



Denumirea investiției	IMBUNATATIREA CONDITIILOR DE CIRCULATIE PE DN6 KM 68+300-KM 77+700 SI KM 82+786-KM 84+345
Amplasamentul lucrării:	JUDEȚUL TELEORMAN
Titularul investitiei	MINISTERUL TRANSPORTURILOR –D.R.D.P. BUCUREȘTI
Beneficiarul investitiei	MINISTERUL TRANSPORTURILOR –D.R.D.P. BUCUREȘTI
Proiectant general:	D.R.D.P. București
Obiect:	DRUMURI
Fază de proiectare:	DOCUMENTAȚIE PENTRU OBȚINERE AVIZ MEDIU

BORDEROU

A. PĂRTI SCRISE

1. Borderou
2. Certificatul de Urbanism nr.21 din 05.08.2020
3. Memoriu tehnic

B. PĂRȚI DESENATE

1. Plan de încadrare în zonă (1:25000)
2. Planuri de situatie (1:1000)
3. Profil Transversal Tip (1:50)

Întocmit,
ing. Calin MATEI

Cuprins

I.	Denumirea proiectului:	4
II.	Titular	4
III.	Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:	4
	a) Rezumatul proiectului.....	4
	b) Justificarea necesității proiectului	5
	c) Valoarea investiției	6
	d) Perioada de implementare propusă	6
	e) planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente)	6
	f) descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect	6
IV.	Descrierea lucrărilor de demolare necesare	9
V.	Descrierea amplasării proiectului:	10
	a) 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:	10
	b) Harti, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale și alte informații....	10
	c) Folosițele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia	10
	d) Areale sensibile	10
	e) Coordonate geografice ale amplasamentului proiectului care vor fi prezentate sub forma de vector în format digital cu referința geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;	10
	f) Detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.....	11
VI.	Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile	12
	A. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu	12
	a) Protecția calității apelor:	12
	b) Protecția aerului:	12
	c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:.....	13
	d) Protecția împotriva radiațiilor:	15
	e) Protecția solului și a subsolului:.....	15
	f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:	15
	g) Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:	18
	h) prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatarei, inclusiv eliminarea	18
	i) Gospodarirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:	19
	B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității.....	19
VII.	Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:	19
VIII.	Prevederi pentru monitorizarea mediului:	19
IX.	Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare	19
	A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene	19

B.	planul/programul/strategia/documentul de programare/ planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat	19
X.	Lucrari necesare organizarii de santier:	19
XI.	Lucrari de refacere a amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii, in masura in care aceste informatii sunt disponibile:	20
XII.	Anexe - piese desenate.....	20
XIII.	Proiecte care intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007	20
XIV.	Proiecte peste cursuri de ape	20

MEMORIU DE PREZENTARE

pentru procedura de evaluare a impactului asupra mediului,
intocmita in conformitate cu Anexa 5.E din Legea nr. 292/2018,
privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluarii impactului asupra mediului
pentru proiecte publice si private

I. Denumirea proiectului:

IMBUNATATIREA CONDITIILOR DE CIRCULATIE PE DN6 KM 68+300-KM
77+700 SI KM 82+786-KM 84+345

II. Titular

- numele companiei: MINISTERUL TRANSPORTURILOR –D.R.D.P. BUCUREȘTI
- adresa postala: B-dul Iuliu Maniu nr. 401A, sector 6, Bucuresti
numarul de telefon, de fax si adresa de e-mail, adresa paginii de internet:
- Tel.: 021/318.66.84, Fax.: 021/318.67.04, e-mail: office@drdpb.ro
- Numele persoanelor de contact:
Catalin SOMODE-Director General Regional DRDP Bucuresti
Dumitru Dan Popescu-Director Adjunct Exploatare DRDP Bucuresti

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) Rezumatul proiectului

Avand în vedere cresterea exponentiala a parcului de autovehicule raportat la o dezvoltare anevoioasa a infrastructurii rutiere, se constata ca pe drumurile nationale din Romania se înregistreaza o crestere alarmanta a numarului de accidente rutiere cu consecinte grave. Pentru a preîntampina o escaladare necontrolata a acestui fenomen, CNAIR a initiat o serie de masuri si initiative menite sa diminueze efectul negativ al cresterii numarului de victime pe reseaua de drumuri nationale din Romania. În acest context au fost sau sunt în curs de a fi implementate o serie de initiative si proiecte de siguranta circulatiei care au rolul de a diminua numarul de evenimente rutiere soldate cu victime si în acelasi timp sa constituie un model viabil pentru viitor, în politica de dezvoltare a infrastructurii drumurilor publice.

Având în vedere că măsurile cele mai eficiente pentru siguranta circulatiei implica restrictii fizice sau de reglementare a circulatiei, care afecteaza uneori mobilitatea si fluenta traficului, în Romania, unde nu exista o retea dezvoltata de autostrazi si unde educatia rutiera a utilizatorilor drumului nu este foarte bine definita, implementarea unor masuri foarte restrictive de siguranta traficului este anevoioasa, generand îndelungi discutii cu autoritatile locale si nu în ultimul rand cu participantii la trafic.

