



MP **MODUL PROIECT S.A.**

SOCIETATE SPECIALIZATA IN PROIECTARE

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

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



MEMORIU DE PREZENTARE

I.DENUMIREA PROIECTULUI:

“ MODERNIZARE STRAZI IN COMUNA DOBROTESTI,
JUDETUL TELEORMAN ”

II.TITULARUL PROIECTULUI :

COMUNA DOBROTESTI

Adresa: Comuna Dobrotesti, sat Dobrotesti, judetul Teleorman

-tel/fax: 0247336802 / 0737018211

-e- mail: primariadobrotesti@yahoo.com

-pagina de internet.....

-persoana de contact: PRIMAR MANICA ION

-responsabil pentru protectia mediului:.....

III.DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT

a) Un rezumat al proiectului

SITUATIA EXISTENTA

Dobrotești este o comună în județul Teleorman, Muntenia, România, formată din satele Dobrotești (reședința) și Merișani.

Modernizarea strazilor se face pe actualul traseu, aflat în intravilanul comunei Dobrotești.

Suprafața de teren ocupată de lucrările de modernizare a strazilor este situată în totalitate în amplasamentul aferent drumurilor publice și nu sunt necesare exproprieri, scoateri din circuitul agricol, demolari de case sau alte construcții.

Conform legii 10/1995 cu modificările și completările ulterioare și a HG 766/1997 categoria de importanță a strazilor ce fac obiectul prezentei documentații tehnico-economice este categoria de importanță C – normală.

Strazile propuse pentru modernizare nu sunt încadrate de borduri și trotuare ci de acostamente înierbate. Accesul la proprietăți sunt amenajate artizanal.

Sunt identificate defecțiuni ale structurii rutiere (D.S.T.R.) și defecțiuni ale complexului rutier (D.C.R.), pe o suprafață de aproximativ 50%. Având în vedere că sectoarele analizate au o îmbracamintă din impietruire, asfaltarea acestora este imperios necesară.

Strazile propuse pentru modernizare sunt:

Nr. Crt.	Denumire strada	Lungime proiect (m)	Parte carosabilă + acostament
1	Strada Soseaua Mica	468	5,00
2	Strada Magnoliei	405	5,00
3	Strada Soseaua Mica 4	190	5,00
4	Strada Caisului TR1	405	5,00
4	Strada Caisului TR2	729	5,00
5	Strada Socului TR1	342	5,00
5	Strada Socului TR2	305	5,00
6	Strada Narciselor	83	5,00
TOTAL STRAZI		2927	

Suprafața totală ocupată definitiv este => **TOTAL S = 2927 m x 8 m = 23416 mp**

Lucrari de arta

PODURILE EXISTENTE NU FAC OBIECTUL PROIECTULUI

DESCRIEREA DIN PUNCT DE VEDERE TEHNIC, CONSTRUCTIV, FUNCTIONAL-ARHITECTURAL SI TEHNOLOGIC

Traseul in plan orizontal

Proiectarea traseului se face pe baza vitezei de proiectare si a conditiilor naturale, tehnice si economice.

In plan, traseul strazilor propuse pentru modernizare se suprapune peste platforma strazilor existente, nefiind nevoie de exproprii de terenuri, de demolari sau scoateri din circuitul agricol sau silvic. Elementele geometrice corespund in general unei viteze de circulatie de 50km/h. La corectarea elementelor geometrice ale traseului se va tine cont de STAS 863/85 si STAS 2900/89.

Imbunatatirea elementelor geometrice a fost facuta in asa fel incat viitoarea ampriza a strazilor sa se mentina pe domeniu public.

In profil longitudinal

Strazile din comuna Dobrotesti se afla in general in palier, existând pe tronsoane izolate pante medii. Pentru a reduce cât mai mult lucrarile de terasamente linia rosie va fi proiectata in asa fel incat sa urmareasca foarte aproape si cât mai fidel linia terenului dar cu ajustarea denivelarilor mici prin umplutura si sapatura. In punctele de schimbare de declivitate dintre doua aliniamente se vor face racordari verticale, acolo unde este cazul ($m > 0,5\%$).

In profil transversal

In conformitate cu Ordinul M.T. nr. 50 din aprilie 1998 pentru Norme tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile rurale strazile propuse pentru modernizare vor avea urmatorul profil transversal:

La strazile proiectate se va aplica profilul transversal tip:

- partea carosabila 4,00 m ;
- acostamentele 0,50 m;
- panta transversala in acoperis 2,5 %;
- panta acostament 2,5 %
- santuri sau rigole conform profilelor transversale tip;

Structura rutiera noua propusa prin expertiza tehnica

Pentru strazile proiectate s-a adoptat o structura rutiera adecvata pentru clasa de trafic usor care este urmatoarea:

- 4 cm mixtura asfaltica tip BA16 conform AND 605 (EB 16 rul 50/70);
- 6 cm mixtura asfaltica tip BAD22,4 conform AND 605 (EB 22,4 leg 50/70);
- 15 cm strat de piatra sparta conform STAS 6400/84;
- 20cm fundatie din balast conform STAS6400/84.

Inainte de inceperea lucrarilor de terasamente se vor executa operatiunile de trasare si pichetare ale lucrarilor conform STAS 9824/3.

Trasarea si pichetarea lucrarilor se fac pe baza planurilor de situatie, a profilelor longitudinale si a profilelor transversale si constau in determinarea, materializarea si reperarea punctelor caracteristice care definesc elementele traseului (alinamente, curbe, schimbari de declivitati).

