



MP MODUL PROIECT S.A.

SOCIETATE SPECIALIZATA IN PROIECTARE

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

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



MEMORIU DE PREZENTARE

I.DENUMIREA PROIECTULUI:

„ MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL
IN COMUNA BOGDANA, JUDETUL TELEORMAN –
LUCRARI CARE SE EXECUTA IN INTRAVILAN ”

II.TITULARUL PROIECTULUI :

COMUNA BOGDANA

- Adresa: Comuna Bogdana, Satul Bogdana, Judetul Teleorman
- tel/fax: 0768597824
- e- mail:
- pagina de internet.....
- persoana de contact:
- primar: PRIMAR PIRNEA MARIN
- responsabil pentru protectia mediului:.....

III.DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT

a) Un rezumat al proiectului

Descrierea amplasamentului

Bogdana este o comuna in judetul Teleorman, Muntenia, Romania, formata din satele Urluiu, Brosteanca, Bogdana si Ulmeni.

Modernizarea strazilor se face pe actualul traseu, aflat in intravilanul comunei Bogdana, conform planurilor generale, nefiind necesare exproprii, demolari sau scoateri de terenuri din circuitul agricol.

Drumurile de interes local propuse pentru modernizare au caracterul de drumuri principale si drumuri secundare și au o structura rutiera alcătuita in special din pamant amestecat cu balast bine compactat sub traficul actual.

Strazile propuse pentru modernizare sunt:

1.DRUMURI SAT URLUIU				
Nr. Crt.	Denumire strada	Pozitie inventar	Lungime proiect (m)	Parte carosabila + acostament
1	Strada Cimitirului	63	364	5,00
2	Strada Renasteri	55	260	5,00
TOTAL SAT URLUIU			624	
2.DRUMURI SAT BROSTEANCA				
Nr. Crt.	Denumire strada	Pozitie inventar	Lungime proiect (m)	Parte carosabila + acostament
1	Strada Cimitirului	93	302	5,00
2	Strada Biserici	88	286	5,00
TOTAL SAT BROSTEANCA			588	

3.DRUMURI SAT BOGDANA				
Nr. Crt.	Denumire strada	Pozitie inventar	Lungime proiect (m)	Parte carosabila + acostament
1	Strada Scolii	129	489	7,00
2	Strada Prof. Petrescu Nicolae	143	409	5,00
3	Strada Cazanului	125, 139	279	5,00
4	Strada Cismelei	116	180	5,00
5	Strada Secretarilor	118, 115, 120	420	5,00
6	Strada Depozitului	162	426	5,00
7	Strada Primaveri	160, 151	300	5,00
TOTAL SAT BOGDANA			2503	
4.DRUMURI SAT ULMENI				
Nr. Crt.	Denumire strada	Pozitie inventar	Lungime proiect (m)	Parte carosabila + acostament
1	Strada Colinelor	199	259	5,00
2	Strada Fructelor	197	193	5,00
3	Drumul Dracii	198	362	7,00
4	Strada Sfantu Dumitru	202	115	5,00
TOTAL SAT ULMENI			929	
TOTAL GENERAL			4644	

Lucrarile de modernizare se vor realiza cu mentinerea traselor existente evitandu-se astfel implicatiile obtinerii de terenuri ce apartin proprietatilor private dar si afectarea retelele existente in apropierea amplasamentului investitiei.

La realizarea lucrarilor se vor utiliza numai materiale si echipamente agrementate conform reglementarilor tehnice in vigoare, precum si legislatiei si standardelor nationale armonizate cu legislatia U.E. Aceste materiale vor fi in concordanta cu prevederile HG nr. 766/1997 si a Legii 10/1995 privind obligativitatea utilizarii de materiale agrementate la executia lucrarilor.

Lucrari de arta

PODUL EXISTENT NU FACE OBIECTUL PROIECTULUI

Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, functional-arhitectural si tehnologic

Prin proiectarea de specialitate in cadrul obiectivului de investitie “**Modernizare drumuri de interes local in comuna Bogdana, judetul Teleorman**”, s-au stabilit solutiile de sistematizare pe verticala ce constau in principal din:

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

Sunt identificate defectiuni ale structurii rutiere (D.S.T.R.) si defectiuni ale complexului rutier (D.C.R.), respectiv degradari din inghet – dezghet, pe o suprafata de aproximativ 50%. Avand in vedere ca sectoarele analizate au o imbracaminte din impietruire, asfaltarea acestora este imperios necesara.

