



MP MODUL PROIECT S.A.

SOCIETATE SPECIALIZATA IN PROIECTARE
ARHITECTURA, URBANISM, CONSTRUCTII CIVILE, INDUSTRIALE, AGRICOLE,
ALIMENTARI CU APA SI CANALIZARI, CONSTRUCTII RUTIERE,
INSTALATII SANITARE, ELECTRICE 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, CANALE APE PLUVIALE SI ACCES LA PROPRIETATI IN COMUNA TIGANESTI, JUDETUL TELEORMAN ”

II.TITULARUL PROIECTULUI :

COMUNA TIGANESTI

Adresa: Judetul Teleorman, Comuna Tiganesti, cod postal 147420

-tel/fax: 0247330001/ 0766300994

-e- mail:

-pagina de internet.....

-persoana de contact: PRIMAR PISICA FLORIAN- GELU

-responsabil pentru protectia mediului:.....

III.DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT

a) Un rezumat al proiectului

Tiganesti este o comună în județul Teleorman, Muntenia, România, formată dintr-un singur sat Tiganesti (reședința).

Modernizarea drumurilor de interes local, a canalelor pluviale și a acceselor la proprietati se face pe actualul traseu din intravilanul comunei Tiganesti, nefiind necesare exproprieri, demolari sau scoateri de terenuri din circuitul agricol.

Lucrarile de modernizare constau in:

1.Drumuri de interes local:

DRUMURI CARE SE MODERNIZEAZA		
1	DRUM MANASTIRE	1000m
2	STRADA BIRUINTEI	150m
3	STRADA GHIOCEILOR	210m
4	STRADA 1 MAI - TR1 - IN SPATELE COMINA	150m
5	STRADA SCOLII - DN51 - GOSPODARIA DE APA	1250m
6	STRADA 24 IANUARIE - DN51 - CIMITIR 24 IANUARIE	1750m
7	BRETEA LEGATURA INTRE STRADA SCOLII SI STRADA 24 IANUARIE	630m
8	STRADA 1 MAI - TR2 MIHAI POPA PANA LA IZINA ADRIAN	130m
9	STRADA UNIRII	70m
10	STRADA LALELELOR	430m
11	STRADA PARCULUI	80m
12	STRADA ZAMBILELOR	40m
TOTAL DRUMURI DE INTERES LOCAL L=		5890 m

2.Canale ape pluviale:

CANALE PLUVIALE CARE SE MODERNIZEAZA		
1	CANAL STUPARU	280m
2	CANAL STRADA 1 MAI - DN51	100m
3	CANAL CIMITIR - CF	380m

4	CANAL INDEPENDENTEI	380m
TOTAL CANALE PLUVIALE L=		1140 m

3.Acceze la proprietati:

<i>ACCESE LA PROPRIETATI DRUMURI PRINCIPALE</i>			
Nr. Crt.	Denumire Obiectiv	Lungime Strada	Accese 4,00m
1	DRUM COMUNAL DC28	580	26
2	STRADA 1	335	6
3	STRADA 5	235	12
4	STRADA 6	105	11
5	STRADA 8	290	20
6	STRADA 10	285	19
7	STRADA 18	190	15
8	STRADA 23	95	3
9	STRADA 24	1950	190
10	STRADA 28	275	15
11	STRADA 29	330	16
12	STRADA 36	433	43
13	STRADA 37	160	10
14	STRADA 41	494	48
15	STRADA 42	265	29
16	STRADA 43	290	31
17	STRADA 46	344	38
18	STRADA 49	1303	78
19	STRADA 53	430	12
20	STRADA 54	497	19
21	STRADA 55	770	55
22	STRADA 56	560	43
23	STRADA 57	735	45
24	STRADA 58	620	35
25	STRADA 59	595	44
26	STRADA 60	591	38
27	STRADA 61	460	26
28	STRADA 62	222	21
29	STRADA 67	610	25
30	STRADA INDEPENDENTEI	1923	155
31	STRADA PIETEI	505	18
TOTAL DRUMURI PRINCIPALE			1146 buc