Solutiile tehnice adoptate in prezenta documentatie au avut in vedere utilizarea materialelor de constructie conform reglementarilor nationale In vigoare, precum si legislatiei si standardelor nationale corelate cu legislatia U.E.

Aceste materiale sunt in conformitate cu prevederile H.G. nr. 766/1997 si a Legii nr. 10/1995 privind obligativitatea utilizarii de materiale agrementate la executia lucrarilor.

Amenajarea acostamentelor

Partea carosabila va fi incadrata pe ambele parti de acostamente cu latimea de 0,50 m. Acostamentele vor avea acelasi structura rutiera ca si partea carosabila. Panta transversala a acostamentelor este de 2,5%.

Executia santurilor pentru scurgerea apei

Apele pluviale de pe suprafata partii carosabile sunt colectate lateral in santuri conform profilelor transversal tip, de unde apele sunt conduse spre firele de vai existente in zona, unde se vor descarca.

Structura santurilor permeate cu beton este compusa din:

- 10 cm beton de ciment C25/30;
- 5 cm substrat de balast.

Executia de podete noi

Pentru asigurarea continuitatii scurgerii apelor in lungul strazilor la intersectiile cu strazile laterale s-au prevazut podete tubulare D=500mm si lungimea de 7,00m. De asemenea pentru

asigurarea continuitatii santurilor la intersectia cu accesele la proprietati s-au prevazut podete tubulare D=400mm si lungimea de 5,00 m amplasate in dreptul accesului auto la proprietate.

Amenajarea intersectiilor cu drumurile laterale

Strazile laterale vor fi amenajate pe lungimea de 15 m si latimea de 5,00 m cu un strat de balast in grosime de 15 cm.

Se vor executa santuri de pamant pe ambele parti ale drumurilor laterale.

Siguranta circulatiei

In documentatie sunt prevazute indicatoare rutiere la intersectia cu drumurile principale din zona. La semnalizarea rutiera se va tine seama de STAS 1848 / 2011.

b) Justificarea necesitatii proiectului :

Investitia urmărește modernizarea strazilor din comuna Dobrotesti, judetul Teleorman astfel încât acestea să satisfacă din punct de vedere calitativ și cantitativ cerințele actualilor și viitorilor consumatori, la nivelul normelor europene actuale.

Prin realizarea proiectului se urmareste imbunatatirea situatiei sociale a locuitorilor din comuna Dobrotesti, prin asigurarea legaturii rutiere intre drumului national DN65A si diverse obiective de interes local ale locuitorilor comunei.

Prin modernizarea strazilor in comuna Dobrotesti, judetul Teleorman, se preconizeaza atingerea urmatoarelor obiective:

- Traficul se va desfasura in conditii normale de siguranta si confort;
- Nu vor mai exista stagnari de ape adiacente partilor carosabile;
- Timpul de parcurgere a zonelor tranzitate se va scurta.
- Se reduce consumul de carburanti și scad costurile lucrărilor de intretinere și reparatii ale parcului auto ;
- Se reduce gradul de poluare prin scaderea emisiei diverselor noxe și reducerea volumului de praf.

c) Valoarea investitiei

	Lei (cu TVA)	Lei (fara TVA)
Valoarea totala (INV)	6.230.497,65	5.244.459,52
Constructii- montaj(C+M):	5.494.030,43	4.616.832,29

d) Perioada de implementare propusa

Durata totala de realizare a proiectului este de 24 luni din care durata de execuție pentru modernizarea strazilor este de 12 luni.

e) Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar (planuri de situatie, amplasamente):

Majoritatea strazilor propuse pentru modernizare se afla la V de drumul national DN65A, acesta fiind cel mai important element de infrastructura, ce traverseaza comuna Dobrotesti de la N la S.

Strazile propuse pentru modernizare se afla pe actualul amplasament al strazilor din intravilanul comunei Dobrotesti.

Planuri de situatie: D01- D08

Situatia ocuparilor definitive de teren.

Suprafata totala ocupata definitiv este => **TOTAL S = 2927 m x 8 m = 23416 mp**

f) Descriere a caracteristicilor fizice ale intregului proiect, formele fizice ale proiectului.
(Planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie)

Pentru strazile proiectate s-a adoptat o **structură rutieră** adecvată pentru clasa de trafic ușor care este următoarea:

- 4 cm mixtura asfaltica tip BA16 conform AND 605 (EB 16 rul 50/70);
- 6 cm mixtura asfaltica tip BAD22,4 conform AND 605 (EB 22,4 leg 50/70);
- 15 cm strat de piatra sparta conform STAS 6400/84;
- 20cm fundatie din balast conform STAS6400/84.

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

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

Execuția santurilor pentru scurgerea apei

Structura santurilor permeate cu beton este compusă din:

- 10 cm beton de ciment C25/30;
- 5 cm substrat de balast.

Amenajarea intersecțiilor cu drumurile laterale

Strazile laterale vor fi amenajate pe lungimea de 15 m și lățimea de 5,00 m cu un strat de balast în grosime de 15 cm.

Profilul și capacitățile de producție - nu este cazul

Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament:

Pentru aducerea strazilor nivelul exigențelor de siguranță în exploatare, de rezistență și de stabilitate la sarcinile din trafic, se propun un set de lucrări necesare pentru modernizarea strazilor după cum urmează:

- structura rutiera nouă propusă prin expertiza tehnică ;
- amenajarea acostamentelor;
- executarea santurilor și rigolelor noi;
- executarea de podete noi;
- amenajarea intersecțiilor cu strazile laterale;
- siguranța circulației.

Descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și materiile prime, mărimea și capacitate:

- Semnalizarea punctului de lucru;
- Pichetarea traseului;
- Desfacerea elementelor existente, acolo unde este cazul;
- Săpătura pentru îndepărtarea stratului vegetal sau a structurii rutiere existente;
- Fundarea în vederea asternerii stratului de fundație;
- Compactarea stratului suport;
- Asternerea stratului de fundație din balast și compactarea acestuia;
- Asternerea stratului de bază din piatră spartă și compactarea acestuia;
- Asternerea straturilor de legătură și de uzură și compactarea acestora;
- Profilarea, nivelarea și finisarea santurilor și a elementelor din beton acolo unde este cazul.;

-Nivelarea, finisarea si aducerea la starea initiala a zonelor adiacente ce nu fac obiectul contractului;

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

Materii prime:

Materiale de constructie:

Pentru strazile proiectate s-a adoptat o **structură rutieră** adecvată pentru clasa de trafic ușor care este următoarea:

- 4 cm mixtura asfaltica tip BA16 conform AND 605 (EB 16 rul 50/70);
- 6 cm mixtura asfaltica tip BAD22,4 conform AND 605 (EB 22,4 leg 50/70);
- 15 cm strat de piatra sparta conform STAS 6400/84;
- 20cm fundatie din balast conform STAS6400/84.

Executia santurilor pentru scurgerea apei

Structura santurilor permeate cu beton este compusa din:

- 10 cm beton de ciment C25/30;
- 5 cm substrat de balast.

Amenajarea intersectiilor cu drumurile laterale

Strazile laterale vor fi amenajate pe lungimea de 15 m si latimea de 5,00 m cu un strat de balast in grosime de 15 cm.

Combustibili utilizati: carburanti motorina .

Modul de asigurare:

- agregate naturale, balast, nisip, pietris, de la statiile de sortare din zona, pe baza de contract;
- utilajele si mijloacele de transport necesare activitatii vor fi alimentate cu combustibili de la statiile de combustibili din zona.

Racordarea la retelele utilitare existente in zona;

- alimentare cu apa - nu este cazul;

- canalizare - Apele pluviale de pe suprafata partii carosabile sunt colectate lateral in santuri conform profilelor transversal tip, de unde apele sunt conduse spre firele de vai existente in zona, unde se vor descarca.

Structura santurilor permeate cu beton este compusa din:

- 10 cm beton de ciment C25/30;
- 5 cm substrat de balast.

Executia de podete noi

Pentru asigurarea continuitatii scurgerii apelor in lungul strazilor la intersectiile cu strazile laterale s-au prevazut podete tubulare D=500mm si lungimea de 7,00m. De asemenea pentru

asigurarea continuitatii santurilor la intersectia cu accesele la proprietati s-au prevazut podete tubulare D=400mm si lungimea de 5,00 m amplasate in dreptul accesului auto la proprietate.

- alimentare cu energie electrica- nu este cazul

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

Dupa executarea lucrarilor proiectate vor aparea influente favorabile asupra factorilor de mediu cat si din punct de vedere economico-social, in stransa legatura cu efectele pozitive ce rezulta din imbunatatarea conditiilor de trafic ce apar in urma realizarii lucrarilor de modernizare.

Lucrarile de refacere a mediului inconjurator:

- restaurarea vegetatiei de-a lungul aliniamentului
- limitarea la minimul necesar a suprafetei ocupate
- refacerea zonei dupa terminarea lucrarilor,
- refacerea terenurilor ocupate temporar pe durata lucrarilor si redarea acestora (utilizarilor initiale).

Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente:

Modernizarea strazilor se face pe actualul traseu, conform planurilor generale, nefiind necesare expropriari, demolari sau scoateri de terenuri din circuitul agricol.

Accesul pe majoritatea strazilor propuse pentru modernizare se face pe drumul national DN65A.

Resursele naturale folosite in constructie si functionare:

Resurse neregenerabile folosite in constructie:

- minerale: balast, nisip, pietris;
- combustibili: motorina folosita pentru functionarea utilajelor

Resurse regenerabile folosite in constructie :

- apa

Metode folosite in constructie/ demolare:

Metode folosite in cadrul obiectivului de investitii:

- Indepartarea structurii rutiere existente si a betoanelor acolo unde este cazul, pentru pregatirea asternerii straturilor structurii strazilor astfel incat, la finalul proiectului, strazile sa se situeze la nivelul proprietatilor;
- Realizarea unor pante transversale, astfel incat apa pluviala sa fie evacuate rapid de pe suprafata carosabila;
- Executarea de podete tubulare pentru a facilita evacuarea apelor pluviale;
- Executarea de santuri pentru scurgerea apelor;
- Executarea de marcaje si montarea de indicatoare rutiere.

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

- anexat la documentatie

Relatia cu alte proiecte existente sau planificate: Nu este cazul

Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare:

Optiunea I:

- 4 cm mixtura asfaltica tip BA16 conform AND 605 (EB 16 rul 50/70);
- 6 cm mixtura asfaltica tip BAD22,4 conform AND 605 (EB 22,4 leg 50/70);
- 15 cm strat de piatra sparta conform STAS 6400/84;
- 20cm fundatie din balast conform STAS6400/84.

Optiunea II:

- 4 cm mixtura asfaltica tip BA16 conform AND 605 (EB 16 rul 50/70);
- 6 cm mixtura asfaltica tip BAD22,4 conform AND 605 (EB 22,4 leg 50/70);
- 15 cm strat de balast stabilizat cu ciment STAS10473/84;
- 20cm fundatie din balast conform STAS6400/84.

