granular.

- 40 - 90 cm nisip argilos cenușiu.

III.5. Scurgerea apelor

Pe Strada Morii există dispozitive de scurgere a apelor (santuri, rigole).

III.6. Intersecții cu drumurile laterale

Strada Morii se intersectează cu drumul național DN 51 și drumul județean Dj 506 B.

Intersecțiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric și necesită modificări ale geometriei actuale.

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

▪ Strada Viitorului

Strada Viitorului incepe de la intersectia cu strada Salciilor și se continua apoi pe aproximativ 263 m pana la intersectia cu strada Morii.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a IV-a.



IV.1. În planul de situație, strada Viitorului din punct de vedere al geometriei traseului în plan nu este amenajată. La nivelul traseului în plan se impune reamenajarea geometrică.

IV.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentând declivități mici și racordări pe verticală cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical nu strada nu este amenajată.

IV.3. În secțiune transversală, strada nu prezintă o lățime constantă și aceasta variază între 4.00 – 5.00 m. Această lățime nu este clar definită deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetației în partile sale marginale datorită colmatării balastului din alcatuire.

IV.4. Sistem rutier existent

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

Sistemul rutier existent este alcatuit din

- 10/15 cm piatră spartă sau material granular.

- 40 - 80 cm nisip argilos cenușiu.

IV.5. Scurgerea apelor

Pe strada Viitorului scurgerea apelor se face prin dispozitive de tipul santurilor din pământ.

IV.6. Intersectii cu drumurile laterale

Strada Viitorului se intersecteaza cu strazile Salciilor si Morii. Intersectiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric si necesita modificari ale geometriei actuale.

▪ Strada Bii

Strada Bii incepe de la intersectia cu drumul national DN 51 și se continua apoi pe aproximativ 607 m pana la intersectia cu drumul judetean Dj 506 B.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a IV-a.

V.1. În planul de situație, strada Bii din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizata prin aliniamente lungi. Strada nefiind amenajata in plan.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a III-a.

V.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentand declivitati mici și racordari pe verticala cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajata.

V.3. În secțiune transversala, strada nu prezinta o latime constanta si aceasta variaza între 5.00 – 6.00 m. Aceasta latime nu este clar definita deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetatiei în partile sale marginale datorita colmatarii balastului din alcatuire.



V.4. Sistem rutier existent

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Piatra sparta 10-12 cm

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

- 40 - 80 cm nisip argilos cenușiu.

V.5. Scurgerea apelor

Pe strada Băii există dispozitive de scurgere a apelor de tipul santurilor, rigolelor.

V.6. Intersecții cu drumurile laterale

Strada Băii se intersectează cu drumul Național DN 51, cu drumul județean Dj 506 B, cu strada Troitei și strada Salciilor.

Intersecțiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric și necesită modificări ale geometriei actuale.

▪ Strada Salciilor

Strada Salciilor începe de la intersecția cu drumul național DN 51 și se continuă apoi pe aproximativ 387 m până la intersecția cu strada Izvorului.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a III-a.

VI.1. În planul de situație, strada Salciilor din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizată prin aliniamente lungi, strada având un traseu rectiliniu. Strada nefiind amenajată în plan.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a VI-a.

VI.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentând declivități mici și racordări pe verticală cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajată.

VI.3. În secțiune transversală, strada nu prezintă o lățime constantă și aceasta variază între 3.00 – 4.00 m. Această lățime nu este clar definită deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetației în părțile sale marginale datorită colmatării balastului din alcatuire.



VI.4. Sistem rutier existent

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Piatra sparta 10-12 cm
- 40 - 90 cm nisip argilos cenusiu.

VI.5. Scurgerea apelor

Pe strada Salciilor exista dispozitive de scurgere a apelor de tipul santurilor, rigolelor din pamant.

VI.6. Intersectii cu drumurile laterale

Strada Salciilor intersecteaza strazile: strada Izvorului, strada Morii, strada Cetatii, strada tineretului si drumul national DN 51.

Intersectiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric si necesita modificari ale geometriei actuale.

▪ Strada Troitei

Strada Troitei incepe de la intersectia cu strada Bii și se continua apoi pe aproximativ 91 m pana la intersectia cu strada Teilor.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a IV-a.

VII.1. În planul de situație, strada Troitei din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizata printr-un aliniament in lungime de 91 m. Strada nu este amenajata in plan.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a III-a.

VII.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentand declivitati mici și racordari pe verticala cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada este amenajata.

VII.3. În secțiune transversala strada nu prezinta o latime constanta si aceasta variaza intre 3.00 – 6.00 m. Aceasta latime nu este clar definita deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetatiei în partile sale marginale datorita colmatarii balastului din alcatuire.



VII.4. Sistem rutier existent

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Balast 10-12 cm
- 40 - 80 cm nisip argilos cenusiu.

VII.5. Scurgerea apelor

Pe strada Troitei exista dispozitive de scurgere a apelor de tipul santurilor, rigolelor din pamant.

VII.6. Intersectii cu drumurile laterale

Strada Troitei se intersecteaza strazile: strada Baii si strada Teilor. Intersectiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric si necesita modificari ale geometriei actuale.

▪ Strada Toamnei

Strada Toamnei incepe de la intersectia cu drumul national DN 51 si continua pe o lungime de 257 m.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a IV-a.

VIII.1. În planul de situație, strada Toamnei din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizata prin aliniamente lungi. Strada nefiind amenajata in plan.

VIII.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentând declivități mici și racordări pe verticală cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajată.

VIII.3. În secțiune transversală, strada nu prezintă o lățime constantă și aceasta variază între 3.00 – 4.00 m. Această lățime nu este clar definită deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetației în părțile sale marginale datorită colmatării balastului din alcatuire.

VIII.4. Sistem rutier existent

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Balast 10-15 cm
- 40 - 80 cm nisip argilos cenușiu.



VIII.5. Scurgerea apelor

Pe strada Toamnei există dispozitive de scurgere a apelor de tipul santurilor, rigolelor din pământ.

VIII.6. Intersecții cu drumurile laterale

Strada Toamnei intersecționează drumul național DN 51 și strada Speranței.

Intersecțiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric și necesită modificări ale geometriei actuale.

