

## Memoriu de prezentare

### Conform Anexa 5E din Procedura de evaluare a impactului asupra mediului pentru anumite proiecte publice și private

#### I. DENUMIREA PROIECTULUI:

„Modernizare infrastructura rutiera de baza in comuna Draganesti-Vlasca, jud. Teleorman”

#### II. TITULARUL PROIECTULUI

- **Titularul proiectului :**

- **Primaria comunei Draganesti-Vlasca**

- cu sediul in comuna Draganesti-Vlasca
    - CUI 5296560
    - reprezentat de primar : Ciuperceanu Ionut Ciprian, domiciliat in comuna Draganesti-Vlasca
    - Telefon: +40 757 063 547
    - Responsabil pentru protecția mediului: Ciuperceanu Ionut Ciprian

Forma de proprietate :

Terenul se afla in intravilanul comunei Draganesti-Vlasca si este in proprietatea acesteia.

- Regimul de lucru- 8 ore pe zi, 5 zile pe saptamina, 250zile /an

- **AMPLASAMENT SI VECINATATI**

- **Localizarea obiectivului:**

- Amplasamentul lucrarilor se afla in intravilanul comunei Draganesti-Vlasca, Satul Comoara si satul Draganesti-Vlasca .

- Comuna Drăgănești Vlașca este situată în Câmpia Burnazului, în partea de est a județului Teleorman.

- Comuna are în componență 3 sate : Drăgănești Vlașca – reședința comunei, Comoara și Văceni. Satul Drăgănești Vlașca este așezat pe Valea Calnistei, la confluenta cu Valea Alba și Valea lui Tudor, la intersecția drumului european E70 București-Alexandria cu DJ503 Giurgiu-Videle .

Se învecinează:

- la nord comuna Botoroaga,
- la est comuna Bujoreni,
- la vest comuna Vitanesti,
- la sud comuna Toporu.

### III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT:

#### ***a) un rezumat al proiectului:***

Drumurile propuse spre modernizare au urmatoarele caracteristici tehnice:

DATE STRAZI :

	DENUMIRE STRADA	LUNGIME	LATIMI CAROSABIL PROIECTAT	LATIMI CAROSABIL EXISTENT	LATIMI INTRE PROPRIETATI
	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)
1	STR. MECANIZATORILOR	372	4	3.00-5.00	7.00-11.00
2	STR. SF. PARASCHIVA	312	4	2.80-5.00	6.00-9.00
3	STR. VALEA MICA	218	2.75	2.50-4.00	4.50-6.00
4	STR. TARNAVA	514	5.5	6.00-7.00	11.00-15.00
5	STR. REGINA MARIA	1144	5.5	6.00-7.00	11.00-15.00
6	STR. ALEXANDRU IOAN CUZA	287	4	3.00-5.00	7.00-11.00

Lungime totala=2847m

#### ***Caracteristici geometrice.***

Latimea platformei actuale a drumurilor/strazilor proiectate este cuprinsa intre 3.00m si 7.00m iar circulatia se realizeaza cu dificultate din cauza variatiilor de latimi ale partii carosabile si a starii degradate a drumurilor.

Strazile prezinta o zestre alcatuita din balast amestecat cu pamant si la suprafata portiuni cu urme de mixtura asfaltica frezata pentru strada Regina Maria si Tarnava. De-alungul acestora nu exista santuri/rigole functionale pentru preluarea apelor pluviale, existand riscul ca apa rezultata din fenomene meteorice sa se infiltreze in patul drumului avansand astfel starea de degradare a acestora, de asemenea proprietatile adiacente sunt frecvent afectate de catre apa meteorica din zona drumurilor.

Per ansamblu drumurile/strazile prezinta gropi si suprafete pe care balteste apa, precum si sleauri facute de vehicule cu tractiune animala sau utilaje agricole.

Pantele in profil transversal varieaza intre 0-4%, iar in profil longitudinal exista pante cuprinse intre 0.1 si 5% cu sectoare scurte care pot depasii aceasta valoare. Podetele tubulare existente sunt colmatate iar unele degradate si necesita inlocuire sau decolmatate.

Traficul desfasurat pe strazile investigate este preponderent local de acces catre proprietati si sediile sociale ale asociatiilor familiale sau unitatile economice declarate, sau catre terenurile agricole din zona, inasa dezvoltarea zonei ia in considerare si o crestere a traficului atras prin modernizare. Cu o frecventa scazuta strazile vor fi solicitate si de alte categorii de vehicole cu sarcina limitata la osia standard de 11,5t.