Din punct de vedere tehnic si economic se recomanda **Optiunea I.**

Aceasta solutie se preteaza materialelor din zona si solutiilor tehnice aplicate in ultima perioada pe lucrari similare. Totodata solutia are o viteza mai mare de executie iar din experienta ultimelor contracte similare este mai economica din punct de vedere financiar.

Avantajul solutiei propuse este ca structura rutiera flexibila prezinta solicitari reduse la nivelul patului drumului, fapt ce conduce la o asigurare sporita la tasarile inegale ale structurii.

Solutiile alternative propuse desi asigura capacitatea portanta a structurii rutiere sunt mai scumpe si presupun tehnologii de executie cu grad de dificultate sporit.

Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului:

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

Avize si acorduri cerute pentru proiect:

- Protectia mediului Teleorman
- Documentatie tehnica pentru autorizarea lucrarilor de constructii – D.T.A.C

IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare – Nu este cazul

V. Descrierea amplasarii proiectului:

- Distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalier, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare:

Nu este cazul

- Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare:

Lista monumentelor istorice comuna Dobrotesti, judetul Teleorman

Cod LMI	Denumire	Localitate	Adresa	Datare
TR-I-s-B-14197 (RAN: 152779.01)	Situl arheologic de la Dobrotesti, punct „Măgura Jidovului” și „Lacul cu Cremene”	sat <u>Dobrotesti</u> ; comuna <u>Dobrotesti</u>	„Măgura Jidovului”, „Lacul cu Cremene”, la E și la V de sat	Epoca bronzului, Eneolitic

TR-I-m-B-14197.01 (RAN: 152779.01.02)	Așezare	sat <u>Dobrotești</u> ; comuna <u>Dobrotești</u>	Lacul cu cremene” sau „Lacul lui Drăcman”, la V de sat, în zona Valea Adâncă sau Tabu Mare	Epoca bronzului, Cultura Cernavoda III
TR-I-m-B-14197.02 (RAN: 152779.01.01)	Așezare de tip tell	sat <u>Dobrotești</u> ; comuna <u>Dobrotești</u>	„Măgura Jidovului”, la E de sat, pe malul stâng al pârâului Burdea	Eneolitic, Cultura Gumelnița
TR-II-m-A-14328	Biserica „Sf. Voievozi”	sat <u>Dobrotești</u> ; comuna <u>Dobrotești</u>	Str. Magnoliilor 46, în partea de V a satului, pe drumul spre Tecuci	1753, ref. 1870
TR-II-m-B-14329	Primăria	sat <u>Dobrotești</u> ; comuna <u>Dobrotești</u>	Str. Primăriei 3, lângă Căminul Cultural și vis a vis de școală	1935
TR-II-m-B-14330	Casa Anghel al Moștenței (Miu Anghel)	sat <u>Dobrotești</u> ; comuna <u>Dobrotești</u>	Str. Șoseaua Mare 2, la intrarea în sat	înc. sec. XX

Daca pe parcursul executarii lucrarilor se vor descoperii vestigii istorice, constructorul si beneficiarul vor sista lucrarile si se vor anunta : Directia pentru Cultura, Culte Si Patrimoniul Cultural National A Judetului Teleorman si proiectantul pentru luarea masurilor ce se impun.

- Harti, fotografiile ale amplasamentului:

- Plan de incadrare in zona- DZ1
- Planuri de situatie: D01-D08
- Schema-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității
- Schema-flux a gestionării deșeurilor

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

Folosinta actuala si planificata a terenului: intravilan – drumuri publice

Politici de zonare si folosire a terenului: Se prevede mentinerea regimului economic existent conform Certificatului de Urbanism.

Arealele sensibile: Nu este cazul

Infrastructura rutiera propusa va ocupa urmatoarele suprafete de teren:

Suprafata totala ocupata definitiv este => **TOTAL S = 2927 m x 8 m = 23416 mp**

Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

Inventar de coordonate STEREO 70

STRADA SOSEAUA MICA

Numar Punct	X [m]	Y [m]
1	308823.767	491077.708

STRADA MAGNOLIEI

Numar Punct	X [m]	Y [m]
2	309006.419	490784.625

SOSEAUA MICA 4

Numar Punct	X [m]	Y [m]
3	307947.127	491188.060

CAISULUI TR.1

Numar Punct	X [m]	Y [m]
4	307944.283	491493.254

CAISULUI TR.2

Numar Punct	X [m]	Y [m]
5	307935.041	491493.554

STRADA SOCULUI TR1

Numar Punct	X [m]	Y [m]
6	307471.283	490990.413

STRADA SOCULUI TR2

Numar Punct	X [m]	Y [m]
7	307334.005	490694.450

STRADA NARCISELOR

Numar Punct	X [m]	Y [m]
8	309083.571	491630.634

Detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.

Nu au fost luate in considerare mai multe variante de amplasament.

VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile:

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

a) Protecția calității apelor

Sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul:

In timpul executiei,posibilele surse de poluare a apelor sunt uleiurile si carburantii,care se pot scurge in panza freatica,de la autovehiculele sau utilajele implicate in executia obiectivului.

Utilajele folosite pentru executia lucrarilor vor fi corespunzator intretinute pentru a nu se produce pierderi de ulei si carburanti.