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

▪ Strada Eternitatii

Strada Eternitatii are un traiectorie rectilinie si se intinde pe 187 m incepand de la intersectia cu drumul natioanl DN 51 si continuand pana la intersectia cu strada Sperantei.

IX.1. În planul de situație, strada Eternitatii din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizata prin aliniamente lungi. Strada nefiind amenajata in plan.

IX.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentand declivități mici și racordari pe verticala cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajata.

IX.3. În secțiune transversala, strada nu prezinta o latime constanta si aceasta variaza intre 4.00 – 6.00 m. Aceasta latime nu este clar definita deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetatiei în partile sale marginale datorita colmatarii balastului din alcatuire.



IX.4. Sistem rutier existent

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Balast 10-12 cm
- 40 - 90 cm nisip argilos cenușiu.

IX.5. Scurgerea apelor

Pe strada Eternitatii exista dispozitive de scurgere a apelor de tipul santurilor, rigolelor din pamant.

IX.6. Intersectii cu drumurile laterale

Strada Eternitatii se intersecteaza cu drumul national DN 51 si strada Sperantei.

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

Intersectiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric si necesita modificari ale geometriei actuale.

▪ Strada Balta Alba

Strada Balta Alba are un traiectorie rectilinie si se intinde pe 151 m incepand de la intersectia cu drumul national DN 51.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a IV-a.

X.1. În planul de situație, strada Balta Alba din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizata prin aliniamente lungi. Strada nefiind amenajata în plan.

X.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentand declivitati mici și racordari pe verticala cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajata.

X.3. În secțiune transversala, strada nu prezinta o latime constanta si aceasta variaza între 3.00 – 4.00 m. Aceasta latime nu este clar definita deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetatiei în partile sale marginale datorita colmatarii balastului din alcatuire.

X.4. Sistem rutier existent

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Balast 10-12 cm
- 40 - 80 cm nisip argilos cenușiu.

X.5. Scurgerea apelor

Pe strada Balta Alba exista dispozitive de scurgere a apelor de tipul santurilor, rigolelor din pamant.

X.6. Intersectii cu drumurile laterale

Strada Balta Alba se intersecteaza cu drumul national DN 51.

Intersectiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric si necesita modificari ale geometriei actuale.

▪ Strada Islazului

Strada Islazului are un traseu alcatuit din aliniamente racordate cu curbe avand raze mai mici de 50 m si se intinde pe 243 m incepand de la intersectia cu drumul national DN 51.

XI.1. În planul de situație, strada Islazului din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizata prin aliniamente lungi racordate cu ajutorul curbelor mai mici de 50 m. Strada nefiind amenajata în plan.

XI.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentând declivități mici și racordări pe verticală cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajată.

XI.3. În secțiune transversală, strada nu prezintă o lățime constantă și aceasta variază între 3.00 – 5.00 m. Această lățime nu este clar definită deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetației în părțile sale marginale datorită colmatării balastului din alcatuire.



XI.4. Sistem rutier existent

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Balast 10-12 cm
- 40 - 80 cm nisip argilos cenușiu.

XI.5. Scurgerea apelor

Pe strada Islazului există dispozitive de scurgere a apelor de tipul santurilor, rigolelor din pamant.

XI.6. Intersecții cu drumurile laterale

Strada Islazului se intersectează cu drumul național DN 51 și strada Gradinari.

Intersecțiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric și necesită modificări ale geometriei actuale.

▪ Strada Murgului

Strada Murgului are un traseu alcătuit din aliniamente lungi și se întinde pe 152 m începând de la intersecția cu drumul național DN 51 și continuând până la intersecția cu strada Gradinari.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a IV-a.

XII.1. În planul de situație, strada Murgului din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizată prin aliniamente lungi, acesta fiind practic rectiliniu. Strada nefiind amenajată în plan.

XII.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentând declivități mici și racordări pe verticală cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajată.

XII.3. În secțiune transversală, strada nu prezintă o lățime constantă și aceasta variază între 3.00 – 4.00 m. Această lățime nu este clar definită deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetației în părțile sale marginale datorită colmatării balastului din alcătuire.



XII.4. Sistem rutier existent

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Balast 10-12 cm
- 40 - 80 cm nisip argilos cenușiu.

XII.5. Scurgerea apelor

Pe strada Murgului există dispozitive de scurgere a apelor de tipul santurilor, rigolelor din pământ.

XII.6. Intersecții cu drumurile laterale

Strada Murgului se intersectează cu drumul național DN 51 și strada Gradinari. Intersecțiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric și necesită modificări ale geometriei actuale.

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

▪ Strada Teilor

Strada Teilor are un traseu alcatuit din aliniamente lungi si se intinde pe 538 m incepand de la intersectia cu drumul national DN 51 si continuand pana la intersectia cu drumul judetean Dj 506 B.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a III-a.

XIII.1. În planul de situație, strada Teilor din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizata prin aliniamente lungi, acesta fiind practic rectiliniu. Strada nefiind amenajata in plan.

XIII.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentand declivitati mici și racordari pe verticala cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajata.

XIII.3. În secțiune transversala, strada nu prezinta o latime constanta si aceasta variaza intre 5.00 – 6.00 m. Aceasta latime nu este clar definita deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetatiei în partile sale marginale datorita colmatarii balastului din alcatuire.



XIII.4. Sistem rutier existent

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Piatra sparta 15 cm
- 40 - 80 cm nisip argilos cenușiu.

XIII.7. Scurgerea apelor

Pe strada Teilor exista santuri profilate din pamant in vederea scurgerii apelor.

XIII.8. Intersectii cu drumurile laterale

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

Strada Teilor se intersecteaza cu drumul national DN 51, drumul judetean Dj 506 B si strada Troitei.

Intersectiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric si necesita modificari ale geometriei actuale.

▪ Strada Sanitarului

Strada Sanitarului are un traseu alcatuit din aliniamente lungi si se intinde pe 195 m incepand de la intersectia cu drumul national DN 51 si continuand pana la intersectia cu strada Luncii.

XIV.1. În planul de situație, strada Sanitarului din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizata prin aliniamente lungi ,acesta fiind practic rectiliniu. Strada nefiind amenajata in plan.

XIV.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentand declivitati mici și racordari pe verticala cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajata.

