



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 DRUM COMUNAL DC105, LIMITA JUDETUL
OLT – MERISANI - KM 3+900 – KM 6+900 ”

II.TITULARUL PROIECTULUI :

COMUNA DOBROTESTI

- Adresa: Comuna Dobrotesti, satul Dobrotesti, judetul Teleorman, cod postal 147115
- tel/fax: 0737018211
- e- mail: primariadobrotesti@yahoo.com
- pagina de internet.....
- persoana de contact:
- primar: PRIMAR MANICA ION
- responsabil pentru protectia mediului:.....

III.DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT

a) Un rezumat al proiectului

Comuna Dobrotesti este situată pe drumul national DN65A, în partea de N-V a județului Teleorman, la aproximativ 30 km nord fata de municipiul Rosiorii de Vede.

Lucrarea este amplasată pe actualul traseu al drumului comunal DC105 între Km 3+900 și 6+900, nefiind necesare exproprieri, demolări sau scoateri de terenuri din circuitul agricol sau silvic.

Investiția urmărește modernizarea drumului comunal DC105 tronsonul cuprins între Km 3+900 și 6+900 din comuna Dobrotesti, județul Teleorman astfel încât acesta să satisfacă din punct de vedere calitativ și cantitativ cerințele actualilor și viitorilor consumatori, la nivelul normelor europene actuale.

Drumul propus are o lungimea totală de 6,34 km cuprins între limita județului Olt și DN65A, Km 3+000 – Km 9+340, din care lungimea propusa pentru modernizare este de 3,00 km, cuprinsa între Km 3+900 – Km 6+900.

Drumul comunal DC105 propus pentru modernizare este încadrat în Inventarul Domeniului Public al Comunei Dobrotesti, aprobat prin HCL nr. 13 din 30.04.2001, la următoarele pozitii :

- Km 3+000 – Km 8+340 la pozitia din inventar nr. 17.
- Km 8+340 – Km 9+340 la pozitia din inventar nr. 18.

Pozitie Inventar	Denumire	Suprafata	Anul Dobandirii	Valoare de Inventar
17	DC105 limita jud. Olt- Merisani Km 3+000 – Km 8+340	Total: 5340 m lungime x 13 m latime = 69 420 mp	1998	0
18	DC105 Merisani – DN65A Km 8+340 – Km 9+340	Total : 1000m lungime x 13m latime = 13 000 mp	1988	0

Drumul comunal propus pentru modernizare este amplasat în extravilanul și pe teritoriul administrativ al comunei Dobrotesti. Suprafața totală ocupată este de aproximativ 39000 mp, cuprinzând partea carosabilă, acostamentele, santurile de scurgere, spațiile verzi și zona de siguranță a drumului.

Drumul comunal DC105 propus pentru modernizare între km 3+900 – km 6+900 este cuprins între limita cu județul Olt și satul Merisani, comuna Dobrotesti și are o structură rutieră formată din:

- Tronsoanel cuprins între Km 3+900 – Km 6+900 – cca 10 – 25 cm balast colmatat cu pământ pe lățimea părții carosabile cuprinsă între 4 și 5 m.

Sub acțiunea traficului greu și în special a factorilor climaterici structura rutieră a drumului comuna DC105 și așa rudimentară, propus pentru modernizare s-a degradat, prezentând defecțiuni grave (gropi, sleauri, denivelări mari, etc.) ceea ce face ca circulația să se desfășoare cu viteză mică iar în anotimpurile ploioase acest drum devine aproape impracticabil.

Având în vedere starea mediocră în care se găsește partea carosabilă a drumului comunal, singura soluție pentru asigurarea continuității traficului la nivel admisibil este modernizarea acestuia.

SOLUȚIA TEHNICĂ, DIN PUNCT DE VEDERE TEHNOLOGIC, CONSTRUCTIV, TEHNIC, FUNCTIONAL-ARHITECTURAL ȘI ECONOMIC, CUPRINZÂND:

Structura constructivă

Elementele geometrice ale drumului 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 drumului propus pentru modernizare se suprapune peste platforma drumului existentă, 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 drumului să se mențină pe domeniu public.

Prin proiectare s-a urmărit ca traseul drumului să fie amenajat astfel încât să corespundă unei viteze de proiectare de 50 km/h.