Apele pluviale de pe suprafata partii carosabile sunt colectate lateral in santuri conform profilelor transversal tip, de unde apele sunt conduse spre firele de vai existente in zona, unde se vor descarca.

Pentru asigurarea continuitatii scurgerii apelor in lungul strazilor la intersecțiile cu strazile laterale s-au prevazut podete tubulare D=500mm si lungimea de 7,00m. De asemenea pentru asigurarea continuitatii santurilor la intersectia cu accesele la proprietati s-au prevazut podete tubulare D=400mm si lungimea de 5,00 m amplasate in dreptul accesului auto la proprietate.

Stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute:

Nu este cazul;

b) Protecția aerului:

Sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri:

Sursele de poluare pentru aer se manifestă numai pe perioada execuției lucrărilor și pot fi:

Utilajele și echipamentele prin funcționarea lor în zona frontului de lucru. Poluarea specifică activității utilajelor și echipamentelor se apreciază după consumul de carburant caracteristic arderii în motoarele termice, care generează poluanți ca: Nox, Sox, CO, pulberi, metale grele, etc.

Regimul emisiilor acestor poluanți este dependent de nivelul activității zilnice, prezentând o variabilă substanțială de la o zi la alta, de la o fază la alta a procesului de construcție.

De asemenea, operațiile de transport, manipulare, depozitare a materialelor pot genera o creștere a concentrațiilor de pulberi, în suspensie sau sedimentabile, după caz, în zona afectată de lucrări. În perioada de construcție impactul poluant asupra atmosferei va fi minim și perioada de expunere va fi redusă.

Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă:

Având în vedere că sursele de poluare asociate activităților care se desfășoară în faza de execuție sunt surse libere, deschise și au cu totul alte particularități decât sursele aferente activităților industriale, nu se poate pune problema unor instalații de captare – epurare – evacuare în atmosferă a aerului impurificat/gazelor reziduale.

Se recomandă următoarele măsuri:

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

- verificarea periodică a utilajelor în ceea ce privește nivelul de emisii de CO și alte gaze de echipament.

- caile de acces vor fi stropite periodic

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Sursele de zgomot și vibrații:

Utilajele de construcție, datorită deplasării și activității desfășurate, constituie surse de vibrații.

A doua sursă de zgomot și vibrații în șantier este reprezentată de circulația mijloacelor de transport.

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Măsuri:

În perioada de construcție:

- lucrările de execuție se vor realiza pe timp de zi (orele 9.00-18.00),
- se vor utiliza echipamente și tehnologii conforme cu standardele de zgomot și vibrații,
- pentru transportul materialelor (pământ, balast, beton etc.) se presupune că vor fi folosite basculante / autovehicule grele, cu sarcina cuprinsă între câteva tone și 40 tone.

d) Protecția împotriva radiațiilor: Nu este cazul

e) Protecția solului și a subsolului:

Sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatice și de adâncime:

În perioada de execuție, pe amplasament, sursele sursele de poluare a solului și subsolului pot fi:

- scurgerile accidentale pe sol(carburani, uleiuri) cauzate de funcționarea defectuoasă a utilajelor.

În perioada de operare pe amplasamentul proiectului, sursele de poluare a solului și subsolului pot fi:

- emisiile de poluanți ca urmare a desfășurării traficului rutier;

Lucrări și dotări pentru protecția solului și a subsolului:

- în faza de execuție, utilajele folosite în proiect, vor fi corespunzător întreținute pentru a nu se produce poluări ale solului și a apei cu pierderi de ulei și combustibili.

- depozitarea deșeurilor municipale în puștele, amplasate în locuri accesibile, de unde vor fi preluate de serviciile de salubritate din zonă.

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice: Nu este cazul

g) Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

Prin realizarea obiectivului propus nu se modifică funcțiile prevăzute în Certificatul de urbanism și nu sunt afectate obiective de interes public.

Implementarea proiectului va conduce la îmbunătățirea condițiilor de viață a populației și va avea un impact pozitiv.

Dacă pe parcursul executării lucrărilor se vor descoperi vestigii istorice, constructorul și beneficiarul vor sista lucrările și se vor anunța : Direcția pentru Cultură, Culte și Patrimoniul Cultural Național A Județului Teleorman și proiectantul pentru luarea măsurilor ce se impun.

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

În perioada de execuție a lucrărilor se vor avea în vedere următoarele măsuri de protecție a locuitorilor din apropierea/vecinătatea frontului de lucru:

- în zonele de lucru amplasate în vecinătatea zonelor locuite, activitățile specifice organizării de șantier se vor desfășura numai în perioada de zi;

- executarea lucrărilor fără a produce disconfort locuitorilor prin generarea de noxe, praf, zgomot și vibrații;

- optimizarea traseelor utilajelor de construcție astfel încât să fie evitate blocajele și accidentele de circulație;

- realizarea lucrărilor pe tronsoane, pe bază de grafic de lucrări, pentru scurtarea perioadei de execuție, pentru diminuarea duratei de manifestare a efectelor negative asupra populației;

- utilizarea mijloacelor tehnologice și utilajelor silențioase;

- realizarea unei semnalizari verticale eficiente trebuie sa cuprinda indicatoare de avertizare, de obligativitate si indicatoare de informare si orientare.

h) Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatării, inclusiv eliminarea:

Tipuri, coduri si cantitati de deseuri in timpul executiei :

Denumirea deșeurii	Codul deșeurii	Sursa	Cantitate
Deseuri municipale amestecate	20 03 01	De la activitatea de intretinere a strazilor in perioada implementarii proiectului	1,2 t/an
Deseuri din lemn	17 02 01	Lucrari de constructie (cofraje)	1 mc/an
Asfalturi, altele decat cele specificate la 17 03 01	17 03 02	Lucrari de constructie	1,5 t/an

Deșeurile menajere se vor colecta în pubele acoperite și periodic vor fi predate la firme autorizate. In acest sens este obligatorie incheierea de contracte cu firmele specializate si autorizate.

