

S.C. DONAU INFRASTRUCTURĂ S.R.L.

J 34 / 57 / 2016; CUI: 35555217
ALEXANDRIA

Str. Dunării, Bl. L28, Sc. A, Et. 5, Ap. 17

TEL: 0766 439 244

EMAIL: donauinfrastructura@gmail.com

IBAN: RO27INGB0000999905636804

ING Office Calea Bucuresti - Alexandria

RO17TREZ6065069XXX008403

Trezoreria Municipiului Alexandria

MEMORIU DE PREZENTARE

I. Denumirea proiectului:

„MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA DRACEA JUDETUL TELEORMAN”

II. Titular

denumire titular: COMUNA DRACEA, JUDETUL TELEORMAN

adresa titularului: Judetul Teleorman, comuna DRACEA, sat DRACEA.

tel/fax: 0347 807 230

e- mail: primariadracea@yahoo.com

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect

a) Rezumatul proiectului

Comuna Dracea este situată pe drumul judetean DJ653F, între comuna Crangu si Putineiu în partea de S-V a județului Teleorman, la aproximativ 25 km sud-vest fata de municipiul Alexandria si are in componenta 3 sate: Dracea, Zlata si Florica.

Drumurile de interes local sunt amplasate în intravilanul și pe teritoriul administrativ al comunei Dracea, regăsindu-se în H.G. 1.358/2001 - „Hotărâre privind atestarea domeniului public al județului Teleorman, precum și al municipiilor, orașelor și comunelor din județul Teleorman” publicată în Monitorul Oficial al României la data de 22.08.2002.

Investiția urmărește modernizarea drumurilor de interes local din comuna Dracea, astfel încât acestea să satisfacă din punct de vedere calitativ și cantitativ cerințele actualilor și viitorilor consumatori, la nivelul normelor europene actuale.

Drumurile de interes local propuse pentru modernizare au caracterul de drumuri principale si drumuri secundare și au o structura rutiera alcătuita in special din pamant amestecat cu balast bine compactat sub traficul actual. Drumurile din comuna Dracea au o lungime totala propusa pentru modernizare de 12089 ml și sunt amplasate pe teritoriul administrativ al comunei Dracea in satele Dracea, Zlata si Florica, județul

Teleorman, regasindu-se în Monitorul Oficial al României cu Inventarul Domeniului Public ce apartine comunei Dracea.

Drumurile de interes local din comuna Dracea propuse pentru modernizare sunt amplasate in intravilanul comunei in cele trei sate Dracea, Zlata si Florica avand urmatoarele lungimi:

1.Satul Dracea – L = 9165 ml.

2.Satul Zlata – L = 914 ml

3.Satul Florica – L = 2010 ml.

b) Justificarea necesitatii proiectului

Sub acțiunea traficului greu și in special a factorilor climaterici structura rutiera a drumurilor de interes local si asa rudimentara, propuse pentru modernizare s-a degradat, prezentând defecțiuni grave (gropi, sleauri, denivelări mari, etc.) ceea ce face ca circulatia sa se desfasoare cu viteza mica iar in anotimpurile ploioase aceste drumuri devin aproape impracticabile.

Entitatea responsabilă cu implementarea proiectului este comuna Dracea, în cadrul primăriei comunei existând un serviciu constituit pentru a se ocupa cu implementarea prezentului proiect.

Complexul de lucrări ce se vor proiecta, va asigura realizarea unor drumuri cu parametri optimi pentru desfășurarea uni trafic în condiții de siguranță și confort. Realizarea lucrărilor vor conduce la:

- creșterea mobilității locuitorilor din zonă;
- accesul permanent, rapid și în siguranță a mașinilor de intervenție (poliție, pompieri, salvare, etc.)
- condiții sociale normale pentru locuitorii afati pe traseul drumurilor proiectate;
- diminuarea poluării prin preluarea si transmiterea apelor pluviale;
- reducerea costului de întreținere pentru mijloacele de transport;
- reducerea consumului de combustibil.

c) Valoarea proiectului

<i>Denumire cap. cheltuieli</i>	<i>LEI (cu TVA)</i>
<i>Cap. 1- cheltuieli obtinere si amenajare teren</i>	0
<i>Cap 2. – cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor</i>	0
<i>Cap 3. – cheltuieli proiectare si asistenta tehnica</i>	514.318,000
<i>Cap 4. – lucrari de baza</i>	22.113.806,890
<i>Cap 5. – alte cheltuieli</i>	1.544.277,290
<i>Cap. 6 – cheltuieli darea in exploatare</i>	0
TOTAL	24.172.402,180
<i>Din care C + M</i>	22.333.839,270

d) Perioada de implementare propusa

Durata de realizare a obiectivului este de 12 luni.

e) Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente)

Se vor anexa separat.

f) Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele)

Drumurile de interes local din comuna Dracea propuse pentru modernizare sunt încadrate în Inventarul Domeniului Public al Comunei Dracea, aprobat prin HCL, după cum urmează :

1.DRUMURI SAT DRACEA			
Nr.	Denumire strada	Pozitie	Lungime proiect
1	STRADA VINULUI	67	937
2	STRADA REINVIERII	62	416
3	STRADA PATIMI	56	236
4	STRADA COSTISEI	59	617
5	STRADA ZAMBACULUI	65	1035
6	STRADA CAZANELOR	66	770
7	STRADA FIERARILOR	69	253
8	STRADA PODGORIILOR	60	127
9	STRADA LIZIEREI	61	280
10	STRADA ADUNARII, STRADA VIORELELOR, STRADA	37	1094
11	STRADA MECANIZATORILOR	38	400
12	STRADA ULMEANCA	40	420
13	STRADA DOGARILOR	50	295
14	STRADA MARGINII	45	126
15	STRADA SALCAMILOR	49	130
16	STRADA CALMATUIULUI	46	618
17	STRADA PODULUI	53,47	241
18	STRADA POENILOR	52	730
19	STRADA INTRE ZIDURI	70	440
TOTAL SAT DRACEA			9165
2.DRUMURI SAT ZLATA			
Nr.	Denumire strada	Pozitie	Lungime proiect
1	STRADA GRADINARILOR	96	390
2	STRADA ZAMBILELOR - DREPTATII	95, 98	524
TOTAL SAT ZLATA			914
3.DRUMURI SAT FLORICA			
Nr.	Denumire strada	Pozitie	Lungime proiect
1	STRADA STADIONULUI	78	382
2	STRADA RUSCA MARE	79	390
3	STRADA TRANDAFIRULUI	80	416
4	STRADA CRINILOR	81	416
5	STRADA AGRICULTORULUI	82	406
TOTAL SAT FLORICA			2010
TOTAL GENERAL			12089

În conformitate cu Ordinul M.T. nr. 50 din aprilie 1998 pentru *Norme tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile rurale* drumurile propuse pentru modernizare din comuna Dracea se încadrează în funcție de posibilitatea de amenajare a părții carosabile în categoria de drumuri principale și drumuri secundare cu partea carosabilă de 4,00m și 5,50m și acostamente de 2x0,75 și 2x0,50 m.

Suprafața totală ocupată definitiv va fi de **12089 m x 8 m = 96712 mp** în intravilan, cuprinzând partea carosabilă, acostamentele, santurile și zona de siguranță a drumurilor.

Structura constructivă

Având în vedere starea mediocră în care se găsește partea carosabilă a drumurilor de interes local din comuna Dracea, singura soluție pentru asigurarea continuității traficului la nivel admisibil este modernizarea acestora. Analizând aspectele de mai sus, considerăm că necesitatea unui asemenea proiect este oportună, deoarece implementarea în condiții normale poate conduce la beneficii generale pentru comunitatea locală și pentru mediul social și economic din zonă.

Elementele geometrice ale drumurilor de interes local sunt următoarele:

Traseul în plan orizontal

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

În plan, traseul drumurilor de interes local propuse pentru modernizare se suprapune peste platforma drumurilor existente, nefiind nevoie de exproprieri de terenuri, de demolări sau scoateri din circuitul agricol sau silvic. Elementele geometrice corespund în general unei viteze de circulație de 50km/h. La corectarea elementelor geometrice ale traseului se va ține cont de STAS 863/85 și STAS 2900/89.

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

In profil longitudinal

Drumurile de interes local din comuna Dracea se află în general în palier, existând pe tronsoane izolate pante medii. Pentru a reduce cât mai mult lucrările de terasamente linia roșie va fi proiectată în așa fel încât să urmărească foarte aproape și cât mai fidel linia terenului dar cu ajustarea denivelarilor mici prin umplutura și sapătura. În punctele de schimbare de declivitate dintre două aliniamente se vor face racordări verticale, acolo unde este cazul ($m > 0,5\%$).