### **b) justificarea necesității proiectului;**

Conform studiului geotehnic stazile existente nu prezinta siguranta in exploatare, drumul prezentand denivelari, fagase, gropi si lipsa de planeitate. Prin urmare este necesara modernizarea acestora prin adaugarea unui sistem rutier care sa deserveasca traficul local.

Din punct de vedere economic, prin realizarea investitiei se reduce costul deplasarii pe km, astfel se reduce consumul de carburanti si uzura pieselor de schimb si a anvelopelor.

Din punct de vedere al mediului se vor proteja zone din imediata apropiere a drumurilor, prin diminuarea noxelor.

Traficul desfasurat pe drumurile aferent investitiei este preponderent local de acces catre proprietati si sediile sociale ale asociatiilor familiale sau unitatile economice declarate.

Se pune astfel la dispozitie un sistem rutier cu o imbracaminte asfaltica moderna, oferind astfel confortul necesar participantilor la trafic.

Proiectul de investitie ce reprezintă obiectul prezentei documentatii, contribuie la dezvoltarea infrastructurii de bază a localității.

Îmbunătățirea infrastructurii reprezintă creșterea calității vieții în localitate, dezvoltare și progres. În localitatea in care se implementează un proiect de infrastructura, se dezvoltă astfel :

- atractivitatea pentru investitori la nivelul localității, fie ca este vorba:

- despre investitorii imobiliari – în localitatea ce are asigurate infrastructura de baza se pot construi locuințe;
- despre investitori in domeniul turismului – infrastructura de baza alături de elementele de patrimoniu cultural material și/sau imaterial reprezentând elemente de o deosebită importanță pentru dezvoltarea turismului;
- despre investitori in domeniul agricol pentru sectorul primar sau secundar si terțiar al agriculturii – infrastructura rutiera, alături de celelalte tipuri de infrastructură reprezentând elemente de importanță deosebită pentru decizia de a dezvolta o afacere in sectorul agricol într-o anumită zonă
- despre investitorii in sectorul industrial – știută fiind politica ce decurge din implementarea aquis-ului comunitar prin care întreprinderile din sectorul productiv sunt orientate către zonele periferice ale aglomerărilor urbane sau către mediul rural

- atractivitate pentru tinerii fermieri – procesul de așezare a tinerilor in mediul rural și implicarea acestora in activități agricole este condiționată în mare măsură de existența infrastructurii necesare asigurării unui trai civilizatat ;

- activitatea curentă a locuitorilor comunei se dezvoltă ca urmare a creșterii accesului la serviciile de bază

Altfel spus indirect din implementarea proiectului beneficiază locuitorii comunei, surprinși în diferitele aspecte ale vieții economice și sociale.

**c) valoarea investiției;**

TOTAL GENERAL	4,166,204	787,457	4,953,661
din care: C + M (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 4.1 + 4.2 + 5.1.1)	3,633,435	690,353	4,323,788

**d) perioada de implementare propusă;**

Perioada propusă 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);**

Planșele anexe: Plan de situație, Plan de amplasare, Profil transversal tip, Profil longitudinal

**f) o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție etc.)**

**Situația proiectată**

Având în vedere limitarea impusă de proprietățile existente și existența stălpilor de electricitate (care nu se pot muta din considerente tehnico-economice) elementele geometrice plane ale drumului modernizat nu se vor modifica semnificativ față de cele existente - se va urmări traseul existent, impunându-se restricții de viteză după caz.

Profilul longitudinal proiectat va corespunde unei viteze de 60km/h cu limitări de până la 25km/h în cadrul unor curbe particulare.

La proiectarea liniei roșii se va ține cont de grosimea sistemului rutier propus și de prevederile STAS 863/85 – Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare.

Pe raza localității, linia roșie se va adapta funcției de acces la proprietăți.

