

MEMORIU DE PREZENTARE

CUPRINS:

I. DENUMIREA PROIECTULUI	3
II. TITULARUL INVESTIȚIEI.....	3
III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT	3
a) Rezumat al proiectului	3
b) Justificarea necesității proiectului	4
c) Valoarea investiției.....	5
d) Perioada de implementare propusă.....	5
e) Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente).....	5
f) Formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele).....	6
IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE	13
-Planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului;	13
-Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;	13
-Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz;	13
-Metode folosite în demolare;	13
-Alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor)	13
V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI	14
-Localizarea proiectului.....	14
-Distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontiera, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, rectificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare;	14
-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;	14
-hărți, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind;.....	15
-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;.....	15
-detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare;	15
VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE	16
A. SURSE DE POLUANȚI ȘI INSTALAȚII PENTRU REȚINEREA, EVACUAREA ȘI DISPERSIA POLUANȚILOR ÎN MEDIU	16
a) Protecția calității apelor.....	16
b) Protecția aerului.....	16
c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor.....	18
d) Protecția împotriva radiațiilor.....	18
e) Protecția solului și subsolului	18
f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice.....	19
g) Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public.....	20
h) Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatării, inclusiv eliminarea:	20
i) Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase.....	21
B. UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE, ÎN SPECIAL A SUBSTANȚELOR ȘI PREPARATELOR CHIMICE PERICULOASE ȘI ASIGURAREA CONDIȚIILOR DE PROTECȚIE A FACTORILOR DE MEDIU ȘI A SĂNĂȚĂII POPULAȚIEI;	21
VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT:	21
-impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, fosforințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei,	

„MODERNIZARE STRĂZI ÎN LOCALITĂȚILE BEUCA ȘI PLOPI, COMUNA BEUCA, JUDEȚUL TELEORMAN”I

Beneficiar: U.A.T. COMUNA BEUCA

Faza: Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenții (D.A.L.I.)

calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);	21
-extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate);	21
-magnitudinea și complexitatea impactului;	22
-probabilitatea impactului;	22
-durata, frecvența și reversibilitatea impactului;	22
-măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;	22
-natura transfrontalieră a impactului.	22
VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI	23
-dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.	23
IX. LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU PLANURI/ PROGRAME/ STRATEGII/ DOCUMENTE DE PLANIFICARE:	23
A. JUSTIFICAREA ÎNCADRĂRII PROIECTULUI, DUPĂ CAZ, ÎN PREVEDERILE ALTOR ACTE NORMATIVE NAȚIONALE CARE TRANSPUN LEGISLAȚIA COMUNITARĂ (IPPC, SEVESO, COV, LCP, DIRECTIVA CADRU APĂ, DIRECTIVA CADRU AER, DIRECTIVA CADRU A DEȘEURILOR ETC.)	23
B. SE VA MENȚIONA PLANUL/PROGRAMUL/STRATEGIA/DOCUMENTUL DE PROGRAMARE/ PLANIFICARE DIN CARE FACE PROIECTUL, CU INDICAREA ACTULUI NORMATIV PRIN CARE A FOST APROBAT.	23
X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER	23
XI. LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII, ÎN MĂSURA ÎN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE	24
XII. ANEXE – PIESE DESENATE	25
XIII. PENTRU PROIECTELE CARE INTRĂ SUB INCIDENȚA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENĂ 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, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMĂTOARELE:	25
a) descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;	25
b) numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar;	26
c) prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;	26
d) se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;	26
e) se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;	26
f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare.	26
XIV. PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMĂTOARELE INFORMAȚII, PRELUATE DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE:	26
XV. CRITERIILE PREVAZUTE ÎN ANEXA NR. 3 LA LEGEA NR. PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI ANUMITOR PROIECTE PUBLICE ȘI PRIVATE ASUPRA MEDIULUI SE IAU ÎN CONSIDERARE, DACA ESTE CAZUL, ÎN MOMENTUL COMPILĂRII INFORMAȚIILOR ÎN CONFORMITATE CU PUNCTELE III-XIV.	26

I. DENUMIREA PROIECTULUI

„MODERNIZARE STRĂZI ÎN LOCALITĂȚILE BEUCA ȘI PLOPI, COMUNA BEUCA, JUDEȚUL TELEORMAN”

II. TITULARUL INVESTIȚIEI

BENEFICIARUL INVESTIȚIEI: U.A.T. COMUNA BEUCA

Sediu: Strada Gării, Nr. 5, Localitatea Beuca, Județul Teleorman

E-mail: primariebeuca@yahoo.com;

Tel/Fax: 0247 336 255;

Proiectantul documentației de avizare a lucrărilor de intervenții este prezentat de:

Denumire societate: S.C. MAP-PROIECT CONSULT S.R.L. Bucuresti

Cod Unic de Înregistrare: 41226138

Număr de înregistrare la J40/7433/2019

Registrul Comerțului:

Sediu: Str. Grigore Ionescu, nr. 63, sector 2, Bucuresti

E-mail: office@map-proiect.ro

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT

a) Rezumat al proiectului

Lucrările ce fac obiectul prezentului proiect sunt amplasate în județul Teleorman, comuna Beuca.

Proiectul își propune aducerea structurii rutiere a sectoarelor de străzi vizate la parametri tehnici corespunzători clasei tehnice, corectarea elementelor geometrice, astfel încât să se încadreze în prevederile legale, refacerea sistemului de colectare și evacuare a apelor pluviale.

În conformitate cu tema de proiectare, realizarea străzilor se va face cu respectarea traseului actual și pe cât posibil a elementelor geometrice conform STAS 863/85 și a Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, aprobate cu ordinul MT nr. 45/1998.

Prezenta documentație are ca scop determinarea condițiilor geomorfologice, geologice și geotehnice de pe traseul străzilor din comuna Beuca, în scopul furnizării datelor necesare pentru proiectarea lucrărilor de reabilitare și modernizare în condiții de maximă siguranță în exploatare.

