

# MEMORIU DE PREZENTARE

## I. Denumirea proiectului:

**„MODERNIZARE STRAZI IN COMUNA SEGARCEA-VALE, JUDETUL TELEORMAN”**

## II. Titular

denumire titular: COMUNA SEGARCEA-VALE, JUDETUL TELEORMAN  
adresa titularului: Judetul Teleorman, comuna Segarcea-Vale, sat Segarcea-Vale.  
tel/fax: 0247 358794  
e- mail: primariasegarceavale@yahoo.com

## III. Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect

### a) Rezumatul proiectului

Suprafața totala ocupată definitiv va fi de aproximativ **2977 m x 9 m = 26118 mp** in intravilan, cuprinzând partea carosabilă, acostamentele, rigolele si zona de siguranta a drumurilor.

Strazile de interes local din comuna Segarcea - Vale, propuse pentru modernizarea se intersecteaza la acelasi nivel cu mai multe drumuri laterale in intravilanul localitatii. Drumurile laterale nu sunt amenajate.

Strazile de interes local din comuna Segarcea - Vale propuse pentru modernizare sunt incadrate in Inventarul Domeniului Public al Comunei Segarcea - Vale, aprobat prin HCL, dupa cum urmeaza :

Nr.	Denumire strada	Lungime proiect
1	STRADA RUSCA MARE	227
2	STRADA SAIULUI	284
3	STRADA VETERANILOR	550
4	STRADA CAPRIOAREI	260
5	STRADA Garii	1329
6	STR. CAMIN CULTURAL	327
TOTAL		2977

### *Traseul în plan orizontal*

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

În plan, traseul strazilor propuse pentru modernizare se suprapune peste platforma strazilor existente, nefiind nevoie de expropriere 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 domeniu public.

### ***In profil longitudinal***

Strazile din comuna Segarcea - Vale 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 sapatura. În punctele de schimbare de declivitate dintre două aliniamente se vor face racordări verticale, acolo unde este cazul ( $m > 0,5\%$ ).

### ***In profil transversal***

În conformitate cu Ordinul M.T. nr. 50 din aprilie 1998 pentru ***Norme tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile rurale, strazile*** propuse pentru modernizare vor avea urmatorul profil transversal:

La drumurile secundare se va aplica profilul transversal tip:

- partea carosabilă 2.75 – 4.0 m;
- acostamentele 2 x 0,375 – 0.50 m;
- panta transversala unica 2,5 %;
- panta acostament 2.5 %;
- santuri din pamant si din beton acolo unde panta longitudinala o impune.

Pentru aducerea strazilor 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 rigole triunghiulare noi;*
- *executarea de podete noi;*
- *amenajarea intersecțiilor cu drumurile laterale;*
- *siguranța circulației.*

### ***Structura rutiera noua propusa în urma calculului de dimensionare***

Pentru strazile 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 0,375 – 0.50m, pentru drumurile secundare. Acostamentele vor avea aceeași structura rutieră ca partea carosabilă.

Execuția elementelor de colectare și evacuare a apelor

Apele pluviale de pe suprafața părții carosabile sunt colectate lateral în santuri de pământ și santuri din beton acolo unde panta longitudinală este prea mare, conform profilelor transversale tip, de unde apele sunt conduse spre firele de văi existente în zonă, unde se vor descărca.

### ***Execuția de podețe noi***

Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în lungul strazilor 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 strazilor asigurând astfel continuitatea rigolelelor proiectate la intersecția cu accesul la proprietate 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 în funcție de posibilitatea de descărcare din teren. Podetele tubulare cu lungimea de 5,00 m și 1,0 m se vor amplasa în dreptul acceselor la proprietate în funcție de situația din teren și de cota acceselor și a rigolelor.

### ***Amenajarea intersecțiilor cu drumurile laterale***

Drumurile laterale vor fi amenajate pe lungimea de 25 m și lățimea de 3.50 m cu un strat de balast în grosime de 20 cm.

Se vor executa rigole 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 (DJ701) 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;

### ***SURSELE DE FINANTARE ALE INVESTITIEI***

Finanțarea obiectivului de investiții se face din fonduri de la bugetul de stat și fonduri de la bugetul local.