**Profilul transversal**

Caracteristicile tehnice ale drumurilor/strazilor vor fi următoarele:

**A.**

– lățimea platformei:

- l = 7,00m;

lățimea părții carosabile:

- l = 5,50m

- latimea acostamentelor:
- l = 2 x 0,75m ;
- panta transversala carosabil in aliniament: 2,5%;
- panta transversala la acostamente: 4%;
- Rigole din pamant

Aplicabil pentru urmatoarele tronsoane:

	L	PC	2xAC
STRADA TARNAVA	514	5.50	0.75
STRADA REGINA MARIA	1144	5.50	0.75

**B.**

- latimea platformei:
- l = 5,00m;
- latimea partii carosabile:
- l = 4,00m
- latimea acostamentelor:
- l = 2 x 0,50m ;
- panta transversala carosabil in aliniament: 2,5%;
- panta transversala la acostamente: 2.5%;
- Rigole din pamant

Aplicabil pentru urmatoarele tronsoane:

	L	PC	2xAC
STRADA MECANIZATORILOR	372	4	0.50
STRADA SF. PARASCHIVA	312	4	0.50
STR. ALEXANDRU IOAN CUZA	287	4	0.50

**C.**

- latimea platformei:
- l = 3,50m;
- latimea partii carosabile:
- l = 2,75m
- latimea acostamentelor:
- l = 2 x 0,375m ;
- panta transversala carosabil in aliniament: 2,5%;
- panta transversala la acostamente: 2.5%;
- Rigola din pamant stanga

Aplicabil pentru urmatoarele tronsoane:

	L	PC	2xAC
STRADA VALEA MICA	218	2.75	0.375

Se propune urmatorul sistem rutier:

- strat de uzură BA ru50/70 cu pietris concasat 16 (BAPC 16) - 4 cm.
- strat de binder BAD leg50/70 cu pietris concasat 22.4 (BADPC 22.4) - 6 cm;
- strat de fundatie superior din piatra sparta - 12 cm;
- strat de fundatie inferior din balast – 30 cm

Acest sistem rutier se aplica tuturor strazilor din cadrul proiectului cu exceptia Strada REGINA MARIA si Strada TARNAVA.

Sistem rutier propus pentru strada Regina Maria si Strada Tarnava.

- strat de uzură BA ru50/70 cu pietris concasat 16 (BAPC 16) - 4 cm.
- strat de binder BAD leg50/70 cu pietris concasat 22.4 (BADPC 22.4) - 6 cm;
- strat de fundatie superior din piatra sparta - 12 cm;
- strat de fundatie inferior din balast – 20 cm
- scarificare si reprofilare zestre existenta.

**Acostamentele:**

- Strat de balast 42 cm
- Strat de piatra sparta 10 cm

***Mentiune: In cazul Strazii Regina Maria si Strada Tarnava.***

- Strat de balast 32 cm
- Strat de piatra sparta 10cm

**Scurgerea apelor**

Conform temei de proiectare dar si a situatiei din teren scurgerea apelor s-a configurat dupa cum urmeaza.

**Se vor executa rigole din pamant.**

**Lungime totala rigole: 3683.50ml.**

Apele pluviale de pe platforma strazilor vor fi colectate in rigole pamant , acestea toate urmand a fi descarcate la podetele existente cat si la cele noi, proiectate.

Rigolele de pamant vor avea adancimea de 40cm si latimea de 1.00 m la care in caz de adancimi mai mari de 40cm se adauga o bancheta de beton de 15cm spre exteriorul aprizei drumului.

In situatia in care un stalp ce sustine reseaua electrica cade pe traseul santului se va amplasa santul (daca este posibil) intre stalp si limita de proprietate (se va devia putin traseul santului in functie de situatia existenta) iar stalpul va fi incadrat in taluzul santului de beton.

**Rigola triunghiulara cu h=0.40m pamant l=1.00m**

1	Str. Mecanizatorilor				
		KM 0+000 - KM 0+372	ST	PAMANT	372
2	Str. Valea Mica				
		KM 0+000 - KM 0+218	DR	PAMANT	218
3	Str. Tarnava				
		KM 0+000 - KM 0+514	ST+DR	PAMANT	1028
4	Str. Regina Maria				
		KM 0+000 - KM 1+144	ST+DR	PAMANT	2288
5	Str. Alexandru Ioan Cuza				
		KM 0+000 - KM 0+287	DR	PAMANT	287
6	Str. Sf. Paraschiva				
		KM 0+000 - KM 0+312	DR	PAMANT	312
7	Drumuri laterale				
		18 bucati	DR	PAMANT	180
Intersectii cu accese in proprietati rigola de pamant					-875.5
Intersectii cu dr. laterale - rigola pamant					-126
Lungime rigola pamant (ml)					3683.50

Se vor executa podete astfel:

- transversal drumului si la drumuri laterale: podete tubulare  $\phi 400\text{mm}$  cu  $L=7.00\text{m}$  ;
- la accesele in proprietati: podete tubulare  $\phi 300\text{mm}$  si  $L=5.00\text{m}$  pentru portile de acces mari si  $L=1.5\text{m}$  pentru portile de acces mici.