Străzile propuse pentru modernizare se înscriu în rețeaua de drumuri de pe teritoriul comunei Beuca, în sensul ordinului Ministerului Transporturilor nr. 46/1998, prioritatea în modernizare decurgând funcțional, în principal din:

- întinderea și densitatea zonelor de locuit existente;
- reducerea consumului de carburanți și micșorarea cantităților de noxe emise;

- necesitatea și posibilitatea reducerii unor puncte de conflict.

În conformitate cu ridicările topografice, lungimea totală a străzilor ce vor fi asfaltate, este de 3,122.00 m.

Documentația tratează lucrările pentru realizarea unui sistem rutier nou, corespunzător cu normele în vigoare, în vederea îmbunătățirii condițiilor de circulație. Prin asfaltarea și modernizarea acestor străzi se asigură o mai bună desfășurare a traficului rutier și pietonal în zonă, atât în ceea ce privește accesul populației cât și al echipajelor de intervenție în caz de forță majoră (salvare, pompieri, poliție).

b) Justificarea necesității proiectului

Documentația tratează lucrările pentru modernizarea străzilor, în vederea îmbunătățirii condițiilor de circulație. Prin asfaltarea străzilor se asigură o mai bună desfășurare a traficului rutier în zonă, atât în ceea ce privește accesul populației cât și al echipajelor de intervenție în caz de forță majoră (salvare, pompieri, poliție).

Lucrările care reprezintă obiectul prezentului proiect se încadrează în categoria **C - lucrări de importanță normală**.

Prin realizarea investiției se dorește:

- Îmbunătățirea parametrilor de mediu, prin reducerea impactului asupra calității aerului;
- Aducerea structurii rutiere la parametri optimi corespunzători clasei tehnice – drumuri de interes local;
- Reducerea timpului de călătorie și economisirea carburanților pentru circulația auto;
- Îmbunătățirea calității vieții pentru riverani;
- Creșterea atractivității zonei;
- Asigurarea colectării și evacuării apelor pluviale;
- Prin modernizarea drumurilor de interes local, se caută atragerea potențialilor investitori și dezvoltatori ai zonei;
- Sporirea siguranței circulației;
- Realizarea unei infrastructuri noi;
- Realizarea semnalizării orizontale și verticale, indicatoare și marcaje;
- Fluidizarea traficului și îmbunătățirea siguranței circulației și traficului pe toate modurile de transport;
- Creșterea siguranței traficului cicliștilor și pietonilor în vecinătatea arterelor de circulație existente;
- Diminuarea efectelor poluării aerului asupra mediului și sănătății populației, cauzate de emisiile de gaze de eșapament de la autovehicule;
- Încadrarea emisiilor în valorile-limită admise la nivel european, pentru aerul ambiental.

În ceea ce privește infrastructura de transport la scară mai redusă, regiunea se confruntă cu diverse probleme: în vreme ce așezările mai mari pot fi accesate destul de ușor din marile centre economice și acestea beneficiază de legături de transport decente către țările învecinate, multe din așezările rurale mici se caracterizează prin accesibilitate scăzută. Acest fapt este adevărat mai ales pentru România, unde calitatea în general proastă a drumurilor cauzează una dintre cele mai serioase probleme.

c) Valoarea investiției

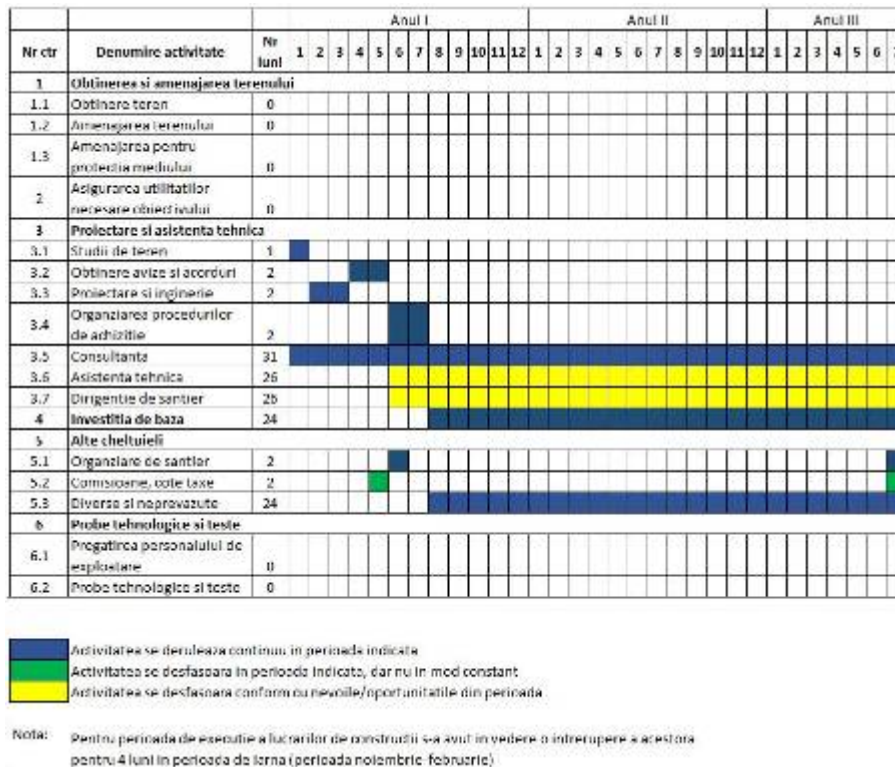
Valoarea totală a investiției este de 6,656,759.83 lei (inclusiv T.V.A), din care 1,062,844.02 T.V.A, valoarea fără T.V.A. fiind de 5,593,915.81 lei.