Rolul prezentei documentații este de a identifica locatiile cu potential criminogen, de a stabili care sunt masurile cele mai potrivite de a fi implementate, de a le explica, si nu în ultimul rand de a adapta masurile la conditiile locale ale mediului de trafic.

În acest sens proiectele si initiativele care au fost pana acum stabilite în strategiile de dezvoltare ale ministerului transporturilor si CNAIR, referitor la abordarile de siguranta

circulației, (demarate începând cu anul 2000, când în baza unor credite acordate de banca mondială) au fost implementate primele proiecte pilot de eliminare a unor puncte periculoase. Pornind de la concluziile și experiența rezultată au rezultat noi proiecte și noi inițiative care conduc la schimbarea mentalității și a abordării siguranței rutiere, după cum urmează:

- **Baza de date referitoare la trafic și accidente**
- **Legea privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră**
- **Catalogul de măsuri pentru siguranța circulației în satele liniare**
- **Proiect pilot București – Urziceni (DN 2)**

Toate aceste demersuri conjugate, care sunt deja în bună parte finalizate sau în curs de finalizare, împreună cu activitatea curentă de siguranță circulației din cadrul lucrărilor de întreținere nu vor avea efectul scontat decât cu sprijinul societății civile și cu aportul necondiționat al autorităților implicate în siguranța circulației. Dezvoltarea viitoare a rețelei de autostrăzi este un factor cheie al succesului măsurilor de siguranță rutieră pe drumurile naționale, pentru că numai prin crearea unor variante alternative pentru acestea, siguranța rutieră va capata noi valențe educaționale și civice, care nu vor mai veni în contradicție cu limitarea mobilității participanților la trafic.

Drumul național DN 6, propus pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație, este un drum de clasa tehnică III, conform datelor de trafic furnizate prin adresa nr. 10928 din 30.07.2020 de către C.E.S.T.R.I.N.

La stabilirea soluțiilor tehnice s-a făcut ținând cont de criteriile menționate mai sus și recomandările Expertului Tehnic atestat MLPAT, totodată în vederea obținerii unor condiții de circulație superioare și îmbunătățirea elementelor geometrice ale căii de rulare, drumul se va extinde la 12.00 m parte carosabilă și două acostamente de 0.50 m.

În conformitate cu Ordinul 1296-2017 și având în vedere strategia de dezvoltare al al Beneficiarului C.N.A.I.R S.A și intensitatea traficului ce se desfășoară fiind medie, drumul va avea în secțiune transversală următoarele elemente:

- Latime maximă platformă – 13.00 m
- Latime parte carosabilă – 12.00 m
- pantă transversală parte carosabilă – 2.5%
- santuri de pământ pe ambele părți ;

În profil longitudinal se va urmări să se păstreze panta naturală a terenului, pentru a evita volume de terasamente suplimentare și pentru a exista o bună corelare cu limitelor de proprietate.

b) Justificarea necesității proiectului

Implementarea proiectului “**ÎMBUNĂȚĂȚIREA CONDIȚIILOR DE CIRCULAȚIE PE DN6 KM 68+300-KM 77+700 ȘI KM 82+786-KM 84+345**”, este necesară pentru:

- a) îmbunătățirea gradului de atractivitate și accesibilitate pe teritoriul din zona proiectului;
- b) modernizarea infrastructurii naționale și regionale, deci implicit creșterea rolului economic și social al localităților tranzitate;
- c) atragerea de investitori privind îmbunătățirea turismului;
- d) creșterea competitivității teritoriului în vederea atragerii de investitori;
- e) asigurarea de locuri de muncă pe perioada construcției și ulterior pentru întreținerea drumurilor;
- f) valorificarea potențialului turistic, istoric și cultural în zona;

- g) ușurința accesului la municipiile și la comunele adiacente, prin scurtarea timpului de călătorie, confort, dar mai ales siguranța în circulație.

c) Valoarea investiției

Venituri proprii de la Bugetul de stat.

d) Perioada de implementare propusă

Se estimează o durată de 9 luni pentru implementarea lucrărilor de îmbunătățire a condițiilor de circulație pe traseul studiat.

Graficul general de realizarea investiției

Etapă Tehnologice	Durata totală a investiției (luni)								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Lucrări amenajare platforma	■	■							
Lucrări fundație acostament			■	■	■				
Lucrări suprastructură acostament						■	■	■	
Lucrări de siguranță circulației									■

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

- Plan de încadrare în zonă
- Plan de situație

f) descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect

➤ **Situația existentă**

Documentația tehnică tratează lucrările necesare de îmbunătățire a condițiilor de circulație pe drumul național DN 6 pe sectoarele cuprinse între km 68+300-77+700 respectiv km 82+786-84+345, astfel încât traficul pe DN 6 să se desfășoare în condiții de siguranță și confort, corespunzător cerințelor traficului actual și de perspectivă.