*Podete  $\phi 400\text{mm}$ ,  $L=7.00\text{m}$  transversale drumului si in cadrul drumurilor laterale.* Pentru evacuarea apelor pluviale se vor realiza podete tubulare cu diametrul de 400mm beton armat prefabricate si  $L=7.00\text{m}$  prevazute la capete cu timpane din beton simplu clasa C25/30 care vor fi amplasate transversal drumului cat si la unele intersectiile cu drumurile/strazile laterale.

Podetele tubulare  $\phi 400\text{mm}$  sunt puse in opera pe o fundatie din beton C25/30, se racordeaza la teren prin timpane cu fundatie si elevatie din beton simplu C25/30. Manipularea si montarea tuburilor se realizeaza cu macaraua. Tuburile se imbina prin mufe.

Tuburile se izoleaza cu subif (suspensie de bitum filerizat) peste care se realizeaza un dren din balast.

Peste drenul din balast se realizeaza sistemul rutier.

Timpanele cu grosimea de 25cm, lungimea de 1.50m si inaltimea de 0.80m de la partea superioara a tubului, se realizeaza din beton simplu C25/30 si vor avea o inaltime de minim 25cm peste nivelul acostamentelor.

Amplasamentele podetelor  $\phi 400\text{mm}$  sunt prezentate in tabelul de mai jos:

---

**PODETE TUBULARE PROIECTATE**

---

Nr.	Nume	Pozitie	T.D.		Dr. laterale	
Crt.	Strada	kilometrica	Φ	Lungime	Φ	Lungime
1	Str. Mecanizatorilor	0+279	-	-	400	7
2	Str. Valea Mica	0+001	400	7	-	-
3	Str. Tarnava	0+172	-	-	400	7
		0+353	-	-	400	7
		0+409	-	-	400	7
		0+455	-	-	400	7
4	Str. Regina Maria	0+001	400	7	-	-
		0+186	-	-	400	7
		0+209	-	-	400	7
		0+272	-	-	400	7
		0+514	-	-	400	7
		0+604	400	7	-	-
		0+747	-	-	400	7
		0+944	-	-	400	7
5	Str. Alexandru Ioan Cuza	0+001	400	7	-	-
		0+132			400	7
		0+217			400	7
		0+286	400	7	-	-
Podete accese proprietati cu tub din beton cu Dn=300mm , 346 buc Accese porti mari L=5.00m, Accese porti mici 136 buc L=1.50m						
				Φ400 L=7.00		
Total podete (buc)				18		

**Nota (1):**

Pe langa podetele noi executate in locul celor degradate sau noi amplasate, podetele existente asupra carora nu se va intervenii se vor decolmata pentru asigurarea continuitatii scurgerii apelor.

In dreptul acceselor se vor executa podete din beton cu teava corugata  $\varnothing 300$  asezate pe un pat de balast de 15cm, peste tuburi se adauga 15cm de balast urmat de 5cm de nisip si o placa betonata in grosime 12cm prevazuta cu o plasa sudata STPB  $\varnothing 4$  100x100mm cu o latime de 1.5m si o lungime de 5m pentru portile mari, iar la poarta mica latime de 1.5m si lungime de 1.5m. Acestea sunt dispuse pe un pat de fundare format din 15cm pamant necoeziv compactat 98% proctor standard acoperit de un strat in grosime de 5cm de nisip pilonat.

Conditii de exploatare:

Pe toata durata exploatarii podetele tubulare vor fi decolmatate si curatate, asigurand astfel functionarea lor normala.