XIV.3. În secțiune transversala, strada nu prezinta o latime constanta si aceasta variaza între 5.00 – 6.00 m. Aceasta latime nu este clar definita deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetatiei în partile sale marginale datorita colmatarii balastului din alcatuire.



XIV.4. Sistem rutier existent

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Balast 10-12 cm
- 40 - 80 cm nisip argilos cenușiu.

XIV.5. Scurgerea apelor

Pe strada Sanitarului exista dispozitive de scurgere a apelor apa de tipul santurilor, rigolelor

XIV.6. Intersectii cu drumurile laterale

Strada Sanitarului se intersecteaza cu drumul national DN 51 si strada Luncii.

Intersectiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric si necesita modificari ale geometriei actuale.

▪ Strada Dr. Paunescu

Strada Dr. Paunescu are un traseu alcatuit din aliniamente lungi si se intinde pe 446 m incepand de la intersectia cu drumul national DN 51.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a III-a.

XV.1. În planul de situație, strada Dr. Paunescu din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizata prin aliniamente lungi ,acesta fiind practic rectiliniu. Strada nefiind amenajata in plan.

XV.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentand declivitati mici și racordari pe verticala cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajata.

XV.3. În secțiune transversala, strada nu prezinta o latime constanta si aceasta variaza intre 5.00 – 6.00 m. Aceasta latime nu este clar definita deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetatiei în partile sale marginale datorita colmatarii balastului din alcatuire.

**XV.4. Sistem rutier existent**

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Piatra sparta 15 cm
- 40 - 80 cm nisip argilos cenușiu.

XV.5. Scurgerea apelor

Pe strada Dr. Paunescu scurgerea apelor se face cu ajutor dispozitivelor de scurs apa de tipul santurilor trapezoidale din pamant.

XV.6. Intersectii cu drumurile laterale

Strada Dr. Paunescu se intersecteaza cu drumul national DN 51 si strazile Daracului si Iederei.

Intersectiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric si necesita modificari ale geometriei actuale.

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

▪ **Strada Sfintii Mihail si Gavril**

Strada Sfintii Mihail si Gavril are un traseu alcatuit din aliniamente lungi si se intinde pe 335 m incepand de la intersectia cu drumul national DN 51.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a III-a.

XVI.1. În planul de situație, strada Sfintii Mihail si Gavril din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizata prin aliniamente lungi racordate prin curbe mai mari de 100 m. Strada nefiind amenajata in plan.

XVI.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentand declivitati mici și racordari pe verticala cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajata.

XVI.3. În secțiune transversala, strada nu prezinta o latime constanta si aceasta variaza intre 6.00 – 7.00 m. Aceasta latime nu este clar definita deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetatiei în partile sale marginale datorita colmatarii balastului din alcatuire.



XVI.4. Sistem rutier existent

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Piatra sparta 15 cm
- 40 - 80 cm nisip argilos cenușiu.

XVI.5. Scurgerea apelor

Pe strada Sfintii Mihail si Gavril scurgerea apelor se face cu ajutor dispozitivelor de scurs apa de tipul santurilor trapezoidale din pamant.

XVI.6. Intersectii cu drumurile laterale

Strada Sfintii Mihail si Gavril se intersecteaza cu drumul national DN 51.

Intersectia nu este amenajata din punct de vedere geometric si necesita modificari ale geometriei actuale.

▪ Strada Mestesugarilor

Strada Mestesugarilor are un traseu alcatuit din aliniamente lungi si se intinde pe 383 m incepand de la intersectia cu drumul national DN 51.

XVII.1. În planul de situație, strada Mestesugarilor din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizata prin aliniamente lungi, acesta fiind practic rectiliniu. Strada nefiind amenajata in plan.

XVII.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentand declivitati mici și racordari pe verticala cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajata.

XVII.3. În secțiune transversala, strada nu prezinta o latime constanta si aceasta variaza intre 3.00 – 5.00 m. Aceasta latime nu este clar definita deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetatiei în partile sale marginale datorita colmatarii balastului din alcatuire.



XVII.4. Sistem rutier existent

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Piatra sparta 15 cm
- 40 - 90 cm nisip argilos cenusiu.

XVII.5. Scurgerea apelor

Pe strada Mestesugarilor scurgerea apelor se face cu ajutor dispozitivelor de scurs apa de tipul santurilor trapezoidale din pamant.

XVII.6. Intersectii cu drumurile laterale

Strada Mestesugarilor se intersecteaza cu drumul national DN 51 si strazile Sperantei si Iederei.

Intersectiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric si necesita modificari ale geometriei actuale.

▪ Strada Scolii

Strada Scolii are un traseu alcatuit din aliniamente lungi si se intinde pe 234 m incepand de la intersectia cu drumul national DN 51.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a III-a.

XVIII.1. În planul de situație, strada Scolii din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizata prin aliniamente lungi, acesta fiind practic rectiliniu. Strada nefiind amenajata in plan.

XVIII.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentand declivitati mici și racordari pe verticala cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajata.

XVIII.3. În secțiune transversala, strada nu prezinta o latime constanta si aceasta variaza între 5.00 – 6.00 m. Aceasta latime nu este clar definita deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetatiei în partile sale marginale datorita colmatarii balastului din alcatuire.

**XVIII.4. Sistem rutier existent**

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Piatra sparta 15 cm
- 40 - 80 cm nisip argilos cenușiu.

XVIII.5. Scurgerea apelor

Pe strada Scolii scurgerea apelor se face cu ajutor dispozitivelor de scurs apa de tipul santurilor trapezoidale din pamant.

XVIII.6. Intersectii cu drumurile laterale

Strada Scolii se intersecteaza cu drumul national DN 51.

Intersectia nu este amenajata din punct de vedere geometric si necesita modificari ale geometriei actuale.

▪ Strada Dr. Dina

Strada Dr. Dina are un traseu alcatuit din aliniamente lungi si se intinde pe 197 m incepand de la intersectia cu drumul national DN 51.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a IV-a.

XIX.1. În planul de situație, strada Dr. Dina din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizata prin aliniamente lungi ,acesta fiind practic rectiliniu. Strada nefiind amenajata in plan.

XIX.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentand declivitati mici și racordari pe verticala cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajata.