În vederea îmbunătățirii condițiilor de circulație rutieră pe drumul național DN 6, C.N.A.I.R prin D.R.D.P. București în calitate administrator al drumului a inițiat proiectul îmbunătățire a condițiilor de circulație pe sectoarele km 68+300-77+700 și km 82+786-84+345. Având în vedere că tronsoanele solicitate, sunt sectoare de drum existent, precum și datorită faptului că pe aceste tronsoane există o structură rutieră ce cuprinde straturi din mixturi asfaltice, conform legislației specifice în vigoare s-a impus întocmirea unui raport de Expertiză Tehnică.

Sectoarele de drum național propuse pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație au o lungime totală de 11,185 km și o suprafață totală de 222000.00mp.

Lucrările de îmbunătățire a condițiilor de circulație se vor încadra în lungimea și suprafața drumului așa cum apar în inventarul domeniului public, astfel încât să nu existe exproprieri din proprietate privată.

Beneficiile cele mai importante sunt de reducerea timpilor de parcurs / așteptare, creșterea vitezelor de circulație și îmbunătățirea gradului de confort al transportatorilor și călătorilor.

➤ **SOLUȚIA PROIECTATĂ LUCRĂRI DE DRUM**

Având în vedere necesitatea fluidizării traficului rutier pe drumul național DN 6 pe sectoarele km 68+300-77+700 respectiv km 82+786-84+345, Beneficiarul C.N.A.I.R prin D.R.D.P. București a demarat proiectul "Îmbunătățirea condițiilor de circulație pe DN6 km 68+300-km 77+700 și km 82+786-km 84+345".

➤ **Elemente generale**

Având în vedere creșterea exponențială a parcului de autovehicule raportat la o dezvoltare anevoioasă a infrastructurii rutiere, se constată că pe drumurile naționale din România se înregistrează o creștere alarmantă a numărului de accidente rutiere cu consecințe grave. Pentru a preîntâmpina o escaladare necontrolată a acestui fenomen, CNAIR a inițiat o serie de măsuri și inițiative menite să diminueze efectul negativ al creșterii numărului de victime pe rețeaua de drumuri naționale din România. În acest context au fost sau sunt în curs de a fi implementate o serie de inițiative și proiecte de siguranță circulației care au rolul de a diminua numărul de evenimente rutiere soldate cu victime și în același timp să constituie un model viabil pentru viitor, în politica de dezvoltare a infrastructurii drumurilor publice.

Având în vedere că măsurile cele mai eficiente pentru siguranța circulației implică restricții fizice sau de reglementare a circulației, care afectează uneori mobilitatea și fluenta traficului, în România, unde nu există o rețea dezvoltată de autostrăzi și unde educația rutieră a utilizatorilor drumului nu este foarte bine definită, implementarea unor măsuri foarte restrictive de siguranță traficului este anevoioasă, generând îndelungi discuții cu autoritățile locale și nu în ultimul rând cu participanții la trafic.

Rolul prezentei documentații este de a identifica locațiile cu potențial criminogen, de a stabili care sunt măsurile cele mai potrivite de a fi implementate, de a le explica, și nu în ultimul rând de a adapta măsurile la condițiile locale ale mediului de trafic.

În acest sens proiectele și inițiativele care au fost până acum stabilite în strategiile de dezvoltare ale ministerului transporturilor și CNAIR, referitor la abordările de siguranță circulației, (demarate începând cu anul 2000, când în baza unor credite acordate de banca mondială) au fost implementate primele proiecte pilot de eliminare a unor puncte periculoase. Pornind de la concluziile și experiența rezultată au rezultat noi proiecte și noi inițiative care conduc la schimbarea mentalității și a abordării siguranței rutiere, după cum urmează:

- **Baza de date referitoare la trafic și accidente**
- **Legea privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră**
- **Catalogul de măsuri pentru siguranța circulației în satele liniare**
- **Proiect pilot București – Urziceni (DN 2)**

Toate aceste demersuri conjugate, care sunt deja în buna parte finalizate sau în curs de finalizare, împreună cu activitatea curentă de siguranță circulației din cadrul lucrărilor de întreținere nu vor avea efectul scontat decât cu sprijinul societății civile și cu aportul necondiționat al autorităților implicate în siguranța circulației. Dezvoltarea viitoare a rețelei de autostrăzi este un factor cheie al succesului măsurilor de siguranță rutieră pe drumurile naționale, pentru că numai prin crearea unor variante alternative pentru acestea, siguranța rutieră va capătă noi valențe educaționale și civice, care nu vor mai veni în contradicție cu limitarea mobilității participanților la trafic.

➤ **Traseul în plan**

Traseul în plan al sectoarelor de drum național urmăresc în general traseul existent, dar în condițiile prevăzute de reglementările tehnice în vigoare cu privire la amenajarea în plan a curbilor (STAS 863/85), acolo unde situația existentă a permis, s-au introdus curbe de racordare progresivă, precum și supralargiri în curbe.

Raza curbilor în plan variază între 4000 m și 19500 m. Viteza de proiectare maximă este de 100 km/h, traseele celor două sectoare de drum național se desfășoară în exteriorul localităților.