In prezent, circulatia acestor autovehicule se desfasoara anevoios din cauza conditiilor improprii in care se afla strazile.

Scurgerea apelor nu este asigurata in totalitate, dupa precipitatii apele stagneaza si influenteaza negativ desfasurarea circulatiei prin afectarea starii partii carosabile. Sistemele existente de scurgere sunt din pamant, partial colmatate, neavand capacitatea necesara preluarii apelor din precipitatii.

Lipsa santurilor, conduce la o circulatie neregulata a apei, care de multe ori se scurge pe mijlocul drumului. Scurgerea apelor in general este deficitara. Datorita lipsei unei canalizari pluviale si neintretinerii santurilor laterale acolo unde acestea exista, a facut ca depunerile de material de pe acostament sa ingreuneze scurgerea apelor meteorice. Apele pluviale nu sunt dirijate intr-un sistem de colectare si evacuare de pe platforma drumurilor acestea antrenând materialele si facându-le impracticabile In special in perioadele ploioase, in timpul iernii si in perioadele cu topiri de zapada.

Prin modernizarea strazilor se asigura o mai buna desfasurare a traficului rutier in zona, atat in ceea ce priveste accesul populatiei cat si al echipajelor de interventie in caz de forta majora (salvare, pompieri, politie).

Lucrarile de modernizare a strazilor se vor realiza in conditiile respectarii normelor si standardelor Uniunii Europene, in conformitate cu H.G. 766/1997 si cu Legea 10/1995 privind obligativitatea utilizarii de materiale agrementate pentru executia lucrarilor.

In conformitate cu Ordonanta Guvernului nr. 43/1997 - articolul 9, completata cu Legea nr. 82/1998, strazile se afla in intravilanul comunei si pot fi considerate strazi de categoria a IV-a de folosinta locala, care asigura accesul la locuinte si pentru servicii curente sau ocazionale, in zonele cu trafic foarte redus.

Având in vedere ca structura rutiera actuala nu asigura o capacitate portanta corespunzatoare si cotele la care exista accesul in proprietatile permit o ridicare a liniei rosii corespunzatoare completarii structurii rutiere, ca solutie de modernizare pentru toate strazile se recomanda realizarea unei structurii rutiere astfel incat grosimea minima a stratului de fundatie din materiale granulare (balast impreuna cu balast stabilizat cu ciment) a drumurilor modernizate sa asigure structura impotriva degradarilor datorate fenomenului de inghet - dezghet, o capacitate portanta corespunzatoare, dar si sa permita realizarea unor interventii viitoare asupra structurii rutiere doar la nivel de imbracaminte.

Traseul in plan orizontal

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

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

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

In profil longitudinal

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

In profil transversal

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

La strazile proiectate se va aplica profilul transversal tip:

- partea carosabila 4,00 m si 5,50m;
- acostamentele 0,50 m si 0,75m;
- panta transversala in acoperis 2,5 %;
- panta acostament 2,5 % si 4,0%
- santuri sau rigole conform profilelor transversale tip;

Structura rutiera noua propusa in urma calculului de dimensionare

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

- 4 cm BA16 conform AND 605 (EB 16 rul 50/70);
- 6 cm BAD22,4 conform AND 605 (EB 22,4 leg 50/70);
- 15 cm piatra sparta conform STAS 6400 - 84;
- 20 cm balast conform STAS 6400 – 84, SR EN 13242+A1.

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

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

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

Amenajarea acostamentelor

Partea carosabila va fi Incadrata pe ambele parti de acostamente cu latimea de 0,50 m sau 0,75m. Acostamentele vor avea o structura compusa din 10 cm balast pentru acostamentele cu latimea de 0,75m si acelasi structura rutiera ca si partea carosabila pentru acostamentele cu latimea de 0,50m. Panta transversala a acostamentelor este de 4,0% si 2,5%.

Executia santurilor pentru scurgerea apei

Apele pluviale de pe suprafata partii carosabile sunt colectate lateral in santuri de pamant sau pereate cu beton in functie de panta longitudinala a strazii, de unde apele sunt conduse spre firele de vai existente in zona, unde se vor descarca.

Santurile pereate cu beton vor avea structura rutiera compusa din:

- 10 cm pereu de beton C20/25;
- 10 cm substrat de nisip.