Pentru depozitarea deșeurilor de orice natură se vor amenaja spații de depozitare, deșeurile vor fi depozitate selectiv, temporar, urmând ca acestea să fie valorificate pe categorii la unități specializate, sau depozitate definitiv la depozitele de deșeurii special amenajate și autorizate. Materialele rezultate din desfaceri se vor sorta re folosindu-se cele ce corespund calitativ

Programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeurii generate:

Din punct de vedere cantitativ, deșeurile generate variază, în funcție de tipul lucrărilor, de ritmul de lucru, de numărul persoanelor desemnate pentru efectuarea lucrărilor.

Lucrările vor fi realizate după normele de calitate în construcții astfel încât cantitățile de deșeurii rezultate să fie limitate la minimum.

Este important să se urmarească transferul cât mai rapid al deșeurilor din zona de generare către zonele de depozitare, evitându-se stocarea acestora un timp mai îndelungat în zona de producere și apariția unor depozite neorganizate și necontrolate de deșeurii.

Masuri:

- reducerea la minimum a cantitatilor de deseuri din activitatile existente
- colectarea selectiva a deseurilor in vederea valorificarii sau eliminarii definitive
- luarea masurilor necesare astfel incat eliminarea deseurilor sa se faca in conditiile de respectare a reglementarilor privind protectia populatiei si a mediului

Planul de gestionare a deșeurilor;

Deșeurile menajere se vor colecta în pubele acoperite și periodic vor fi predate la firme autorizate. In acest sens este obligatorie încheierea de contracte cu firmele specializate si autorizate. Pentru depozitarea deșeurilor de orice natură se vor amenaja spații de depozitare, deșeurile vor fi depozitate selectiv, temporar, urmând ca acestea să fie valorificate pe categorii la unități specializate, sau depozitate definitiv la depozitele de deșeuri special amenajate și autorizate.

i) Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase:

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

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

Mod de gospodarire:

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

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

B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității.**VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:****Populatia si sanatatea umana :**

Solutia propusa va avea o influenta directa, pozitiva, asupra comunei , deoarece implementarea acesteia poate conduce la beneficii generale pentru comunitate, va determina conditii ameliorate de circulatie rutiera ,un nivel de zgomot mai redus si o calitate imbunatatita a aerului.

Magnitudinea impactului este mică și de complexitate redusă manifestându-se numai pe perioada de realizare a lucrărilor, în zonele vizate de proiect, din intravilanul comunei.

Constructorul are obligatia pe timpul executiei lucrarilor, de a mentine sectoarele de strazi cuprinse in proiect in conditii de circulatie in deplina siguranta si confort.

Lucrarile de siguranta circulatiei rutiere au drept scop asigurarea desfasurarii traficului in conditii de reducere la maximum a posibilitatilor de producere a accidentelor, precum si orientarea cat mai buna a celor care participa la trafic.

Factorul de mediu Biodiversitate: nu este cazul

Factorul de mediu sol:

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

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

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

Bunuri materiale:

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

Factorul de mediu apa:

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

Executia lucrarilor:

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

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

Magnitudinea impactului este mică și de complexitate redusă manifestându-se numai pe perioada de realizare a lucrărilor, în zonele vizate de proiect, din intravilanul comunei Nanov.

Factorul de mediu aer

In perioada derularii proiectului, executia lucrarilor constituie, pe de o parte, o sursa de emisii de praf, iar pe de alta parte, sursa de emisie a poluantilor specifici arderii combustibililor fosili, gaze de ardere, atat de la motoarele utilajelor, cat si a mijloacelor de transport folosite.

Funcționarea utilajelor la punctele de lucru este intermitentă, ceea ce face ca emisiile generate de motoare să fie punctiforme și momentane, fapt ce conduce la un impact nesemnificativ asupra aerului.

Cantitatea de pulberi va fi redusa deoarece lucrările se vor executa pe tronsoane, numarul mijloacelor de transport ce vor tranzita zona va fi redus. Concentratia de noxe este limitata prin verificarile tehnice periodice.

Emisiile poluante ale vehiculelor rutiere se limiteaza cu caracter preventiv prin conditiile tehnice prevazute la omologarea pentru circulatie, cat si prin conditiile tehnice prevazute la inspectia tehnica care se efectueaza periodic pe toata perioada utilizarii autovehiculelor rutiere.

Astfel, implementarea proiectului, va avea, în ansamblu, un impact pozitiv asupra factorului de mediu „aer”, prin îmbunătățirea semnificativă a calității aerului în principalele zone locuite din vecinătatea ariei de amplasament.

Clima:

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

Analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice ce pot afecta investiția;

Impactul principal al schimbărilor climatice asupra, infrastructurii și construcțiilor este legat, în principal, de efectele evenimentelor meteorologice extreme, precum valurile de căldură, căderi abundente de zăpadă, furtuni, inundații, creșterea instabilității versanților și modificarea unor proprietăți geofizice. Astfel proiectarea unei infrastructuri adecvate joacă un rol important în minimizarea impactului schimbărilor climatice și reducerea riscului asupra mediului antropic. Planificarea teritoriului poate oferi un cadru integrat ce permite conexiuni între vulnerabilitate, evaluarea riscului și adaptare, putând conduce la identificarea celor mai eficiente opțiuni de acțiune.