Din valoarea totală a investiției, lucrările de construcții – montaj reprezintă:

- ✓ Valoare C+M = 5,662,793.65 lei (inclusiv T.V.A), din care 904,143.53 lei reprezintă T.V.A, valoarea fără T.V.A fiind 4,758,650.12 lei

d) Perioada de implementare propusă

Durata de realizare a investiției este de 24 luni și se estimează următorul grafic de realizare a investiției:



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

Prezentului memoriu de prezentare i se anexează partea desenată aferentă documentației tehnice elaborate de către proiectant.

f) Formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de construcție și altele)

Amplasamentul

Amplasamentul investiției a fost stabilit prin tema de proiectare și este situat în comuna Beuca, județul Teleorman.

Comuna Beuca se află așezată în partea de nord-vest a județului Teleorman, la aproximativ 19 km de Municipiul Roșiori de Vede.

Elementele specifice caracteristice proiectului propus:

Străzile propuse pentru modernizare sunt în administrația comunei Beuca, județul Teleorman și se găsesc în Inventarul Domeniului Public al Bunurilor din cadrul comunei.

Lungimea totală a străzilor propuse pentru asfaltare este de **3,122.00 m**.

Drumurile tratate în prezenta documentație, sunt drumuri de interes local, de clasă tehnică IV, fiind destinate circulației publice a autovehiculelor până în 3.5 tone.

- descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz):

În baza observațiilor din teren, precum și a celor menționate în raportul de expertiză tehnică și studiul geotehnic, se constată că sectoarele de drum prezintă defecțiuni specifice drumurilor nemodernizate: gropi, fâgașe, denivelări, praf, ceea ce face ca traficul rutier în această zonă să se desfășoare cu mare greutate, mai ales în perioadele cu precipitații. Scurgerea apelor în general este deficitară. Lipsa șanțurilor laterale și depunerile de material de pe carosabil, îngreunează scurgerea apelor meteorice. Cum pe acest traseu nu există un sistem de colectare și evacuare a apelor pluviale eficient, nu există niciun drenaj corespunzător al apelor de pe carosabil.

În urma vizitelor efectuate în teren de către elaboratorii proiectului s-au identificat linii electrice aeriene pe zone izolate.

Lucrările care se vor executa nu vor interfera în niciun fel cu rețeaua de electricitate.

Unde capacele căminelor existente se regăsesc în partea carosabilă, acestea vor trebui ridicate la noua cotă a drumului. Această operațiune nu va afecta în niciun fel funcționalitatea acestor cămine.

Extras din studiul geotehnic:

În urma analizării și interpretărilor datelor geotehnice s-a ajuns la concluzia că sistemul rutier este realizat dintr-un strat de balast, pietriș cu bolovăniș în masă nisipoasă cu slab liant argilos, parțial împănăt cu piatră spartă de calcar, care are grosimi cuprinse între 10 și 30 cm.

Sub acest strat de umpluturi se găsește terenul natural constituit preponderent din argile și argile prăfoase, cafenii, cafenii gălbui, gălbui sau cafenii roșcate, cu concrețiuni calcaroase.

În sondajele geotehnice nu au fost interceptate infiltrații de ape subterane până la adâncimea de 1,50 m. În fântânile existente apa subterană variază între 4,00 și 6,00 m.

Detalierea sondajelor este prezentată în studiul geotehnic anexat la prezenta documentație, întocmit de **S.C. PAZYGEO PROIECT S.R.L.**

- descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărime, capacitate:

Pentru realizarea obiectivului de investiție, se propun următoarele lucrări:

I Lungimea totală a străzilor ce se vor moderniza este de **3,122.00 m**.

Suprafața carosabilă totală ocupată de lucrările de modernizare a străzilor propuse prin actualul proiect este de **15,214.00 mp**, astfel:

- **Sat Plopi**, suprafața carosabilă este de **3,107.70 mp**.
- **Sat Beuca**, suprafața carosabilă este de **12,106.30 mp**.
- Străzile din comuna Beuca propuse pentru modernizare:

Nr. ctr.	Denumire stradă	Lungime Proiectată (m)	Lățime parte carosabilă (m)
Sat Plopi			
1	Strada Salcâmului	240.00	3.50
2	Strada Căminului	110.00	4.00
3	Strada Bisericii	146.00	4.00
4	Strada Florilor	263.00	4.00
Sat Beuca			
1	Strada Bazei	286.00	4.00
2	Strada Crizantemei km 0 - 360	360.00	4.00
3	Strada Crizantemei km 360 - 460	100.00	5.50
4	Strada Crizantemei km 460 - 607	147.00	5.50
5	Strada Crizantemei km 607 - 680	73.00	4.00
6	Aleea Teilor	114.00	4.00
7	Strada Teilor	133.00	4.00
8	Strada Campului	276.00	4.00
9	Strada Zambilei	278.00	5.50
10	Strada Stadionului	303.00	4.00
11	Strada Prunului	87.00	4.00
12	Strada Fundatura Dobrotesti	75.00	4.00
13	Strada Viilor	131.00	4.00

Traseul în plan

Se urmărește traseul existent, pentru prevenirea angajării unor lucrări foarte costisitoare și ocupării unor suprafețe de teren ce nu au folosință de drum și nu aparțin domeniului public. Traseul proiectat are în vedere o ușoară îmbunătățire a elementelor geometrice ale curbelor existente.

Având în vedere constrângerile din amplasament nu s-au putut amenaja supralărgiri și supraînălțări pe toată lungimea drumurilor. Supralărgirile și supraînălțările realizate sunt marcate pe planurile de situație.

În cadrul implementării prezentei investiții, stâlpii de electricitate nu vor fi afectați. În zonele cu lățimi mai înguste, partea carosabilă se va trasa până la limita fundației stâlpilor de energie electrică.

Constructorul are obligația să nu deterioreze fundația stâlpilor, să nu mute poziția acestora și să nu afecteze în niciun fel situația existentă și buna funcționare a rețelei aeriene sau subterane de transport a energiei electrice.