In profil longitudinal

Drumul communal DC105 din comuna Dobrotesti se află în general în palier, existând pe tronsoane izolate pante medii. Pentru a reduce cât mai mult lucrările de terasamente linia roșie va fi proiectată în așa fel încât să urmărească foarte aproape și cât mai fidel linia terenului dar cu ajustarea denivelarilor mici prin umplutura și sapatura. În punctele de schimbare de declivitate dintre două aliniamente se vor face racordări verticale, acolo unde este cazul ($m > 0,5\%$).

In profil transversal

În conformitate cu Ordinul M.T. nr. 50 din aprilie 1998 pentru Norme tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile rurale drumul communal DC105 propus pentru modernizare va avea următorul profil transversal:

- partea carosabilă 5,50 m;
- acostamentele 02 x 0,75 m;
- panta transversala în acoperiș 2,5 %;
- panta acostament 4.0 %;
- santuri conform profilelor transversale tip;

Sistem rutier nou propus

Pentru drumul proiectat s-a adoptat o structură rutieră adecvată pentru clasa de trafic ușor care este următoarea:

Tronson Km 3+900 – Km 6+900

Structura rutiera noua

- 4 cm strat de uzura din BA16;
- 6 cm strat de legătură din BAD 22,4;
- 20 cm strat de piatra sparta;
- 20 cm strat din fundatie balast.

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

Trasarea și pichetarea lucrărilor se fac pe baza planurilor de situație, a profilelor longitudinale și a profilelor transversale și constau în determinarea, materializarea și reperarea punctelor caracteristice care definesc elementele traseului (aliniamente, curbe, schimbări de declivități).

Amenajarea acostamentelor

Partea carosabilă va fi încadrată pe ambele părți de acostamente cu latimea de 0,75 m. Acostamentele vor avea o structura rutiera compusa din 15 cm piatra sparta. Panta transversală a acostamentelor este de 4,0 %.

Execuția santurilor pentru scurgerea apei

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

Santurile de beton se vor realiza pe ambele parti pe tronsonul cuprins între Km 6+120 – km 6+440.

Santurile din beton vor avea un rebord la interior, din același structura rutiera, pana la marginea partii carosabile constituinduse astfel un acostament betonat.

Structura rutiera a santurilor betonate va fi compus din:

- 10 cm beton de ciment C16/20.
- nisip pilonat in grosime de 10 cm.

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 7,50m. De asemenea pentru asigurarea traversării drumului comunal propus pentru modernizare se vor realiza potete tubulare din beton cu D=800m și L=9,00m.

- 1.Podet D=800mm și L=9,00m km 4+640 ;

2. Podet D=800mm si L=9,00m km 5+150 ;
3. Podet D=800mm si L=9,00m km 5+470 ;
4. Podet D=800mm si L=9,00m km 5+840 ;
5. Podet D=800mm si L=9,00m km 6+110 ;

Amenajarea intersecțiilor cu drumurile laterale

Drumurile laterale cu care se intersecteaza traseul propus pentru modernizare sunt in numar de 6 buc si sunt drumuri vicinale, agricole sau drumuri de exploatare.

Amenajarea acestor drumuri se va face pe lungimea de 25 m si o latime de 5.00m inclusiv latimea acostamentelor si va consta din asternerea unui strat din balast in grosime de 20 cm precum si un strat de piatra sparta in grosime de 15 cm.

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.

b) Justificarea necesitatii proiectului :

Investiția ce face obiectul prezentei documentatii, urmărește îmbunătățirea situației sociale și economice a locuitorilor din comuna Dobrotesti, prin modernizarea drumului comunal, care facilitează legatura cu drumurile deja modernizate din comuna.

Sub acțiunea traficului greu din ce in ce mai intens precum și a factorilor climaterici suprafața drumului comunal DC105 propus pentru modernizare s-a degradat, prezentând defecțiuni (gropi, sleauri, denivelări, etc.) ceea ce face ca circulatia sa se desfasoare cu viteza mica ingreunand astfel traficul intre localitati.