In profil transversal

În conformitate cu Ordinul M.T. nr. 50 din aprilie 1998 pentru *Norme tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile rurale* drumurile de interes local propuse pentru modernizare vor avea următorul profil transversal:

La drumurile principale și se va aplica profilul transversal tip:

- partea carosabilă 5,50 m;
- acostamentele 2 x 0,75 m;

- panta transversala in acoperiş 2,5 %;
- panta acostament 4,0 %;
- santuri conform profilelor transversale tip;

La drumurile secundare se va aplica profilul transversal tip:

- partea carosabilă 4.00 m;
- acostamentele 2 x 0,50 m;
- panta transversala in acoperiş 2,5 %;
- panta acostament 2.5 %;
- santuri conform profilelor transversale tip;

Pentru aducerea drumurilor de interes local la nivelul exigențelor de siguranță în exploatare, de rezistență și de stabilitate la sarcinile din trafic, precum și pentru a nu interveni nefavorabil asupra mediului înconjurător propunem un set de lucrări necesare pentru modernizarea drumurilor după cum urmează:

- *structura rutiera noua propusa in urma calculului de dimensionare;*
- *amenajarea acostamentelor;*
- *executarea santurilor noi;*
- *executarea de podete noi;*
- *amenajarea intersecțiilor cu drumurile laterale;*
- *siguranța circulației.*

Structura rutiera noua propusa în urma calculului de dimensionare

Pentru drumurile de interes local proiectate s-a adoptat o structură rutieră adecvată pentru clasa de trafic ușor care este următoarea:

- 20 cm strat de fundație din balast conform STAS 6400/84;
- 15 cm strat de piatra sparta conform STAS 6400/84;
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4 conform AND605;
- 4 cm strat de uzura din BA16 conform AND605;

Înainte de începerea lucrărilor de terasamente se vor executa operațiunile de trasare și pichetare ale lucrărilor conform STAS 9824/3.

Trasarea și pichetarea lucrărilor se fac pe baza planurilor de situație, a profilelor longitudinale și a profilelor transversale și constau în determinarea, materializarea și reperarea punctelor punctelor caracteristice care definesc elementele traseului (aliniamente, curbe, schimbări de declivități).

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

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

Amenajarea acostamentelor

Partea carosabilă va fi încadrată pe ambele părți de acostamente cu lățimea de 0,75m, pentru drumurile principale și cu lățimea de 0,50 m pentru drumurile secundare. Acostamentele vor avea structura rutieră formată din balast în grosime de 10 cm pentru drumurile principale. Pentru drumurile secundare acostamentele vor avea aceeași structura rutieră ca și partea carosabilă.

Panta transversală a acostamentelor este de 4,00 % pentru drumurile principale și de 2,5% pentru drumurile secundare.

Execuția santurilor pentru scurgerea apei

Apele pluviale de pe suprafața părții carosabile sunt colectate lateral în santuri de pamant sau santuri pereate cu beton conform profilelor transversal tip, de unde apele sunt conduse spre firele de văi existente în zonă, unde se vor descărca.

Santurile pereate cu beton vor avea o lățime a zonei de scurgere de 40 cm și o adâncime minimă de 40 cm.

Santurile pereate cu beton vor avea structura compusă din:

- 10 cm beton de ciment C12/15;
- 10 cm substrat de nisip.

În tabelul următor sunt prezentate detaliat pentru fiecare stradă în parte lungimea santurilor de pamant sau de beton precum și numărul de podete sau drumuri laterale ce se vor amenaja.

1.DRUMURI SAU DRACEA								
Nr. Crt.	Denumire strada	Lungime proiect (m)	Parte carosabila	Santuri din beton	Santuri de pamant	Drumuri laterale	Podete d=500mm	Podete acces la proprietati
1	STRADA VINULUI	937	5,50	1554,00	0,00	5	7	80
2	STRADA REINVIERII	416	5,00	672,00	0,00	2	8	40
3	STRADA PATIMII	236	5,00	0,00	392,00	1	2	20
4	STRADA COSTISEI	617	5,00	434,00	600,00	1	2	50
5	STRADA ZAMBACULUI	1035	5,00	1710,00	0,00	5	8	90
6	STRADA CAZANELOR	770	5,00	1260,00	0,00	2	4	70
7	STRADA FIERARILOR	253	5,00	406,00	0,00	0	4	25
8	STRADA PODGORIILOR	127	4,00	0,00	214,00	0	1	10
9	STRADA LIZIEREI	280	5,00	460,00	0,00	2	5	25
10	STRADA ADUNARII, STRADA VIORELELOR, STRADA SCOLII	1094	5,00	336,00	1492,00	5	9	90

11	STRADA MECANIZATORILOR	400	5,00	200,00	460,00	0	2	35
12	STRADA ULMEANCA	420	5,00	700,00	0,00	2	3	35
13	STRADA DOGARILOR	295	5,00	0,00	490,00	0	2	25
14	STRADA MARGINII	126	5,00	0,00	212,00	0	2	10
15	STRADA SALCAMILOR	130	5,00	0,00	220,00	0	2	10
16	STRADA CALMATUIULUI	618	5,00	0,00	1036,00	4	6	50
17	STRADA PODULUI	241	5,00	0,00	402,00	0	3	20
18	STRADA POENILOR	650	5,00	0,00	1060,00	1	4	60
		80	4,00					
19	STRADA INTRE ZIDURI	440	4,00	0,00	300,00	2	5	35
TOTAL SAT DRACEA		9165		7732,00	6878,00	32	79	780
2.DRUMURI SAT ZLATA								
Nr. Crt.	Denumire strada	Lungime proiect (m)	Parte carosabila	Santuri din beton	Santuri de pamant	Drumuri laterale	Podete d=500mm	Podete accese la proprietati
1	STRADA GRADINARILOR	390	5,00	0,00	620,00	2	3	40
2	STRADA ZAMBILELOR - DREPTATII	524	5,00	0,00	828,00	1	5	55
TOTAL SAT ZLATA		914		0,00	1448,00	3	8	95
3.DRUMURI SAT FLORICA								
Nr. Crt.	Denumire strada	Lungime proiect (m)	Parte carosabila	Santuri din beton	Santuri de pamant	Drumuri laterale	Podete d=500mm	Podete accese la proprietati
1	STRADA STADIONULUI	382	5,00	0,00	604,00	1	2	40
2	STRADA RUSCA MARE	390	5,00	0,00	620,00	3	4	40
3	STRADA TRANDAFIRULUI	416	5,00	0,00	652,00	2	3	45
4	STRADA CRINILOR	416	5,00	0,00	652,00	2	3	45
5	STRADA AGRICULTORULUI	406	5,00	0,00	632,00	2	5	45
TOTAL SAT FLORICA		2010		0,00	3160,00	10	12	215
TOTAL GENERAL		12089		7732,00	11486,00	45	99	1090

Execuția de podețe noi

Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în lungul drumului la intersecțiile cu drumurile laterale și pentru asigurarea scurgerii apelor dintr-o parte în alta a drumurilor de interes local proiectate s-au prevăzut podețe tubulare D=500 mm și lungimea de 7,50 m. De asemenea pentru asigurarea scurgerii apelor în lungul drumului asigurând astfel continuitatea santurilor proiectate la intersecția cu accesele la proprietati s-au prevăzut podețe tubulare corugate D=400 mm cu lungimea de 5,00 m pentru portile mari și cu lungimea de 1,0 m pentru portile mici.

Podetele vor fi amplasate functie de posibilitatea de descarcare din teren. Podetele tubulare cu lungimea de 5,00 m și 1,0 m se vor amplasa in dreptul acceselor la proprietati functie de situatia din teren și de cota acceselor și a santurilor.

Amenajarea intersecțiilor cu drumurile laterale

Drumurile laterale vor fi amenajate pe lungimea de 25 m și lățimea de 5,00 m cu un strat de balast în grosime de 20 cm.

Se vor executa santuri de pământ pe ambele părți ale drumurilor laterale.

Racordarea drumurilor laterale cu strazile proiectate se va realiza în funcție de categoria strazii.

Siguranța circulației

În documentație sunt prevăzute indicatoare rutiere la intersecția cu drumurile principale din zonă (DJ653) precum și la intersecția cu drumurile locale proiectate considerate importante. La semnalizarea rutieră se va ține seama de STAS 1848 / 2011.

Protecția mediului

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.

Lucrările de modernizare a drumurilor de interes local nu reprezintă și nu produc surse de:

- poluare a apelor;
- poluare a aerului;
- zgomot și vibrații;
- poluare a solului și subsolului;
- poluarea așezărilor umane și a altor obiective de interes public;
- deșeuri de orice natură;

Utilități

Utilitățile existente (iluminat, cablu, alimentare cu apă) nu va fi afectate de modernizarea drumurilor de interes local.

Se prezintă elementele specifice caracteristice proiectului propus:

– profilul și capacitățile de producție

Documentația tratează specific lucrărilor de drumuri.

– descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz); Nu este cazul.

– descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, Nu este cazul.

- **produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea;**
Nu este cazul.