În caz contrar, acesta va suporta cheltuielile aferente reparației și aducerea rețelei în condiții optime de funcționare.

Detaliile privind amplasarea părții carosabile față de rețeaua de alimentare cu energie electrică, vor fi stabilite prin măsurători și vizite în amplasament în faza de Proiect Tehnic și Detalii de Execuție.

Profilul longitudinal

În profil longitudinal linia roșie proiectată prezintă și zone cu declivități mari. Cotele proiectate urmăresc în mare măsură cotele existente (la care se adaugă grosimea sistemului rutier) pentru evitarea volumelor excesive de săpături și umpluturi ca urmare a existenței cotelor impuse (accese existente spre proprietăți).

Pe anumite zone se vor executa și săpături în platforma existentă a drumului pentru a îndrepta dâmburile existente.

Având în vedere ca pasul de proiectare este de 20 de m, în situațiile în care diferența între cota proiectată și nivelul terenului din profilului longitudinal nu corespunde întocmai grosimii sistemului rutier, se va lua ca referință profilul transversal tip.

Racordările verticale ale liniei roșii au fost proiectate pentru valori ale lui $m > 0.5\%$ cu arc de cerc, iar pentru valori ale lui $m < 0.5\%$ cu frânturi verticale.

Profilul transversal

Amenajarea în profil transversal se va proiecta conform prevederilor tehnice în vigoare, cu obligativitatea încadrării în limitele de proprietate.

Amenajarea profilului transversal se va face și în conformitate cu STAS 10144/1/90 Străzi Profiluri transversale - prescripții de proiectare" și cu O.M.T. nr 49/1998 - Norme tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile rurale.

Detalierea profilelor transversale tip se regăsește în plasele PTT din capitolul piese desenate.

Descriere profile transversale tip

I. profil transversal Tip 1:

- parte carosabilă cu lățimea cuprinsă între 3.50 - 5.00 m, cu pantă transversală de 2.5% unică;
- acostament din piatră spartă cu lățimea de 0.50 m, stânga;
- rigolă de acostament, cu lățime de 0,60 m, dreapta;

II. profil transversal Tip 2:

- parte carosabilă cu lățimea de 4.00 m, cu pantă transversală de 2.5% tip acoperiș;
- acostament din piatră spartă cu lățimea de 0.50 m, dreapta;
- rigolă de acostament, cu lățime de 0,60 m, stânga;

III. profil transversal Tip 3:

- parte carosabilă cu lățimea de 4.00 m, cu pantă transversală de 2.5% unică;
- acostament din piatră spartă cu lățimea de 0.50 m, dreapta;
- acostament din beton cu lățimea de 0.50 m, stânga;
- șanț de beton stânga;

IV. profil transversal Tip 4:

- parte carosabilă cu lățimea de 5.50 m, cu pantă transversală de 2.5% tip acoperiș;
- rigolă de acostament, cu lățime de 0,60 m, dreapta;
- rigolă carosabilă, cu lățime de 0,80 m, stânga;

V. profil transversal Tip 5:

- parte carosabilă cu lățimea de 4.00 m, cu pantă transversală de 2.5% unică;
- borduri prefabricate beton 20x25 cm stânga și dreapta;

VI. profil transversal Tip 6:

- parte carosabilă cu lățimea cuprinsă între 4.00 – 5.50 m, cu pantă transversală de 2.5% unică;
- acostament din piatră spartă cu lățimea de 0.50 m, stânga;
- acostament din beton cu lățimea de 0.50 m, dreapta;
- șanț de beton dreapta;

VII. profil transversal Tip 7:

- parte carosabilă cu lățimea de 4.00 m, cu pantă transversală de 2.5% unică;
- rigolă de acostament, cu lățime de 0,60 m, stânga și dreapta;

VIII. profil transversal Tip 8:

- parte carosabilă cu lățimea de 5.50 m, cu pantă transversală de 2.5% tip acoperiș;
- acostament din beton cu lățimea de 0.50 m, stânga și dreapta;
- rigolă carosabilă, cu lățime de 0,80 m, stânga;
- șanț de beton dreapta;

XI. profil transversal Tip 9:

- parte carosabilă cu lățimea de 4.00 m, cu pantă transversală de 2.5% unică;
- acostament din piatră spartă cu lățimea de 0.50 m, dreapta;
- rigolă carosabilă, cu lățime de 0,80 m, stânga;

Detalierea profilelor transversale tip se regăsește în planșele PTT din capitolul piese desenate.

Modernizarea străzilor se va face folosind structura rutieră cu următoarele caracteristici:

- 4 cm îmbrăcămintă din beton asfaltic BA 16 rul 50/70 (SR EN 13108-1:2016, AND 605:2016);
- 6 cm strat de legătură din beton asfaltic BAD 22.4 leg 50/70 (SR EN 13108-1:2016, AND 605:2016);
- 20 cm strat piatră spartă 0-63 cu închidere cu savură de 25kg/mp; (STAS 6400:84; SR EN 13242:2013);
- 20 cm strat piatră spartă amestec 0-63 (STAS 6400:84; SR EN 13242:2013);
- 10 cm nisip (STAS 6400:84 și SR EN 13242:2013);

NOTA*: Pe sectoarele de drum care au declivități mai mari de 7.0% se va aplica un tratament de sporire a rugozității.

Se vor aduce la nouă cotă a îmbrăcăminții rutiere toate capacele căminelor de vizitare (dacă va fi cazul).

Acolo unde spațiul a permis și nu s-a putut asigura lățimea părții carosabile de 5.50 m, s-au amplasat platforme de întâlnire. Dimensiunile și poziționarea acestora se regăsește în capitolul piese desenate.

Scurgerea apelor:

Scurgerea apelor se va efectua prin pantele transversale ale părții carosabile și se vor descarca în canalele existente amplasate în vecinătatea drumului.