XIX.3. În secțiune transversala, strada nu prezinta o latime constanta si aceasta variaza intre 3.00 – 4.00 m. Aceasta latime nu este clar definita deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetatiei în partile sale marginale datorita colmatarii balastului din alcatuire.

**XIX.4. Sistem rutier existent**

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Piatra sparta 15 cm
- 40 - 90 cm nisip argilos cenușiu.

XIX.5. Scurgerea apelor

Pe strada Dr. Dina scurgerea apelor se face cu ajutor dispozitivelor de scurs apa de tipul santurilor trapezoidale din pamant.

XIX.6. Intersectii cu drumurile laterale

Strada Dr. Dina se intersecteaza cu drumul national DN 51.

Intersectiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric si necesita modificari ale geometriei actuale.

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

▪ Strada Postasului

Strada Postasului are un traseu alcatuit din aliniamente lungi si se intinde pe 242 m incepand de la intersectia cu drumul national DN 51.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a III-a.

XX.1. În planul de situație, strada Postasului din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizata prin aliniamente lungi, acesta fiind practic rectiliniu. Strada nefiind amenajata in plan.

XX.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentand declivitati mici și racordari pe verticala cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajata.

XX.3. În secțiune transversala, strada nu prezinta o latime constanta si aceasta variaza între 5.00 – 6.00 m. Aceasta latime nu este clar definita deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetatiei în partile sale marginale datorita colmatarii balastului din alcatuire.



XX.4. Sistem rutier existent

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Piatra sparta 15 cm
- 40 - 80 cm nisip argilos cenusiu.

XX.5. Scurgerea apelor

Pe strada Postasului scurgerea apelor se face cu ajutor dispozitivelor de scurs apa de tipul santurilor trapezoidale din pamant.

XX.6. Intersectii cu drumurile laterale

Strada Postasului se intersecteaza cu drumul national DN 51.

Intersectiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric si necesita modificari ale geometriei actuale.

▪ Strada Cazanului

Strada Cazanului are un traseu alcatuit din aliniamente lungi si se intinde pe 218 m incepand de la intersectia cu drumul national DN 51.

XXI.1. În planul de situație, strada Cazanului din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizata prin aliniamente lungi ,acesta fiind practic rectiliniu. Strada nefiind amenajata in plan.

XXI.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentand declivitati mici și racordari pe verticala cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajata.

XXI.3. În secțiune transversala, strada nu prezinta o latime constanta si aceasta variaza intre 5.00 – 6.00 m. Aceasta latime nu este clar definita deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetatiei în partile sale marginale datorita colmatarii balastului din alcatuire.

**XXI.4. Sistem rutier existent**

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Piatra sparta 15 cm
- 40 - 80 cm nisip argilos cenusiu.

XXI.5. Scurgerea apelor

Pe strada Cazanului scurgerea apelor se face cu ajutor dispozitivelor de scurs apa de tipul santurilor trapezoidale din pamant.

XXI.6. Intersectii cu drumurile laterale

Strada Cazanului se intersecteaza cu drumul national DN 51.

Intersectiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric si necesita modificari ale geometriei actuale.

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

▪ Strada Lujerului

Strada Lujerului are un traseu alcatuit din aliniamente lungi si se intinde pe 230 m incepand de la intersectia cu drumul national DN 51.

Din punct de vedere al categoriei străzii, tronsonul de strada se încadrează în categoria a IV-a.

XXII.1. În planul de situație, strada Lujerului din punct de vedere al geometriei traseului în plan este caracterizata prin aliniamente lungi ,acesta fiind practic rectiliniu. Strada nefiind amenajata in plan.

XXII.2. În profil longitudinal, strada se înscrie în relieful zonei, prezentand declivitati mici și racordari pe verticala cu raze mari. Din punct de vedere al geometriei în plan vertical strada nu este amenajata.

XXII.3. În secțiune transversala, strada nu prezinta o latime constanta si aceasta variaza intre 4.00 – 5.00 m. Aceasta latime nu este clar definita deoarece sistemul rutier existent nemodernizat a permis inclusiv instalarea vegetatiei în partile sale marginale datorita colmatarii balastului din alcatuire.



XXII.4. Sistem rutier existent

Date privind caracteristicile sistemului rutier existent:

- Piatra sparta 15 cm
- 40 - 80 cm nisip argilos cenușiu.

XXII.5. Scurgerea apelor

Pe strada Lujerului scurgerea apelor se face cu ajutor dispozitivelor de scurs apa de tipul santurilor trapezoidale din pamant.

XXII.6. Intersectii cu drumurile laterale

Strada Lujerului se intersecteaza cu drumul national DN 51.

Intersectiile nu sunt amenajate din punct de vedere geometric si necesita modificari ale geometriei actuale.

III.5. Scurtă descriere a impactului potențial,

Proiectul analizat în cadrul acestui memoriu de prezentare are o desfășurare redusă, astfel ca impactul potențial va fi unul extrem de redus. Fundamentarea proiectului propus se bazează pe analizele realizate la nivel național (Planul Național de Dezvoltare), regional (Planul de Dezvoltare Regională), precum și județean (Master Planul județului Teleorman), care identifică dezvoltarea durabilă a orașelor ca factor de stimulare a creșterii economice și ca prioritate de dezvoltare în perioada programatică precizată.

Proiectul concurează la atingerea obiectivelor de dezvoltare a creșterii gradului de civilizație prin modernizarea și dezvoltarea sistemului centralizat de alimentare cu apă a localităților din mediul rural și la îmbunătățirea calitatii factorilor de mediu.

Proiectul nu va afecta habitate și specii protejate, iar impactul său asupra așezărilor umane va fi unul pozitiv.

IV. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu

IV.1. Protecția calității apelor:

Din activitatea specifică de realizare a lucrărilor proiectate și de exploatare a obiectivului vor rezulta următoarele tipuri de ape:

- **ape pluviale** conventional curate cazute pe partea carosabilă care pot fi poluate cu eventuale scurgeri de hidrocarburi;
- **ape uzate menajere** de la grupurile sanitare ce vor fi amenajate în perioada de execuție, de la personalul implicat în realizarea lucrărilor proiectate.

Debitele de ape uzate menajere, din perioada de realizare a lucrărilor proiectate, vor fi calculate funcție de numărul de puncte de lucru/organizare de șantier.