- **materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;**

În cadrul proiectului se vor utiliza următoarele materii prime:

- Apa industrială;
- Balast nespălat de rău în cantitate;
- Piatra spartă de cariera (concasată);
- Nisip;
- Betoane de ciment diferite clase;
- Mixturi asfaltice;
- Emulsie bituminoasă;
- Diverse prefabricate din beton

Toate materialele prezentate vor fi asigurate de la producători/distribuitori autorizați.

Energia electrică necesară desfășurării diverselor activități specifice lucrărilor va fi asigurată de generatoare (grupuri electrogene);

Combustibilul folosit va fi motorină, în vederea asigurării funcționării utilajelor necesare și a mijloacelor de transport.

- **racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;**
Lucrări de drumuri

Lucrările de modernizare a părții carosabile, ce fac obiectul prezentului proiect se încadrează în categoria lucrărilor de drumuri, astfel încât, realizarea efectivă a proiectului nu presupune racordarea la utilități cum ar fi alimentarea cu apă, canalizare, electricitate, gaz, etc.

- **descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;**

Lucrările se vor desfășura pe amplasamentul existent nefiind necesară ocuparea temporară a altor suprafețe. Ocuparea temporară de teren va fi realizată exclusiv pentru amenajarea organizării de șantier.

La finalul perioadei de construcție vehiculele și utilajele folosite vor fi retrase de pe amplasament. Platformele organizării de șantier vor fi dezafectate, iar terenul va fi refăcut pentru folosința anterioară.

Deseurile generate pe perioada execuției vor fi eliminate de pe amplasament și transportate de o firmă autorizată către un depozit conform și nivelarea terenului.

- **căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;**

Nu este cazul.

- **resursele naturale folosite în construcție și funcționare;**

În perioada de construcție se vor folosi agregate naturale (pietris, nisip, balast), ciment, apă, dar și lemn.

- **metode folosite în construcție/demolare;**

Prin soluțiile de proiectare propuse, construcțiile vor evita sau vor limita impactul asupra mediului, cu folosirea optimă a resurselor locale pentru iluminare, încălzire și ventilație, atât cele naturale, cât și cele produse de om. Eficiența în folosirea apei presupune implementarea unor programe de minimizare a consumului de apă. Propunerea de proiect respectă prevederile legislației privind protecția mediului. Protecția mediului reprezintă o obligație a tuturor persoanelor juridice, principalele acțiuni care trebuie întreprinse fiind enumerate la Art. 94 și Art. 96 din OUG nr.195/2005 privind protecția mediului cu completările și modificările ulterioare.

- **planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară;**

Nu este cazul.

- **relația cu alte proiecte existente sau planificate;**

Nu este cazul.

- **detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;**

VARIANTA 1

Sistem rutier nou

- 4 cm strat de uzură din mixtura asfaltică tip BA16;
- 6 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis tip BAD22,4;
- 15 cm strat de bază din piatră spartă;
- 20 cm strat de fundație din balast;

VARIANTA 2

Sistem rutier nou

- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic tip BA16 ;
- 6 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis tip BAD22,4;
- 15 cm strat de bază din balast stabilizat cu ciment;
- 20 cm strat fundație din balast;

Soluția ce se va adopta funcție de tipul pământului existent și trafic este soluția prevăzută la varianta 1 astfel încât structura rutieră să verifice la acțiunea fenomenului de îngheț - dezgheț și să prezinte capacitatea portantă necesară preluării traficului actual și de perspectivă cu costuri minime.

Analizând tehnico-economic cele 2 variante, se propune alegerea unei structuri elastice prezentată la varianta 1.

Alte recomandări :

- realizarea de dispozitive de colectare și evacuare a apelor pluviale;
 - amenajarea acostamentelor;
 - amenajarea acceselor la proprietati;
 - amenajare intersecții cu drumurile laterale;
 - realizarea semnalizării orizontale și verticale;
- **alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor);**

Nu este cazul.

- **alte autorizații cerute pentru proiect.**

Nu este cazul.

IV.Descrierea lucrarilor de demolare necesare.

- **planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului;**

Pentru realizarea lucrarilor prevazute in cadrul prezentului proiect nu este necesara dezafectarea constructiilor existente.

- **descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;**

Lucrarile de refacere a aplanamentului sunt reprezentate de lucrari privind realizarea partii carosabile, acostamentelor, santurilor si podetelor de scurgere a apelor pluviale.

- **căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz;**

Nu se vor realiza cai noi de acces.

- **metode folosite în demolare;**

Nu este cazul.

- **detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;**

Nu este cazul.

- **alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor).**

Materialele rezultate vor fi incarcate in autobasculante si transportate din santier catre locuri special amenajate, de unde pot fi sortate si / sau reciclate ulterior.

V. Descrierea amplasării proiectului:

- **distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, 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;**

Nu este cazul.

- **hărți, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind:**
 - **folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;**
 - **politici de zonare și de folosire a terenului;**
 - **politici de zonare și de folosire a terenului;**
 - **arealele sensibile;**
 - **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;**

Nu este cazul.

- **detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.**

Lucrarile prevazute in prezentul proiect se vor desfasura in comuna Dracea, satele Dracea, Zlata si Florica, iar suprafetele de teren pe care se vor desfasura lucrarile sunt in administratia comunei Dracea si se regasesc in Inventarul Domeniului Public ce apartin comunei Dracea, judetul Teleorman.

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

(A) Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu:

Funcție de intensitatea și durata ei, poluarea specifică drumurilor și traficului rutier este de următoarele tipuri:

Poluare manifestată pe durata execuției lucrărilor

Acest tip de poluare are caracter temporar, atingând valori ridicate în perioadele în care baza de producție funcționează la capacitate maximă. În categoria surselor de poluare specifice perioadei de execuție sunt incluse:

- surse liniare: reprezentate de traficul zilnic desfasurat in cadrul santierului si pentru asigurarea materiilor prime, materialelor, transportului muncitorilor etc.;
- surse de suprafata: reprezentate de functionarea utilajelor in zona fronturilor de lucru;
- surse punctiforme: reprezentate de functionarea echipamentelor in cadrul bazei de productie, respectiv a statiilor de asfalt si betoane.

Referitor la impactul exercitat in perioada de constructie (identificarea surselor, estimarea impactului si masurile de protectie), mentionam ca cele prezentate in cadrul acestui document sunt informatii cu caracter general. Impactul va fi influentat direct de tehnologiile, utilajele, echipamentele, vehiculele de transport pe care le va utiliza Constructorul, de modul in care se va organiza (isi va amenaja sau nu o Organizare de santier, Baza de productie etc.).

Poluare cronica manifestata in perioada operationala a obiectivului, ca urmare a desfasurarii traficului zilnic:

Acest tip de poluare are caracter cronic, nivelul de poluare in perioada operationala a drumului putand atinge diferite intensitati functie de volumul si tipul traficului desfasurat.

Poluarea accidentala, ca rezultat al accidentelor de circulatie in care sunt implicate autovehiculele ce transporta hidrocarburi lichide sau alte produse toxice sau corozive

Poluare sezoniera care apare ca rezultat al lucrarilor executate pentru mentinerea circulatiei in conditii de siguranta pe perioada iernii, pe drumurile cu polei si gheata.

Perioada de constructie

Surse de poluare:

In perioada de executie a lucrarilor de constructie, sursele posibile de poluare a apelor pot fi:

- executia propriu-zisa a lucrarilor;
- traficul de santier rezultat din circulatia vehiculelor grele pentru transport de materiale si personal la punctele de lucru, utilajele;
- organizările de santier care pot avea in componenta lor statii de asfalt si betoane, statii de intretinere a utilajelor si masinilor de transport, cantine, spatii pentru dormitoare, birouri etc.

In perioadele ploioase, poluantii din aer sunt transferati in ceilalti factori de mediu (apa de suprafata si subterana, sol etc.).

Impactul asupra mediului

- Executia lucrarilor

Manipularea si punerea in opera a materialelor de constructii (beton, bitum, agregate etc.) determina emisii specifice fiecarui tip de material si fiecărei operatii de constructie. Ploile care spala suprafata santierului pot antrena depunerile si astfel, indirect, acestea ajung in stratul freatic.

Manevrarea defectuoasa, in apropierea cursurilor de apa, a autovehiculelor care transporta diverse tipuri de materiale sau a utilajelor reprezinta surse potientiale de poluare ca urmare a unor deversari accidentale de materiale, combustibili, uleiuri.

- Traficul de santier

Traficul greu, specific santierului, determina diferite emisii de substante poluante in atmosfera

rezultate din arderea combustibilului în motoarele vehiculelor (Nox, CO, Sox, COV, particule în suspensie etc.). Pe de altă parte, traficul greu este sursa de particule sedimentabile datorită antrenării particulelor de praf de pe drumurile nepavate. De asemenea, pe perioada lucrărilor de execuție particule rezultă și din procesele de frecare a căii de rulare și din uzura a pneurilor. Atmosfera este spălată de ploii, astfel încât poluanții din aer sunt transferați în ceilalți factori de mediu (apa subterană, sol etc.).