Proiectarea dispozitivelor de scurgere a apelor se va face în conformitate cu prevederile STAS 2916-87- Protejarea taluzurilor și șanțurilor; STAS 10796/2/86 - Construcții anexe pentru colectarea și evacuarea apelor - Rigole, Șanțuri și Casiuri, ținând seama de tipul de pământ pe zona aferentă, pantele de scurgere, secțiunea de scurgere necesară.

În vederea evacuării apelor pluviale din punctele de minim s-au prevăzut rigole carosabile, rigole de acostament sau șanțuri din beton.

Pentru fiecare stradă în parte este specificat numărul rigolelor carosabile, poziția kilometrică și lungimea acestora. Aceste informații se regăsesc în Capitolul – Deviz General și în Capitolul - Piese Desenate (planuri de situație).

Siguranța circulației și lucrări conexe

Siguranța circulației se realizează atât pe perioada de execuție prin semnalizarea rutieră a punctelor de lucru cât și pe perioada de exploatare, conform legislației în vigoare.

Ca semnalizare orizontală, se vor realiza marcaje longitudinale la limita carosabilului.

Ca semnalizare verticală, se vor amplasa indicatoarele rutiere conform planurilor de situație întocmite.

Indicatoarele vor răspunde cerințelor de avertizare, reglementare, orientare și informare și se vor executa la dimensiunile prevăzute în SR 1848/1-2011.

Realizarea marcajelor longitudinale și transversale **conform STAS 1848/1-7, iar** indicatoare rutiere **conform STAS 1848/1-2011.**

Semnalizarea rutieră pe timpul execuției **este cotate în cadrul organizării de șantier și va cădea în sarcina constructorului.**

Drumuri laterale

Pe baza situației existente în teren la momentul elaborării documentației, în cadrul proiectului este prevăzută racordarea prin raze conform normelor la toate drumurile laterale cu aceeași structură rutieră.

Se precizează ca în interiorul localității, drumurile laterale se vor amenaja între limitele proprietăților, cu același sistem rutier ca și drumul principal, pe o lungime 15 m (dimensiunile se regăsesc pe planul de situație pentru fiecare stradă în parte).

Instalații aferente construcțiilor

Exploatarea drumului nu necesită instalații de forță.

Utilități

Nu sunt necesare utilități pentru exploatarea drumului. La execuția lucrărilor, energia electrică necesară va fi asigurată în organizarea de șantier prin racordare din rețeaua existentă sau prin intermediul unui grup electrogen.

- materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;

Constructorul are obligația de a achiziționa și folosi materiale pentru realiza obiectivului, doar dacă acestea vin însoțite de certificate de calitate, acreditate și cu respectarea legislației în vigoare de pe teritoriul României.

Combustibilii utilizați pentru realizarea investiției sunt: motorină și benzină. Acestea se folosesc la utilajele de săpat, transport, ridicat, sudat etc. și intră în obligația Constructorului de a se preocupa de modul de asigurare a acestora.

- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;

În cadrul Organizării de Șantier, Constructorul se va racorda la rețeaua existentă de alimentare cu apă și la rețeaua de transport și furnizare a electricității sau folosind un grup electrogen.

- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;

Constructorul are obligația să aducă terenul pe care s-a făcut Organizarea de Șantier la starea inițială, prin desfacerea eventualelor platforme de depozitare a materialelor necesare implementării proiectului, curățarea terenului de materiale străine, deșeuri etc.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;

Nu este cazul.

- resursele naturale folosite în construcție și funcționare;

Resursele naturale pentru realizarea prezentei investiții sunt: nisip, apă, piatră spartă, balast.

- metode folosite în construcție/demolare:

Metodele folosite pentru realizarea investiției sunt cele clasice (buldo-excavator, picamer, etc.).

- planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare și folosire ulterioară:

Anexate prezentei documentații.

- relația cu alte proiecte existente sau planificate:

Primăria Comunei Beuca are în desfășurare un proiect de extindere a sistemului de alimentare cu apa, aflat în prezent în faza de licitație pentru execuție.

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare:

Pentru realizarea obiectivului, s-au luat în calcul cele mai bune soluții care să îndeplinească toate cerințele pentru protecția mediului.

Conform expertizei tehnice întocmită de prof.univ.dr.ing. Răzvan Drăguleț, o alternativă luată în calcul este realizarea sistemului rutier alcătuit din următoare structură:

Soluții propuse:

Structura rutieră carosabil - soluții propuse:

Soluția 1 – sistem rutier elastic:

Structură rutieră nouă, alcătuită din:

- 4 cm îmbrăcăminte din beton asfaltic BA 16 rul 50/70 (SR EN 13108-1:2016, AND 605:2016);
- 6 cm strat de legătură din beton asfaltic BAD 22.4 leg 50/70 (SR EN 13108-1:2016, AND 605:2016);
- 20 cm strat piatră spartă 0-63 cu închidere cu savură de 25kg/mp; (STAS 6400:84; SR EN 13242:2013);
- 20 cm strat piatră spartă amestec 0-63 (STAS 6400:84; SR EN 13242:2013);
- 10 cm nisip (STAS 6400:84 și SR EN 13242:2013);

Sau:

Soluția 2 – sistem rutier semirigid:

Structură rutieră nouă, alcătuită din:

- 4 cm îmbrăcăminte din beton asfaltic BA 16 rul 50/70 (SR EN 13108-1:2016, AND 605:2016);
- 6 cm strat de legătură din beton asfaltic BAD 22.4 leg 50/70 (SR EN 13108-1:2016, AND 605:2016);
- 20 cm strat superior de fundație din balast stabilizat cu ciment (STAS 10473:84; SR EN 13242:2013);
- 20 cm strat inferior de fundație din balast (STAS 6400:84; SR EN 13242:2013);
- 10 cm nisip (STAS 6400:84 și SR EN 13242:2013);

- alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului;

Documentația tratează lucrările pentru realizarea unui sistem rutier nou, corespunzător cu normele în vigoare, în vederea îmbunătățirii condițiilor de circulație. Prin modernizarea acestor drumuri se asigură o mai bună desfășurare a traficului rutier în zonă, atât în ceea ce privește accesul populației cât și al echipajelor de intervenție în caz de forță majoră (salvare, pompieri, poliție).