**Intersectiile cu drumurile laterale**



Drumuri laterale				
Nr. Crt	Tronson	Pozitie km	Partea	Situatie proiectata
1	Str. Mecanizatorilor	0+279	ST	Drum lateral -10ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
2	Str. Alexandru Ioan Cuza	0+114	ST	Drum lateral -10ml
		0+127	ST	Drum lateral -10ml
		0+130	DR	Drum lateral -10ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		0+217	DR	Drum lateral -10ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		0+224	DR	Drum lateral -10ml
3	Str. Sf. Paraschiya	0+127	DR	Drum lateral -10ml
		0+162	DR	Drum lateral -10ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
4	Str. Regina Maria	0+186	DR	Drum lateral -10ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		0+209	DR	Drum lateral -10ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		0+272	DR	Drum lateral -10ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		0+514	ST	Drum lateral -10ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		0+747	DR	Drum lateral -10ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		0+944	DR	Drum lateral -10ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
5	Str. Tarnava	0+172	DR	Drum lateral -10ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		0+353	ST	Drum lateral -10ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		0+409	ST	Drum lateral -10ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m
		0+455	DR	Drum lateral -10ml + Podet Tubular Dn=400 L=7.00m

**Total ml Drumuri  
Laterale = 180**

Drumurile/strazile laterale se vor amenaja pe o lungime de 10ml cu acelasi sistem rutier ca al strazilor proiectate.

Intersectiile cu drumurile laterale dar si intersectiile la capetele tronsoanelor de drum se vor amenaja asigurand capacitatea de circulatie, siguranta rutiera si pietonala. Racordarea se va realiza progresiv, incepand cu aceeasi structura rutiera ca si cea proiectata pe drumurile curente si terminand cu stratul de uzura BAPC 16.

Total=18bucati Drumuri laterale.

**Lucrari de siguranta circulatiei :**

- montarea de indicatoare rutiere;

In proiect s-a avut in vedere prevederea unei semnalizarii rutiere verticale cu indicatoare rutiere cu folie reflectorizanta.

Pe parcursul executiei drumurile vor fi semnalizate conform „ Normelor metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului. Dupa realizarea stratului de uzura se vor realiza marcaje

longitudinale. Marcajele se vor realiza cu avizul comisiei locale si aprobate de catre serviciul politiei rutiere.

Se vor amplasa in total 18 de indicatoare la intersectiile dintre drumurile sau strazile laterale amenajate cu alte drumuri prioritare, indicator cu semnul STOP (OPRIRE) pe drumul cu prioritate scazuta.

Se va marca cu linie discontinua marginea partii carosabile si axul partii carosabile ,iar axul partii carosabile se va executa cu linie continua conform standardelor in vigoare. De asemenea se va marca si marginea partii carosabile a drumurilor laterale cu linie discontinua.

#### **IV . DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARESE**

-Nu este cazul. In proiect nu sunt prevazute lucrari de demolare.

#### **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 modificarile si completarile ulterioare;  
**NU ESTE CAZUL . PROIECTUL NU INTRA SUB INCIDENTA CONVENTIA ADOPTATA LA ESPOO.**

- localizarea amplasamentului in raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei Monumentelor Istorice actualizata periodic si publicata in Monitorul Oficial al Romaniei si a Repertoriului Arheologic National instituit prin OG 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 . Amplasamentul nu se afla in PE LISTA MONUMENTELOR ISTORICE SAU IN ZONA DE PROTECTIE A UNUI MONUMENT DIN LISTA .**

- hărți, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale și alte informații privind:

- folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;

Terenul va fi folosit pentru modernizarea **drumurilor** existente.

- politici de zonare și de folosire a terenului;

Conform PUG COMUNA DRAGANESTI-VLASCA, ZONA STUDIATA ESTE INTR-O ZONA CAI DE COMUNICATII

- arealele sensibile;

**Nu este cazul. Amplasamentul nu se afla pe zone, situri sau areale protejate conform legislatiei de mediu in vigoare.**

- 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.

X- 546862.9000m

Y- 288172.1200m

## 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

#### 1. Protecția calității apelor:

Adoptarea soluției tehnice și proiectarea lucrărilor s-a realizat, respectând prevederile standardelor și normativelor interne de specialitate.

In perioada de executie :

Nu este cazul. Nu va fi afectata calitatea apelor pe durata perioadei de executie.

In perioada de functionare:

Nu este cazul. Obiectivul pe perioada de functionare nu va afecta mediul din punct de vedere al calitatii apelor.

#### 2. Protecția aerului:

In perioada de executie :

Pe toata perioada executie solutiile adoptate trebuie sa asigure masuri speciale pentru protectia fonica a surselor generatoare de zgomot si vibratii, pentru a nu depasi pragul admis.

**Constructorul va trebui sa ia masuri in timpul executiei terasamentelor si fundatiilor astfel incat sa se limiteze cantitatea de praf ridicata in atmosfera. O masura este aceea de stropire cu apa a pamantului, balastului, pietrei sparte etc.**

Procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic, sau se va urmări o umectare mai intensă a suprafețelor.