- Organizarea de santier și baza de producție

Dacă stațiile de asfalt și betoane sunt amplasate în apropierea unui curs de apă, ele pot constitui surse de poluare prin spălarea poluanților specifici din atmosferă sau de pe sol de către apele meteorice. De asemenea, o atenție deosebită trebuie acordată zonelor unde nivelul apelor freatice este ridicat, aici putându-se produce poluări în cazul pierderilor de carburanți sau bitum.

Rezervoarele de carburanți pot constitui o sursă de poluare în cazul în care ele nu sunt etanșe. De la stațiile de întreținere a utilajelor și mașinilor de transport rezultă uleiuri, carburanți, apă uzată de la spălarea mașinilor.

De la Organizarea de santier rezultă ape uzate menajere de la cantină, spațiile igienico-sanitare. În general aceste ape sunt încărcate biologic normal, încadrându-se din punct de vedere calitativ cerințelor Normativului NTPA 002/2002. Apele meteorice rezultate pe amplasamentul Organizărilor de santier sunt considerate ape convențional curate, în cazul în care nu se produc pierderi de substanțe poluante, care să fie spălate de apele pluviale.

Măsuri de protecție a mediului

- Organizarea de santier nu va fi amplasată în apropierea cursurilor de apă;
- Pentru Organizarea de santier și Baza de producție se va proiecta un sistem de colectare a apelor menajere, apelor tehnologice și a apelor meteorice. Apele colectate pot fi introduse în bazine etanșe vidanjabile sau în construcții de epurare. În acest ultim caz, apă epurată poate fi descărcată într-un emisar sau pe terenul înconjurător.

Perioada de funcționare

Surse de poluare

Sursele de poluare ale apei sunt apele meteorice care spală platforma drumului, antrenând substanțele poluante depuse pe aceasta.

Tipurile de poluanți sunt de natură chimică diferită, funcție de originea lor diversă:

- Reziduri provenite de la arderea carburanților: hidrocarburi, plumb;
- Reziduri provenite de la uzura pneurilor vehiculelor: substanțe hidrocarbonice macromoleculare, zinc, cadmiu;
- Reziduri metalice provenite de la coroziunea vehiculelor: fier, crom, nichel, cupru, cadmiu și de la parapetii galvanizați: zinc;
- Uleiuri și grăsimi minerale;
- Reziduri provenite de la uzura îmbrăcămintei drumului: materii solide.

a) protecția calității apelor:

-surse de poluanți pentru apă, locul de evacuare sau emisarul dacă este cazul:

În cadrul obiectivului propus nu sunt surse de poluanți ce pot conduce la deteriorarea calității apelor de suprafață cât și subterane.

În perioada de execuție este posibil, ca dintr-o serie de procese tehnologice să fie deversate în

cursurile de apă din zona analizată substanțe poluante, în special sub formă de pulberi, care vor fi preluate de acestea și duse în aval. Dat fiind volumul redus al materialelor ce se vor folosi deasupra oglinzii de apă, nu pot rezulta cantități importante de asemenea pulberi deversate.

Apele menajere provenite de la organizarea de șantier vor fi colectate în toalete ecologice asigurate de către antreprenorul lucrării. Aceste toalete vor fi vidanjate periodic sau ori de câte ori este necesar, de către firma care le va pune la dispoziție.

- stații și instalații de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute:

Nu este cazul

b) protecția aerului

Sursele principale de poluare a aerului specifice lucrărilor de reparare a drumurilor sunt următoarele:

- activitatea utilajelor de construcție ;
- transportul materialelor de construcție (beton, agregate, etc.);
- utilajele indiferent de tipul lor funcționează cu motoare Diesel, gazele de eșapament evacuate în atmosferă conținând întreaga gamă de poluanți specifici arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO), compuși organici volatili (VOC), metan (CH₄), oxizi de carbon (CO, CO₂), amoniac (NH₃), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi aromatice policiclice (HAP), dioxid de sulf (SO₂).

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

Se remarcă, de asemenea, prezența protoxidului de azot (N₂O) - substanță incriminată în epuizarea stratului de ozon stratosferic - și a metanului, care, împreună cu CO₂ au efecte globale asupra mediului, fiind gaze cu efect de seră.

Cantitățile de poluanți emiși în atmosferă de utilajele de construcție depind, în principal de următorii factori:

- nivelul tehnologic al motorului ;
- puterea motorului ;
- consumul de carburant pe unitatea de putere ;
- capacitatea utilajului ;
- vîrsta utilajului/motorului ;
- dotarea cu dispozitive de reducere a poluării (catalizatoare).

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

Aceste două elemente sunt reflectate de dinamica legislației în domeniul mediului a UE și a SUA. Pentru mijloacele de transport încadrate în categoria vehiculelor grele (heavy duty vehicles), estimările efectuate de literatura de specialitate americană corelează emisiile de poluanți cu nivelul tehnologic al motorului, consumul de carburant pe unitatea de putere sau la 100 km, vîrsta vehiculului etc.

Astfel, metodologiile americane estimează pentru vehiculele grele (diesel heavy duty vehicles) un consum mediu de 29,9 l/100 km, în timp ce basculantele de 16 t fabricate în România au un consum de carburant de 40-45 l/100 km.

Consumul specific, raportat la 1 tonă de material transportat, este de aproximativ 2 ori mai mic

comparativ cu consumul basculantelor romanesti de 16-20 t.

Aria principala de emisie a poluantilor rezultati din activitatea utilajelor si a mijloacelor de transport se considera ampriza lucrari extinsa lateral, pe ambele, parti, cu cite o fasie de 10-15 m latime. Concentratiile maxime de poluanti se realizeaza in cadrul acestei arii.

Studii de dispersie completate cu masuratori arata ca, in exteriorul acestei arii, concentratiile de substante poluante in aer se reduce substantial.

Astfel, la 20 m in exteriorul acestei fasii, concentratiile se reduc cu 50%, iar la peste 50 m reducerea este de 75%.

Avand in vedere ca unele firme de constructii au in dotare vehicule de ultima generatie fabricate in strainatate, putem aprecia ca activitatile de santier nu vor avea un impact deosebit asupra calitati aerului din zonele de lucru si nici in zonele adiacente acestora.

c) protectia impotriva zgomotului si vibratiilor

- surse de zgomot si vibratii

Calitatea traseului, suprafata carosabila neteda fara denivelari va asigura o fluenta a circulatiei astfel incat nivelul de zgomot propus de autovehicule sa fie cat mai redus.

Pentru reducerea nivelului de zgomot din circulatie se va prevedea o suprafata carosabila neteda, fara denivelari. La traversarea localitatilor nu se admite claxonatul. Nivelul de zgomot produs de autovehicule in zona unitatilor publice nu trebuie sa depaseasca 30 dB.

Pe perioada de operare a drumului principala sursa de zgomot si vibratii este data de circulatia autovehiculelor pe drum.

Pentru evaluarea zgomotului specific circulatiei rutiere s-a folosit urmatoarea relatie de calcul din metodologia franceza cuprinsa in „Guide du Bruit des Transports Terrestres”. Previsions des niveaux sonores. Nov1980 :

$Leq=20+10\log(VU+EV)+20\log V-12\log(d+l/3)$, in care

Vu si Vg - debite orare de vehicule usoare respectiv grele;

E-factor de echivalenta acustica in Vu si Vg;

d=distanta de la marginea platformei drumului in metri;

l=latimea platformei drumului, in metri;

Valorile nivelului sonor pe drumuri se inscriu in limitele admise de STAS 10009/88-Acustica urbana-Limite admisibile ale nivelului de zgomot.

- amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva zgomotului si vibratiilor

In vederea reducerii zgomotului provocat de santier, propunem urmatoarele masuri:

-Deoarece in cadrul bazelor de productie nivelul ridicat de zgomot afecteaza personalul, se vor lua masuri speciale de protectie antifonica.

-Executia unor protectii acustice in prima faza de santier ,acolo unde este posibil.

-Prin refacerea drumului, se va asigura o circulatie fluenta, reducandu-se zgomotele cauzate de opriri bruscte sau ambreieri.

d) protectia impotriva radiatiilor

Activitatile de executie a lucrarilor se desfasoara cu utilaje si echipamente care nu utilizeaza surse de radiatii. De asemenea, lucrarile propuse nu constituie surse de radiatii ionizate.

e) protecția solului și a subsolului

- sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatiche și de adâncime

Lucrările de reparare se vor executa în amplasamentul actual.

Perioadei de execuție îi sunt asociate numeroase puncte de impact asupra solului, directe sau prin intermediul mediilor de dispersie a poluanților.

Pulberile rezultate din procesele de excavare, încărcare, transport și respectiv descărcare a agregatelor pot fi considerate poluante numai în măsura în care sunt asociate cu alți poluanți (de ex. SO₂ cu particule de praf).