➤ **Profil longitudinal**

În profil longitudinal, modelarea axului drumului s-a făcut în funcție de cotele existente ale drumului. La modelarea axului în plan vertical s-a ținut cont de cotele impuse de racordările cu drumurile laterale, astfel încât să existe o bună corelare cu limitelor de proprietate și drenarea apelor pluviale să fie optimă.

➤ **Profil transversal**

La stabilirea soluțiilor tehnice s-a făcut ținând cont de criteriile menționate mai sus și recomandările Expertului Tehnic atestat MLPAT, totodată în vederea obținerii unor condiții de circulație superioare și îmbunătățirea elementelor geometrice ale căii de rulare, drumul se va extinde la 12.00 m parte carosabilă.

În conformitate cu Ordinul 1296-2017 și având în vedere strategia de dezvoltare al Beneficiarului C.N.A.I.R S.A și intensitatea traficului ce se desfășoară fiind medie, drumul va avea în secțiune transversală următoarele elemente:

- Latime maximă platformă – 13.00 m
- Latime parte carosabilă – 12.00 m
- panta transversală parte carosabilă – 2.5%
- santuri de pământ pe ambele părți ;

Conexiunea dintre sistemul rutier existent și sistemul rutier proiectat se va realiza prin secționarea pe 20 cm a sistemului rutier existent și așternerea unui geocompozit antifisură min $R > 50$ kN.

➤ **Date de trafic**

Conform Ordinului 1295/2017 pentru planificarea și proiectarea lucrărilor de îmbunătățire a condițiilor de circulație se realizează după intensitatea traficului de perspectivă. Perioada de perspectivă recomandată este de 15 ani.

Datele de trafic au fost furnizate de către C.E.S.T.R.I.N. prin adresa 10928(R)/30.07.2020 unde se precizează traficul de calcul pentru cele două sectoare pentru toate tipurile de sisteme rutiere suple sau rigide.

➤ **Sistem rutier**

Sistemul rutier s-a calculat și dimensionat conform "Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide" indicativ PD 177 – 2001 pentru structura rutiera supla (nerigida) și conform "Normativ de dimensionare a structurilor rutiere rigide", ind. NP 081 – 02 pentru structuri rutiere rigide.

Verificarea structurii rutiere la acțiunea îngheț – dezgheț s-a făcut conform STAS 1709/1/2-90.

La dimensionarea sistemului rutier s-a luat în considerare traficul de calcul corespunzător perioadei de perspectivă, exprimat în osii standard de 115 KN, echivalent vehiculelor care vor circula pe drumurile locale.

Structura rutiera a acostamentului consolidat va fi formată din :

- 4 cm MAS 16 rul 45/80
- 8 cm BAD 22.4 rul 45/80
- 8 cm AB 31.5 baza 50/70
- 25 cm agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici
- 40 cm fundație de balast

➤ **Scurgerea apelor**

Pentru evacuarea apelor de suprafață de pe partea carosabilă, în profil transversal, se va adopta o pantă transversală în acoperiș de 2,5% spre marginea părții carosabile.

Scurgerea apelor se va realiza prin santurile de pământ proiectate proiectate pe ambele părți.

➤ **Lucrări de siguranță circulației**

Reglementarea circulației va fi întocmită conform standardelor și normativelor în vigoare, avându-se în vedere fluidizarea circulației printr-o presemnalizare corespunzătoare.

Lucrările de semnalizare orizontală se vor realiza conform SR 1848-7/2015 și constau în efectuarea marcajelor longitudinale și transversale după cum urmează:

- marcaje longitudinale – marginale și axiale

Scopul lucrărilor de marcaj este de a asigura dirijarea traficului atât pe timp de zi cât și pe timp de noapte precum și pentru presemnalizarea direcțiilor de mers sau a unor zone cu caracter special (poduri, pasaje, zone cu limitare de gabarit etc.).

➤ **Alte autorizații cerute pentru Proiect**

Conform **Certificatului de Urbanism nr.21 din 05.08.2020** este nevoie de următoarele avize:

- SC TELEKOM ROMANIA SA
- SC ORANGE ROMANIA SA
- SC POLARIS M.HOLDING SRL
- OCPI TELEORMAN
- CNAIR SA
- IPJ TELEORMAN
- STATUL MAJOR GENERAL

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare

- Nu este cazul

V. Descrierea amplasării proiectului:

Dumul național DN 6 are o lungime de aproximativ 639 km și leagă Bucureștiul de Municipiul Timișoara și de granița cu Ungaria, terminându-se la Cenad. În lungul traseului DN 6 intersectează orașele Alexandria, Rosiorii de Vede, Craiova, Filiasi, Caransebes și Lugoj totodată, tranzitează 8 județe: Ilfov, Giurgiu, Teleorman, Olt, Dolj, Mehedinți, Caraș Severin și Timiș.

Amplasamentul studiat din prezenta documentație este împărțit în două sectoare între km 68+300-77+700 respectiv km 82+786-84+345, aflate pe raza județului Teleorman.