Executia de podete noi

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

Siguranta circulatiei

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

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.

b) Justificarea necesitatii proiectului :

Proiectul propus va contribui la crearea unor comunitati durabile si extinderea cailor de acces spre obiective de importanta locala, sprijinirea dezvoltarii mediului de afaceri in regiune, imbunatatirea infrastructurii de acces prin implementarea unor masuri preventive, cum ar fi semnalizarea rutiera (care vine in sprijinul sigurantei transportului, al scurtarii timpului de deplasare si al scaderii consumului de combustibil), directionarea traficului rutier pe o alternativa mai scurta, asigurarea infrastructurii de transport existenta, moderna si durabila, in vederea dezvoltarii sustenabila a economiei si a imbunatatirii calitatii vietii in zona.

Prin modernizarea strazilor in comuna Bogdana, se preconizeaza atingerea urmatoarelor obiective:

- traficul se va desfasura in conditii normale de siguranta si confort;
- o mai buna desfasurare a traficului rutier in zona, atat in ceea ce priveste accesul populatiei cat si al echipajelor de interventie in caz de forta majora (salvare, pompieri, politie).
- nu vor mai exista stagnari de ape adiacente partilor carosabile;
- timpul de parcurgere a zonelor tranzitate se va scurta.
- se reduce consumul de carburanți și scad costurile lucrărilor de întreținere și reparații ale parcului auto;
- se reduce gradul de poluare prin scăderea emisiei diverselor noxe și reducerea volumului de praf.

c) Valoarea investitiei

	Lei (fara TVA)	Lei (cu TVA)
Valoarea totala (INV)	8.017.652,174	9.524.838,048
Constructii-montaj(C+M):	6.826.812,839	8.123.907,278

d) Perioada de implementare propusa

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

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

Bogdana este o comună în județul Teleorman, Muntenia, România, formată din satele Urluiu, Brosteanca, Bogdana (reședința) și Ulmeni.

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

Planuri de situatie:

- PS01- STR.CIMITIRULUI, SAT BROSTEANCA;
- PS01- STR.COLINELOR, SAT ULMENI;
- PS01 - STR.RENASTERII, SAT URLUIU;
- PS01 - STR.SCOLII, SAT BOGDANA;
- PS01 - STR.BISERICI, SAT BROSTEANCA;
- PS02 -STR.CIMITIRULUI, SAT URLUIU;
- PS02 - STR.FRUCTELOR, SAT ULMENI;
- PS02 - STR.PROFESOR PETRESCU NICOLAE, SAT BOGDANA
- PS03 - STR.CAZANULUI, SAT BOGDANA
- PS03 - DRUMUL DRACII, SAT ULMENI
- PS04 - STR.CISMELEI, SAT BOGDANA
- PS04 - STR.SF.DUMITRU, SAT ULMENI
- PS05 - STR.SECRETARILOR, SAT BOGDANA
- PS06 - STR.DEPOZITULUI, SAT BOGDANA
- PS07 - STR.PRIMAVERII, SAT BOGDANA

Situatia ocuparilor definitive de teren.

Drumurile din comuna Bogdana au o lungime totala propusa pentru modernizare de 4644 ml și sunt amplasate pe teritoriul administrativ al comunei Bogdana in satele Urluiu, Brosteanca, Bogdana si Ulmeni, județul Teleorman.

Suprafata teren ocupata definitiv = 37152 mp

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

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

- 4 cm BA16 conform AND 605 (EB 16 rul 50/70);
- 6 cm BAD22,4 conform AND 605 (EB 22,4 leg 50/70);
- 15 cm piatra sparta conform STAS 6400 - 84;
- 20 cm balast conform STAS 6400 – 84, SR EN 13242+A1.

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

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.