$Q_{zi\ max} = 3\ mc/zi$ pentru 1 punct de organizare de șantier. Aceste debite vor fi evacuate prin racorduri la rețeaua de canalizare existentă.

Se estimează că valorile indicatorilor de calitate ale apelor uzate menajere evacuate pe perioada de execuție a lucrărilor de consolidare se vor încadra în limitele normativului NTPA-002/2002 privind condițiile de evacuare a apelor uzate în rețelele de canalizare ale localităților și direct în stațiile de epurare.

Concluzie finală: Activitatea de realizare a lucrărilor proiectate – **Servicii de proiectare pentru obiectivul – „MODERNIZARE PRIN ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL ÎN COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN” nu va genera un impact negativ** asupra apelor evacuate și nici asupra apelor de suprafață și/sau apelor subterane. De asemenea, lucrările proiectate se referă la realizarea lucrărilor, iar realizarea lor va duce la îmbunătățirea efectelor asupra factorului de mediu apă.

IV.2. Protecția aerului:

În cele ce urmează vor fi prezentate sursele și poluanții caracteristici etapei de realizare a lucrărilor proiectate.

Emisiile din timpul desfășurării perioadei execuției proiectului sunt asociate în principal cu demolarea parțială a unor componente, cu mișcarea deșeurilor și pământului, cu manevrarea materialelor.

Activitățile care se constituie în surse de poluanți atmosferici în etapa de realizare a proiectului sunt următoarele:

- îndepărtarea vegetației pe sectorul afectat de lucrările proiectate;
- excavarea solului,
- modelarea suprafeței,
- depozitarea materialelor,
- asternere straturi balast și asfalt.

Poluantul specific operațiilor de construcții prezentate anterior este constituit de particule în suspensie cu un spectru dimensional larg, incluzând și particule cu dimensiuni aerodinamice echivalente mai mari de 10 μm (pulberi inhalabile, acestea putând afecta sănătatea umană).

Emisiile de praf variază adesea în mod substanțial de la o zi la alta, în funcție de nivelul activităților, de operațiile specifice și de condițiile meteorologice dominante.

Natura temporară a lucrărilor de construcție le diferențiază de alte surse neregulate de praf, atât în ceea ce privește estimarea, cât și controlul emisiilor. Realizarea lucrărilor de construcție constă într-o serie de operații diferite, fiecare cu durată și potențialul propriu de generare a prafului. Cu alte cuvinte, emisiile de pe amplasamentul unei construcții au un început și un sfârșit care pot fi bine definite, dar variază apreciabil de la o fază la alta a procesului de construcție. Aceste particularități le diferențiază de marea majoritate a altor surse neregulate de praf, ale căror emisii au fie un ciclu relativ staționar, fie un ciclu anual ușor de evidențiat.

Alături de emisiile de particule vor apărea emisii de poluanți specifici gazelor de esapament rezultate de la utilajele cu care se vor executa operațiile și de la vehiculele pentru transportul materialelor. Poluanții caracteristici motoarelor cu ardere internă de tip DIESEL, cu care sunt echipate utilajele și autovehiculele pentru transport sunt: oxizi de azot (NO_x), compuși organici nonmetanici (COV_{nm}), metan (CH_4), oxizi de carbon (CO , CO_2), amoniac (NH_3), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi policiclice (HAP), dioxid de sulf (SO_2).

Regimul emisiilor acestor poluanți este, ca și în cazul emisiilor de praf, dependent de nivelul activității și de operațiile specifice, prezentând o variabilitate substanțială de la o zi la alta, de la o fază la alta a procesului.

Sursele de emisie a poluanților atmosferici specifici obiectivului studiat sunt surse la sol sau în apropierea solului (înălțimi efective de emisie de până la 4 m față de nivelul solului), deschise (cele care implică manevrarea pământului) și mobile.

Caracteristicile surselor si geometria obiectivului inscriu amplasamentul, in ansamblu, in categoria surselor de suprafata si liniare (infiintare retea de alimentare cu apa și gospodarie de apa).

Se mentioneaza ca activitatile pentru realizarea lucrarilor proiectate – **„MODERNIZARE PRIN ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN”** – nu conduc la emisii de poluanti, cu exceptia gazelor de esapament rezultate de la vehiculele pentru transportul materialelor si a poluantilor generati de operatiile de sudura (particule cu continut de metale, mici cantitati de CO, NOx si O₃).

Utilajele care vor fi utilizate sunt: buldozere, incarcatoare, excavatoare, iar pentru transportul materialelor se vor utiliza autocamioane cu capacitatea de 15 ÷ 20 t. Insa se apreciaza ca la realizarea lucrarilor proiectate se vor folosi utilaje si echipamente performante, care vor respecta legislatia in vigoare privind emisiile de substante poluante in atmosfera.

Se mentioneaza ca emisiile de poluanti atmosferici corespunzatoare activitatilor aferente lucrarii sunt intermitente.

Procesele de ardere carburanti

Arderea carburantilor se va realiza in motoarele urmatoarelor tipuri de vehicule: utilaje folosite in procesul de demolare si autobasculante transport deseuri rezultate.

Concentratiile emisiilor de poluanti sunt in functie de:

- tipul de motor - aprindere prin comprimare;
- regimul de functionare: mers incet, in ralanti, accelerare, decelerare.

Emisiile de poluanti rezultate din traficul autovehiculelor sunt greu de controlat deoarece, in afara de factorii mentionati, mai intervin si alti factori, ca:

- distanta parcursa pe amplasament;
- timpii de deplasare si manevre;
- frecventa pe parcursul unei zile.

Aplicand factorii de emisie conform Metodologiei OMS, pentru conditiile:

- distanta parcursa in incinta de un mijloc auto: 250 m;
- timp maxim de deplasare si manevre: 15 ÷ 20 minute;
- tipul de combustibil: motorina;
- trafic maxim
- pomiri motor – rece/cald;
- viteza medie: 5 km/h;

s-au calculat debitele masice de substante poluante (g/h).

Poluanti de interes: oxizi de azot, oxizi de sulf, pulberi in suspensie, monoxid de carbon.

Sursele de emisie: tevine de esapament sunt amplasate in spatele cabinei, la inaltimea de aproximativ 2,5 m.