Amenințări: afectarea construcțiilor datorită intensității sporite a furtunilor; afectarea localităților și a infrastructurii prin creșterea frecvenței apariției inundațiilor; modificarea caracteristicilor materialelor de construcție și a fundațiilor construcțiilor (ex. timpul de priză al betonului, teren sensibil la umiditate);

Oportunități: noi piețe pentru tehnici, materiale și produse de construcție rezistente la efectele schimbărilor climatice;

Recomandări și măsuri de adaptare

Printre măsurile importante ce se impun, se pot enumera: promovarea unor sisteme de prevenire și intervenție rapidă eficientă în cazul apariției fenomenelor meteorologice extreme; dezvoltarea unor pavaje adecvate, care să asigure infiltrarea apei pluviale la nivelul trotuarelor, platformelor pietonale, pentru parcare și pentru depozitare; minimizarea riscului provocat de perioadele de căldură excesivă, prin sporirea suprafețelor spațiilor verzi și asigurarea apei pentru spațiile verzi; promovarea de materiale și soluții constructive adecvate potențialelor efecte ale schimbărilor climatice; promovarea unor programe de formare profesională și conștientizare publică necesare aplicării măsurilor de adaptare identificate și a unor programe de formare profesională.

Factorul de mediu zgomot și vibrații:

În faza de execuție se va respecta tehnologia de execuție și se vor utiliza utilaje în perfectă stare de funcționare.

Lucrările prevăzute prin proiect nu vor genera la nivel local și/sau regional, impact negativ cumulat privind zgomotele și vibrațiile, impactul fiind apreciat ca fiind nesemnificativ și se va limita în zona în care este amplasat proiectul.

Magnitudinea impactului este mică și de complexitate redusă manifestându-se numai pe perioada de realizare a lucrărilor, în zonele vizate de proiect. Se vor lua măsuri pentru evitarea, reducerea sau ameliorarea impactului semnificativ asupra mediului:

- interzicerea lucrărilor de construcție pe timpul nopții;
- utilizarea în exploatare de echipamente cu nivel scăzut de zgomot și vibrații.

Peisajul si mediu vizual:

Necesitatea unui asemenea proiect este oportună, deoarece implementarea în condiții normale poate conduce la beneficii generale pentru comunitate și pentru mediul social și economic din zonă.

Patrimoniul istoric si cultural:

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

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

Impactul social si economic pozitiv se va extinde asupra intregii zone.

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

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

Probabilitatea impactului:

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

Durata, frecventa si reversibilitatea impactului

Durata totala de realizare a proiectului este de 24 luni din care durata de execuție pentru modernizarea strazilor de interes local este de 12 luni.

Masuri de evitare, reducere sau ameliorare a impactului asupra mediului: Pentru factorul de mediu sol:

Adoptarea unei solutii de proiectare care sa atinga urmatoarele obiective:

- sa ocupe definitiv o suprafata de teren optima in conditiile asigurarii unui trafic fluent de autovehicule,
- prevederea lucrarilor de colectare si evacuare a apelor superficiale .
- impactul determinat de pierderile de carburanti si ulei este nesemnificativ, avand in vedere ca se recomanda sa se utilizeze utilaje si mijloace de transport de ultima generatie.

Pentru factorul de mediu aer :

Se vor respecta următoarele:

- limitarea vitezei de deplasare a vehiculelor grele pentru transportul materialelor;
- utilizarea unor echipamente și utilaje conforme din punct de vedere tehnic de înaltă performanță și soluții cu eficiență energetică ridicată;
- în perioadele lipsite de precipitații se va asigura umectarea drumurilor de acces în vederea reducerii emisiilor de particule și încadrarea concentrațiilor în valorile limită prevăzute de legislația în vigoare;
- transportul pământului, deșeurilor și oricăror materiale care degajă praf se va realiza la nivelul întregului proiect exclusiv cu autocamioane acoperite cu prelate (prelate pentru bene) în scopul reducerii emisiilor de particule;
- curățarea roților vehiculelor înainte de ieșirea din șantier pe drumurile publice;
- utilajele de construcție vor fi foarte bine întreținute pentru a minimiza emisiile de gaze;
- se va efectua inspecția tehnică periodică a utilajelor și a mijloacelor de transport;
- diminuarea la minimum a înălțimii de descărcare a materialelor care pot genera emisii de particule;
- oprirea motoarelor utilajelor în perioadele în care nu sunt implicate în activitate;

Pentru factorul de mediu apa:

Apele pluviale de pe suprafața părții carosabile sunt colectate lateral în santuri conform profilului transversal tip, de unde apele sunt conduse spre firele de vai existente în zona, unde se vor descarca.

Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în lungul străzilor la intersecțiile cu străzile laterale s-au prevăzut podete tubulare $D=500\text{mm}$ și lungimea de $7,00\text{m}$. De asemenea pentru asigurarea continuității santurilor la intersecția cu accesele la proprietăți s-au prevăzut podete tubulare $D=400\text{mm}$ și lungimea de $5,00\text{m}$ amplasate în dreptul accesului auto la proprietate.

Prin soluțiile prevăzute în proiect apele pluviale vor fi evacuate rapid de pe suprafața părții carosabile către sistemele de colectare și evacuare.