ACCESE LA PROPRIETATI DRUMURI SECUNDARE			
Nr. Crt.	Denumire Obiectiv	Lungime Strada	Accese 4,00m
1	STRADA 3	220	14
2	STRADA 15	251	19
3	STRADA 19	115	5
4	STRADA 21	185	14
5	STRADA 26	110	7
6	STRADA 33	205	22
7	STRADA 34	215	19
8	STRADA 39	430	44
9	STRADA 40	628	55
10	STRADA 45	346	33
11	STRADA 49	505	32
12	STRADA 50	201	21
13	STRADA 52	570	48
14	STRADA 64	371	27
15	STRADA 65	330	19
16	STRADA CASTANILOR	200	20
17	STRADA KOSOVO	240	8
18	STRADA PINULUI	307	28
19	STRADA STADIONULUI	662	57
20	STRADA TRANDAFIRILOR	534	27
21	STRADA ZORILOR	873	58
TOTAL DRUMURI SECUNDARE			577 buc

ACCESE LA PROPRIETATI DRUMURI CU RIGOLE CAROSABILE			
Nr. Crt.	Denumire Obiectiv	Lungime Strada	Accese 4,00m
1	STRADA 12	240	17
2	STRADA 14	230	16
3	STRADA 16	130	9
4	STRADA 17	240	17
5	STRADA 20	150	7
6	STRADA 27	250	16
7	STRADA 31	165	15
8	STRADA 44	185	7
9	STRADA 63	130	6

10	STRADA LUNCII	392	8
11	STRADA SALCIILOR	224	10
12	STRADA STEJARULUI	170	8
13	STRADA STUPARESTILOR	340	24
TOTAL DRUMURI CU RIGOLE			160 buc
TOTAL GENERAL ACCESE			1883 buc

DESCRIEREA DIN PUNCT DE VEDERE TEHNIC, CONSTRUCTIV, FUNCTIONAL- ARHITECTURAL SI TEHNOLOGIC

Suprafata de teren ocupata de lucrarile de modernizare a drumurilor este situata in totalitate in amplasamentul aferent drumurilor publice si nu sunt necesare expropriari, scoateri din circuitul agricol, mutari de carguri, demolari de casa sau alte constructii.

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 nedirijata 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.

Aceste drumuri si canale nemodernizate reprezinta un factor poluant destul de important atât pentru localnicii care isi au casele de-o parte si de alta a acestuia cât si pentru mediu, prin praful iscat la trecerea diverselor mijloace de transport sau din cauza vântului.

Modernizarea drumurilor va duce la dezvoltarea zonei din punct de vedere economic si social si va avea si un efect benefic asupra factorilor de mediu, in sensul ca emisiile de praf si a noxelor produse de autovehicule se reduc considerabil.

Documentatia trateaza lucrarile pentru realizarea unei structuri rutiere noi, in vederea imbunatatirii conditiilor de circulatie.

Drumurile proiectate in plan urmaresc traseul existent cu imbunatatiri maxime posibile. Racordarile prevazute in plan sunt cu arce de cerc. Elementele geometrice in plan sunt stabilite in conformitate cu STAS 863/85 pentru viteza de proiectare de 15-30 km/h.

Lucrarile de modernizare a drumurilor 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.

Structura constructivă

1.Drumuri de interes local

Elementele geometrice ale drumurilor de interes local sunt următoarele:

Traseul în plan orizontal

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

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

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

In profil longitudinal

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

In profil transversal

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

La drumurile proiectate se va aplica profilul transversal tip:

- partea carosabilă 4.00 m – 5,50m;
- acostamentele 2 x 0,50 m, 2 x 0,75m;
- panta transversala in acoperiş 2,5 %;
- panta acostament 2,5% si 4,0 %;
- santuri de pamant sau beton conform profilelor transversale tip;

Structura rutiera noua propusa în urma calculului de dimensionare

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

- 20 cm strat de fundație din balast;
- 15 cm strat de piatra sparta;
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4;
- 4 cm strat de uzura din BA16;

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

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

Amenajarea acostamentelor

Partea carosabilă va fi încadrată pe ambele părți de acostamente cu 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 transversală a acostamentelor este de 4,0% si 2,5%.