Nivelul emisiilor:

- monoxid de carbon: 3.5 ÷ 7,6 mg/m³;

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

- oxizi de azot (exprimati in NO_2): $10,6 \div 24,8 \text{ mg/m}^3$;
- oxizi de sulf (exprimati in SO_2): $1,4 \div 5,4 \text{ mg/m}^3$;
- pulberi in suspensie: $0,6 \div 1,2 \text{ mg/m}^3$;
- hidrocarburi volatile: $2,7 \div 5,8 \text{ mg/m}^3$.

Se mentioneaza ca surselor caracteristice activitatilor din amplasamentul obiectivului nu li se pot asocia concentratii in emisie, fiind surse libere, deschise, nedirijate. Din acelasi motiv, acestea nu pot fi evaluate in raport cu prevederile OM 462/93 si nici cu alte normative referitoare la emisii.

De asemenea, trebuie mentionat ca, prin natura lor, sursele asociate lucrarilor de constructie nu pot fi prevazute cu sisteme de captare si evacuare dirijata a poluantilor.

Masurile pentru controlul emisiilor de particule sunt masuri de tip operational specifice acestui tip de surse. In ceea ce priveste emisiile generate de sursele mobile acestea trebuie sa respecte prevederile legale in vigoare.

Variatia emisiilor de poluanti este:

- monoxid de carbon: $27,0 \div 100,25 \text{ mg/m}^3$;
- oxizi de azot (exprimati in NO_2): $7,7 \div 0,107 \text{ mg/m}^3$;
- oxizi de sulf (exprimati in SO_2): $\text{SLD} \div 6,72 \text{ mg/m}^3$;
- pulberi in suspensie: $0,25 \div 1,82 \text{ mg/m}^3$.

În perioada de operare a obiectivului propus prin prezentul proiect, in prezentul memoriu, activitatea ce se va constitui in sursa de poluare va fi traficul rutier – emisii reduse de particule si emisii de poluanti specifici gazelor de esapament, ce se constituie intr-o sursa liniara nedirijata.

Concluzie finala: Realizarea lucrarilor proiectate de **MODERNIZARE PRIN ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN** si desfasurarea traficului, ***nu vor genera un impact negativ*** asupra factorului de mediu aer.

IV.3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Zgomotul, considerat ca un "subprodus de metabolism tehnologic", reprezinta un factor important de disconfort si se incadreaza in problemele acute ale "igienii mediului".

Aspectele legate de combaterea zgomotului sunt de natura:

- "sociala" – constand in adoptarea celor mai eficiente masuri in vederea inlaturarii efectului de "noxa" sociala;
- "tehnica" – constand in proiectarea si realizarea unor agregate, utilaje, care, prin functionare, sa produca un nivel cat mai redus de zgomot;
- "medico-sanitara" – constand in aplicarea unor masuri menite sa protejeze omul de efectele nocive ale zgomotului si sa-i creeze un confort fizic si psihic corespunzator.

Din punct de vedere fizic, zgomotul reprezinta o suprapunere dezordonata de sunete cu frecvente si intensitati diferite.

Din punct de vedere medical, zgomotul reprezinta orice sunet care devine suparator intalnind organismul intr-un moment nepotrivit.

Sunetul este un fenomen vibratil, care difuzeaza sub forma de unde, transmitandu-se prin toate mediile (solide, lichide si gazoase), cu viteze diferite (descrescand de la gaze la solide).

Zgomotul se caracterizeaza prin doua elemente esentiale:

- **FRECVENTA** – reprezinta numarul de oscilatii pe unitatea de timp si se masoara in Hertzi, un Hertz fiind egal cu o oscilatie pe secunda (Hz). Din punct de vedere fiziologic, frecventa determina tonalitatea unui zgomot. Cu cat un zgomot are o tonalitate mai inalta, cu atat influenta sa asupra organismului este mai puternica.
- **INTENSITATEA** – corespunde cantitatii de energie purtata sau transportata de un fenomen vibratil. Se masoara in ergi sau bari. Sub aspect fiziologic, intensitatea determina sonoritatea. Zgomotul, prin prezenta sa in mediul ambiant, cu repercusiuni asupra starii de sanatate si confort a colectivitatii umane expuse, defineste poluarea sonora (STAS 1957/2-87).

Clasificarea efectelor produse de zgomot pe baza nocivitatii lor:

- ◆ efecte nocive asupra organelor auditive (efecte specifice);
- ◆ efecte nocive asupra altor organe si sisteme sau asupra psihicului (efecte nespecifice) – asupra sistemului nervos, sistemului circulator, functiei vizuale;
- ◆ perturbarea somnului sau repausului;
- ◆ interferarea cu vorbirea sau cu alte semnale acustice utile;
- ◆ efecte asupra randamentului muncii, eficientei, atentiei, etc.;
- ◆ aparitia timpurie a starii generale de oboseala.

Inotind uneori zgomotul, vibratiile reprezinta un alt factor cu efecte nocive atat asupra sanatatii, cat si asupra randamentului in munca.

Zgomotul si vibratiile se constituie in seria de "amenintari" la sanatatea populatiei, cunoasterea nivelurilor lor fiind importanta in evaluarea impactului asupra mediului si in alegerea cailor de eliminare a acestui impact.

Limite admisibile

Conform NGPM/2002 – la locurile de munca ce nu necesita solicitari mari sau o deosebita atentie se prevede o limita maxima admisa a zgomotului (LMA) de:

- 85 dB(A);
- curba Cz 80 dB;

STAS 10009/88 - prevede, pentru limita functionala:

- 65 dB(A);
- curba Cz 60 dB;

Ordin nr. 536/97 al OMS - prevede, pentru zona protejata cu functiune de locuire:

- ziua: - 50 dB (A);

- curba Cz 45 dB.

Masuri de protectie:

Tinand cont ca lucrarile proiectate se extind pe o suprafata redusa, iar arealul este deja afectat de traficul rutier, ce se desfasoara pe DC 10, consideram ca efectele realizarii lucrarilor proiectate vor unele extrem de reduse. Se vor lua toate masurile de protectie a vecinatatilor impotriva transmiterii de vibratii si zgomote, a socurilor puternice.

In conditiile in care vor fi respectate masurile operationale de protectie, impactul va fi unul nesemnificativ.