Profilul si capacitatile de productie - nu este cazul

Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament:

Pentru aducerea drumurilor de interes local la nivelul exigentelor de siguranță în exploatare, de rezistență și de stabilitate la sarcinile din trafic, propunem un set de lucrări necesare după cum urmează:

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

Descrierea proceselor de productie ale proiectului propus, in functie de specificul investitiei, produse si si materiile prime, marimea si capacitate:

- Aducerea structurii rutiere la parametrii tehnici corespunzatori clasei tehnice strazilor de interes local;

- Realizarea unei infrastructuri rutiere noi
- Amenajarea santurilor si realizarea de podete pentru evacuarea apelor pluviale;
- Realizarea semnalizarii orizontala si verticale, indicatoare si marcaje rutiere;
- Restabilirea legaturilor rutiere existente;

Etapele de executie a strazilor sunt urmatoarele:

- Semnalizarea punctului de lucru;
- Pichetarea traseului;
- Desfacerea elementelor existente, acolo unde este cazul;
- Sapatura pentru indepartarea stratului vegetal sau a structurii rutiere existente;
- Funisarea in vederea asternerii stratului de fundatie;
- Compactarea stratului suport;
- Asternerea stratului de fundatie din balast si compactarea acestuia;
- Asternerea stratului de baza din piatra sparta si compactarea acestuia;
- Asternerea straturilor de legatura si de uzura si compactarea acestora;
- Profilarea, nivelarea si finisarea santurilor si a elementelor din beton acolo unde este cazul.;
- Nivelarea, finisarea si aducerea la starea initiala a zonelor adiacente ce nu fac obiectul contractului;

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

Materii prime:

Materiale de constructie:

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

- 4 cm BA16 conform AND 605 (EB 16 rul 50/70);
- 6 cm BAD22,4 conform AND 605 (EB 22,4 leg 50/70);
- 15 cm piatra sparta conform STAS 6400 - 84;
- 20 cm balast conform STAS 6400 – 84, SR EN 13242+A1.

Combustibili utilizati: carburanti motorina .

Modul de asigurare:

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

Racordarea la rețelele utilitare existente in zona;

- alimentare cu apa - nu este cazul;
- canalizare - apele pluviale de pe suprafata partii carosabile sunt colectate lateral in santuri de pamant sau pereate cu beton in functie de panta longitudinala a strazii, de unde apele sunt conduse spre firele de vai existente in zona, unde se vor descarca.

Santurile pereate cu beton vor avea structura rutiera compusa din:

- 10 cm pereu de beton C20/25;
- 10 cm substrat de nisip.
- alimentare cu energie electrica- nu este cazul

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

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

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

- cresterea mobilitatii locuitorilor din zona;
- accesul permanent, rapid si in siguranta a masinilor de interventie (politie, pompieri, salvare, etc.)
- conditii sociale normale pentru locuitorii comunei de pe aceste drumuri;
- diminuarea poluarii prin preluarea si transmiterea apelor pluviale;
- reducerea costului de intretinere pentru mijloacele de transport;
- reducerea consumului de combustibil.

Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente: Accesul pe majoritatea strazilor propuse pentru modernizare se face pe drumul national DN65E. Lucrarile de modernizare se vor desfasura in asa fel incat vor avea impact minim asupra acceselor pe strazile propuse pentru modernizare, atat celor ce isi desfasoara activitatea in santier, cat accesului riveranilor.

Resursele naturale folosite in constructie si functionare:

Resurse neregenerabile folosite in constructie:

- minerale: balast, nisip, pietris;
- combustibili: motorina folosita pentru functionarea utilajelor la executarea terasamentelor.

Resurse regenerabile folosite in constructie :

- apa

Metode folosite in constructie:

Se vor folosi materiale de constructie naturale, locale alaturi de cele care se utilizeaza in mod obisnuit in astfel de lucrari.

Solutiile tehnice propuse in proiect tin cont de :

- conditiile meteorologice,
- posibilitate reutilizarii materialelor excavate,
- utilitatea tehnica, functionala si securitatea dezvoltarii propuse,
- dotarile, caracteristicile functionale, geologice, hidrogeologice, institutionale ale zonei,
- vecinatatile existente

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

- *atasat la anexa*

Relatia cu alte proiecte existente sau planificate: Nu este cazul

Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare:

Optiunea I:

- 4 cm BA16 conform AND 605 (EB 16 rul 50/70);
- 6 cm BAD22,4 conform AND 605 (EB 22,4 leg 50/70);
- 15 cm piatra sparta conform STAS 6400 - 84;
- 20 cm balast conform STAS 6400 – 84, SR EN 13242+A1.

Optiunea II:

- 18 cm dale din beton de ciment rutier BcR 4,0 conform NE014-2002;
- 5 cm strat de repartitie din nisip;
- 35 cm strat de fundatie din balast conform STAS 6400 – 84, SR EN 13242+A1.