- alte autorizații cerute prin proiect;

Conform Certificatului de Urbanism **nr. 2 din 03.01.2022**, emis de Serviciul de Urbanism al Primăriei Beuca, alte avizele necesare realizării obiectivului sunt:

- Avizul de la Serviciul de alimentare cu apă;
- Avizul de la Alimentare cu energie electrică;
- Avizul Inspectoratului de Poliție – Serviciul Rutier;
- Avizul de la Operatorul de Salubritate.

IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE

-Planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului;

Lucrările propuse în acest proiect au ternul liber de sarcini, în concluzie **nu sunt lucrări de demolare.**

-Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;

Nu este cazul, nu sunt lucrări de demolare.

-Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz;

Accesul în șantier se va face dinspre drumul județean DJ 612B.

Pentru accesul în zona lucrărilor proiectate se vor folosi căile de acces consacrate ale zonei, (străzile comunale propiu-zise).

La părăsirea șantierului se va asigura curățarea utilajelor și echipamentelor.

-Metode folosite în demolare;

Nu este cazul, nu sunt lucrări de demolare.

-Alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor).

Pentru realizarea proiectului „**MODERNIZARE STRĂZI ÎN LOCALITĂȚILE BEUCA ȘI PLOPI, COMUNA BEUCA, JUDEȚUL TELEORMAN**”, surplusul de pământ rezultat în urma săpăturii se va depozita în zonele puse la dispoziție de Beneficiarul investiției.

Deșeurile rezultate în urma implementării prezentului proiect, se vor colecta în pubele speciale, colorate în funcție de fiecare deșeu în parte și se vor colecta de o firmă specializată,

după ce anteprenorul va încheia un contract valabil pe toată durată de realizare a investiției.

V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI

-Localizarea proiectului

➤ amplasament: INTRAVILANUL COMUNEI BEUCA, JUDEȚUL TELEORMAN.

➤ vecinătăți:

Comuna Beuca se află în partea nordică a județului, în Câmpia Găvanu-Burdea. Este străbătută de râul Burdea, iar la est trece pârâul Zâmbreasca afluent al râului Budrea și se varsă în acesta.

Accesul în zonă se realizează pe calea ferată: Roșiori de Vede-Costești-Pitești, cât și pe DJ 612B Sat Vechi-Beuca-Dobrotești.

DJ 612B intersectează DN 65A, la marginea satului Dobrotești, de aici se face legătura cu municipiile Roșiori de Vede și Pitești. Legătura către satul Plopi și comuna Zâmbreasca se face prin DC 50.

Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Beuca se ridică la 1,371 de locuitori, în scădere față de recensământul anterior din 2002, când se înregistraseră 1,646 de locuitori. Majoritatea locuitorilor sunt români (96,94%), pentru 3,06% din populație, apartenența etnică nu este cunoscută

În limitele sale, teritoriul administrativ al Comunei Beuca se învecinează:

- la Nord – comuna Zâmbreasca;
- la Vest – comuna Ciurari;
- la Sud – comuna Drăcșenei;
- la Est – comuna Dobrotești.

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

Nu este cazul. Pe traseul propus în prezenta investiție, nu se regăsesc obiective care cad sub incidența convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în contextul transfrontiera.

-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;

Prin certificatul de urbanism nu s-a solicitat depunerea documentației pentru implementarea proiectului către Direcția Județeană de Cultură, Teleorman.

Pe traseu nu se găsesc clădiri aflate pe lista monumentelor istorice sau de arhitectură.

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

❖ folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia:

-folosința actuală a terenului – drumuri stradale;

Domeniu public al comunei Beuca, conform Certificat de Urbanism nr. 02 din 03.01.2022.

❖ politici de zonare și de folosire a terenului:

Destinația propusă – căi de comunicație și transport - conform Certificat de Urbanism nr. 2 din 03.01.2022.

❖ arealele sensibile

-nu sunt areale sensibile.

-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;

Lucrările topografice care s-au desfășurat în vederea elaborării documentației topografice necesare proiectării asigură satisfacerea cerințelor elaborării proiectului. Aceasta a presupus culegerea unor informații mai detaliate decât cele necesare în mod curent unei ridicări topografice.

Pentru elaborarea proiectelor este necesară o documentație diversă care constă în:

- hărți topografice cuprinzând teritoriul în care se află zona în care s-au executat lucrările propuse în prezentul proiect;
- planuri topografice la scări mari.

Coordonatele stereo 1970 ale elementelor de referință ale obiectivului sunt prezentate în anexa .xls ce însoțește prezentul document.

-detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare;

Nu este cazul. Nu a fost luată în considerare altă variantă 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

- surse de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul:

În cadrul obiectivului analizat **“MODERNIZARE STRĂZI ÎN LOCALITĂȚILE BEUCA ȘI PLOPI, COMUNA BEUCA, JUDEȚUL TELEORMAN”**, nu sunt surse de poluanți ce pot conduce la deteriorarea calității apelor de suprafață cât și subterane.

Conform caracteristicilor proiectului propus, nu se prevede prelevarea de apă din sursa subterană sau de suprafață din zona amplasamentului, deci nu se vor înregistra efecte asupra hidrologiei zonei și nici nu vor fi afectate în secundar alte activități dependente de această resursă.