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

Nu este cazul

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

A se vedea planul de încadrare din anexa

- c) **Folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia**

Terenul este destinat infrastructurii de transport

- d) **Areale sensibile**

Nu este cazul

- e) **Coordonate geografice ale amplasamentului proiectului care vor fi prezentate sub forma de vector în format digital cu referința geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;**

Nr. Crt.	Localitate	Obiect	Pozitie x	Pozitie y
1	Alexandria	82+786-84+345	529313,48	276418,66
2			529509,41	276612,71
3			529556,46	276657,39
4			529624,51	276707,21
5			530328,32	277188,65

1	Drăgănești Vlasca- Vitănești	68+300-77+700	53454,803	27973,676
2			53483,985	27993,674
3			53523,649	28020,868
4			53581,261	28060,365
5			53620,002	28087,050
6			53652,256	28109,140
7			53686,693	28132,701
8			53725,616	28159,435
9			53761,952	28184,366
10			53801,109	28211,217
11			53813,271	28219,569
12			53826,052	28228,345
13			53885,809	28269,328
14			53914,061	28288,668
15			53979,761	28333,877
16			54076,706	28400,313
17			54187,222	28476,086
18			54249,224	28518,587

f) Detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luata in considerare
Nu este cazul

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

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

a) Protecția calității apelor:

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 acesta 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.

O atenție deosebită va trebui acordată momentului asternerii îmbracamintii bituminoase pe drum, pentru a se evita scurgerea unor produse petroliere în apele de suprafață.

b) Protecția aerului:

Emisiile din timpul execuției proiectului sunt asociate în principal cu manevrarea materialelor, atât a acelor care intră în componenta drumurilor județene cât și a celor specifice lucrării propriu-zise, cu mișcarea pământului și a deșeurilor aferente.

Activitățile, care se constituie în surse de poluanți atmosferici, în funcție de ordinea de execuție a proiectului sunt:

- îndepărtarea vegetației pe amplasamentul proiectului;
- excavarea solului,
- modelarea suprafeței,
- depozitarea materialelor,

Poluantul specific operațiilor de construcție este constituit de particule în suspensie cu un spectru dimensional larg, incluzând și particule cu dimensiuni aerodinamice echivalente aflate în jurul valorii de 10 μm (pulberi inhalabile, acestea putând afecta sănătatea umană).

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

Natura temporară a lucrărilor de construcție le diferențiază de alte surse neregulate de praf, atât în ceea ce privește estimarea, cât și controlul emisiilor.

Realizarea lucrărilor de construcție constă într-o serie de operații diferite, fiecare cu durata și potențialul propriu de generare a prafului. Aceste particularități le diferențiază de majoritatea altor surse neregulate de praf, ale caror emisii au fie un ciclu relativ staționar, fie un ciclu anual ușor de evidențiat.

Alături de emisiile de particule vor apărea emisii de poluanți specifici gazelor de esapament rezultate de la utilajele cu care se vor executa operațiile și de la vehiculele pentru transportul materialelor. Poluanții caracteristici motoarelor cu ardere internă de tip DIESEL, cu care sunt echipate utilajele și autovehiculele pentru transport sunt: oxizi de azot (NO_x), compuși organici nonmetanici (COV_{nm}), metan (CH₄), oxizi de carbon (CO, CO₂), amoniac (NH₃), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO₂).

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

Sursele de emisie a poluantilor atmosferici specifice obiectivului studiat sunt surse la sol sau in apropierea solului (inaltimi efective de emisie de pana la 4 m fata de nivelul solului), deschise si mobile. Se mentioneaza ca activitatile pentru realizarea lucrarilor proiectate nu conduc la emisii importante de poluanti, cu exceptia gazelor de esapament rezultate de la vehiculele pentru transportul materialelor.

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

Procesele de ardere carburanti

Arderea carburantilor se va realiza in motoarele utilajelor folosite in procesul de demolare si autobasculantelor de transport deseuri rezultate.

Concentratiile emisiilor de poluanti sunt in functie de:

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

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

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

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

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

Trebuie tinut cont ca sursele caracteristice activitatilor din amplasamentul obiectivului nu li se pot asocia concentratii in emisie, fiind surse libere, deschise, nedirijate.

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

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

Variatia admisa din punct de vedere al reglementarilor legale in vigoare privind emisiile de poluanti este urmatoarea:

- | | |
|--|--|
| • monoxid de carbon: | $27,0 \div 100,25$ mg/m ³ ; |
| • oxizi de azot (exprimati in NO ₂): | $7.7 \div 0.107$ mg/m ³ ; |
| • oxizi de sulf (exprimati in SO ₂): | SLD $\div 6,72$ mg/m ³ ; |
| • pulberi in suspensie: | $0,25 \div 1,82$ mg/m ³ |

In perioada de operare a obiectivelor propuse prin prezentul proiect, activitatea ce se va constitui in sursa de poluare va fi traficul rutier pe drumurile judetene existente – emisii reduse de particule si emisii de poluanti specifice gazelor de esapament, ce se constituie intr-o sursa liniara nedirijata.