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

Principalele avantaje sunt:

- Cost initial mai mic;
- Durata de constructie mai mica;
- Varianta constructiva nu implica materiale poluante nici in executie, nici in exploatare.

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

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

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

Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului:

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

Avize si acorduri cerute pentru proiect:

- Protectia mediului Teleorman
- Documentatie tehnica pentru autorizarea lucrarilor de constructii – D.T.A.C
- Alimentarea cu apa
- Alimentarea cu energie electrica
- Telefonizare
- Salubritate

IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare – Nu este cazul

V. Descrierea amplasarii proiectului:

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

Nu este cazul

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

In zona amplasamentului proiectului nu exista obiective de interes public.

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

- Harti, fotografii ale amplasamentului:

- Planuri de incadrare in zona – DZ 1, DZ 2, DZ 3, DZ 4
 - Planuri de situatie :
 - PS01- STR.CIMITIRULUI, SAT BROSTEANCA;
 - PS01- STR.COLINELOR, SAT ULMENI;
 - PS01 - STR.RENASTERII, SAT URLUIU;
 - PS01 - STR.SCOLII, SAT BOGDANA;
 - PS01 - STR.BISERICI, SAT BROSTEANCA;
 - PS02 -STR.CIMITIRULUI, SAT URLUIU;
 - PS02 - STR.FRUCTELOR, SAT ULMENI;
 - PS02 - STR.PROFESOR PETRESCU NICOLAE, SAT BOGDANA
 - PS03 - STR.CAZANULUI, SAT BOGDANA
 - PS03 - DRUMUL DRACII, SAT ULMENI
 - PS04 - STR.CISMELEI, SAT BOGDANA
 - PS04 - STR.SF.DUMITRU, SAT ULMENI
 - PS05 - STR.SECRETARIILOR, SAT BOGDANA
 - PS06 - STR.DEPOZITULUI, SAT BOGDANA
 - PS07 - STR.PRIMAVERII, SAT BOGDANA
-
- Schema-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității,
 - Schema-flux a gestionării deșeurilor

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

Strazile propuse pentru modernizare se afla pe actualul amplasament al strazilor din intravilanul comunei Bogdana in satele Urluiiu, Brosteanca, Bogdana si Ulmeni.

Folosinta actuala si planificata a terenului: intravilan - cai de comunicatii

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

Arealele sensibile: Nu este cazul

Infrastructura rutiera propusa va ocupa urmatoarele suprafete de teren:

Drumurile din comuna Bogdana au o lungime totala propusa pentru modernizare de 4644 ml.

Suprafata teren ocupata definitiv = 37152 mp

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

**TABEL COORDONTE DRUMURI PROIECTATE COMUNA BOGDANA,
JUDETUL TELEORMAN**

1.DRUMURI SAT URLUIU				
Nr. Crt.	Denumire strada	Pozitie inventar	X (Nord)	Y(Est)
1	Strada Cimitirului	63	272940,212	505076,524
2	Strada Renasteri	55	272889,167	504698,602
2.DRUMURI SAT BROSTEANCA				
1	Strada Cimitirului	93	271607,785	506057,713
2	Strada Biserici	88	271428,312	506040,939
3.DRUMURI SAT BOGDANA				
1	Strada Scolii	129	269375,999	507057,288
2	Strada Prof. Petrescu Nicolae	143	269372,533	507084,883
3	Strada Cazanului	125, 139	269062,446	507006,457
4	Strada Cismelei	116	268932,293	507292,990
5	Strada Secretarilor	118, 115, 120	268806,326	507295,848
6	Strada Depozitului	162	268563,317	508069,122
7	Strada Primaveri	160, 151	268467,274	508217,775
4.DRUMURI SAT ULMENI				
1	Strada Colinelor	199	266767,111	508204,288

2	Strada Fructelor	197	266661,756	508137,877
3	Drumul Dracii	198	266740,329	508193,086
4	Strada Sfantu Dumitru	202	266714,805	508072,837

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

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

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

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

a) Protecția calității apelor

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

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

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

Apele pluviale de pe suprafata partii carosabile sunt colectate lateral in santuri de pamant sau pereate cu beton in functie de panta longitudinala a strazii, de unde apele sunt conduse spre firele de vai existente In zona, unde se vor descarca.

Santurile pereate cu beton vor avea structura rutiera compusa din:

- 10 cm percu de beton C20/25;
- 10 cm substrat de nisip.