Execuția santurilor pentru scurgerea apei

Apele pluviale de pe suprafața părții carosabile sunt colectate lateral în santuri de pământ sau santuri de beton funcție de panta din profil longitudinal, de unde apele sunt conduse spre firele de văi existente în zonă, unde se vor descărca.

Execuția de podețe noi

Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în lungul drumului la intersecțiile cu drumurile laterale s-au prevăzut podețe tubulare D=500mm și lungimea de 7,00m. De asemenea pentru asigurarea continuității santurilor la intersecția cu accesele la proprietăți s-au prevăzut podețe tubulare corugate D=400mm și lungimea de 5,00 m amplasate în dreptul accesului auto la proprietate.

Amenajarea intersecțiilor cu drumurile laterale

Drumurile laterale vor fi amenajate pe lungimea de 25 m și lățimea de 5,00 m cu un strat de balast în grosime de 15 cm.

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

Siguranța circulației

În documentație sunt prevăzute indicatoare rutiere la intersecția cu drumurile principale din zonă. La semnalizarea rutieră se va ține seama de STAS 1848 / 2011.

2.Structura constructivă canale pluviale

Având în vedere degradarea și colmatarea canalelor de scurgere din comuna Tiganesti, este necesară modernizarea acestora prin asigurarea unei pante de scurgere corespunzătoare, asigurarea unei secțiuni de scurgere care să facă față debitului de apă estimat precum și realizarea unui pereu din beton de ciment turnat pe loc și armat care să împiedice colmatarea acestuia cu vegetație.

Traseul în plan

La proiectarea canalelor de scurgere s-a urmărit amplasarea acestora pe amplasamentul inițial respectând axul acestuia și ținând cont de tema de proiectare, respectiv menținerea canalului în cadrul celui existent, nefiind nevoie de exproprieri sau scoaterea din circuitul agricol.

În profil longitudinal

În profil longitudinal linia roșie proiectată urmărește în principiu niveleta existentă astfel încât să nu se facă disfuncționalități de scurgere a apelor pluviale sau baltirea acestora în zone izolate.

În profil transversal

Profilul transversal tip I cu lățimea totală de 2.3 m și lățimea efectivă de scurgere de 1.80 m.

Profilul transversal tip II cu lățimea totală de 3.6 m și lățimea efectivă de scurgere de 3.0 m.

Structura constructivă a canalelor de scurgere proiectate

Pentru realizarea lucrărilor propuse în cadrul proiectului de modernizare a canalelor de scurgere se vor decolmata canalele existente, se va defriza vegetația existentă și se va marca zona de amenajare a canalelor de scurgere conform planului de situație.

După profilarea albiei canalului și atingerea cotei proiectate se va așterne un strat drenant din balast în grosime de 10 cm.

Peste balastul astfel așternut se va monta armatura din plasa sudată PC52 D=8mm 100X100mm.

După montarea armaturii se toarnă betonul de ciment marca C16/20 în grosime de 10 cm pe tronsoane distincte de 2 m lungime cu respectarea cotei și a rosturilor de dilatație.

Se va realiza racordarea canalelor de scurgere amenajate cu podetele existente și se vor decolmata aceste podete pentru asigurarea continuității canalelor de scurgere proiectate.

3. Structura constructivă accese la proprietăți

Pentru realizarea acceselor la proprietăți proiectate s-a adoptat o structură rutieră adecvată pentru clasa de trafic ușor care este următoarea:

- săpatura pentru asigurarea cotei;
- așternere pat de balast pentru fundația tubului;
- montare tub corugat D=400mm și L= 5,00m;
- realizarea timanelor din beton;

- 15 cm strat de fundație din balast;
- 15 cm strat de beton de ciment C16/20;

b) Justificarea necesitatii proiectului :

Documentatia trateaza lucrarile pentru realizarea unei structuri rutiere noi, in vederea imbunatatirii conditiilor de circulatie.