Concluzie finala: Realizarea lucrarilor proiectate si desfasurarea traficului **nu vor genera un impact negativ** asupra factorului de mediu aer.

c) Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor:

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

Zgomotul se caracterizeaza prin doua elemente esentiale:

- FRECVENTA – reprezinta numarul de oscilatii pe unitatea de timp si se masoara in Hertzi, un Hertz fiind egal cu o oscilatie pe secunda (Hz). Din punct de vedere fiziologic, frecventa determina tonalitatea unui zgomot. Cu cat un zgomot are o tonalitate mai inalta, cu atat influenta sa asupra organismului este mai puternica.
- INTENSITATEA – corespunde cantitatii de energie purtata sau transportata de un fenomen vibratil. Se masoara in ergi sau bari. Sub aspect fiziologic, intensitatea determina sonoritatea. Zgomotul, prin prezenta sa in mediul ambiant, cu repercusiuni asupra starii de sanatate si confort a colectivitatii umane expuse, defineste poluarea sonora (STAS 1957/2-87).
- Aspectele legate de combaterea zgomotului sunt de natura:
 - “sociala” – constand in adoptarea celor mai eficiente masuri in vederea inlaturarii efectului de “noxa” sociala;
 - “tehnica” – constand in proiectarea si realizarea unor agregate, utilaje, care, prin functionare, sa produca un nivel cat mai redus de zgomot;
 - “medico-sanitara” – constand in aplicarea unor masuri menite sa protejeze omul de efectele nocive ale zgomotului si sa-i creeze un confort fizic si psihic corespunzator.
 - Din punct de vedere medical, zgomotul reprezinta orice sunet care devine suparator intalnind organismul intr-un moment nepotrivit.

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

Clasificarea efectelor produse de zgomot pe baza nocivitatii lor:

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

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

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

Limite admisibile

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

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

STAS 10009/88 - prevede, pentru limita functionala:

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

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

- ziua: - 50 dB (A);

- curba Cz 45 dB.

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

In conditiile in care vor fi respectate masurile operationale de protectie dar si al orarului de lucru, impactul va fi unul redus.

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

d) Protectia impotriva radiatiilor:

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

e) Protectia solului si a subsolului:

Sursele potentiale de impact asupra solului pot proveni din depozitarea necontrolata a deseurilor ce provin din realizarea lucrarilor proiectate.

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

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

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

In vederea reducerii impactului se recomanda limitarea lucrarilor la zona afectata de proiect, astfel incat impactul asupra stratului vegetal sa fie unul minim. De asemenea, se va asigura depozitarea controlata a deseurilor ce provin din demolarea partiala a unor componente.

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

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

f) Protectia ecosistemelor terestre si acvatice:

Activitatile prevazute in cadrul proiectului nu vor afecta ecosistemele terestre si acvatice protejate.

Proiectul nu este amplasat in interiorul vreunei arii protejate incluse in reseaua ecologica europeana Natura 2000.

Masuri de reducere a impactului

In etapa de realizare a lucrarilor proiectate, pentru a nu fi produse perturbari ale echilibrelor ecologice dar sunt necesare adoptarea de masuri de protectie a florei si faunei, pentru a asigura bune conditii ulterioare astfel:

- respectarea graficului de lucrari in sensul limitarii traseelor si programului de lucru pentru a limita impactul asupra populatiei, florei si faunei specifice amplasamentului.
- utilizarea de utilaje si mijloace de transport performante, pentru a diminua zgomotul datorat activitatiilor de executie a lucrarilor proiectate, precum si echiparea cu sisteme performante de minimizare si retinere a poluantilor in atmosfera.

- evitarea depozitarii necontrolate a materialelor rezultate - colectarea selectiva, valorificarea si eliminarea periodica a deseurilor.

Perioada de constructie

In perioada de constructie sursele de poluare pentru componenta de biodiversitate sunt urmatoarele:

- Traficul de santier prin: transportul de materii prime (beton, asfalt, balast, var, prefabricate), generarea de poluanti specifici mijloacelor de transport (NOx, SO, SO2, CO, metale grele, pulberi) si zgomot.
- Utilajele si mijloacele de constructie prin activitatea desfasurata in cadrul fronturilor de lucru produc: poluanti (NOx, SO, SO2, CO, metale grele, pulberi) si zgomot.
- Instalatiile de betoane, instalatiile de mixturi asfaltice, instalatiile de emulsii bituminoase si instalatiile de sortare agregate naturale conduc la emisii de poluanti (NOx, SO, SO2, CO, metale grele, pulberi) si zgomot.

Efectele asupra biodiversitatii si masuri specifice de reducere si limitare a impactului

Amplasarea organizarii de santier va evita afectarea directa sau indirecta a zonelor verzi, precum si a altor areale naturale protejate. Pentru orice amplasament al organizarii de santier, se vor prevedea lucrari de reabilitare ecologica si readucere a suprafetelor afectate temporar la starea initiala.

Unul din cele mai importante fenomene il reprezinta prezenta particulelor de praf pe suprafata frunzelor arborilor si arbustilor in zonele de lucru ale santierului. Este posibil ca acest fenomen sa fie tinut sub control cu ajutorul stropirilor periodice, prevazute a se intreprinde in vederea reducerii emisiilor de praf.