Infiltrarea apei prin impietruirea existenta, favorizează terenul de fundare să-și schimbe caracteristicile inițiale, astfel încât presiunea maximă ce se realizează la nivelul patului să depășească capacitatea portantă a pământului, iar sub acțiunea repetată a traficului să apară fenomenul de oboseală a îmbrăcăminții cu scăderea bruscă a capacității de preluare a sarcinilor a sistemului rutier existent.

În concluzie, necesitatea și oportunitatea investiției este evidentă și cu repercursiuni pozitive, atât pentru locuitorii localităților străbătute de tronsonul de drum comunal ce urmează a fi reabilitat, cât și pentru agenții economici care își desfășoară activitatea pe traseul drumului comunal DC 105.

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

- prin modernizarea drumului comunal crește viteza de deplasare a autovehiculelor și se reduce timpul de parcurs;

- crește atractivitatea zonei;

- se reduce gradul de poluare prin scăderea emisiei diverselor noxe și reducerea volumului de praf.

- îmbunătățirea situației actuale a infrastructurii din comuna;

- creșterea pieței agricole și a investițiilor locale;

- asigurarea scurgerii apelor pluviale de pe platforma drumului prin realizarea de santuri noi pentru scurgerea apelor pluviale;

- îmbunătățirea elementelor geometrice ale drumului și modernizarea căii de rulare a acestora, va conduce la economisirea carburanților, a timpului de deplasare și la diminuarea costurilor de operare a autovehiculelor.

Din punct de vedere funcțional va crește siguranța și confortul în trafic.

În consecință, este necesară modernizarea structurii rutiere pentru aducerea drumului la parametri impuși de normele în vigoare, prin realizarea unui sistem rutier corespunzător și prin impermeabilizarea structurii rutiere cu straturi bituminoase.

c) Valoarea investiției

VALOAREA TOTALA (INV), INCLUSIV TVA

Total general = 6.901.774,640 lei

din care: C+M = 6.170.068,851 lei

d) Perioada de implementare propusă

Durata totală de realizare a proiectului este de 18 luni din care durata de execuție pentru modernizarea drumului comunal 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):

Drumul comunal DC105 propus pentru modernizare apartine domeniului public al comunei Dobrotesti și este în administrarea Consiliului Local al Comunei Dobrotesti.

Lucrarea este amplasată pe actualul traseu al drumului comunal DC105 între Km 3+900 și 6+900, nefiind necesare exproprieri, demolări sau scoateri de terenuri din circuitul agricol sau silvic.

Planuri de situatie:

- LS01 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS02 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS03 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS04 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS05 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS06 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS07 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS08 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS09 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS10 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL

Situatia ocuparilor definitive de teren.

Drumul propus pentru modernizare are o lungimea totală de 6,34 km cuprins între limita județului Olt și DN65A, Km 3+000 – Km 9+340, din care **lungimea propusa pentru modernizare este de 3,00 km**, cuprinsa între Km 3+900 – Km 6+900.

Suprafața totală ocupată este de aproximativ 39000 mp, cuprinzând partea carosabilă, acostamentele, santurile de scurgere, spațiile verzi și zona de siguranță a drumului.

f) Descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului. (Planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție)

Tronson Km 3+900 – Km 6+900

Structura rutieră nouă

- 4 cm strat de uzură din BA16;
- 6 cm strat de legătură din BAD 22,4;
- 20 cm strat de piatră spartă;
- 20 cm strat din fundație balast.

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.

Amenajarea acostamentelor

Partea carosabilă va fi încadrată pe ambele părți de acostamente cu latimea de 0,75 m. Acostamentele vor avea o structura rutiera compusa din 15 cm piatra sparta. Panta transversală a acostamentelor este de 4,0 %.

Structura rutiera a santurilor betonate va fi compusa din:

- 10 cm beton de ciment C16/20.
- nisip pilonat in grosime de 10 cm.

Profilul si capacitatea de productie - nu este cazul

Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament:

Pentru aducerea drumului proiectat la nivelul exigențelor de siguranță în exploatare, de rezistență și de stabilitate la sarcinile din trafic, se propun urmatoarele lucrari:

- structura rutiera nou propusa in urma calculului de dimensionare;
- amenajarea acostamentelor;
- executarea santurilor 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 drumului comunal;
- Realizarea unei infrastructuri rutiere noi
- Amenajarea santurilor si realizarea de podete pentru evacuarea apelor pluviale;
- Realizarea semnalizarii, indicatoare si marcaje rutiere;
- Restabilirea legaturilor rutiere existente;

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

Materii prime:

Materiale de constructie:

Tronson Km 3+900 – Km 6+900

Structura rutiera noua

- 4 cm strat de uzura din BA16;
- 6 cm strat de legătură din BAD 22,4;
- 20 cm strat de piatra sparta;
- 20 cm strat din fundatie balast.