În perioada de execuție se poate produce poluarea solului cu reziduri de produse petroliere (motorină, uleiuri etc.) în zona organizării de șantier. Acest tip de poluare poate fi evitat prin întreținerea corespunzătoare a utilajelor și o bună organizare de șantier.

De asemenea, au loc o serie de modificări în calitatea și structura solului și subsolului ca urmare a ocupării unor suprafețe cu organizare de șantier.

Formele de impact identificate în această perioadă pot fi:

- decaparea stratului de sol vegetal și realizarea platformei organizării de șantier și amplasamentului acesteia;

- betonarea unor suprafețe din ampriza lucrării sau din organizarea de șantier ;

- poluări accidentale cu hidrocarburi sau alte substanțe precum și cu ape uzate fecaloid menajere;

- depozitarea necontrolată a deșeurilor, a materialelor de construcții, a deșeurilor tehnologice;

- modificări calitative și cantitative ale circuitelor geochimice locale .

- lucrări și dotări pentru protecția solului și subsolului

Pentru diminuarea impactului asupra solului în perioada de realizare a lucrărilor, se propun următoarele măsuri de protecția solului:

- solul fertil decopertat de pe terenurile agricole va fi depozitat astfel încât se poată fi refolosit;

- se vor evita materialele cu risc ecologic imediat sau în timp;

- zonele în care s-au depozitat materiale provenite din excavații vor fi reamenajate la terminarea lucrărilor.

Terenurile limitrofe lucrării și organizării de șantier vor fi protejate și redacte mediului natural la terminarea lucrărilor.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Lucrările cu potențial de agresiune a mediului (terasamente, instalații, montaj, polietilena, confecții metalice și betoane armate) vor fi în intravilan și ne semnificative, având în vedere aria lor de dispersie.

Ecosistemele terestre și acvatice din amplasamentul lucrărilor au componente comune, neexistând elemente de genofond protejate endemice sau rareori situri în conservare.

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

- identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumentele istorice și de arhitectura, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele.

Se apreciază că, dată fiind perioada scurtă de expunere a persoanelor potențial afectate la impurificarea cu substanțe cu potențial cancerigen (Cr, Ni, HAP), riscul prezentat de acești poluanți este minor.

Șantierul va cauza perturbări ale traficului prin vehicule (betoniere, transportoare de utilaje și materiale, vehicule personale ale muncitorilor etc.) care vor utiliza rețeaua de strazi locale pentru a ajunge la amplasamentul lucrării.

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și obiectivelor protejate și/sau de interes public;

Pentru atenuarea acestor inconveniente accesul la șantier va fi amplasat cât mai eficient cu putință.

Soluțiile constructive adoptate se încadrează în specificul natural fără a afecta sau adresa organizarea existentă a teritoriului.

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

Deseurile menajere rezultate din organizarea de șantier vor fi depozitate în pubele ecologice, amplasate pe suprafețe betonate. Acestea vor fi evacuate la groapa de gunoi.

i) gestionarea substanțelor și preparatelor chimice periculoase

Prin proiectul propus a se realiza în comuna Dracea, județul Teleorman nu se vor genera substanțe chimice periculoase și nici nu vor fi folosite în exploatare astfel de substanțe.

(B) Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității.

Activitățile proiectelor vor urmări principiile dezvoltării durabile pe parcursul diverselor etape de implementare, astfel încât să se asigure protecția mediului, a resurselor și a bio-diversității. În acest context, proiectele pot oferi pregătire pentru dezvoltarea competențelor de management al mediului și tehnologiilor de mediu.

Atât pe parcursul implementării proiectului, cât și după, se vor implementa măsuri de reducere a consumului resurselor naturale, prin folosirea unor sisteme care permit utilizarea eficientă și sustenabilă a acestora. De asemenea se vor lua măsuri pentru a se promova colectarea selectivă a deșeurilor, precum și reciclarea și re folosirea acestora. Dezvoltarea durabilă vizează eliminarea disparităților în accesul la resurse, atât pentru comunitățile sărace ori marginalizate, cât și pentru generațiile viitoare, încercând să asigure fiecărei națiuni oportunitatea de a se dezvolta conform propriilor valori sociale și culturale, fără a nega altor națiuni ori generațiilor viitoare acest drept.

Din punct de vedere economic, punctele cheie ale dezvoltării durabile sunt reprezentate de reducerea poluării mediului și productivitatea resurselor naturale, adică mai multe bunuri și servicii pe unitatea de natură consumată.

Resursele trebuie să fie gestionate mai eficient pe durata întregului ciclu de viață, de la extracție, transport, prelucrare și consum până la eliminarea deșeurilor. Eficiența utilizării resurselor înseamnă să producem mai multă valoare cu mai puține resurse și să ne schimbăm obiceiurile de consum. Aceasta va limita riscul apariției de deficite și va menține impactul asupra mediului în limitele naturale ale planetei. Tehnologiile ecologice și energia regenerabilă, industriile ecologice și reciclarea își pot aduce, de asemenea, contribuția.

VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:

– impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);

Asupra vieții sociale și culturale, implementarea proiectului va duce la îmbunătățirea condițiilor de trai prin lucrările de modernizare studiate în prezenta documentație.

Pe lângă îmbunătățirea condițiilor de trai și de mediu, prin diminuarea consumului de noxe și a cantităților de praf, se vor îmbunătăți și condițiile de circulație. În urma implementării proiectului și a soluțiilor prevăzute în această circulație se va desfășura în condiții de siguranță și confort. Viteza de deplasare va crește, iar consumul de carburant se va reduce.

În prezent traficul se desfășoară, cu viteza redusă datorită stării defectoase a suprafeței de rulare.

Consecințele circulației cu fluență mică sunt:

- pierderi de natură economică: condițiile dificile de circulație conduc la sporirea timpului de parcurgere a distanțelor și la consum mare de carburanți;
- impact negativ asupra mediului:

Circulația în condiții de fluență redusă, cu numeroase cicluri opriri – accelerări, determină emisii mari de substanțe poluante în atmosferă, precum și înregistrarea unui nivel ridicat de zgomot în localități. Astfel, literatura de specialitate arată ca:

- emisiile de CO cresc de 1,5 – 2,0 ori în timpul ciclurilor de accelerare/franare și cu până la 25 de ori la staționarea cu motorul pornit;
- emisiile de hidrocarburi sunt minime la rularea cu viteza constantă, fiind maxime la staționarea cu motorul pornit.

Dezvoltarea durabilă este cea care răspunde nevoilor din prezent, fără a compromite capacitatea generațiilor viitoare de a răspunde propriilor nevoi.

Prin soluțiile propuse se vor urmări principiile dezvoltării durabile pe parcursul diverselor etape de implementare, astfel încât să se asigure protecția mediului, a resurselor și a bio-diversității. În acest context, prin proiectul propus se va urmări dezvoltarea competențelor de management al mediului și tehnologiilor de mediu.

În perioada de execuție este posibil, ca dintr-o serie de procese tehnologice să fie deversate în cursurile de apă din zona analizată substanțe poluante, în special sub formă de pulberi, care vor fi preluate de acestea și duse în aval. Dat fiind volumul redus al materialelor ce se vor folosi deasupra oglinzii de apă, nu pot rezulta cantități importante de asemenea pulberi deversate.

Apele menajere provenite de la organizarea de șantier vor fi colectate în toalete ecologice asigurate de către antreprenorul lucrării. Aceste toalete vor fi vidanjate periodic sau ori de câte ori este necesar, de către firma care le va pune la dispoziție.

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

Consumul specific, raportat la 1 tona de material transportat, este de aproximativ 2 ori mai mic comparativ cu consumul basculantelor romanesti de 16-20 t.

Aria principala de emisie a poluantilor rezultati din activitatea utilajelor si a mijloacelor de transport se considera ampriza lucrari extinsa lateral, pe ambele, parti, cu cite o fasie de 10-15 m latime. Concentratiile maxime de poluanti se realizeaza in cadrul acestei arii.

Studii de dispersie completate cu masuratori arata ca, in exteriorul acestei arii, concentratiile de substante poluante in aer se reduce substantial.

Astfel, la 20 m in exteriorul acestei fasii, concentratiile se reduc cu 50%, iar la peste 50 m reducerea este de 75%.

Avand in vedere ca unele firme de constructii au in dotare vehicule de ultima generatie fabricate in strainatate, putem aprecia ca activitatile de santier nu vor avea un impact deosebit asupra calitatii aerului din zonele de lucru si nici in zonele adiacente acestora.

In vederea reducerii zgomotului provocat de santier, propunem urmatoarele masuri:

-Deoarece in cadrul bazelor de productie nivelul ridicat de zgomot afecteaza personalul, se vor lua masuri speciale de protectie antifonica.

-Executia unor protectii acustice in prima faza de santier ,acolo unde este posibil.