### ***DURATA DE REALIZARE***

Durata totală de realizare a proiectului este de 18 luni din care durata de execuție pentru modernizarea drumurilor de interes local este de 12 luni.

### ***SITUATIA CURSURILOR DE APA EXISTENTE***

**Strazile de interes local proiectate nu intalnesc si nu traverseaza cursuri de apa existente. Podurile si podetele existente nu fac obiectul proiectului.**

#### **b) Justificarea necesitatii proiectului**

Sub acțiunea traficului greu și în special a factorilor climaterici structura rutieră a strazilor de interes local și așa rudimentară, propuse pentru modernizare s-a degradat, prezentând defecțiuni grave (gropi, sleauri, denivelări mari, etc.) ceea ce face ca circulația să se desfășoare cu viteză mică iar în anotimpurile ploioase aceste drumuri devin aproape impracticabile.

Entitatea responsabilă cu implementarea proiectului este comuna Segarcea Vale, 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 unui 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 aflați pe traseul drumurilor proiectate;
- diminuarea poluării prin preluarea și 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>	<i>0</i>
<i>Cap 2. – cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor</i>	<i>0</i>
<i>Cap 3. – cheltuieli proiectare si asistenta tehnica</i>	<i>586,670.00</i>
<i>Cap 4. – lucrari de baza</i>	<i>5,904,412.29</i>
<i>Cap 5. – alte cheltuieli</i>	<i>387,268.54</i>
<i>Cap. 6 – cheltuieli darea in exploatare</i>	<i>0</i>
<b><i>TOTAL</i></b>	<b><i>6,878,350.83</i></b>
<b><i>Din care C + M</i></b>	<b><i>5,963,161.19</i></b>

**d) Perioada de implementare propusa**

Durata de realizare a obiectivului este de 18 luni din care durata de executie 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)**

Structura constructiva

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

Elementele geometrice ale strazilor 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.

<b>Nr. Crt.</b>	<b>Denumire strada</b>	<b>Lungime Proiect</b>	<b>Parte carosabila + acostament</b>
<b>1. STRAZI SAT SEGARCEA VALE</b>			
1	Rusca Mare	227.00	5.00
2	Caprioarei	260.00	5.00
3	Saiului	284.00	5.00
<b>TOTAL SAT SEGARCEA VALE</b>		<b>771.00</b>	
<b>2. STRAZI SAT SEGARCEA DEAL</b>			
4	Garii	1329.00	5.00
5	Camin Cultural	327.00	5.00
<b>TOTAL SAT SEGARCEA DEAL</b>		<b>1656.00</b>	
<b>3. STRAZI SAT OLTEANCA</b>			
6	Veteranilor	550.00	3.50
<b>TOTAL SAT OLTEANCA</b>		<b>550.00</b>	
<b>TOTAL GENERAL</b>			<b>2977.00m</b>

În plan, traseul drumurilor de interes local propuse pentru modernizare se suprapune peste platforma drumurilor existente, nefiind nevoie de exproprieri de terenuri, de demolari sau scoateri din circuitul agricol sau silvic. Elementele geometrice corespund în general unei viteze de circulație de 25km/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 ampriza a drumurilor să se mențină pe domeniu public.

### **In profil longitudinal**

Drumurile de interes local din comuna Segarcea-Vale se află în general în palier, existând pe tronsoane izolate pante medii și mari. 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, cu ajustarea denivelărilor mici prin umplutura și săpătura. 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 secundare se va aplica profilul transversal tip:**

- partea carosabilă                      2.75 - 4,00 m;
- acostamente                            2x0.375 - 0.50 m
- panta transversală unică            2,5 %;
- panta acostament                    2,5 %;
- elemente de colectare și evacuare a apelor pluviale;