În perioada de execuție este posibil, ca dintr-o serie de procese tehnologice să fie deversate în cursurile de apă din zona analizată substanțe poluante, în special sub formă de pulberi, care vor fi preluate de acestea și duse în aval. Dat fiind volumul redus al materialelor ce se vor folosi deasupra oglinzii de apă, nu pot rezulta cantități importante de asemenea pulberi deversate.

În perioada de construcție, alte surse de poluare a apelor sunt reprezentate de eventualele scurgeri accidentale ale carburanților de la utilajele implicate în lucrările de înființare rețea.

Apele menajere provenite de la organizarea de șantier vor fi colectate în toalete ecologice asigurate de către antreprenorul lucrării. Aceste toalete vor fi vidanjate periodic sau ori de câte ori este necesar, de către firma care le va pune la dispoziție.

- 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 principale de poluare a aerului specifice lucrărilor de reabilitare și modernizare a drumurilor sunt următoarele:

- activitatea utilajelor de construcție;
- transportul materialelor de construcție (beton, agregate, etc.);
- utilajele indiferent de tipul lor funcționează cu motoare Diesel, gazele de eșapament evacuate în atmosferă conținând întreaga gamă de poluanți specifici arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO), compuși organici volatili (VOC), metan (CH), oxizi de carbon (CO, CO₂), amoniac (NH₃), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi aromatice policiclice (HAP), dioxid de sulf (SO₂).

Gama poluanților organici și anorganici emiși în atmosferă prin gazele de eșapament conțin substanțe cu diferite grade de toxicitate. Se remarcă astfel prezența pe lângă poluanții comuni (NO_x, SO₂, CO, particule) a unor substanțe cu potențial cancerigen evidențiat prin studii epidemiologice efectuate de Organizația Mondială a Sănătății: cadmiu, nichel, crom și hidrocarburi aromatice policiclice.

Se remarcă, de asemenea, prezența protoxidului de azot (N₂O) - substanța incriminată în epuizarea stratului de ozon stratosferic - și a metanului, care, împreună cu CO₂ au efecte globale asupra mediului, fiind gaze cu efect de seră.

Cantitățile de poluanți emise în atmosferă de utilajele de construcție depind, în principal de următorii factori:

- nivelul tehnologic al motorului;
- puterea motorului;
- consumul de carburant pe unitatea de putere;
- capacitatea utilajului;
- vârsta utilajului/motorului;
- dotarea cu dispozitive de reducere a poluării (catalizatoare).

Este evident că emisiile de poluanți scad cu cât performanțele motorului sunt mai avansate, tendința în lume fiind fabricarea motoarelor cu consumuri cât mai mici pe unitatea de putere și cu un control cât mai restrictiv al emisilor.

Aceste două elemente sunt reflectate de dinamica legislației în domeniul mediului a UE și a SUA.

Pentru mijloacele de transport încadrate în categoria vehiculelor grele (heavy-duty vehicles), estimările efectuate de literatura de specialitate americană corelează emisiile de poluanți cu nivelul tehnologic al motorului, consumul de carburant pe unitatea de putere sau la 100 km, vârsta vehiculului etc.

Astfel, metodologiile americane estimează pentru vehiculele grele (diesel heavy-duty vehicles) un consum mediu de 29,9 l/100 km, în timp ce basculantele de 16t fabricate în România au un consum de carburant de 40-45 l/100 km.

Consumul specific, raportat la 1 tonă de material transportat, este de aproximativ 2 ori mai mic comparativ cu consumul basculantelor românești de 16-20t.

Aria principală de emisie a poluanților rezultați din activitatea utilajelor și a mijloacelor de transport se consideră ampriza lucrării extinsă lateral, pe ambele părți, cu câte o fâșie de 10-15m lățime. Concentrațiile maxime de poluanți se realizează în cadrul acestei arii.

Studii de dispersie completate cu măsurători arată că, în exteriorul acestei arii, concentrațiile de substanțe poluante în aer se reduc substanțial.

Astfel, la 20 m în exteriorul acestei fâșii, concentrațiile se reduc cu 50%, iar la peste 50 m reducerea este de 75%.

Având în vedere că unele firme de construcții au în dotare vehicule de ultimă generație fabricate în străinătate, putem aprecia că activitățile de șantier nu vor avea un impact deosebit asupra calității aerului din zonele de lucru și nici în zonele adiacente acestora.

- instalații pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

Nu este cazul.

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

- sursele de zgomot și vibrații:

Calitatea traseului, suprafața carosabilă netedă fără denivelări va asigura o fluentă a circulației astfel încât nivelul de zgomot propus de autovehicule să fie cât mai redus.

Pentru reducerea nivelului de zgomot din circulație se va prevedea o suprafață carosabilă netedă, fără denivelări. La traversarea localităților nu se admite claxonatul. Nivelul de zgomot produs de autovehicule în zona unităților publice nu trebuie să depășească 30 dB.

Pe perioada de operare a drumului, principală sursă de zgomot și vibrații este dată de circulația autovehiculelor pe drum.

Pentru evaluarea zgomotului specific circulației rutiere s-a folosit următoarea relație de calcul din metodologia franceză cuprinsă în „Guide du Bruit des Transports Terrestres”. Previsions des niveaux sonores. Nov 1980 :

$Leq=20+10\log(VU+EV)+20\log V-12\log(d+l/3)$, în care

Vu și Vg - debite orare de vehicule usoare respectiv grele;

E-factor de echivalență acustică în Vu și Vg;

d=distanța de la marginea platformei drumului în metri;

l=latimea platformei drumului, în metri;

Valorile nivelului sonor pe drumuri se înscriu în limitele admise de STAS 10009/88-Acustica urbană-Limite admisibile ale nivelului de zgomot.

În vederea reducerii zgomotului provocat de șantier, propunem următoarele măsuri:

- Deoarece în cadrul bazelor de producție nivelul ridicat de zgomot afectează personalul, se vor lua măsuri speciale de protecție antifonică.
- Execuția unor protecții acustice în prima fază de șantier, acolo unde este posibil.
- Prin refacerea drumului, se va asigura o circulație fluentă, reducându-se zgomotele cauzate de opriri bruște sau ambreieri.