Prin realizarea unei suprafețe plane de rulare se vor reduce emanatiile de noxe ale autovehiculelor.

Se va respecta un program de circulatie a autovehiculelor care aduc materiale pe santier. Se vor folosi utilaje de ultima generatie , cu evacuari cat mai mici in admosfera.

In perioada de functionare nu exista poluanti pentru aer.

- pe perioada funcționării obiectivului vor fi asigurate măsurile și acțiunile necesare pentru prevenirea poluării factorilor de mediu cu pulberi, praf și noxe de orice fel;
- respectarea prevederilor Legii nr. 104/2011; STAS 12574/1987 privind calitatea aerului

înconjurător;

### **3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:**

- zgomotele și vibrațiile apar doar în timpul execuției lucrărilor ca urmare a funcționării utilajelor și a mijloacelor de transport. Pentru reducerea efectului, se va evita funcționarea utilajelor în perioada de odihnă a populației și în zilele de sărbătoare legală și religioasă. Pentru personalul deservent care funcționează în vecinătatea utilajelor vor fi prevăzute măsuri de protecție adecvate (casti de protecție împotriva zgomotului);

- se vor utiliza mijloace de transport cu gabarite modeste pentru a evita producerea de vibrații care să afecteze clădirile adiacente lucrării, iar în cazul utilajelor de gabarit mare se vor impune viteze de deplasare mai reduse.

- utilajele ce necesită a fi folosite pentru realizarea lucrării nu reprezintă un risc pentru structurile din vecinătate.

### **4. Protecția împotriva radiațiilor:**

Nu este cazul. Nu va exista riscul de radiații în timpul execuției acestui obiectiv.

### **5. Protecția solului și a subsolului:**

- alimentarea cu carburanți a utilajelor de construcții se va face la stații de distribuție a carburanților autorizate;

- în cazul poluării accidentale a solului cu produse petroliere și uleiuri minerale de la vehiculele grele și de la echipamentele mobile se va proceda imediat la utilizarea materialelor absorbante, la decopertarea solului contaminat, stocarea temporară a deșeurilor rezultate și a solului decopertat în recipiente adecvate în vederea neutralizării de către firme specializate;

- se va asigura controlul strict al transportului betonului/mortarului cu autovehicule, pentru prevenirea deversărilor accidentale pe traseu;

- se vor respecta prevederile Ord. 756/1997 pentru aprobarea reglementării privind evaluarea poluării solului, cu modificările și completările ulterioare;

### **6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:**

Amplasamentul nu este situat într-un cadru semnificativ ca ecosistem, iar investiția nu are factori poluanți în aer, apă sau sol.

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

În faza de exploatare a proiectului nu este nevoie de luarea de măsuri speciale privind protecția așezărilor umane.

Lucrările se execută în intravilanul comunei **Draganesti-Vlasca**, locuitorii din zonă fiind afectați pe perioada execuției (12 luni) în mica măsură, nu se vor impune restricții de circulație, dar vor avea beneficii pe termen lung prin îmbunătățirea condițiilor de traficului auto. Din punct de vedere al disconfortului fonic, programul de lucru va fi stabilit pentru a se efectua doar pe timpul zilei. Praful generat de utilaje va fi evitat prin umezirea terasamentului.

**Așezările umane nu vor fi afectate de către această reabilitare de drumuri în alt mod.**

**8. Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploataării, inclusiv eliminarea:**

În perioada de construcție:

- deșeurile rezultate în urma lucrărilor de construire (materiale feroase și neferoase, lemn, pamant) se vor stoca pe un teren pus la dispoziție de primăria DRAGANESTI-VLASCA în containere metalice cu capac, rezistente pentru depozitarea exterioară, urmând a fi evacuate periodic prin colectarea de către o firmă specializată, în baza unui contract;
- cantitatea de deșuri rezultată se estimează în mare, acest lucru fiind dependent de îndemânarea constructorului și numărul de muncitori.