## TEBEL CU CATEGORII DE LUCRARI PE FIECARE STRADA

Nr. Crt.	Denumire strada	Lungime Proiect	Parte carosabila + acostament	Santuri din beton	Santuri de pamant	Drumuri laterale	Podete D=500mm, L=7,50	Podete accese la proprietati D=400mm, L=5,00	Podete porti mici D=400, L=1,00	Indicatoare
<b>1. STRAZI SAT SEGARCEA VALE</b>										
1	Strada Rusca Mare	227,00	5,00	454,00	0,00	1,00	2,00	17,00	5,00	2,00
2	Strada Caprioarei	260,00	5,00	520,00	0,00	3,00	4,00	19,00	5,00	4,00
3	Strada Saiului	284,00	5,00	568,00	0,00	1,00	2,00	22,00	6,00	2,00
<b>TOTAL SAT SEGARCEA VALE</b>		<b>771,00</b>		<b>1542,00</b>	<b>0,00</b>	<b>5,00</b>	<b>8,00</b>	<b>58,00</b>	<b>16,00</b>	<b>8,00</b>
<b>2. STRAZI SAT SEGARCEA DEAL</b>										
1	Strada Garii	1329,00	5,00	2658,00	0,00	3,00	5,00	106,00	31,00	5,00
2	Strada Camin Cultural	327,00	5,00	584,00	0,00	0,00	4,00	26,00	7,00	4,00
<b>TOTAL SAT SEGARCEA DEAL</b>		<b>1656,00</b>		<b>3242,00</b>	<b>0,00</b>	<b>3,00</b>	<b>9,00</b>	<b>132,00</b>	<b>38,00</b>	<b>9,00</b>
<b>3. STRAZI SAT OLTEANCA</b>										
1	Strada Veteranilor	550,00	3,50	550,00	0,00	2,00	3,00	44,00	12,00	3,00
<b>TOTAL SAT OLTEANCA</b>		<b>550,00</b>	<b>3,50</b>	<b>550,00</b>	<b>0,00</b>	<b>2,00</b>	<b>3,00</b>	<b>44,00</b>	<b>12,00</b>	<b>3,00</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>2977,00</b>		<b>5334,00</b>	<b>0,00</b>	<b>10,00</b>	<b>20,00</b>	<b>234,00</b>	<b>66,00</b>	<b>20,00</b>

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

- **4 cm strat de uzura din BA16;**
- **6 cm strat de legatura din BAD22,4;**
- **20 cm strat de balast stabilizat cu ciment;**
- **20 cm strat de fundatie din balast;**

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 punctelor caracteristice care definesc elementele traseului ( aliniamente, 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.

### **Executia podetelor noi**

Pentru asigurarea scurgerii apelor catre emisarii din zona se va avea in vedere o serie de podete tubulare din beton Ø 500 la intersectia cu drumurile laterale si transversal drumurilor proiectate.

Podetele vor fi amplasate in functie de posibilitatea de amplasare si descarcare din teren.

### **Modernizarea drumurilor laterale**

Drumurile laterale existente vor fi modernizate pe lungimea de 20 m si latimea de 4.00 m si va consta din executia unei impietruiri cu balast avand grosimea de 20 cm.

Drumurile laterale ce se vor moderniza vor fi prevazute cu santuri trapezoidale din pamant pe una parti pe lungimea de 20 m.

### **Siguranta circulatiei**

La proiectare se va lua in calcul realizarea semnalizarii rutiere prin executia de marcaje longitudinale pentru separarea sensurilor de circulatie pentru drumurile propuse pentru modernizare si indicatoare de prioritate la intersectia cu drumurile clasificate din zona (DJ, DC, Drumuri deja modernizate) precum si la intersectia drumurilor laterale cu drumurile propuse pentru modernizare. Intrucat se preconizeaza un trafic rutier usor, pentru circulatia cu preponderenta a autovehiculelor locuitorilor din zona, structura rutiera este dimensionata in consecinta.

Semnalizarea verticala se va realiza conform planurilor de situatie, iar conditiile de amplasare vor respecta prevederile SR 1848 -1- 2011 – Semnalizare rutiera, Partea 1: Clasificare, simboluri si amplasare.

Semnalizarea orizontala se va realiza conform planurilor de situatie, cu respectarea prevederilor SR 1848 – 7 – 2015 – Semnalizare Rutiera, Marcaje rutiere.