Execuția de podețe noi

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

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

Nu este cazul;

b) Protecția aerului:

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

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

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

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

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

Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă:

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

Se recomandă următoarele măsuri:

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

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

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Sursele de zgomot și vibrații:

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

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

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Masuri:

In perioada de constructie:

- lucrarile de executie se vor realiza pe timp de zi(orele 9.00-18.00),
- se vor utiliza de echipamente si tehnologii conforme cu standardele de zgomot si vibratii,
- pentru transportul materialelor (pamant, balast, beton etc.) se presupune ca vor fi folosite basculante / autovehicule grele, cu sarcina cuprinsa intre cateva tone si 40 tone.

d) Protecția împotriva radiațiilor: Nu este cazul

e) Protecția solului și a subsolului:

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

In perioada de executie, pe amplasament, sursele sursele de poluare a solului si subsolului pot fi:

- scurgerile accidentale pe sol(carburani, uleiuri) cauzate de functionarea defectuoasa a utilajelor.

In perioada de operare pe amplasamentul proiectului, sursele de poluare a solului si subsolului pot fi:

- emisiile de poluanti ca urmare a desfasurarii traficului rutier;

Lucrări și dotări pentru protecția solului și a subsolului:

In faza de executie, utilajele folosite pentru efectuarea acostamentelor vor fi corespunzator intretinute pentru a nu se produce poluări ale solului si a apei cu pierderi de ulei si combustibili.

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice: Nu este cazul

g) Protecția asezarilor umane si a altor obiective de interes public

Identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele:

In zona amplasamentului proiectului nu exista obiective de interes public.

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

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

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

- în zonele de lucru amplasate în vecinătatea zonelor locuite, activitățile specifice organizării de șantier se vor desfășura numai în perioada de zi;
- executarea lucrărilor fără a produce disconfort locuitorilor prin generarea de noxe, praf, zgomot și vibrații;
- optimizarea traseelor utilajelor de construcție astfel încât să fie evitate blocajele și accidentele de circulație;
- realizarea lucrărilor pe tronsoane, pe bază de grafic de lucrări, pentru scurtarea perioadei de execuție, pentru diminuarea duratei de manifestare a efectelor negative asupra populației;
- utilizarea mijloacelor tehnologice și utilajelor silențioase;
- sunt prevăzute indicatoare rutiere la intersecția cu drumurile principale din zonă.

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

Tipuri, coduri și cantități de deșuri în timpul execuției :

Denumirea deșeurii	Codul deșeurii	Sursa	Cantitate
Deseuri municipale amestecate	20 03 01	De la activitatea de intretinere a drumului în perioada implementării proiectului	1,2 t/an
Lemn	17 02 01	Lucrări de construcție (cofraje)	1 mc/an
Asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01	17 03 02	Lucrări de construcție	1,5 t/an

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

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

Programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeurii generate:

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

Pentru prevenirea și reducerea a cantitatilor de deseuri generate se vor respecta următoarele:

- reducerea la minimum a cantitatilor de deseuri din activitatile existente
- colectarea selectiva a deseurilor în vederea valorificarii sau eliminarii definitive
- luarea masurilor necesare astfel încat eliminarea deseurilor sa se faca în condițiile de respectare a reglementarilor privind protecția populației și a mediului

Planul de gestionare a deșeurilor;

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

i) Gospodarirea substantelor și preparatelor chimice periculoase:

Din categoria substantelor toxice și periculoase care pot fi utilizate în mijloacele de transport rutier, utilajele tehnologice și echipamentele necesare desfășurării proceselor tehnologice fac parte:

- carburanți, lubrefianți, lichid de frana, acumulatori care intra în componența autovehiculelor;

Mod de gospodărire:

- alimentarea cu carburanți a mijloacelor de transport și utilaje se va realiza de la stațiile de carburanți din zona:

- schimbarea lubrefianților, a lichidului de frana, a acumulatorilor se va realiza de către constructor în punctele de lucru

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

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

Populația și sănătatea umană :

Soluția propusă va avea o influență directă, pozitivă, asupra comunei, deoarece implementarea acesteia poate conduce la beneficii generale pentru comunitate, va determina condiții ameliorate de circulație rutieră, un nivel de zgomot mai redus și o calitate îmbunătățită a aerului.

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

Constructorul are obligația pe timpul execuției lucrărilor, de a menține sectoarele de drum cuprinse în proiect în condiții de circulație în deplină siguranță și confort.