-Prin refacerea drumului, se va asigura o circulatie fluenta, reducandu-se zgomotele cauzate de opriri bruscte sau ambreieri.

Activitatile de executie a lucrarilor se desfasoara cu utilaje si echipamente care nu utilizeaza surse de radiatii. De asemenea, lucrarile propuse nu constituie surse de radiatii ionizate.

Pulberile rezultate din procesele de excavare, incarcare, transport si respectiv descarcare a agregatelor pot fi considerate poluante numai in masura in care sunt asociate cu alti poluanti (de ex. SO₂ cu particule de praf).

In perioada de executie se poate produce poluarea solului cu reziduri de produse petroliere (motorina, uleiuri etc.) in zona organizarii de santier. Acest tip de poluare poate fi evitat prin intretinerea corespunzatoare a utilajelor si o buna organizare de santier.

De asemenea, au loc o serie de modificari in calitatea si structura solului si subsolului ca urmare a ocuparii unor suprafete cu organizare de santier.

Terenurile limitrofe lucrarii si organizarii de santier vor fi protejate si redade mediului natural la terminarea lucrarilor.

Ecosistemele terestre si acvatice din amplasamentul lucrarilor au componente comune, neexistand elemente de genofond protejate endemice sau rareori situri in conservare.

Se apreciaza ca, data fiind perioada scurta de expunere a persoanelor potential afectate la impurificarea cu substante cu potential cancerigen (Cr, Ni, HAP), riscul prezentat de acesti poluanti este minor.

Pentru atenuarea acestor inconveniente accesele la santiere vor fi amplasate cat mai eficient cu putinta.

Solutiile constructive adoptate se incadreaza in specificul natural fara a afecta sau adresa organizarea existentă a teritoriului.

Deseurile menajere rezultate din organizarea de santier vor fi depozitate in pubele ecologice, amplasate pe suprafete betonate. Acestea vor fi evacuate la groapa de gunoi.

Prin proiectul propus a se realiza in comuna Dracea, judetul Teleorman nu se vor genera substante chimice periculoase si nici nu vor fi folosite in exploatare astfel de substante.

În timp ce tranziția către electromobilitate în Europa se desfășoară într-un ritm lent, este crucială pregătirea acestuia pentru accelerarea tranziției către un număr cât mai mare de vehicule electrice, ceea ce presupune și crearea de spații adaptate nevoilor de bună funcționalitate și întreținere a parcului auto propus. Anul 2017 a oferit oportunități importante pentru a accelera această tranziție printr-o serie de procese legislative ale Uniunii Europene care sunt în curs de desfășurare. În ceea ce privește infrastructura de reîncărcare a vehiculelor electrice, 40 Directiva privind Infrastructura Combustibililor Alternativi ar putea contribui la dezvoltarea infrastructurii în domeniile publice și private [12]. Anul 2017 a fost considerat un an promițător pentru tranziția spre un sistem de transport curat și durabil. Mai concret, acest an a oferit speranța de a accelera lansarea unei infrastructuri interoperabile de reîncărcare la nivelul UE, care rămâne o condiție prealabilă pentru dezvoltarea pieței vehiculelor electrice (EV). Statele membre ale UE pregătesc în prezent planurile naționale pentru punerea în aplicare a Directivei privind infrastructura combustibililor alternativi [5]. Directiva 2014/94/EU își propune să abordeze neîncrederea consumatorilor în ceea ce privește gama de vehicule electrice și compatibilitatea de încărcare a acestora prin crearea unui număr suficient de puncte de încărcare.

– **extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate);**

În ceea ce privește protecția mediului, ca factor important al dezvoltării durabile, se are în vedere ca gestionarea deșeurilor rezultate în urma execuției lucrărilor de construcții, inclusiv demolări și desfaceri, să se realizeze cu respectarea legislației în vigoare privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare și va reprezenta obligativitatea contractorului execuției lucrărilor.

Se vor lua măsuri de diminuare a impactului asupra mediului pe timpul executării lucrărilor:

- lucrările se vor organiza conform proiectului și se vor face lucrări de închidere a zonei de lucru pe măsura realizării sarcinilor tehnologice;
- depozitarea materialelor de construcții se vor face astfel încât să nu blocheze căile de acces (carosabil, trotuare, drumuri laterale);
- depozitele de materiale (agregate minerale, conducte și alte tipuri de materiale de construcții) vor fi închise sau acoperite, astfel neexistând pericolul de împrăștiere în atmosferă și depuneri pe sol, infiltrarea acestora în apele subterane prin intermediul apelor pluviale fiind exclusă;
- realizarea optimizării traseului utilajelor care transportă materialele de construcție;
- se vor lua măsurile necesare pentru evitarea pierderilor de materiale în timpul transportării;
- deșeurile rezultate în timpul execuției se vor depozita temporar într-un spațiu destinat acestui scop, în interiorul amplasamentului și apoi se vor transporta la un depozit ecologic de deșeuri.
- se vor lua măsuri pentru diminuarea și înlăturarea riscurilor unor avarii cu efect asupra stării de sănătate a populației sau a altor obiective din zonă;
- după finalizarea lucrărilor de execuție se vor lua măsuri pentru redarea în folosință a terenului pe care a fost organizarea de șantier. În cazul în care se constată o degradare a acestuia vor fi aplicate măsuri de reconstrucție ecologică. Zonele în care se vor depozita materialele provenite din excavații vor fi amenajate la terminarea lucrărilor.
- pe toată durata execuției și în timpul exploatării sistemului de alimentare cu apă se vor respecta următoarele prevederi:
 - ✓ OUG 195/2005 privind protecția mediului;

- ✓ HG 856/2002 privind evidenta gestiunii deșeurilor; ,
- ✓ Legea 458/2002 privind calitatea apei destinate consumului uman
- ✓ HG 1374/2000 si Legea 122/2002 pentru aprobarea OG 48/1999 privind transportul rutier al mărfurilor periculoase.

Investiția propusă este în concordanță cu următoarele directive ale UE:

- Directiva nr. 175/440/EEC privind calitatea cerută apelor de suprafață destinată prelevării de apă potabilă;
- Directiva nr.98/83/EC privind calitatea apei destinate consumului uman.

- **magnitudinea și complexitatea impactului;**
Redus, numai pe perioada executiei.
- **probabilitatea impactului;**
Redus, numai pe perioada executiei.
- **Durata, frecventa si reversibilitatea impactului**
Nu este cazul.
- **Masurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului**
Nu este cazul.
- **Natura transfrontiera a impactului**
Nu este cazul.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

1. Lista deșeurilor (clasificate și codificate în concordanță cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșuri generate Conform Hotărârii Guvernului Nr. 856 din 16 august 2002 privind evidenta gestionării deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, deșeurile care pot rezulta din activitatea de modernizare a drumurilor de interes local propuse în documentația tehnică, sunt de categoria DEȘURI DIN CONSTRUCȚII ȘI DEMOLARI (INCLUSIV PĂMÂNT REZULTAT DIN AMPLASAMENTE CONTAMINATE) și sunt reprezentate de următoarele coduri cu estimările de deșuri corespunzătoare:

- COD 17 01 - beton (deșuri aproximativ 5-10 mc) resturi de beton de la demolarea și realizarea de noi timpale pentru modetele de scurgere a apelor pluviale;
- COD 17 02 01 - lemn (deșuri aproximativ 1 - 3 mc) Resturi de lemn pot rămâne de la realizarea cofrajelor pe șantier;
- COD 17 03 - amestecuri bituminoase (deșuri aproximativ 3-6mc) Resturi de amestecuri bituminoase apar de la execuția straturilor rutiere superioare de legătură și de uzură;

- COD 17 04 03 - fier si otel (deseuri aproximativ 0.2-0.5 to) resturi de fier si otel de la realizarea armaturilor pentru betonul armat de la capetele podetelor;
- COD 17 05 - pamant (deseuri aproximativ 4 - 5 mc) inclusiv escavat din amplasamente contaminate;
- COD 17 05 08 - balast (deseuri aproximativ 2 - 3 mc) aceste deseuri apar in urma realizarii straturilor de fundatie a drumurilor precum si in urma realizarii fundatiilor santurilor pereate cu beton;
- COD 15 01 - ambalaje (deseuri aproximativ 1 - 2 mc) rezulta din aducerea pe santier a unor materii prime ce necesita protectii prin ambalare precum lacuri si vopselori pentru marcaje rutiere;

Cantitatile de deseuri rezultate prin realizarea obiectivului de investitii sunt in cantitati mici, datorita lucrarilor de mica anvergura, iar toate deseurile rezultate pot fi refolosite usor pe santier. Spre exemplu pamantul, singurul dintre deseuri care se poate rezulta intr-o cantitate relativ mai mare decat restul deseurilor, rezultat din sapatura, va fi refolosit in zonele unde prin proiect sunt necesare umpluturi.