Având în vedere starea mediocră în care se găsește partea carosabilă a drumurilor de interes local si canalelor pluviale din comuna Tiganesti, singura soluție pentru asigurarea continuității traficului la nivel admisibil este modernizarea acestora. Necesitatea unui asemenea proiect este oportună, deoarece implementarea în condiții normale poate conduce la beneficii generale pentru comunitatea locală și pentru mediul social și economic din zonă.

Oportunitatea investiției este impusă de considerente socio-economice, și anume:

- prin modernizarea drumurilor de interes local crește viteza de deplasare a autovehiculelor și se reduce timpul de parcurs;
- se reduce consumul de carburanți și scad costurile lucrărilor de întreținere și reparații ale parcului auto;
- crește atractivitatea zonei;
- se reduce gradul de poluare prin scăderea emisiei diverselor noxe și reducerea volumului de praf.

Realizarea lucrărilor va conduce la :

- creșterea mobilității locuitorilor din zonă;
- condiții sociale normale pentru locuitorii comunei de pe aceste drumuri;
- diminuarea poluării prin preluarea si transmiterea apelor pluviale
- reducerea costului de întreținere pentru mijloacele de transport;
- reducerea consumului de combustibil.

c) Valoarea investitiei

	Lei (fara TVA)	Lei (cu TVA)
TOTAL GENERAL	16.159.667,974	19.199.872,581
Din care Constructii-montaj(C+M):	13.508.281,259	16.074.854,698

d) Perioada de implementare propusa

Durata totala de realizare a proiectului este de 36 luni din care durata de execuție pentru modernizarea drumurilor de interes local este de 24 luni.

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

Amplasamentul este situat in intravilanul comunei Tiganesti.

Majoritatea drumurilor propuse pentru modernizare se afla la E si la V de drumul national DN51, acesta fiind cel mai important element de infrastructura, ce traverseaza comuna Tiganesti de la N la S.

Planuri de situatie: D01- D53

Situatia ocuparilor definitive de teren.

LUNGIME TOTALA DRUMURI DE INTERES LOCAL = 5890 m

TOTAL CANALE PLUVIALE = 1140 m

TOTAL ACCESE LA PROPRIETATI = 1883 buc

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

Structura rutiera noua propusa în urma calculului de dimensionare

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

- 20 cm strat de fundație din balast;
- 15 cm strat de piatra sparta;
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4;
- 4 cm strat de uzura din BA16;

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

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

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

Structura constructiva a canalelor de scurgere proiectate

Pentru realizarea lucrarilor propuse in cadrul proiectului de modernizare a canalelor de scurgere se vor decolmata canalele existente, se va defrisa vegetatia existenta si se va marca zona de amenajare a canalelor de scurgere conform planului de situatie.

Dupa profilarea albiei canalului si atingerea cotei proiectate se va asterne un strat drenant din balast in grosime de 10 cm.

Peste balastul astfel asternut se va monta armatura din plasa sudata PC52 D=8mm 100X100mm.

Dupa montarea armaturii se toarna betonul de ciment marca C16/20 in grosime de 10 cm pe tronsoane distincte de 2 m lungime cu respectarea cotei si a rosturilor de dilatare.

Se va realiza racordarea canalelor de scurgere amenajate cu podetele existente si se vor decolmata aceste podete pentru asigurarea continuitatii canalelor de scurgere proiectate.

Structura constructivă accese la proprietati

Pentru realizarea acceselor la proprietati proiectate s-a adoptat o structură rutieră adecvată pentru clasa de trafic ușor care este următoarea:

- sapatura pentru asigurarea cotei;
- asternere pat de balast pentru fundatia tubului;
- montare tub corugat D=400mm si L= 5,00m;
- realizarea timpanelor din beton;
- 15 cm strat de fundație din balast;
- 15 cm strat de beton de ciment C16/20;

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 exigențelor de siguranță în exploatare, de rezistență și de stabilitate la sarcinile din trafic, propunem un set de lucrări necesare după cum urmează:

- Indepartarea stratului de balast existent si al betoanelor acolo unde este cazul, pentru pregatirea asternerii straturilor structurii drumurilor astfel incat, la finalul proiectului, drumurile sa se situeaze 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.