Pentru factorul de mediu zgomot:

În perioada de construcție:

- lucrările de execuție se vor realiza pe timp de zi (orele 9.00-18.00),
- utilizarea de echipamente și tehnologii conforme cu standardele de zgomot și vibrații,
- timpul de realizare a lucrărilor de construcții-montaj să fie minim.

Pentru factorul de mediu biodiversitate: nu este cazul

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

Pentru siguranța circulației:

- sunt prevăzute indicatoare rutiere la intersecția cu drumurile principale din zonă.

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

Natura transfrontieră a impactului - nu este cazul.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului:

Prin executarea lucrărilor propuse prin proiect, vor apărea influențe favorabile, din punct de vedere economic și social cât și din punct de vedere al protecției mediului.

După modernizarea acestor străzi, se va asigura o circulație fluentă a autovehiculelor și a persoanelor, reducerea consumului specific de carburanți și a noxelor.

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

În urma executării lucrărilor de modernizare, influența pozitivă asupra mediului poate fi:

- prin modernizarea străzilor crește viteza de deplasare a autovehiculelor și se reduce timpul de parcurs;
- se reduce consumul de carburanți și scad costurile lucrărilor de întreținere și reparații ale parcului auto;
- crește atractivitatea zonei;
- se reduce gradul de poluare prin scăderea emisiei diverselor noxe și reducerea volumului de praf.

IX. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare:

A. Nu este cazul.

B. Finanțarea obiectivului de investiții se face prin AFIR.

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

Organizarea de șantier va fi amplasată în limitele terenului administrat de beneficiar.

Constructorul ce va contracta lucrarea va folosi baza proprie. Lucrările ce se vor executa pentru modernizarea străzilor, vor fi semnalizate corespunzător pentru a fi ocolite și a nu se produce accidente. Se vor amplasa bariere fizice împrejurul organizării de șantier, pentru a nu afecta și alte suprafețe decât cele necesare proiectului și pentru a proteja vegetația din zonă.

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

Iluminarea, semnalizarea si paza

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

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

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

Materialele rezultate din lucrarile de modernizare a strazilor

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

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

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

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

Localizarea organizării de șantier:

Organizarea de santier va fii amplasata in limitele terenului administrat de beneficiar.

Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier:

Soluțiile tehnice adoptate și modalitatea de execuție a lucrărilor de organizare de șantier, prevăzute prin proiect nu prezintă risc asupra populației și sănătății umane.

Lucrările prevăzute prin proiect nu vor genera la nivel local, impact negativ cumulat privind zgomotele și vibrațiile, impactul fiind apreciat ca fiind nesemnificativ și se va limita în zona în care este amplasată organizarea de șantier.

Prin lucrările executate nu există riscul de a afecta folosințele și bunurile materiale din vecinătate și nu există risc de extindere a impactului.

Emisiile poluante ale vehiculelor se limitează preventiv prin condițiile tehnice prevăzute de omologarea pentru circulație, cât și prin condițiile tehnice prevăzute la inspecția tehnică.

Nu există riscul de a afecta calitatea aerului și climei , cu atât mai mult nu există riscul extinderii impactului.

Atât în perioada de execuție a organizării de șantier, cât și în perioada de exploatare a lucrărilor aferente proiectului nu se vor evacua în mediu ape cu încărcătură poluantă, astfel nemanifestându-se un impact negativ asupra calității apei.

După finalizarea lucrărilor, impactul generat va fi unul pozitiv, prin readucerea zonei la starea inițială.

Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier: Nu este cazul

Având în vedere că sursele de poluare asociate activităților care se desfășoară în faza de execuție sunt surse libere, deschise și au cu totul alte particularități decât sursele aferente activităților

industriale, nu se poate pune problema unor instalații de captare – epurare – evacuare în atmosferă a aerului impurificat/gazelor reziduale în zona organizării de șantier.

Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu:

Se recomandă următoarele măsuri:

- manipularea cu atenție a utilajelor;
- utilizarea unor mijloace corespunzătoare din punct de vedere tehnic;
- interzicerea lucrărilor de construcție pe timpul nopții;
- utilizarea în exploatare de echipamente cu nivel scăzut de zgomot și vibrații.

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

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

Lucrarile de refacere a mediului inconjurator:

- restaurarea vegetatiei de-a lungul aliniamentului
- limitarea la minimul necesar a suprafetei ocupate
- refacerea zonei dupa terminarea lucrarilor,
- refacerea terenurilor ocupate temporar pe durata lucrarilor si redarea acestora utilizarilor initiale).

XII. Anexe: - piese desenate:

1. - Plan de incadrare in zona - DZ
- Planuri de situatie - D01- D08
- Schema-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității
- Schema-flux a gestionării deșeurilor

2. Schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare:

- Schema-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, este anexata la proiect.

Instalatii de depoluare – Nu este cazul.

Nu exista surse fixe de poluare si in acest context nu se impune existenta instalatiilor de depoluare. Mijloacele auto utilizate reprezinta o potentiala sursa de poluare si ca masura de preventie, autovehiculele sunt conform Normativ PD177/2001.

3. Schema-flux a gestionării deșeurilor:

- Anexata la proiect.

XIII. Nu este cazul. Proiectul nu intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a

florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare.

XIV. Nu este cazul. Proiectul nu se realizeaza pe ape si nici nu are legatura cu apele.

XV. Nu este cazul

Proiectant,

SC MODUL PROIECT SA

ALEXANDRIA

Director general,

ec.Craciun Petrut

Intocmit,

Anghelovici Irina

Titular proiect,

COMUNA DOBROTESTI , JUDETUL TELEORMAN