Efectul potential identificat il reprezinta alterarea populatiilor vegetale datorita poluarii. Formatiunile vegetale din apropierea zonelor de lucru sunt potential expuse alterarii, datorita poluarii provocate de pulberile antrenate de mijloacele mecanice utilizate in faza desfasurarii lucrarilor. Efectele adverse ce apar in faza lucrarilor de constructie sunt limitate si reduse ca intensitate, deoarece modificarile sunt de scurta durata si nu afecteaza functionalitatea fiziologica a speciilor afectate.

Conform literaturii de specialitate se estimeaza ca particulele in aer care sa prezinte riscuri pentru vegetatie pot fi intalnite:

- pe distanta de pana la 300 m in jurul gropilor de imprumut in timpul exploatarei acestora;
- pe o distanta de 50 m in ambele parti ale amplasamentului drumului in perioadele de concentrare maxima a lucrarilor de executie;
- pe o distanta de pana la 1 km in jurul organizarii de santier.

In ceea ce priveste interferenta cu fauna, este necesar sa se evidentieze ca lucrarile vor avea un impact redus, existand un impact redus in perioada de realizare a lucrarilor de executie.

In sustinerea acestei afirmatii mentionam urmatoarele argumente:

- lucrarile se desfasoara in intravilanul si extravilanul localitatii, supusa presiunii antropice de diferite tipuri (industrial, agricol, comunicatii);
- lucrarile nu vor afecta populatii de specii protejate, mai ales datorita locatiei acestora dar si a executiei lucrarilor ce va fi in conformitate cu prevederile legale in vigoare.

In perioada de operare se pot manifesta urmatoarele efecte negative potentiale:

- uciderea animalelor in accidente rutiere, datorita patrunderii pe partea carosabila;

- traficul rutier, spatiile de parcare si zgomotul pot afecta flora si fauna specifica amplasamentului, prin depunerea poluantilor pe sol;
- accidentele rutiere in care sunt implicate autovehiculele care transporta substante periculoase pot afecta in mod semnificativ flora specifica amplasamentului lucrarilor.

Masuri de reducere a impactului

In etapa de realizare a obiectivului, pentru a nu fi produse perturbari ale echilibrelor ecologice, este necesara adoptarea urmatoarelor masuri de reducere a impactului asupra biodiversitatii:

- organizariile de santier, bazele de productie, statiile de mixturi asfaltice, statiile de betoane, gropile de imprumut, spatiile de servicii vor fi amplasate, astfel incat sa afecteze factorii de mediu cat mai putin, la o distanta de minim 500 m, fata de ariile protejate, incluse in reseaua ecologica europeana NATURA 2000;
- prevenirea deteriorarii suprafetelor invecinate, pentru a evita pierderea si/sau afectarea habitatelor si a speciilor de flora si fauna;
- evitarea depozitarii necontrolate a materialelor rezultate din activitatile de constructie (vegetatie, pamant);
- colectarea selectiva, valorificarea si eliminarea periodica a deseurilor in scopul evitarii atragerii animalelor, imbolnavirii sau accidentarii acestora;
- prevenirea compactarii solului in zonele de depozitare;
- reabilitarea ecologica a terenurilor afectate de constructiile temporare din perioada de executie, finalizarea lucrarilor si redarea terenurilor folosintelor initiale;
- utilizarea de utilaje si mijloace de transport silentioase, pentru a diminua zgomotul datorat activitatii de constructii, precum si echiparea cu sisteme performante de minimizare si retinere a poluantilor in atmosfera;
- realizarea reparatiilor la utilaje si mijloacele de transport doar in incinte specializate si autorizate;
- prevenirea si inlaturarea urmarilor unor accidente rutiere care ar putea polua puternic zona prin scurgeri sau arderi;

Pentru protectia florei si faunei in perioada de operare o atentie deosebita se va acorda lucrarilor de intretinere, respectiv curatirea santurilor, podetelor, precum si evacuarea deseurilor colectate pe traseul lucrarilor, pentru a nu genera vectori de boala pentru animale sau a stinjeni dezvoltarea normala a vegetatiei.

Avand in vedere masurile de diminuare a impactului asupra biodiversitatii in zona, care reduc stresul si afectarea semnificativa a componentelor de mediu, la minim posibil, consideram ca masurile mentionate mai sus sunt suficiente.

Concluzii privind impactul asupra biodiversitatii

Prin realizarea proiectului se urmareste, imbunatatirea conditiilor de viata in zona, reducerea poluarii in arealul locuit, sporirea confortului si a sigurantei populatiei prin realizarea unui sistem centralizat de colectare si epurare a apelor uzate menajere.

In ce priveste impactul pe care il are realizarea proiectului asupra biodiversitatii zonei de amplasament, specificam ca acesta va fi unul extrem redus datorat in principal locatiei si folosintei actuale a suprafetei afectate.

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

Amplasamentul prezentului proiectului este parțial afectat de lucrări antropice, însă în apropierea acestuia nu sunt localizate obiective umane sensibile (clădiri de locuințe, spitale, cimitire etc.).

Astfel impactul asupra așezărilor umane și altor obiective de interes public va fi unul **redus în perioada de execuție**, iar după finalizare acest **impact va fi unul semnificativ pozitiv**, prin îmbunătățirea condițiilor de viață.