Aceste deșuri pot fi :

- deșuri menajere - cod 20 03 01- provenite de la muncitorii care realizează obiectivul;  
Se estimează 50kg deșuri menajere.
- lemnul - cod 17 02 01 - va fi reutilizat/prelucrat de către diverse persoane fizice sau juridice  
Se estimează 10kg deșuri lemnoase.
- pamantul - cod 17 05 - provenit din săpături și excavatii  
Se estimează 500mc de pamant rezultat în urma săpăturilor și excavărilor, aproximativ 50mc se va folosi pentru umpluturi .
- Gestionarea ulterioară a deșurilor cade în sarcina firmelor specializate ce urmează a fi contractate de către constructor.
- conform HG 856/2002 constructorul are obligația să țină evidența strictă a cantităților și tipurilor de deșuri produse, valorificate sau comercializate și circuitul acestora;

În perioada de funcționare

- nu este cazul. Obiectivul realizat nu produce deșuri.

**9. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:**

- **substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;**  
În timpul execuției lucrărilor, vor fi utilizate în special **produse petroliere** al căror regim de depozitare, manipulare și utilizare va trebui să se conformeze prevederilor reglementărilor în vigoare.

Cele mai folosite produse, sunt:

- combustibil, folosit pentru utilaje și vehicule de transport;
- benzina;

Pe perioada de funcționare, nu este cazul.

- **modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.**  
În timpul execuției lucrărilor, substanțele folosite vor fi colectate, depozitate temporar și gestionate în conformitate cu cerințele legale aplicabile acestor categorii de deșuri.

- utilajele folosite vor fi alimentate de la cea mai apropiata statie peco din zona.

Pe perioada de functionare, nu este cazul.

**utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversitatii**

- resurse naturale folosite in constructie si functionare: pamant, agregate, apa.

## **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);**

Nu exista posibilitatea unui impact asupra populatiei, sanatatii umane, faunei si florei, solului, climei etc pe perioada de functionare a obiectivului

Pe perioada de functionare, nu exista un impact asupra calitatii si regimului cantitativ al apei, calitatii aerului, climei, zgomotelor.

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

Extinderea spatiala a zonei de influenta a impactului este in stransa legatura cu natura impactului, de asemenea, si cu magnitudinea si complexitatea acestuia. Zona de impact va fi limitata la amplasament, solul/subsolul sau biodiversitatea zonei (care este redusa pe amplasament ).

**- magnitudinea și complexitatea impactului;**

Conform situatiei prezentate mai sus, magnitudinea impactului este foarte limitata, iar complexitatea este redusa.

**- probabilitatea impactului;**

Impactul cu probabilitatea cea mai ridicata va fi cel determinat de emisiile atmosferice si de zgomot ( doar la nivelul amplasamentului). Nu exista alt tip de impact semnificativ.

**- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;**

Pe perioada de derulare a proiectului (7 saptamani), durata impactului este limitata. Frecventa acestuia este discontinua in ceea ce priveste zgomotul provenit de la utilajele si echipamentele folosite la excavare si constructie. Acest impact este reversibil, dar, la sfarsitul perioadei de implementare a proiectului, toate tipurile de impact vor disparea.

**- măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;**

Masurile propuse pentru a preveni, reduce si compensa cat de complet posibil orice efect advers asupra mediului al implementarii investitiei:

➤ **Masuri de diminuare a efectelor adverse asupra solului/subsolului**

Pentru evitarea si diminuarea potentialului impact asupra solului se propun urmatoarele masuri:

- nu se va face depozitarea carburantilor, a uleiurilor(pentru utilaje) in zona amplasamentului;
- evitarea afectarii unor suprafete suplimentare de teren;
- depozitarea temporara a deseurilor, numai in locuri special amenajate si in functie de categorie, numai in recipient special destinati;
- acoperirea zonelor afectate temporar, cu sol vegetal , acolo unde este cazul, la sfarsitul fazei de constructie;
- indepartarea deseurilor atat din zona reglementata de plan cat si din vecinatatea acesteia.

➤ **Masuri de diminuare a efectelor adverse asupra apei subterane si de suprafata**

Pentru a se reduce impactul asupra apelor se vor implementa urmatoarele masuri:

- interventia rapida cu absorbanti in cazul scurgerilor accidentale de carburanti si lubrefianti;
- schimburile de ulei ale utilajelor si alimentarea cu carburant se vor face in afara amplasamentului;
- asigurarea unei stari functionale bune a utilajelor si vehiculelor, in scopul evitarii scurgerii de hidrocarburi;
- deseurile vor fi colectate selectiv si eliminate prin firme specializate pentru a se preveni eventualele scurgeri de la acestea;