Avand in vedere ca in proiect se prevad liste de cantitati si de lucrari precise care duc la o estimare a necesarului de materiale folosit, resturile de material ce pot ramane ca deseuri sunt cantitati modeste facand ca materialele scumpe mai ales sa fie contabilizate cu atentie, astfel betonul, lemnul, amestecurile bituminoase, fierul si otelul sa ramana drept deseuri in cantitati infime.

2. programul de prevenire si reducere a cantitatii de deseuri generate.

In conformitate cu reglementarile in vigoare, aceste deseuri vor fi colectate, transportate si depuse la rampa de depozitare in vederea neutralizarii lor. Colectarea / evacuarea acestor deseuri se va face astfel:

Operatiile de sortare, colectare, reciclare si valorificare a deseurilor intr-un spatiu special destinat in cadrul organizarii de santier;

In cazul deseurilor provenite din activitati de construire prin a caror manipulare se degaja praf, pentru a reduce cantitatea de praf degajata in aer, titularul activitatii de construire si sau operatorul economic autorizat pentru transportul deseurilor au obligatia de a lua toate masurile necesare pentru reducerea cantitatii de praf degajata in aer, prin procedee de umectare cu consum redus de apa;

Deseurile lemnoase vor fi selectate si eliminate in functie de dimensiuni;

Anvelope uzate reprezinta una din principalele probleme ale unui santier. Acesta vor fi depozitate in locul special amenajat pentru sortarea si reciclarea materialelor.

Deseurile de hartie si cele specifice activitatii de birou vor fi colectate si depozitate separat, in vederea valorificarii;

3. Planul de gestionare a deseurilor

Intocmirea planurilor de gestionare a deseurilor provenite din activitatile de constructie si demolare este obligatorie pentru:

Proiectele de constructii rezidentiale atunci cand acestea sunt dezvoltate pentru mai mult de 5 locuinte;

Poiectele de constructii, daca suprafata construita este mai mare de 500 mp sau daca respectivele proiecte fac parte din documentatii urbanistice elaborate pentru mai mult de 5 locuinte care se realizeaza etapizat.

Proiectele de demolare / renovare / reconditionare a cladirilor care genereaza un volum de cel putin 100 mc de deseuri din constructie si demolare;

Proiectele de inginerie care genereaza un volum de cel putin 500 mc de deseuri din constructie si demolare.

Avand in vedere urmarirea stricta a cantitatilor de materii prime necesare, realizarea unei etapizari concrete a relizarii obiectivului de investitii, dar si urmarind si respectarea legislatiei in privinta protectiei si sigurantei muncii pentru a evita accidentele ce pot provoca poluarea, se estimeaza ca in total cantitatea finala rezulta din deseuri va fi mai mica de 500 mc, ceea ce duce la concluzia ca nu este necesara realizarea unui plan de gestionare a deseurilor.

Nu se folosesc asemenea substante periculoase.

Pe perioada e exploatare vor rezulta deseuri de la degajarea cailor rutiere de autovehicule avariate, interetinerea imbracamintilor rutiere, ecologizarea drumului, taierea vegetatiei ierboase care va creste pe terasamentul drumului.

Tipuri de deseuri in timpul executiei;

Denumirea deseului	Codul deseului	Scursa	Cantitate
Deseuri municipale amestecate	23 03 01	Activitatea de intretinere a drumului pe perioada implementarii proiectului	Nu se pot estima la aceasta faza
Lemn	17 02 01	Lucrari de constructie	Nu se pot estima la aceasta faza
Asfalturi, altele decat cele specificate la 17 03 01	17 03 02	Lucrari de constructie	Nu se pot estima la aceasta faza
Deseuri de hartie si carton	20 01 01	Activitati desfasurate in organizarea de santier	Nu se pot estima la aceasta faza

Deseurile menajere se vor colecta in containere acoperite si periodic vor fi predate la firme autorizate . in acest sens este obligatorie incheierea de contracte cu firmele specializate si autorizate. Pentru depozitarea deseurilor de orice natura se vor amenaja spatii pentru depozitate. Deseurile vor fi depozitate definitive la depozitele special amenajate si autorizate.

Materialele rezultate din desfaceri se vor sorta re folosindu-se cele ce corespund calitativ. Deseurile de tip menajer vor rezulta de la activitatea personalului de intretinere a drumului si persoanelor aflate in tranzit, iar deseurile de material biodegradabil vor rezulta din activitati de defrisare, administrative si degajare a terasamentului de drum de vegetatia ierboasa.

In perioada de revizii si reparatii a imbracamintii rutiere, vor rezulta deseuri nepericuloase care vor fi retopite in vederea reutilizarii de operatori autorizati.

Deseurile generate vor fi in cantitati mici si nu prezinta un pericol pentru mediu sau pentru sanatatea oamenilor.

Din categoria de substante toxice si periculoase care pot fi utilizate in mijloace de transport rutier, utilaje tehnologice si echipamente necesare desfasurarii proceselor tehnologice fac parte:

Carburanti, lubrifianti, lichid de frana, acumulatori care intra in componenta autovehiculelor.

Modul de gospodarire a substantelor si preparatelor chimice periculoase si asigurarea conditiilor de protectie a factorilor de mediu si a sanatatii populatiei:

Alimentarea cu carburanti a mijloacelor de transport si utilaje se va realiza de la statiile de carburanti din zona;

Schimbarea lubrifiantilor, a lichidului de frana, a acumulatorilor, se va realiza de catre constructor in punctele de lucru;

Lubrifiantii, lichidul de frana, se vor colecta selectiv in recipiente si predate la firme specializate in colectarea acestora;

Acumulatorii uzati vor fi predate la schimb acumulatorilor noi la firmele cu profil in vanzarea acestora.

Utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversitatii.

Nu este cazul.

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

A. Justificarea încadrării proiectului , după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară (ippc, seveso, cov, lcp, directiva - cadru apă, directiva - cadru aer, directiva - cadru a deșeurilor etc.)

Nu este cazul.

B. Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.

Nu este cazul.

X. Lucrări necesare organizării de șantier

Organizarea de santier se va realiza de catre constructor pe terenul pus la dispozitie de beneficiar astfel incat sa fie indeplinite cerintele specifice cu privire la protectia mediului conform prezentului memoriu. Constructorul va prezenta un proiect de organizare de santier si un plan de masuri in functie de locatia acesteia.

La acest moment nu se cunoaste locatia exacta a organizarii de santier astfel incat sa se poata vorbi

punctual despre eventualul impact asupra mediului.

Amplasamentul viitoarei organizari de santier va fi stabilit de comun acord cu beneficiarul si nu va va fi realizat la mai putin de 1 km fata de limita ariei protejate astfel incat sa nu existe posibilitatea afectarii acesteia.

Condițiile generale sunt descrise in continuare

– descrierea lucrarilor necesare organizarii de santier

Lucrările necesare organizării de șantier constau în închiderea fronturilor de lucru aferente și ocuparea temporară a terenului pe care va fi realizat proiectul.

Organizarea de santier si managementul lucrarilor au in vedere afectarea suprafetei de teren numai in limitele arealului construit. Respectarea normelor de intretinere si reglare a parametrilor tehnici de functionare a echipamentelor utilizate limiteaza impactul acestora asupra mediului.

Organizarea de santier revine în sarcina executantului lucrării și a beneficiarului. Se va asigura depozitarea materialelor, utilajelor și a echipamentelor în condițiile impuse de furnizori, luându-se măsuri de paza și protecție a acestora.

Se va realiza un proiect de executie al lucrarilor si se vor lua toate masurile pentru diminuarea factorilor de poluare a mediului. Majoritatea activitatilor de prelucrare si ansamblare se vor realiza in incinta cladirilor propuse prin proiectul de organizare de santier.

Se vor monta panouri de avertizare pe drumurile de acces.

Se vor evita deversarile accidentale de ulei sau produse petroliere. Schimburile de ulei și alimentarea cu combustibil se va face doar la unitati specializate.

Înainte de începerea oricaror lucrari se vor lua toate masurile P.S.I ce se impun pentru executarea lucrarilor în conditii de siguranta. Se vor lua masuri pentru evitarea pierderilor de pamânt si materiale de constructie pe carosabilul drumurilor de acces.

Se interzice depozitarea de pamânt excavat sau materiale de constructie în afara amplasamentului obiectivului. Zilnic executantul va asigura curatenia în jurul organizarii de santier si a zonei de lucru, va evacua deseurile generate cu mijloace de transport proprii sau închiriate.

De asemenea va lua masurile necesare pentru crearea conditiilor igienico-sanitare pentru personalul propriu (dotari cu toalete ecologice). Personalul executantului va purta echipament de protectie si de lucru inscriptionat cu numele societatii respective, pentru o mai buna identificare. Personalul executantului va fi instruit cu privire la raspunderile ce revin executantului cu privire la depozitarea si eliminarea deseurilor, a substantelor periculoase, a masurilor de protectie si prim ajutor, etc.