### **Protectia mediului**

Lucrarile proiectate nu introduc efecte negative suplimentare fata de situatia existenta asupra solului, microclimatului, apelor de suprafata, vegetatiei, faunei, peisajului, sau din punct de vedere artistic, deci nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

### **Utilități**

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

### **Se prezinta elementele specifice caracteristice proiectului propus:**

#### **– profilul si capacitatile de productie**

Documentatia trateaza specifice lucrarilor de drumuri.

#### **– descrierea instalatiei 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;**

In cadrul proiectului se vor utiliza urmatoarele materii prime:

- Apa industrială;



- Balast nespalat de rau in cantitate;
- Piatra sparta de cariera (concasata);
- Nisip;
- Betoane de ciment diferite clase;
- Mixturi asfaltice;
- Emulsie bituminoasa;
- Diverse prefabricate din beton

Toate materialele prezentate vor fi asigurate de la producatori/distribuitori autorizati.

Energia electrica necesara desfasurarii diverselor activitati specifice lucrarilor va fi asigurata de generatoare (grupuri electrogene);

Combustibilul folosit va fi motorina, in vederea asigurarii functionarii utilajelor necesare si a mijloacelor de transport.

– **racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;**  
**Lucrari de drumuri**

Lucrarile de modernizare a partii carosabile, ce fac obiectul prezentului proiect se incadreaza in categoria lucrarilor de drumuri, astfel incat, realizarea efectiva a proiectului nu presupune racordarea la utilitati cum ar fi alimentarea cu apa, canalizare, electricitate, gaz, etc.

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

Lucrarile se vor desfasura pe amplasamentul existent nefiind necesara ocuparea temporara a altor suprafete. Ocuparea temporara de teren va fi realizata exclusiv pentru amenajarea organizarii de santier.

La finalul perioadei de constructie vehiculele si utilajele folosite vor fi retrase de pe amplasament. Platformele organizarii de santier vor fi dezafectate, iar terenul va fi refacut pentru folosinta anterioara.

Deseurile generate pe perioada executiei vor fi eliminate de pe amplasament si transportate de o firma autorizata catre un depozit conform si nivelarea terenului.

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

Nu este cazul.

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

In perioada de constructie se vor folosi agregate naturale (pietris, nisip, balast), ciment, apa, dar si lemn.

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

Prin solutiile de proiectare propuse, constructiile vor evita sau vor limita impactul asupra mediului, cu folosirea optima a resurselor locale pentru iluminare, incalzire si ventilatie, atât cele naturale, cat si cele produse de om. Eficienta in folosirea apei presupune implementarea unor programe de minimizare a consumului de apa. Propunerea de proiect respecta prevederile legislatiei privind protectia mediului. Protectia mediului reprezinta o obligatie a tuturor persoanelor juridice, principalele actiuni care trebuie

intreprinse fiind enumerate la Art. 94 si Art. 96 din OUG nr.195/2005 privind protectia mediului cu completarile si modificarile 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;**

Conform expertizei tehnice, s-au analizat urmatoarele solutii tehnice:

#### **Solutia 1**

- **4 cm strat de uzura din BA16 rul 50/70 (BA16 sau BAPC 16 – AND 605/2016);**
- **6 cm strat de legatura BAD22.4 leg 50/70 (BAD22.4 sau BADPC22.4 – AND 605/2016);**
- **20 cm strat de balast stabilizat cu ciment – STAS 6400;**
- **20 cm strat de fundatie din balast – STAS 6400.**

#### **Solutia 2**

- **20 cm beton de ciment rutier BcR 4,0 NE 014-2002;**
- **folie de polietilena;**
- **5 cm strat de repartitie din nisip;**
- **25 cm strat de fundatie cu balast – STAS 6400.**

Analizând tehnico-economic cele 2 variante, se propune alegerea unei structuri suple, prezentata la Solutia 1.