➤ **Masuri de diminuare a efectelor adverse asupra aerului atmosferic**

Pentru reducerea emisiilor in aer si a impactului asupra aerului in perioada de constructie se vor lua urmatoarele masuri:

- reducerea vitezei autovehiculelor pe drumul generatoare de pulberi si praf;
- materialele pulverulente se vor depozita astfel incat sa nu fie imprastiate sub actiunea vanturilor;
- oprirea motoarelor vehiculelor atunci cand acestea nu sunt implicate in activitati;
- folosirea numai a utilajelor si autovehiculelor cu verificarea tehnica la zi;
- acoperirea depozitelor de materiale de constructie pulverulente/ depozitarea in recipiente etanse;
- evitarea manipularii unor cantitati mari de pamant sau agregate de cariera in perioadele cu vant.

➤ **Masuri de diminuare a efectelor adverse asupra biodiversitatii**

Prin implementarea investitiei se prevede refacerea spatiilor verzi.

Desfasurarea lucrarilor de construire se va face numai pe suprafetele destinate acestei investitii, fara a se afecta suprafete suplimentare de teren.

- **natura transfrontiera a impactului.**

Nu este cazul. Distanta fata de granite este mare ( aprox. 38km fata de granita cu Bulgaria), astfel incat nu va exista un impact transfrontier.

## VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

Lucrarile de intretinere si exploatare a investitiei nu afecteaza semnificativ calitatea mediului si prin urmare nu sunt prevazute proceduri speciale de monitorizare.

Executantul va asigura in permanenta o buna intretinere a utilajelor si mijloacelor de transport pentru a nu fi posibile pierderi accidentale de carburanti si/sau lubrefianti in apa sau pe drumurile de acces.

De asemenea, executantului ii revine sarcina de a reduce in limita posibilitatilor emisiile de noxe ( provenite de la utilajele si mijloacele de transport) , atat prin permanenta verificare si intretinere a parcului auto cat si prin achizitionarea de carburant corespunzator calitativ.

Executantul se va dota cu un minim de absorbanti si/sau substante neutralizatoare pentru a putea asigura o interventie rapida in caz de poluare accidentala generata de pierderi de carburanti si/sau lubrefianti.

Executantul va asigura pe toata perioada desfasurarii lucrarilor, intretinerea drumurilor tehnologice pe care vor circula utilaje si/sau mijloacele sale de transport si va lua masurile necesare in vederea limitarii emisiilor de praf generate de circulatia auto pe aceste drumuri.

Executantul va lua si alte masuri pe care le considera necesare in vederea eliminarii sau limitarii oricarei forme de impact negativ asupra mediului ( instructaje periodice ale personalului, etc).

## **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 (IED, SEVESO, Directiva-cadru apă, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru deșeuri etc.)

Nu este cazul

B. se va mentiona 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 generala a santierului se va realiza pe terenul proprietate a beneficiarului pe o suprafata de 300 mp.**

Organizarea de santier va avea doar rol de depozitare al materialelor de constructie , si al deseurilor ce urmeaza a fi colectate si valorificate de catre firmele de specialitate.

Terenul pentru organizarea de santier se va balasta si cilindra in grosime cca 0.20 m  
Organizarea de santier va fi dotata cu material absorbant, necesar interventiei in caz de poluare accidentala cu hidrocarburi;

Organizarea de santier va fi realizata doar daca beneficiarul o incredinteaza constructorului.



Terenul posibil folosit ca organizare de santier este in administrarea Comunei Draganesti-Vlasca se afla la urmatoarele coordonate

X: 540649.0500m

Y: 290460.8300m

#### **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:**

Dupa finalizarea investitiei , terenul se va aduce la forma initiala, pamantul in exces va fi inlaturat, se va folosi la sitematizare teren , deseurile se vor transporta la un centru specializat de colectare.

#### **XII. ANEXE - PIESE DESENATE**

1. Planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție etc.); planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente).

#### **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**

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:**

- cursul de apă: nu afectează cursurile de apă
- corpul de apă subteran : ROOT13

**XV. CRITERIILE PREVĂZUTE ÎN ANEXA NR. 3 SE IAU ÎN CONSIDERARE, DACĂ ESTE CAZUL, ÎN MOMENTUL COMPILĂRII INFORMAȚIILOR ÎN CONFORMITATE CU PUNCTELE III-XIV.:**

Nu este cazul

Semnătura și ștampila proiectantului :  
S.C. GEATRIBUT S.R.L.