Prezentul proiect **nu va avea un impact negativ** in ceea ce priveste poluarea fonica din zona analizata, nici in perioada de executie , nici in perioada de exploatare.

IV.4. Protecția împotriva radiațiilor:

Activitatile ce urmeaza a se desfasura pe amplasament precum și elementele din dotare nu genereaza și nu contin surse de radiatii calorice, radiatii UV și radiatii ionizante.

IV.5. Protecția solului și a subsolului:

Sursele potentiale de contaminare a solului pot proveni din depozitarea necontrolata a deeurilor ce provin din realizarea lucrarilor proiectate.

Deseurile de constructie rezultate vor fi imediat incarcate si transportate la rampa, neconstituind sursa de poluare a solului si subsolului.

Deseurile menajere si cele reciclabile vor fi colectate in containere și se vor depozita pana la predare in conditii de siguranta.

Din modul de evacuare a apelor uzate rezultate se apreciaza ca nu vor fi poluari ale factorilor de mediu care sa afecteze solul si subsolul.

Prognostizarea impactului:

Impact fizic si mecanic asupra solului

In perioada de executie se vor efectua lucrari care vor afecta orizonturile superficiale ale solului, inasa deoarece zona este deja afectata de alunecari de teren, consideram ca impactul asupra acestui factor este unul redus, lucrarile propuse avand un impact pozitiv deoarece pot stabiliza procesele geomorfologice actuale.

Masuri de diminuare a impactului:

In vederea reducerii impactului se vor limita lucrarile la zona afectata de proiect, astfel incat impactul asupra solului sa fie unul minim. De asemenea se va asigura depozitarea controlata a deeurilor ce provin din demolarea partiala a unor componente.

Prin amenajarile prevazute a fi efectuate se preconizeaza realizarea unei protectii sigure a solului si subsolului de pe amplasament.

Concluzie finala: Realizarea lucrarilor proiectate **nu va genera un impact negativ** asupra solului si subsolului.

IV.6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Activitățile prevăzute prin acest proiect - „**MODERNIZARE PRIN ASFALTARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN**” - nu vor afecta ecosistemele terestre și acvatice de pe amplasament.

Proiectul nu este amplasat în interiorul sau în vecinătatea vreunei arii protejate incluse în rețeaua ecologică europeană Natura 2000.

Măsuri de reducere a impactului:

În etapa de realizare a lucrărilor proiectate, pentru a nu fi produse perturbări grave ale echilibrului ecologic sunt necesare adoptarea de măsuri de protecție a florei și faunei, precum:

- respectarea graficului de lucrări în sensul limitării traseelor și programului de lucru pentru a limita impactul asupra florei și faunei specifice amplasamentului
- utilizarea de utilaje și mijloace de transport performante, pentru a diminua zgomotul datorat activităților de execuție a lucrărilor proiectate, precum și echiparea cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților în atmosferă
- evitarea depozitării necontrolate a materialelor rezultate - colectarea selectivă, valorificarea și eliminarea periodică a deșeurilor în scopul evitării atragerii animalelor sălbatice din zonă și reducerii riscurilor atât pentru oameni cât și pentru animale.
- prevenirea și înlăturarea urmarilor unor accidente rutiere, în conformitate cu procedurile de reacție în situații de urgență.

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

Amplasamentul prezentului proiectului este afectat deja de lucrări antropice.

Astfel **impactul** asupra așezărilor umane și altor obiective de interes public va fi unul extrem de **redus în perioada de execuție**, iar după finalizare acest **impact va fi unul semnificativ pozitiv**, prin îmbunătățirea condițiilor de trai a cetățenilor din zonă de exploatare urbană, prin controlarea fenomenelor naturale din zonă.

IV.8. Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament:

Generarea deșeurilor, în special pentru *perioada de execuție a lucrărilor proiectate*, reprezintă o sursă cu impact semnificativ asupra mediului din zonă de amplasament, în condițiile nerespectării măsurilor prevăzute în legislația privind managementul deșeurilor.

În etapa de execuție a lucrărilor proiectate se identifică următoarele categorii de deșuri generate în zona de lucru:

- pamant de excavatie/umpluturi neomogene;
- deșuri menajere / cu caracter menajer - generate de personalul muncitor;

Din activitatea ce urmează a se desfășura pe platforma obiectivului se estimează că va rezulta un volum variabil de deșuri.

Deșuri nevalorificabile:

- o deșuri din demolări de diferite materiale componente ale straturilor existente - sub formă de moloz, materiale de construcție: cod deșeu- 17 01 07

- o deseuri din pamant excavat - cod deseuri 17 09 04
- o deseuri menajere - cod deseuri 20 02 01

Deseurile specificate mai sus vor fi depozitate in spatii special amenajate, și vor fi ridicate de catre o unitate prestatoare de servicii de salubritate, pe baza unui contract incheiat de constructorul lucrării.

Deseurile rezultate vor fi tinute strict sub control printr-o depozitare corespunzatoare precum și o asigurare corespunzatoare a stării tehnice a utilajelor folosite pentru depozitare. Se vor evita efectele negative asupra factorilor de mediu sensibili: sol și apa subterana.

Dupa terminarea lucrărilor, constructorul va asigura curatenia spațiilor de desfasurare a activitatilor prin supravegherea dirigintei de santier.

Materialul rezultat va fi incarcat prin mijloace mecanice în mijloacele de transport și evacuat de pe amplasament.

Pentru desfasurarea activitatilor în conditii normale de eficienta economica și siguranta privind protectia muncii se va realiza organizarea de santier care va cuprinde:

- realizarea graficelor de executie a lucrărilor de demolare, incarcare și transport deseuri;
- realizarea cailor de acces și circulatie pentru utilajele și autobasculantele necesare transportului deseurilor din demolare; drumurile de acces vor fi marcate și semnalizate cu semne de circulatie privind restrictiile de viteza și prioritatile de sens;
- asigurarea tuturor uneltelor și sculelor precum și a dispozitivelor, utilajelor și mijloacelor necesare derularii proiectului de investitie cu respectarea normelor de protectia muncii, masurilor și regulilor de prevenire și stingere a incendiilor.