Alte recomandari :

Realizarea de dispozitive de colectare si evacuare a apelor pluviale;

Amenajarea acostamentelor;

Amenajarea acceselor la proprietati;

Amenajare intersectii cu drumurile laterale;

Realizarea semnalizarii orizontale si 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 amplasamentului 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:**
  - o **folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;**
  - o **politici de zonare și de folosire a terenului;**
  - o **politici de zonare și de folosire a terenului;**
  - o **arealele sensibile;**
  - o **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 Segarcea Vale, sat Segarcea Vale, iar suprafetele de teren pe care se vor desfasura lucrarile sunt in administratia comunei Segarcea Vale si se regasesc in Inventarul Domeniului Public ce apartin comunei Segarcea Vale, 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 si durata ei, poluarea specifica drumurilor si traficului rutier este de urmatoarele tipuri:

Poluare manifestata pe durata executiei lucrarilor

Acest tip de poluare are caracter temporar, atingand valori ridicate in perioadele in care baza de productie functioneaza la capacitate maxima. In categoria surselor de poluare specifice perioadei de executie 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 Strazile 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 în componența lor stații de asfalt și betoane, stații de întreținere a utilajelor și mașinilor de transport, cantine, spații pentru dormitoare, birouri etc.

În perioadele ploioase, poluanții din aer sunt transferați în ceilalți factori de mediu (apa de suprafață și subterană, sol etc.).

Impactul asupra mediului

#### **- Execuția lucrărilor**

Manipularea și punerea în opera a materialelor de construcții (beton, bitum, agregate etc.) determină emisii specifice fiecărui tip de material și fiecărei operații de construcție. Ploile care spală suprafața șantierului pot antrena depunerile și astfel, indirect, acestea ajung în stratul freatic.

Manevrarea defectuoasă, în apropierea cursurilor de apă, a autovehiculelor care transportă diverse tipuri de materiale sau a utilajelor reprezintă surse potențiale de poluare ca urmare a unor deversări accidentale de materiale, combustibili, uleiuri.

#### **- Traficul de șantier**

Traficul greu, specific șantierului, determină diferite emisii de substanțe poluante în atmosferă 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 străzile 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 ploi, astfel încât poluanții din aer sunt transferați în ceilalți factori de mediu (apa subterană, sol etc.).

#### **- Organizarea de șantier 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 șantier 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 șantier 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 șantier nu va fi amplasată în apropierea cursurilor de apă;
- Pentru Organizarea de șantier 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, apa epurată poate fi descărcată într-un emisar sau pe terenul înconjurător.

## **Perioada de functionare**

### *Surse de poluare*

Sursele de poluare ale apei sunt apele meteorice care spala platforma drumului, antrenand substantele poluante depuse pe aceasta.

Tipurile de poluanti sunt de natura chimica diferita, functie de originea lor diversa:

- Reziduri provenite de la arderea carburantilor: hidrocarburi, plumb;
- Reziduri provenite de la uzura pneurilor vehiculelor: substante hidrocarbonice macromoleculare, zinc, cadmiu;
- Reziduri metalice provenite de la coroziunea vehiculelor: fier, crom, nichel, cupru, cadmiu si de la parapetii galvanizati: zinc;
- Uleiuri si grasimi minerale;
- Reziduri provenite de la uzura imbracamintii drumului: materii solide.

### **a) protecția calității apelor:**

#### **-surse de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul daca este cazul:**

In cadrul obiectivului propus nu sunt surse de poluanti ce pot conduce la deteriorarea calitatii apelor de suprafata cat si subterane.

In perioada de executie este posibil, ca dintr-o serie de procese tehnologice să fie deversate in cursurile de apă din zona analizată substante poluante, in special sub forma de pulberi, care vor fi preluate de acestea si duse in aval. Dat fiind volumul redus al materialelor ce se vor folosi deasupra oglinzii de apa, nu pot rezulta cantități importante de asemenea pulberi deversate.

Apele menajere provenite de la organizarea de santier vor fi colectate in toalete ecologice asigurate de catre antreprenorul lucrarii. Aceste toalete vor fi vidanjate periodic sau ori de cate ori este necesar, de catre firma care le va pune la dispozitie.