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

Prin realizarea investitiei se doreste:

- Aducerea structurii rutiere la parametrii tehnici corespunzatori clasei tehnice drumurilor de interes local;
- Realizarea unei infrastructuri rutiere noi, care sa fie durabila in timp;
- Corectia si imbunatatirea elementelor geometrice ale drumurilor, atat in profil transversal, cat si in profil longitudinal, plan si curbe;
- Amenajarea santurilor si realizarea de podete pentru evacuarea apelor pluviale;
- Realizarea semnalizarii orizontala si verticale, indicatoare si marcaje rutiere;

Etapele de executie a drumurilor 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 combustibili utilizati, cu modul de asigurare a acestora;

Materii prime:

Materiale de constructie:

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

- 20 cm strat de fundație din balast;
- 15 cm strat de piatra sparta;
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4;
- 4 cm strat de uzura din BA16;

Structura constructiva a canalelor de scurgere proiectate

Pentru realizarea lucrarilor propuse in cadrul proiectului de modernizare a canalelor de scurgere se vor decolmata canalele existente , se va defrisa vegetatia existenta si se va marca zona de amenajare a canalelor de scurgere.

Dupa profilarea albiei canalului si atingerea cotei proiectate se va asterne un strat drenant din balast in grosime de 10 cm.

Peste balastul astfel asternut se va monta armatura din plasa sudata PC52 D=8mm 100X100mm.

Dupa montarea armaturii se toarna betonul de ciment marca C16/20 in grosime de 10 cm pe tronsoane distincte de 2 m lungime cu respectarea cotei si a rosturilor de dilatație.

Se va realiza racordarea canalelor de scurgere amenajate cu podetele existente si se vor decolmata aceste podete pentru asigurarea continuitatii canalelor de scurgere proiectate.

Structura constructivă accese la proprietati

Pentru realizarea acceselor la proprietati proiectate s-a adoptat o structură rutieră adecvată pentru clasa de trafic ușor care este următoarea:

- sapatura pentru asigurarea cotei;
- asternere pat de balast pentru fundatia tubului;
- montare tub corugat D=400mm si L= 5,00m;
- realizarea timpanelor din beton;
- 15 cm strat de fundație din balast;
- 15 cm strat de beton de ciment C16/20;

Combustibili utilizati: carburanti motorina .

Modul de asigurare:

- agregate naturale,balast,nisip, pietris, 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 în zona;

- alimentare cu apa - nu este cazul;
- canalizare - Apele pluviale de pe suprafața părții carosabile sunt colectate lateral în santuri de pământ sau santuri de beton functie de panta din profil longitudinal, de unde apele sunt conduse spre firele de văi existente în zonă, unde se vor descărca.

Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în lungul drumului la intersecțiile cu drumurile laterale s-au prevăzut podețe tubulare D=500mm și lungimea de 7,00m. De asemenea pentru asigurarea continuității santurilor la intersecția cu accesele la proprietăți s-au prevăzut podețe tubulare corugate D=400mm și lungimea de 5,00 m amplasate în dreptul accesului auto la proprietate.

- alimentare cu energie electrică- nu este cazul

Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției:

După executarea lucrărilor proiectate vor apărea influențe favorabile asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economico social, în strânsă legătură cu efectele pozitive ce rezultă din îmbunătățirea condițiilor de trafic ce apar în urma realizării lucrărilor de modernizare.

Prin executarea lucrărilor proiectate vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, cât și din punct de vedere economic și social:

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

Cai noi de acces sau schimbări ale celor existente: Accesul pe majoritatea drumurilor propuse pentru modernizare se face pe drumul național DN51 și pe drumurile deja modernizate

Resursele naturale folosite în construcție și funcționare:

Resurse neregenerabile folosite în construcție:

- minerale: balast, piatra spartă, nisip ;
- combustibili: motorina folosită pentru funcționarea utilajelor la executarea terasamentelor.