Sunt prevăzute indicatoare rutiere la intersecția cu drumurile principale din zonă.

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

Factorul de mediu Biodiversitate: nu este cazul

Factorul de mediu sol:

Poluarea solului se va realiza indirect, prin ceilalți factori de mediu: apă și aer.

Impactul manifestat de traficul desfășurat de la bazele de producție la fronturile de lucru are un caracter temporar și se exercită ca urmare a antrenării de către apele pluviale a poluanților rezultati din arderea combustibilului. Aceste ape se infiltrează în straturile superioare ale solului.

Impactul determinat de pierderile de carburanți sau ulei de la funcționarea defectuoasă a utilajelor poate fi apreciabil. El se manifestă, de asemenea pe arii restrânse.

Bunuri materiale:

Lucrările din proiect nu vor avea influență negativă asupra bunurilor materiale.

Factorul de mediu apă:

În perioada de execuție a lucrărilor proiectate, au fost identificate următoarele posibile surse de poluare; execuția apropiu zisa a lucrărilor.

Executia lucrarilor:

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

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

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

Factorul de mediu aer:

Executia lucrarilor constituie,pe de o parte,o sursa de emisii de praf,iar pe de alta parte,sursa de emisie a poluntilor specifici arderii combustibililor fosili(produse petroliere distilate) atat a motoarelor utilajelor,cat si a mijloacelor de transport folosite.

Activitatea de constructie poate avea, temporar(pe durata realizarii proiectului),un impact local apreciabil asupra calitatii aerului, insa el se manifesta intr-o perioada limitata,relativ scurta. Magnitudinea impactului este mică și de complexitate redusă.

Clima:

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

Factorul de mediu zgomot si vibratii:

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

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

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

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

Peisajul si mediu vizual:

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

Patrimoniul istoric si cultural:

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

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

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

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

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

Probabilitatea impactului:

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

Durata, frecventa si reversibilitatea impactului

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

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

Adoptarea unei solutii de proiectare care sa atinga urmatoarele obiective:

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

Pentru factorul de mediu aer:

Folosirea in timpul executiei a utilajelor si a mijloacelor de transport cu o buna reglare a motoarelor si evitarea pe cat posibil a functionarii motoarelor in timpul stationarilor in vederea diminuarii emisiilor de pulberi.

Circulatia fluanta, cu viteza constanta va conduce la reducerea emisiilor si a concentratiilor de poluanti in aer si implicit a celor antrenati de apele pluviale de pe platforma drumului.

Pentru factorul de mediu apa:

- Apele pluviale de pe suprafata partii carosabile sunt colectate lateral in santuri de pamant sau pereate cu beton in functie de panta longitudinala a strazii, de unde apele sunt conduse spre firele de vai existente in zona, unde se vor descarca.

Santurile pereate cu beton vor avea structura rutiera compusa din:

- 10 cm perete de beton C20/25;
- 10 cm substrat de nisip.

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

Pentru factorul de mediu zgomot:

In perioada de constructie:

- lucrarile de executie se vor realiza pe timp de zi(orele 9.00-18.00),
- utilizarea de echipamente si tehnologii conforme cu standardele de zgomot si vibratii,
- timpul de realizare a lucrarilor de constructii-montaj sa fie minim.

Pentru factorul de mediu biodiversitate: nu este cazul

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

Pentru siguranta circulatiei:

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

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

Natura transfrontiera a impactului - nu este cazul.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea 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.

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

- traficul se va desfasura in conditii normale de siguranta si confort;
- nu vor mai exista stagnari de ape adiacente partilor carosabile;
- timpul de parcurgere a zonelor tranzitate se va scurta.
- se reduce consumul de carburanți și scad costurile lucrărilor de întreținere și reparații ale parcului auto;
- se reduce gradul de poluare prin scăderea emisiei diverselor noxe și reducerea volumului de praf.

Lucrările de modernizare a strazilor nu reprezintă și nu produc surse de:

- poluare a apelor;
- poluare a aerului;
- zgomot și vibrații;
- radiații;
- poluare a solului și subsolului;
- poluare a ecosistemelor terestre și acvatice;
- poluarea așezărilor umane și a altor obiective de interes public;
- deșeuri de orice natură;
- substanțe toxice periculoase.

În concluzie, nu sunt necesare măsuri de monitorizare a calității factorilor de mediu.