#### **- statii si instalatii de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevazute:**

Nu este cazul

### **b) protectia aerului**

**Sursele principale de poluare a aerului specifice lucrarilor de reparare a drumurilor sunt urmatoarele:**

- activitatea utilajelor de construcție ;
- transportul materialelor de construcție (beton, agregate,etc.);
- utilajele indiferent de tipul lor functioneaza cu motoare Diesel, gazele de eșapament evacuate in atmosfera continand intreaga gama de poluanti specifici arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO), compusi organici volatili (VOC), metan (CH), 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 poluantilor organici si anorganici emisi in atmosfera prin gazele de esapament contin substante cu diferite grade de toxicitate. Se remarca astfel prezenta pe langa poluantii comuni (NOx, SO2, CO, particule) a unor substante cu potential cancerigen evidentiat prin studii epidemiologice efectuate de Organizatia Mondiala a Sanatatii: cadmiu, nichel, crom si hidrocarburi aromatice policiclice.

Se remarca, de asemenea, prezenta protoxidului de azot (N2O) - substanta incriminate in epuizarea stratului de ozon stratosferic- si a metanului, care, impreuna cu CO2 au efecte globale asupra mediului, fiind gaze cu efect de sera.

Cantitatile de poluanti emise in atmosfera de utilajele de constructie depind, in principal de

urmatorii factori:

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

Este evident ca emisiile de poluanti scad cu cat performantele motorului sunt mai avansate, tendinta in lume fiind fabricarea motoarelor cu consumuri cat mai mici pe unitatea de putere si cu un control cat mai restrictiv al emisilor.

Aceste doua elemente sunt reflectate de dinamica legislatiei in domeniul mediului a UE si a SUA. Pentru mijloacele de transport incadrate in categoria vehiculelor grele (havy duty vehicles), estimarile efectuate de literatura de specialitate americana coreleaza emisiile de poluanti cu nivelul tehnologic al motorului, consumul de carburant pe unitatea de putere sau la 100 km, varsta vehiculului etc.

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

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 cosidera 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 Bbruit des Transports Terrestres”. Previsions des niveaux sonores. Nov1980 :

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

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

E-factor de echivalență acustică în Vu și Vg;

d=distanța de la marginea platformei drumului în metri;

l=lățimea platformei drumului, în metri;

Valorile nivelului sonor pe drumuri se înscriu în limitele admise de STAS 10009/88-Acustică urbană-Limite admisibile ale nivelului de zgomot.

#### - amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

În vederea reducerii zgomotului provocat de șantier, propunem următoarele măsuri:

-Deoarece în cadrul bazelor de producție nivelul ridicat de zgomot afectează personalul, se vor lua măsuri speciale de protecție antifonică.

-Execuția unor protecții acustice în prima fază de șantier, acolo unde este posibil.

-Prin refacerea drumului, se va asigura o circulație fluentă, reducându-se zgomotele cauzate de opriri bruște sau ambreieri.

#### *d) protecția împotriva radiațiilor*

Activitățile de execuție a lucrărilor se desfășoară cu utilaje și echipamente care nu utilizează surse de radiații. De asemenea, lucrările propuse nu constituie surse de radiații ionizate.

#### *e) protecția solului și a subsolului*

##### - sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freactice și de adâncime

Lucrările de reparație se vor executa în amplasamentul actual.

Perioadele 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. SO<sub>2</sub> 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 fecaloide 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 redare mediului natural la terminarea lucrărilor.

***f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice***

Lucrarile cu potențial de agresiune a mediului (terasamente, instalații, montaj, polietilena, confecții metalice și betoane armate) vor fi în intravilan și nesemnificative, 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 străzi 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:***

Deșeurile 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) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase***

Prin proiectul propus să se realizeze în comuna Segarcea Vale, județul Teleorman nu se vor genera substanțe chimice periculoase și nici nu vor fi folosite în exploatarea 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.

Atat pe parcursul implementării proiectului, cât și după, se vor implementa măsuri de reducere a consumului resurselor naturale, prin folosirea unor sisteme ce 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 acesta circulația 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 defectuoase a suprafeței de rulare.