Resurse regenerabile folosite în construcție :

- apa

Metode folosite in constructie/ demolare:

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:

- *anexat la proiect*

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.**

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
- Alimentare cu apa
- Alimentare cu energie electrica
- Telefonizare
- Sanatatea populatiei
- OCPI Teleorman

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 vestigii istorice, constructorul si beneficiarul vor sista lucrarile si se vor anunta : Directia pentru Cultura si Culte Teleorman si proiectantul pentru luarea masurilor ce se impun.

- Harti, fotografiile ale amplasamentului:

- Plan de incadrare in zona - DZ
- Planuri de situatie - D01- D53
- 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:

Drumurile de interes local , canalele pluviale si accesele la proprietati sunt amplasate in intravilanul comunei Tiganesti, județul Teleorman.

Modernizarea drumurilor de interes local a canalelor pluviale si a acceselor la proprietati se face pe actualul traseu, nefiind necesare expropriieri, demolari sau scoateri de terenuri din circuitul agricol.

Folosinta actuala si planificata a terenului: intravilan – zona locuinte

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:

LUNGIME TOTALA DRUMURI DE INTERES LOCAL, L = 5890 m

TOTAL CANALE PLUVIALE, L = 1140 m

TOTAL ACCESE LA PROPRIETATI = 1883 buc

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;

INVENTAR DE COORDONATE SISTEM STEREO 70

MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL, CANALE APE PLUVIALE SI ACCES LA PROPRIETATI IN COMUNA TIGANESTI, JUDETUL TELEORMAN

NR. PCT.	X	Y
230	268542.162	529760.635
666	268098.543	529932.59
561	267505.043	530344.085

652	267378.78	530432.701
212	267157.713	530587.346
162	266832.013	530815.364
193	266315.166	531128.03
466	265945.943	531332.188
107	266120.017	531628.339
190	266188.77	531897.111
405	265579.421	530731.425
777	265699.362	530634.015
268	265793.58	530562.403
195	265886.097	530491.493
181	266234.698	530313.196
1045	266614.059	530323.351
1373	267027.282	530208.99
875	267163.097	529599.367
262	267643.88	529838.345
863	267942.035	529703.66
617	268165.929	529602.704
257	268477.658	529464.461

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

Nu au fost luate în 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:

În timpul execuției, posibilele surse de poluare a apelor sunt uleiurile și carburanții, care se pot scurge în panza freatică, de la autovehiculele sau utilajele implicate în execuția 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 santuri de beton functie de panta din profil longitudinal, de unde apele sunt conduse spre firele de vai existente in zona, unde se vor descarca.

Execuția de podețe noi

Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în lungul drumului la intersecțiile cu drumurile laterale s-au prevăzut podețe tubulare D=500mm si lungimea de 7,00m. De asemenea pentru asigurarea continuitatii santurilor la intersectia cu accesele la proprietati s-au prevăzut 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 termice, 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 pot genera o creștere a concentrațiilor de pulberi, în suspensie sau sedimentabile, după caz, în zona afectată de lucrări. In 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 recomanda 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.

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

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 șantier este reprezentată de circulația mijloacelor de transport.

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Măsuri:

În perioada de construcție:

- lucrările de execuție se vor realiza pe timp de zi (orele 9.00-18.00),
- se vor utiliza echipamente și tehnologii conforme cu standardele de zgomot și vibrații,
- pentru transportul materialelor (pământ, balast, beton etc.) se presupune că vor fi folosite basculante / autovehicule grele, cu sarcină cuprinsă între câteva tone și 40 tone.

d) Protecția împotriva radiațiilor: Nu este cazul

e) Protecția solului și a subsolului:

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

În perioada de execuție, pe amplasament, sursele de poluare a solului și subsolului pot fi:

- scurgerile accidentale pe sol (carburanți, uleiuri) cauzate de funcționarea defectuoasă a utilajelor.