De asemenea, impactul pozitiv se va manifesta și prin crearea unor locuri de muncă, atât pe perioada de reabilitare cât și pe perioada de exploatare.

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

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

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

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

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

Deșuri nevalorificabile:

- deșuri din pamant excavat
- deșuri menajere

Deșeurile specificate mai sus vor fi depozitate în spații special amenajate, și vor fi ridicate de către o unitate prestatoare de servicii de salubritate, pe baza unui contract încheiat de constructorul lucrării.

Deșeurile rezultate vor fi ținute strict sub control printr-o depozitare corespunzătoare precum și o asigurare corespunzătoare a stării tehnice a utilajelor folosite pentru depozitare. Se vor evita efectele negative asupra factorilor de mediu sensibili: sol și apă subterană.

După terminarea lucrărilor, constructorul va asigura curățenia spațiilor de desfășurare a activităților prin supravegherea dirigintei de șantier.

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

Pentru desfășurarea activităților în condiții normale de eficiență economică și siguranță privind protecția muncii se va realiza managementul organizării de șantier, care va cuprinde:

- realizarea graficelor de execuție a lucrărilor proiectate, încărcarea și transportul deșeurilor;
- realizarea căilor de acces și circulație pentru utilajele și autobasculantele necesare transportului deșeurilor; drumurile de acces vor fi marcate și semnalizate cu semne de circulație privind restricțiile de viteză și prioritățile de sens;
- asigurarea tuturor dispozitivelor, utilajelor și mijloacelor necesare derulării proiectului de investiție cu respectarea normelor de protecția muncii, măsurilor și regulilor de prevenire și stingere a incendiilor.

Lucrările proiectate nu vor induce efecte negative semnificative, față de situația existentă asupra factorilor de mediu: solul, microclimatul, ape de suprafață, vegetație, faună, sau din punct de vedere al zgomotului și peisajului.

Nu sunt afectate obiectivele de interes istoric sau cultural.

Prin executarea lucrarilor proiectate vor aparea influente favorabile atat asupra factorilor de mediu, cat si din punct de vedere economic si social .

i) Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase:

In perioada de realizare a lucrarilor proiectate nu vor fi utilizate substante toxice si nu vor fi amplasati recipienti de stocare combustibili.

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

Nu este cazul.

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

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

Nu sunt afectate arii protejate incluse in rețeaua ecologica Natura 2000, obiective de interes istoric sau cultural.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului:

Se recomanda monitorizarea urmatorilor factori de mediu: solul, apele subterane, calitatea aerului si nivelul de zgomot. Aceasta monitorizare va fi efectuata de catre beneficiarul lucrarii in colaborare cu autoritatile competente de protectia mediului, respectiv Agentia pentru Protectia Mediului Teleorman.

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 Uniunii Europene

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

X. Lucrari necesare organizarii de santier:

In prezent locatia organizarii de santier nu este cunoscuta, ea urmand sa se stabileasca de catre Antreprenor, în urma discuțiilor cu Beneficiarul (CNAIR SA –DRDP Bucuresti) pentru punerea la dispoziție a unei suprafețe necesare realizării organizării de șantier.

Pentru aceasta suprafata necesara organizarii de santier exista obligatia contractuala, asumata de constructor in fata proprietarului terenului, de a readuce aceste suprafete la folosinta initiala, sau in circuitul productiv, daca aceste suprafete fac parte din aceasta categorie.

Locatia acesteia va fi stabilita de comun acord cu autoritatile implicate in realizarea acestui obiectiv, cu respectarea regulamentelor si legislatiei in vigoare in domeniul protectiei mediului, in cadrul urmatoarelor etape de dezvoltare a proiectului.

Interdictii privind amplasarea organizarii de santier:

- nu va fi amplasata in interiorul sau in apropierea siturilor de interes comunitar, ariilor speciale de protectie avifaunistica si a altor arii naturale protejate, in apropierea apelor de suprafata, in albiile unor cursuri de apa, in zona de curgere a torentilor sau in zone sensibile din punct de vedere social (cimitire, spitale etc.)

XI. Lucrari de refacere a amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii, in masura in care aceste informatii sunt disponibile:

Activitatea de realizare a lucrarilor proiectate va implica lucrari de reabilitare ecologica a arealelor afectate temporar, modul de realizare fiind stabilit de catre Beneficiarul lucrarii.

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

Materialul rezultat va fi incarcat prin mijloace mecanice in mijloacele de transport si evacuat de pe amplasament.

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

XII. Anexe - piese desenate

- Schema tehnologica deseuri
- Plan de de incadrare in zona
- Planuri de situatie
- Profil transversal tip

XIII. Proiecte care intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007

Nu este cazul.

XIV. Proiecte peste cursuri de ape

Nu este cazul-Proiectul nu intra sub incidenta Legii Apelor 107/1996 actualizata in 2018 art 48 si art 54 Lucrarile de imbunatatire a conditiilor de circulatie se realizeaza pe 2 tronsoane care nu sunt strabatute de raul Teleorman.

Întocmit,
ing. Calin MATEI

Verificat,
ing. Cosmin COTEANU