Consecințele circulației cu fluența 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 rulare cu viteză constantă, fiind maxime la staționarea cu

motorul pornit.

Dezvoltarea durabila este cea care raspunde nevoilor din prezent, fara a compromite capacitatea generatiilor viitoare de a raspunde propriilor nevoi.

Prin solutiile 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 executie este posibil, ca dintr-o serie de procese tehnologice să fie deversate în cursurile de apă din zona analizată substanțe poluante, în special sub forma 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 emisi în atmosfera prin gazele de esapament conțin substanțe cu diferite grade de toxicitate. Se remarcă astfel prezența pe lângă poluanții comuni (NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, 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.

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

Aria principală de emisie a poluanților rezultată din activitatea utilajelor și a mijloacelor de transport se consideră ampriza lucrării extinsă lateral, pe ambele părți, cu o fasie de 10-15 m lățime. Concentrațiile maxime de poluanți se realizează în cadrul acestei arii.

Studii de dispersie completate cu măsurători arată că, în exteriorul acestei arii, concentrațiile de substanțe poluante în aer se reduc substanțial.

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

Având în vedere că unele firme de construcții au în dotare vehicule de ultimă generație fabricate în străinătate, putem aprecia că activitățile de șantier nu vor avea un impact deosebit asupra calității aerului din zonele de lucru și nici în zonele adiacente acestora.

În vederea reducerii zgomotului provocat de șantier, propunem următoarele măsuri:

-Deoarece în cadrul bazelor de producție nivelul ridicat de zgomot afectează personalul, se vor lua măsuri speciale de protecție antifonică.

-Execuția unor protecții acustice în prima fază de șantier, acolo unde este posibil.

-Prin refacerea drumului, se va asigura o circulație fluentă, reducându-se zgomotele cauzate de opriri bruște sau ambreieri.

Activitățile de executie a lucrărilor se desfășoară cu utilaje și echipamente care nu utilizează surse de radiații. De asemenea, lucrările propuse nu constituie surse de radiații ionizate.

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. SO<sub>2</sub> 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.

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

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

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.

Pentru atenuarea acestor inconveniente accesele la șantiere vor fi amplasate cât mai eficient cu putință.

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

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.

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

În timp ce tranziția către electromobilitate în Europa se desfășoară într-un ritm lent, este crucială pregătirea acesteia 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 deșuri.
- 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 evidența gestiunii deșeurilor;
  - ✓ Legea 458/2002 privind calitatea apei destinate consumului uman
  - ✓ HG 1374/2000 și 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 execuției.
- **probabilitatea impactului;**  
Redus, numai pe perioada execuției.
- **Durata, frecvența și reversibilitatea impactului**  
Nu este cazul.
- **Măsurile 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.

Stropirea agregatelor și a drumurilor tehnologice pentru a împiedica degajarea pulberilor.

Pentru protecția solului, apelor subterane și a apelor de suprafață se propun următoarele măsuri:

- colectarea și evacuarea periodică sau ori de câte ori este necesar a deșeurilor rezultate din activitatea de construcții;
- dotarea punctelor de lucru cu toalete ecologice;
- eventualele scurgeri accidentale de produs petrolier de la utilaje și mijloace de transport, vor fi îndepărtate cu material absorbant din dotare;
- colectarea, reciclarea și eliminarea deșeurilor de către firmele abilitate.

#### **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 șantier se va realiza de către constructor pe terenul pus la dispoziție de beneficiar astfel încât să fie îndeplinite cerințele specifice cu privire la protecția mediului conform prezentului memoriu. Constructorul va prezenta un proiect de organizare de șantier și un plan de măsuri în funcție de locația acesteia.*

*La acest moment nu se cunoaște locația exactă a organizării de șantier astfel încât să se poată vorbi punctual despre eventualul impact asupra mediului.*

#### **Condițiile generale sunt descrise în continuare**

##### **– descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier**

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 șantier și managementul lucrărilor au în vedere afectarea suprafeței de teren numai în limitele arealului construit. Respectarea normelor de întreținere și reglare a parametrilor tehnici de funcționare a echipamentelor utilizate limitează impactul acestora asupra mediului.