Lucrările proiectate nu vor introduce alte efecte negative suplimentare, fata de situatia existenta asupra factorilor de mediu: solul, microclimatul, ape de suprafata, vegetatie, fauna, sau din punct de vedere al zgomotului și peisajului. Nu sunt afectate obiectivele de interes istoric sau cultural. Prin executarea lucrărilor proiectate vor apare unele influente favorabile atat asupra factorilor de mediu, cat și din punct de vedere economic și social.

IV.9. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

În perioada de demolare și de realizare a lucrărilor proiectate nu vor fi utilizate substante toxice și nu vor fi amplasati recipienti de stocare combustibili.

V. Prevederi pentru monitorizarea mediului:

Lucrările proiectate nu vor introduce alte efecte negative suplimentare, fata de situatia existenta asupra factorilor de mediu in perioada de executie, iar in perioada de exploatare a obiectivului impactul asupra mediului va fi unul preponderent pozitiv, deoarece prin realizarea proiectului calitatea factorilor de mediu se va imbunatati semnificativ.

Nu sunt afectate obiectivele de interes istoric sau cultural. Prin executarea lucrărilor proiectate vor apare unele influente favorabile atat asupra factorilor de mediu, cat și din punct de vedere economic și social.

Se recomanda monitorizarea urmatorilor factori de mediu: solul, microclimatul, ape de suprafata, vegetatie, fauna. Aceasta monitorizare va fi efectuata de catre beneficiarul lucrarii in colaborare cu autoritatile de protectia mediului, respectiv **Agentia pentru Protectia Mediului Teleorman**.

VI. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară

Nu este cazul

VII. Lucrări necesare organizării de șantier:

In conformitate cu legislatia nationala, amplasarea organizarii de santier si suprafata acesteia este stabilita de castigatorul licitatiei pentru executarea lucrarilor. Pentru aceasta suprafata exista obligatia contractuala, asumata de constructor în fata proprietarului terenului, de a readuce aceste suprafete la folosinta initiala, sau în circuitul productiv. Locatia acesteia va fi stabilita de comun acord cu autoritatile implicate in realizarea acestui obiectiv, cu respectarea regulamentelor si legislatiei in vigoare in domeniul protectiei mediului, in cadrul urmatoarelor etape de dezvoltare a proiectului.

Dezvoltarea organizarii de santier se va realiza intr-un singur amplasament din considerente de ordin economic si de protectie a mediului, precum si datorita extinderii reduse a lucrarilor prevazute in acest proiect.

Din punct de vedere al protecției mediului, alegerea unui singur amplasament pentru organizarea de șantier prezintă următoarele avantaje:

- prin adoptarea măsurilor pentru depozitarea controlată a materiilor prime, combustibililor și a altor materiale se evită pierderile necontrolate sau poluările accidentale;
- utilizarea rațională a resurselor de apă;
- asigurarea facilităților igienico-sanitare pentru muncitori;
- gestiunea deșeurilor, inclusiv a apelor uzate,
- cheltuieli mai reduse pentru redarea stării inițiale a terenurilor ocupate temporar cu organizarea de șantier.

Dotări aferente organizării de șantier

- clădirea administrativă;
- depozit de materiale;
- dotări pentru PSI;
- cabina portar.

In faza de constructie a obiectivului vor trebui impuse urmatoarele masuri organizatorice :

- Marcarea limitelor cadastrale ale amplasamentului pentru a defini perimetrul destinat constructiei;
- Folosirea pe cat posibil a drumurilor existente pentru deplasarea utilajelor;
- Asigurarea pazei si sigurantei utilajelor si a instalatiilor de santier;

- Asigurarea echipamentelor necesare pentru buna executie a lucrarilor;
- Se vor delimita locurile de depozitare a materialelor ce urmeaza a fi folosite in procesul tehnologic;
- In cadrul punctelor de lucru se vor amplasa grupuri sanitare de tip ecologic, care vor fi vidanjate periodic, astfel incat apele uzate menajer nu vor avea un impact semnificativ asupra mediului;
- Platformele organizarii de santier si a bazelor de productie vor fi betonate si vor fi prevazute cu sistem de colectare, canalizare si epurare a apelor pluviale, menajere si tehnologice uzate;
- Refacerea solului (reconstructie ecologica) pe amplasamentele organizarii de santier, in zonele unde acesta a fost afectat prin lucrarile de depozitare de materiale, stationare de utilaje, in scopul redarii in circuit la categoria de folosinta detinuta initial;
- Asigurarea accesului echipelor de interventie a autoritatilor specializate pentru prevenirea sau remedierea unor defectiuni ale retelelor sau lucrarilor de interes public existente in zona organizarii de santier;

Interdictii privind amplasarea organizarii de santier

- Organizarea de santier nu va fi amplasata in zonele locuite si la o distanta corespunzatoare de rauri, acumulari, vai;
- Organizariile de santiere, bazele de productie, statiile de mixturi asfaltice, statiile de betoane, gropile de imprumut, spatiile de servicii nu vor fi amplasate nici in interiorul dar nici in apropierea siturilor de interes comunitar, ariilor speciale de protectie avifaunistica si a altor arii naturale protejate;
- Organizariile de santier, gropile de imprumut, bazele de productie, bazele de utilaje, depozitele temporare sau definitive de terasamente si materiale de constructii nu se vor amplasa pe terenuri de calitate superioara, arii protejate, zone cu alunecari de teren.

VIII. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile:

Activitatea de realizare a lucrarilor proiectate nu va implica lucrari de reconstructie ecologica.

Deseurile rezultate vor fi tinute strict sub control printr-o depozitare corespunzatoare precum și o asigurare corespunzatoare a starii tehnice a utilajelor folosite pentru depozitare.

Materialul rezultat va fi incarcat prin mijloace mecanice în mijloacele de transport și evacuat de pe amplasament.

Dupa terminarea lucrarilor, constructorul va asigura curatenia spatiilor de desfasurare a activitatilor prin supravegherea dirigintelui de santier.

Beneficiar:

COMUNA SMARDIOASA, JUDETUL TELEORMAN

Elaborat:

S.C. TOTAL ROAD S.R.L.

IX. Anexe - piese desenate

- Plan de incadrare in zona – scara 1:25.000
- Sectiuni transversale tip – scara 1:50

Intocmit,
Ing. Raul PUSCA



Verificat,
Ing. Catalin GRUIANU