În perioada de operare pe amplasamentul proiectului, sursele de poluare a solului și subsolului pot fi:

- emisiile de poluanți ca urmare a desfășurării traficului rutier;

Lucrări și dotări pentru protecția solului și a subsolului:

În faza de execuție, utilajele folosite pentru efectuarea acostamentelor vor fi corespunzător întreținute pentru a nu se produce poluări ale solului și a apei cu pierderi de ulei și combustibili.

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice: Nu este cazul

g) Protecția așezărilor umane și 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 vestigii istorice, constructorul si beneficiarul vor sista lucrarile si se vor anunta :Directia pentru Cultura si Culte 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 prevazute 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
Deseuri din lemn	17 02 01	Lucrari de constructie (cofraje)	1 mc/an
Asfalturi, altele decat cele specificate la 17 03 01	17 03 02	Lucrari de constructie	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 componenta 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 Tiganesti.

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 apropiată a lucrărilor.

Execuția lucrărilor:

Manipularea și punerea în opera a materialelor de construcție determină emisii specifice fiecărui tip de material și fiecărei operații de construcție. De asemenea, ploile care spală suprafața șantierului pot antrenă depunerile și astfel, indirect, acestea pot ajunge în cursurile de apă, dar și în stratul freatic.

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

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 Tiganesti.

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 36 luni din care durata de execuție pentru modernizarea drumurilor de interes local este de 24 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,

Pentru factorul de mediu apa:

- Apele pluviale de pe suprafata părții carosabile sunt colectate lateral în santuri de pământ sau santuri de beton functie de panta din profil longitudinal, de unde apele sunt conduse spre firele de văi existente în zonă, unde se vor descărca.

- Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în lungul drumului la intersecțiile cu drumurile laterale s-au prevăzut podețe tubulare D=500mm și lungimea de 7,00m. De asemenea pentru asigurarea continuității santurilor la intersecția cu accesele la proprietăți s-au prevăzut podețe tubulare D=400mm și lungimea de 5,00 m amplasate în dreptul accesului auto la proprietate.

Pentru factorul de mediu zgomot:

În perioada de construcție:

- lucrările de execuție se vor realiza pe timp de zi (orele 9.00-18.00),
- utilizarea de echipamente și tehnologii conforme cu standardele de zgomot și vibrații,
- timpul de realizare a lucrărilor de construcții-montaj să fie minim.

Pentru factorul de mediu biodiversitate: nu este cazul

Pentru factorul uman/peisaj/patrimoniul cultural și monumente istorice:

Pentru siguranța circulației:

- sunt prevăzute indicatoare rutiere la intersecția cu drumurile principale din zonă. La semnalizarea rutieră se va ține seama de STAS 1848 / 2011.

- 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.

Natura transfrontieră a impactului - nu este cazul.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului:

După realizarea lucrărilor de modernizare, circulația rutieră și lucrările de întreținere curentă vor avea un impact redus asupra mediului.

Prin reabilitarea acestor drumuri, se va asigura o circulație fluentă a autovehiculelor și a persoanelor, reducerea consumului specific de carburanți și a noxelor.

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.

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 reabilitarea 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;
- 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 utilizarilor 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 obligația de a reface terenul afectat, aducându-l la forma inițială pe care a avut-o anterior executiei lucrărilor. Astfel terenul pe care s-a executat lucrarea va fi refăcut conform categoriei de folosință inițială.

În vederea realizării proiectului, nu vor fi tăiați pomi.

XII. Anexe:

- Plan de încadrare în zonă - DZ
- Plan de situație - D01- D53
- 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 anexată 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 prevenție, autovehiculele sunt conform Normativ PD177/2001.

3. Schema-flux a gestionării deșeurilor:

- Anexată 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. Proiectul nu se realizează pe ape și nici nu are legătură cu apele.

XV. Nu este cazul

Proiectant,
SC MODUL PROIECT SA
ALEXANDRIA

Director general,
ec.Craciun Petrut

Intocmit,
Anghelovici Irina

Titular proiect,
COMUNA TIGANESTI , JUDETUL TELEORMAN