Organizarea de santier include delimitarea suprafetei amplasamentului, a cailor de acces, a zonelor de depozitare a materialelor si se realizeaza in baza proiectului de organizare de santier inclus in proiectul de executie conform Legii nr. 50/1991 privind autorizarea lucrarilor de constructii cu modificarile si completarile ulterioare.

Materialele de constructie vor fi depozitate in locuri special amenajate.

- Organizarea de santier se va realiza in interiorul amplasamentului, pe toata durata executiei lucrarilor, astfel încât impactul generat asupra factorilor de mediu in timpul executarii lucrarilor de constructii proiectate sa fie cat mai redus;

- Organizarea de santier va fi amenajata conform prevederilor Legii nr. 50/1991 privind autorizarea lucrarilor de constructii, cu modificarile si completarile ulterioare; apele uzate menajere se vor evacua in reseaua de canalizare existenta in zona. Deseurile menajere vor fi colectate în pubele etanse;

- Mijloacele de transport vor fi întreținute in vederea evitarii scurgerilor de combustibili si uleiuri uzate

pe sol;

- Nu se vor stoca temporar carburanti pe amplasament;
- Nu se va efectua depanarea mijloacelor de transport sau repararea și intretinerea utilajelor in amplasament;
- Utilajele/mijloacele de transport nu se vor spala in zona aferenta amplasamentului.
- Depozitarea materialelor de constructii se va face în locuri amenajate corespunzator;
- La finalizarea lucrarilor, terenurile afectate prin realizarea lucrarilor vor fi aduse la stadiul initial de funcționalitate;

Personalul executantului va fi instruit cu privire la raspunderile ce revin executantului cu privire la depozitarea si eliminarea deseurilor, masurilor de protectie si prim ajutor etc. Deseurile municipale amestecate generate vor fi colectate, stocate temporar in pubele si transportate în locurile indicate de catre Beneficiar.

Descrierea lucrarilor provizorii

Lucrările provizorii necesare organizării incintei constau în împrejmuirea terenului aferent proprietății printr-un gard ce va rămâne în continuare, după realizarea lucrărilor de construcție. Accesul în incintă se va face prin două porți, una pentru personal și cealaltă pentru mașini.

Materialele de construcție cum sunt balastul, nisipul, se vor putea depozita și în incinta proprietății, în aer liber, fără măsuri deosebite de protecție.

Constructii provizorii necesare

Materialele de construcție care necesită protecție contra intemperiilor se vor putea depozita pe timpul execuției lucrărilor de construcție în incinta magaziei provizorii, care se va amplasa la început. În acest sens, pe terenul aferent se va organiza șantierul prin amplasarea unor obiecte provizorii :

- magazia provizorie cu rol de depozitare materiale, vestiar muncitori și depozitare scule;
- tablou electric ;
- punct PSI (în imediata apropiere a fântânii ori sursei de apă) ;
- platou depozitare materiale.

Nu sunt necesare măsuri de protecție a vecinătăților.

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

Pentru a preveni declanșarea unor incendii se va evita lucrul cu și în preajma surselor de foc. Dacă se folosesc utilaje cu acționare electrică, se va avea în vedere respectarea măsurilor de protecție în acest sens, evitând mai ales utilizarea unor conductori cu izolație necorespunzătoare și a unor împământări necorespunzătoare

Pe amplasamentul organizarii de santier se vor amplasa toalete ecologice.

Deseurile menajere rezultate din organizarea de santier vor fi depozitate in pubele ecologice, amplasate pe suprafete betonate. Acestea vor fi evacuate la groapa de gunoi.

Trasarea si amplasarea obiectelor se va realiza in conformitate cu prevederile proiectului tehnic si a normelor in vigoare.

– localizarea organizarii de santier

Organizarea de santier va fi amplasata pe terenul pus la dispozitie de catre Beneficiar.

– descrierea impactului asupra factorilor de mediu produs de organizarea de șantier

- surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;
- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

Factorul de mediu - apa

Impactul poate fi reprezentat de tehnologiile de execuție propriu-zise; activitatea umană, evacuarea apelor uzate menajere și a deșeurilor.

Dotările și măsurile de reducere a impactului asupra factorului de mediu apă:

- asigurarea unei cantități suficiente de material absorbant astfel încât să se intervină în timp util pentru diminuarea sau eliminarea pagubelor în cazul producerii unor poluări accidentale;
- alimentarea mijloacelor de transport se va face numai la stațiile de distribuție a carburanților pentru produse;
- depozitarea corespunzătoare a deșeurilor și a materialelor de construcție, în conformitate cu prevederile legislației de mediu în vigoare

Execuția lucrărilor prevăzute în proiect în condițiile respectării măsurilor de reducere a impactului asupra mediului va conduce la un impact prognozat nesemnificativ asupra apei.

Instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților

- materiale absorbante pentru diminuarea poluării accidentale
- procedura operațională –Plan de prevenire și combatere a poluărilor accidentale
- evacuarea apelor uzate menajere se va realiza în rețeaua de canalizare.

Factorul de mediu aer

Principalele *surse de poluare* pentru aer sunt reprezentate de emisiile de la mijloacele auto și utilajele în mișcare și eventuale pulberi de la materialele de construcție depozitate.

Dotările și măsurile de diminuare a impactului:

- evitarea funcționării în gol a utilajelor;
- acoperirea depozitelor de materiale de construcție ce pot genera pulberi mai ales în perioadele cu vânturi puternice;
- împreună cu constructorul beneficiarul va alege trasee optime pentru vehicule ce deservește șantierul, mai ales pentru cele care transporta materiale de construcție ce pot elibera în atmosferă particule fine; transportul acestor materiale se va face sub prelată;
- întreținerea corespunzătoare a utilajelor/mijloacelor de transport utilizate în lucrările prevăzute în proiect în vederea menținerii în stare perfectă de funcționare
- verificarea tehnică a utilajelor și mijloacelor de transport
- stropirea periodică a drumurilor de acces

Impactul asupra factorului de mediu aer va fi local, temporar, reversibil și redus.

Instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților

- mijloace pentru prevenirea și stingerea incendiilor.
- sisteme de acoperire a materialelor pulverulente depozitate
- împrejmuirea perimetrului organizării de șantier cu plasa pentru reținerea pulberilor și prafului

Factorul de mediu - sol/subsol

Sursele de poluare sunt reprezentate de :

- eventualele pierderi de ulei sau combustibil ale utilajelor și mijloacelor de transport
- depozitarea necorespunzătoare a deșeurilor.

Dotările și măsurile de reducere a impactului

- depozitarea deșeurilor se va face numai în recipiente speciali și vor fi eliminate periodic cu societăți autorizate;
- interzicerea efectuării de intervenții la mijloacele de transport și echipamente la locul lucrării, pentru a se evita eventuale scapări accidentale de produs petrolier;

Impactul asupra factorului de mediu sol/subsol va fi nesemnificativ.

Instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților

- mijloace pentru prevenirea și stingerea incendiilor.
- sisteme de acoperire a materialelor pulverulente depozitate
- organizarea unui spațiu special amenajat pentru colectarea selectivă a deșeurilor generate

Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Sursele generatoare de zgomot sunt utilajele și mijloacele de transport folosite.

Pentru limitarea nivelului de zgomot utilajele nu vor fi lăsate să funcționeze în gol.

În zona amplasamentului mijloacele auto vor circula cu viteză redusă.

Zona fiind limitată de activitatea antropică și de drum de acces nu se preconizează o amplificare semnificativă a nivelului de zgomot. Se vor alege trasee ale mijloacelor de transport materiale care să asigure protecția așezărilor umane.

XI. 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:

- **lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;**

La finalizarea lucrărilor recomandăm următoarele:

- curățarea zonei aferente investiției, prin evacuarea din amplasament a deșeurilor menajere, precum și a deșeurilor specifice și transportul acestora la cel mai apropiat depozit de deșuri autorizate;
 - evacuarea din amplasamente a tuturor utilajelor utilizate la executia investiției.
 - lucrări de aducere a amplasamentului la starea inițială.
- **aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;**
Nu este cazul.
 - **aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;**
Nu este cazul.
 - **modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.**
Nu este cazul.

XII. Anexe - piese desenate:

Se vor anexa separat.

XIII. Pentru proiectele care 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, memoriul va fi completat cu următoarele:

a) descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

Nu este cazul.

b) numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar;

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

d) se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;

Nu este cazul.

e) se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;

Nu este cazul.

f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare.

Nu este cazul.

XIV. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate:

1. Localizarea proiectului:

- bazinul hidrografic;

- cursul de apă: denumirea și codul cadastral;

- corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): denumire și cod.

Nu este cazul.

2. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului

de apă.

Nu este cazul.

3.indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz.

Nu este cazul.

XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-IV.

Nu este cazul.

Intocmit,
Ing. Anghel Radu