Amenajarea acostamentelor

Partea carosabilă va fi încadrată pe ambele părți de acostamente cu latimea de 0,75 m. Acostamentele vor avea o structura rutiera compusa din 15 cm piatra sparta. Panta transversală a acostamentelor este de 4,0 %.

Structura rutiera a santurilor betonate va fi compusa din:

- 10 cm beton de ciment C16/20.
- nisip pilonat in grosime de 10 cm.

Combustibili utilizati: carburanti motorina .

Modul de asigurare:

- agregate naturale, balast, nisip, piatra sparta, 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 retelele utilitare existente in zona;

- alimentare cu apa - nu este cazul;
- alimentare cu energie electrica- nu este cazul
- canalizare - Apele pluviale de pe suprafata părții carosabile sunt colectate lateral în santuri de pământ de pamant sau beton, de unde apele sunt conduse spre firele de văi existente în zonă, unde se vor descărca.

Santurile de beton se vor realiza pe ambele parti pe tronsonul cuprins intre Km 6+120 – km 6+440.

Santurile din beton vor avea un rebord la interior, din acelasi structura rutiera, pana la marginea partii carosabile constituinduse astfel un acostament betonat.

Structura rutiera a santurilor betonate va fi compusa din:

- 10 cm beton de ciment C16/20.
- nisip pilonat in grosime de 10 cm.

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 7,50m. De asemenea pentru asigurarea traversării drumului comunal propus pentru modernizare se vor realiza podețe tubulare din beton cu D=800mm si L=9,00m.

1. Podet D=800mm si L=9,00m km 4+640 ;
2. Podet D=800mm si L=9,00m km 5+150 ;
3. Podet D=800mm si L=9,00m km 5+470 ;
4. Podet D=800mm si L=9,00m km 5+840 ;
5. Podet D=800mm si L=9,00m km 6+110 ;

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

După executarea lucrărilor proiectate vor apărea influențe favorabile asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economico social, în strânsa 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 si transmiterea apelor pluviale;
- reducerea costului de întreținere pentru mijloacele de transport;
- reducerea consumului de combustibil.

Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente:

Nu este cazul. Lucrarea este amplasată pe actualul traseu al drumului comunal.

Resursele naturale folosite in constructie si functionare:

Resurse neregenerabile folosite in constructie:

- minerale: balast, nisip, piatra sparta ;

	instalatii																			
4.2	Montaj utilaj tehnologic																			
4.3	Utilaje , echipamente tehnologice si functionale cu montaj																			
4.4	Utilaje , fara montaj si echipamente de transport																			
4.5	Dotari																			
5.Alte cheltuieli																				
5.1	Organizare de santier																			
5.2	Comision , taxe , cote legale , costul creditului																			
5,3	Cheltuieli diverse si neprevazute																			

Relatia cu alte proiecte existente sau planificate: Nu este cazul

Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare:

VARIANTA 1

Tronson Km 3+900 – Km 6+900

Structura rutiera noua

- 4 cm strat de uzura din BA16;
- 6 cm strat de legătură din BAD 22,4;
- 20 cm strat de piatra sparta;
- 20 cm strat din fundatie balast.

VARIANTA 2

Tronson Km 3+900 – Km 6+900

Structura rutiera noua

- 4 cm strat de uzura din BA16 ;
- 6 cm strat de legătură din BAD 22,4;

- 20 cm balast stabilizat cu ciment;
- 20 cm strat de fundatie din balast.

Soluția ce se va adopta in funcție de tipul pământului existent și trafic este solutia prevazuta la varianta 1 atat pentru modernizarea structurii rutiere noi cat si pentru modernizarea structurii rutiere existente, astfel ca structura rutieră să verifice la actiunea fenomenului de îngheț - dezgheț și să prezinte capacitatea portantă necesară preluarii traficului actual si de perspectiva.