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

A. Nu este cazul.

B. Investitia propusa spre finantare este din bugetul local sau din alte fonduri legal constituite.

X. Lucrari necesare organizarii de santier:

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

Constructorul ce va contracta lucrarea va folosii baza proprie. Lucrarile ce se vor executa pentru modernizarea drumurilor, vor fii semnalizate corespunzator pentru a fii ocolite si a nu se produce accidente. Se vor amplasa bariere fizice imprejurul organizarii de santier, pentru a nu afecta si alte suprafete decat cele necesare proiectului si pentru a proteja vegetatia din zona.

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

Iluminarea, semnalizarea si paza

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

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

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

Materialele rezultate din lucrarile de reabilitare a drumurilor

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

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

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

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

Localizarea organizării de șantier:

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

Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Se recomandă următoarele măsuri:

- manipularea cu atenție a utilajelor;
- utilizarea unor mijloace corespunzătoare din punct de vedere tehnic;
- organizarea de șantier nu va fi amplasată în apropierea cursurilor de apă;
- interzicerea lucrărilor de construcție pe timpul nopții;
- utilizarea în exploatare de echipamente cu nivel scăzut de zgomot și vibrații.

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

La finalizarea investitiei, cadrul natural va fi refacut iar zona va fii adusa la starea initiala. Lucrarile de refacere a mediului inconjurator:

- restaurarea vegetatiei de-a lungul aliniamentului
- limitarea la minimul necesar a suprafetei ocupate
- integrarea in peisaj a elementelor asociate infrastructurii si imbunatatirea calitatii mediului
- refacerea terenurilor ocupate temporar pe durata lucrarilor si redarea acestora utilizarii initiale).

Solutiile constructive adoptate se incadreaza in specificul natural fara a afecta organizarea existenta a teritoriului.

Aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale; Nu este cazul

Modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.

Constructorul are obligatia de a reface terenul afectat, aducandu-l la forma initiala pe care a avut-o anterior executiei lucrarilor. Astfel terenul pe care s-a executat lucrarea va fi refacut conform categoriei de folosinta initiala.

In vederea realizarii proiectului, nu vor fi taiati pomi.

XII. Anexe:

- Planuri de incadrare in zona - DZ 1, DZ 2, DZ 3, DZ4
 - Planuri de situatie :
 - PS01- STR.CIMITIRULUI, SAT BROSTEANCA;
 - PS01- STR.COLINELOR, SAT ULMENI;
 - PS01 - STR.RENASTERII, SAT URLUIU;
 - PS01 - STR.SCOLII, SAT BOGDANA;
 - PS01 - STR.BISERICI, SAT BROSTEANCA;
 - PS02 -STR.CIMITIRULUI, SAT URLUIU;
 - PS02 - STR.FRUCTELOR, SAT ULMENI;
 - PS02 - STR.PROFESOR PETRESCU NICOLAE, SAT BOGDANA
 - PS03 - STR.CAZANULUI, SAT BOGDANA
 - PS03 - DRUMUL DRACII, SAT ULMENI
 - PS04 - STR.CISMELEI, SAT BOGDANA
 - PS04 - STR.SF.DUMITRU, SAT ULMENI
 - PS05 - STR.SECRETARILOR, SAT BOGDANA
 - PS06 - STR.DEPOZITULUI, SAT BOGDANA
 - PS07 - STR.PRIMAVERII, SAT BOGDANA
-
- Schema- flux pentru procesul tehnologic și fazele activității,
 - Schema- flux a gestionării deșeurilor

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

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

Instalații de depoluare – Nu este cazul.

Nu există surse fixe de poluare și în acest context nu se impune existența instalațiilor de depoluare. Mijloacele auto utilizate reprezintă o potențială sursă de poluare și ca măsură de prevenire, autovehiculele sunt conform Normativ PD177/2001.

3. Schema-flux a gestionării deșeurilor:

- Anexata la proiect.

XIII. Nu este cazul. Proiectul nu intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare.

XIV. Nu este cazul.

PODUL EXISTENT NU FACE OBIECTUL PROIECTULUI

XV. Nu este cazul

Proiectant,
SC MODUL PROIECT SA
ALEXANDRIA

Director general,
ec.Craciun Petrut

Intocmit,
Anghelovici Irina

Titular proiect,
COMUNA BOGDANA , JUDETUL TELEORMAN