Organizarea de șantier 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 execuție al lucrărilor și se vor lua toate măsurile pentru diminuarea factorilor de poluare a mediului. Majoritatea activităților de prelucrare și asamblare se vor realiza în incinta clădirilor propuse prin proiectul de organizare de șantier.

Se vor monta panouri de avertizare pe Strazile de acces.

Se vor evita deversarile accidentale de ulei sau produse petroliere. Schimburile de ulei si 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 ii 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 întreținerea utilajelor in amplasament;

- Utilajele/mijloacele de transport nu se vor spala în 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 organizării de santier se vor amplasa toalete ecologice.

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

Trasarea și amplasarea obiectelor se va realiza în conformitate cu prevederile proiectului tehnic și a normelor în vigoare.

### **– localizarea organizării de santier**

Organizarea de santier va fi amplasată pe terenul pus la dispoziție de către 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 in reseaua de canalizare.

### **Factorul de mediu aer**

Principalele *surse de poluare* pentru aer sunt reprezentate de emisiile de la mijloacele auto si utilajele in miscare si eventuale pulberi de la materialele de constructie depozitate.

#### Dotarile si masurile de diminuare a impactului:

- evitarea functionarii in gol a utilajelor;
- acoperirea depozitelor de materiale de constructie ce pot genera pulberi mai ales in perioadele cu vanturi puternice;
- impreuna cu constructorul beneficiarul va alege trasee optime pentru vehicule ce deserve sc santierul, mai ales pentru cele care transporta materiale de constructie ce pot elibera in atmosfera particule fine; transportul acestor materiale se va face sub prelată;
- intretinerea corespunzătoare a utilajelor/mijloacelor de transport utilizate in lucrarile prevazute in proiect in vederea mentinerii in stare perfecta de functionare
- verificarea tehnica a utilajelor si mijloacelor de transport
- stropirea periodica a drumurilor de acces

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

#### Instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor

- mijloace pentru prevenirea si stingerea incendiilor.
- sisteme de acoperire a materialelor pulverulente depozitate
- imprejmuirea perimetrului organizarii de şantier cu plasa pentru retinerea pulberilor și prafului

### **Factorul de mediu - sol/subsol**

*Sursele de poluare* sunt reprezentate de :

- eventualele pierderi de ulei sau combustibil ale utilajelor si mijloacelor de transport
- depozitarea necorespunzătoare a deşeurilor.

#### Dotarile si masurile de reducere a impactului

- depozitarea deşeurilor se va face numai in recipienti speciali si vor fi eliminate periodic cu societati autorizate;
- interzicerea efectuării de interventii la mijloacele de transport si echipamente la locul lucrării, pentru a se evita eventuale scapari accidentale de produs petrolier;

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

#### Instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor

- mijloace pentru prevenirea si stingerea incendiilor.
- sisteme de acoperire a materialelor pulverulente depozitate
- organizarea unui spatiu special amenajat pentru colectarea selectiva a deşeurilor generate

### **Protectia impotriva zgomotului și vibratiilor**

*Sursele generatoare de zgomot* sunt utilajele si mijloacele de transport folosite.

Pentru limitarea nivelului de zgomot utilajele nu vor fi lasate sa functioneze in gol.

In zona amplasamentului mijloacele auto vor circula cu viteza redusa.

Zona fiind limitata de activitatea antropica si de drum de acces nu se preconizeaza o amplificare

semnificativa a nivelului de zgomot. Se vor alege trasee ale mijloacelor de transport materiale care sa asigure protectia așezarilor 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 lucrarilor recomandam urmatoarele:**

- curatarea zonei aferente investitiei, prin evacuarea din amplasament a deseurilor menajere, precum si a deseurilor specifice si transportul acestora la cel mai apropiat depozit de deseuri autorizate;
  - evacuarea din amplasamente a tuturor utilajelor utilizate la executia investitiei.
  - lucrari de aducere a amplasamentului la starea initiala.
- **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 chimica 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,

Dr.ing.Lia Aurel