Analizând tehnico-economic cele 2 variante, se propune alegerea unei structuri elastice prezentată la varianta 1.

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

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:

- Plan de incadrare in zona - DZ
- Planuri de situatie :
- LS01 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS02 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS03 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS04 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS05 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS06 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS07 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS08 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS09 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS10 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- Profile transversale tip: D1
- Planuri podet tubular : DP1, DP2
- 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:

Lucrarea este amplasată pe actualul traseu al drumului comunal DC105 intre Km 3+900 si 6+900, nefiind necesare exproprieri, demolări sau scoateri de terenuri din circuitul agricol sau silvic.

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:

Suprafata totala ocupata este de aproximativ 39000 mp, cuprinzând partea carosabilă, acostamentele, santurile de scurgere, spatiile verzi si zona de siguranta a drumului.

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;

Coordonate Stereo 70

Modernizare Drum Comunal Dc 105,Limita Judetul Olt –Merisani-Km 3+900-Km 6=900

Nr. Pct.	X [m]	Y [m]
10	305779.230	489665.061
1	305743.640	489629.941
2	305631.988	489429.604
3	305831.973	489820.389
11	305602.175	489366.571
12	305571.958	489281.697
21	305781.808	489702.794
23	305594.600	489362.008
24	305459.743	489064.424

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 suprafața părții carosabile sunt colectate lateral în santuri de pământ de pamant sau beton, de unde apele sunt conduse spre firele de văi existente în zonă, unde se vor descărca.

Santurile de beton se vor realiza pe ambele parti pe tronsonul cuprins între Km 6+120 – km 6+440.

Santurile din beton vor avea un rebord la interior, din acelasi structura rutiera, pana la marginea partii carosabile constituinduse astfel un acostament betonat.

Structura rutiera a santurilor betonate va fi compusa din:

- 10 cm beton de ciment C16/20.
- nisip pilonat in grosime de 10 cm.

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 7,50m. De asemenea pentru asigurarea traversarii drumului comunal propus pentru modernizare se vor realiza podețe tubulare din beton cu D=800m si L=9,00m.

1. Podet D=800mm si L=9,00m km 4+640 ;
2. Podet D=800mm si L=9,00m km 5+150 ;
3. Podet D=800mm si L=9,00m km 5+470 ;
4. Podet D=800mm si L=9,00m km 5+840 ;
5. Podet D=800mm si L=9,00m km 6+110 ;

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. 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 constructie,datorita deplasarii si activitatii desfasurate, constituie surse de vibratii.

A doua sursa de zgomot si vibratii in santier este reprezentata de circulatia mijloacelor de transport.

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Măsuri:

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 poluari 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 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 si cantitati de deseuri in timpul executiei :

Denumirea deșeului	Codul deșeului	Sursa	Cantitate
Deseuri municipale amestecate	20 03 01	De la activitatea de intretinere a drumului in perioada implementarii proiectului	1,2 t/an
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. In acest sens este obligatorie incheierea de contracte cu firmele specializate si 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 deșeuri 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 deșeuri 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 deșeuri.

Pentru prevenirea si reducerea a cantitatilor de deseuri generate se vor respecta urmatoarele:

- reducerea la minimum a cantitatilor de deseuri din activitatile existente
- colectarea selectiva a deseurilor in vederea valorificarii sau eliminarii definitive
- luarea masurilor necesare astfel incat eliminarea deseurilor sa se faca in conditiile de respectare a reglementarilor privind protectia populatiei si 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 deșeuri special amenajate și autorizate.

i) Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase:

Din categoria substantelor toxice si periculoase care pot fi utilizate in mijloacele de transport rutier, utilajele tehnologice si echipamentele necesare desfasurarii proceselor tehnologice fac parte:

- carburanti, lubrefianti, lichid de frana, acumulatori care intra in componenta autovehiculelor;

Mod de gospodarie:

- alimentarea cu carburanti a mijloacelor de transport si utilaje se va realiza de la statiile de carburanti din zona:

- schimbarea lubrefiantilor, a lichidului de frana, a acumulatorilor se va realiza de catre constructor in 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:

Populatia si sanatatea umana :

Solutia propusa va avea o influenta directa,pozitiva, asupra comunei , deoarece implementarea acesteia poate conduce la beneficii generale pentru comunitate, va determina conditii ameliorate de circulatie rutiera ,un nivel de zgomot mai redus si o calitate imbunatatita a aerului.

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

Constructorul are obligatia pe timpul executiei lucrarilor, de a mentine sectoarele de drum cuprinse in proiect in conditii de circulatie in deplina siguranta si confort.

Sunt prevazute indicatoare rutiere la intersectia cu drumurile principale din zonă.

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.

Factorul de mediu Biodiversitate: Nu este cazul

Implementarea proiectului nu va afecta mediul inconjurator si nu vor exista actiuni care sa afecteze biodiversitatea, avand in vedere si faptul ca amplasamentul pe care se va desfasura lucrarea nu este inclus pe lista siturilor protejate.

Factorul de mediu sol:

Poluarea solului se va realiza indirect, prin ceilalti factori de mediu: apa si aer.

Impactul manifestat de traficul desfasurat de la bazele de productie la fronturile de lucru are un caracter temporar si se exercita ca urmare a antrenarii de catre apele pluviale a poluantilor rezultati din arderea combustibilului. Aceste ape se infiltreaza in straturile superioare ale solului.

Impactul determinat de pierderile de carburanti sau ulei de la functionarea defectuasa a utilajelor poate fi apreciabil. El se manifesta, de asemenea pe arii restranse.

Bunuri materiale:

Lucrarile din proiect nu vor avea influenta negativa asupra bunurilor materiale.

Factorul de mediu apa:

In perioada de executie a lucrarilor proiectate, au fost identificate urmatoarele posibile surse de poluare; executia apropiu zisa a lucrarilor.

Executia lucrarilor:

Manipularea si punerea in opera a materialelor de constructii determina emisii specifice fiecarui tip de material si fiecarei operatii de constructie. De asemenea, 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 poluantilor 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:

Lucrările din proiectul propus nu vor avea influența negativă asupra patrimoniului istoric, cultural și arheologic.

Extinderea impactului-prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona adiacentă a PP: nu este cazul.

Impactul social și economic pozitiv se va extinde asupra întregii zone.

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

Prin executarea lucrărilor, vor apărea 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 drumului comunal 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 fluenta, 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 părții carosabile sunt colectate lateral în santuri de pământ de pamant sau beton, 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 si lungimea de 7,50m. De asemenea pentru asigurarea traversarii drumului comunal propus pentru modernizare se vor realiza podețe tubulare din beton cu D=800m si L=9,00m.

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/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:

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 drumului comunal, se preconizează atingerea următoarelor obiective:

- traficul se va desfășura în condiții normale de siguranță și confort;
- nu vor mai exista stagnări de ape adiacente părților 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.

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. Finanțarea obiectivului de investiții se face de la Compania Națională de Investiții și de la bugetul local în limita sumelor alocate anual pentru astfel de investiții.

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.

Santierul va cauza perturbari ale traficului prin vehicule (betoniere, transportoare de utilaje si materiale, vehicule personale ale muncitorilor etc.) care vor utiliza rețeaua de strazi locale pentru a ajunge la amplasamentul lucrării.

Pentru atenuarea acestor inconveniente accesele la santiere vor fi amplasate cât mai eficient cu putinta.

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

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 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:

- Plan de incadrare in zona - DZ
- Planuri de situatie :
- LS01 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS02 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS03 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS04 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS05 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS06 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS07 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS08 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS09 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- LS10 - PLAN DE SITUATIE SI PROFIL LONGITUDINAL
- Profile transversale tip: D1
- Planuri podet tubular : DP1, DP2
- 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.

Instalatii de depoluare – Nu este cazul.

Nu exista surse fixe de poluare si in acest context nu se impune existenta instalatiilor de depoluare. Mijloacele auto utilizate reprezinta o potentiala sursa de poluare si ca masura de preventie, 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.

XV. Nu este cazul

Proiectant,

SC MODUL PROIECT SA

ALEXANDRIA

Director general,
ec.Craciun Petrut

Intocmit,
Anghelovici Irina

Titular proiect,

COMUNA DOBROTESTI , JUDETUL TELEORMAN