- amenajări și dotări pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Nu este cazul.

d) Protecția împotriva radiațiilor

- sursele de radiații:

Activitățile de execuție a lucrărilor se desfășoară cu utilaje și echipamente care nu utilizează surse de radiații. De asemenea, lucrările propuse nu constituie surse de radiații ionizate.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor:

Nu este cazul.

e) Protecția solului și subsolului

- sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatiche și de adâncime:

Lucrările de modernizare se vor executa în amplasamentul actual.

Perioadei de execuție îi sunt asociate numeroase puncte de impact asupra solului, directe sau prin intermediul mediilor de dispersie a poluanților.

Pulberile rezultate din procesele de excavare, încărcare, transport și respectiv descărcare a agregatelor pot fi considerate poluante numai în măsura în care sunt asociate cu alți poluanți (de ex. SO₂ cu particule de praf).

În perioada de execuție se poate produce poluarea solului cu reziduri de produse petroliere (motorină, uleiuri etc.) în zona organizării de șantier. Acest tip de poluare poate fi evitat prin întreținerea corespunzătoare a utilajelor și o bună organizare de șantier.

De asemenea, au loc o serie de modificări în calitatea și structura solului și subsolului ca urmare a ocupării unor suprafețe cu organizare de șantier.

Formele de impact identificate în această perioadă pot fi:

- decaparea stratului de sol vegetal și realizarea platformei organizării de șantier și amplasamentului acesteia;
- betonarea unor suprafețe din ampriza lucrării sau din organizarea de șantier;
- poluări accidentale cu hidrocarburi sau alte substanțe precum și cu ape uzate fecaloid menajere;
- depozitarea necontrolată a deșeurilor, a materialelor de construcții, a deșeurilor tehnologice;
- modificări calitative și cantitative ale circuitelor geochimice locale .

Pentru diminuarea impactului asupra solului în perioada de realizare a lucrărilor, se propun următoarele măsuri de protecția solului:

- solul fertil decopertat de pe terenurile agricole va fi depozitat astfel încât se poată fi refolosit;
- se vor evita materialele cu risc ecologic imediat sau în timp;
- zonele în care s-au depozitat materiale provenite din excavații vor fi reamenajate la terminarea lucrărilor.

Terenurile limitrofe lucrării și organizării de șantier vor fi protejate și redat mediei naturale la terminarea lucrărilor.

- lucrări și dotări pentru protecția solului și a subsolului;

Nu este cazul.

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;

Lucrările cu potențial de agresare a mediului (terasamente, instalații, montaj, polietilena, confecții metalice și betoane armate) vor fi în intravilan și/sau extravilan și nesemnificative, având în vedere aria lor de dispersie.

Ecosistemele terestre și acvatice din amplasamentul lucrărilor au componente comune, neexistând elemente de genofond protejate endemice sau rareori situri în conservare.

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate;

S-au luat în considerare procurarea materialelor cu Agreement și Aviz Tehnic eliberat de organele abilitate ale Statului.

Apreciem că nu se vor pune în pericol ariile protejate, monumentele naturii și nici biodiversitatea existentă în amplasament sau în apropierea acestuia.

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;

În perioada de execuție a lucrărilor, sectorul de populație afectat este cel reprezentat de persoanele care își desfășoară activitatea în comuna Beuca, județul Teleorman.

Se apreciază că, dată fiind perioada scurtă de expunere a persoanelor potențial afectate la impurificarea cu substanțe cu potențial cancerigen (Cr, Ni, HAP), riscul prezentat de acești poluanți este minor.

Șantierul va cauza perturbări ale traficului prin vehicule (betoniere, transportoare de utilaje și materiale, vehicule personale ale muncitorilor etc.) care vor utiliza rețeaua de drumuri locale pentru a ajunge la amplasamentul lucrării.

Pentru atenuarea acestor inconveniente accesul la șantiere vor fi amplasate cât mai eficient cu putință.

Soluțiile constructive adoptate se încadrează în specificul natural fără a afecta sau adresa organizarea existentă a teritoriului.

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public;

Se vor respecta planurile de situație elaborate de proiectant și orice neconcordanță cu proiectul se va aduce la cunoștință elaboratorului proiectului, în timp util, pentru soluționare.

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

- lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeuri generate;

- 17 03 02. asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01;
- 17 05 04. materiale rezultate în urma săpăturilor: pământ și pietre;
- 17 05 08. resturi de balast;
- 17 09 04. Deșeuri amestecate de materiale de construcție;
- 20 03 01. Deșeuri menajere;

Deșeurile rezultate din procesul de construire cuprind resturi inerte precum: pământ din excavații, moloz, pietriș, material lemnos și resturi metalice, ambalaje hârtie, etc.

Aceste deșeuri vor fi colectate în containere specifice și ridicate de unul din operatorii locali specializați în salubritate.

- programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate;

Pentru reducerea cantităților de deșeuri generate în timpul execuției lucrărilor, constructorul are obligația să gestioneze (taie, curete, lipească, sudeze, etc.) toate materialele folosite la realizarea investiției astfel încât să reducă procentul de deteriorare/aruncare a materialelor.

- planul de gestionare a deșeurilor;

Conform Hotărârii Guvernului României privind aprobarea Planului național de gestionare a deșeurilor.

i) Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase

- substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;

Nu este cazul. Prin proiectul propus a se realiza în comuna Beuca, județul Teleorman, nu se vor genera substanțe chimice periculoase și nici nu vor fi folosite în exploatare astfel de substanțe.

- modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.

Nu este cazul.

B. UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE, ÎN SPECIAL A SUBSTANȚELOR ȘI PREPARATELOR CHIMICE PERICULOASE ȘI ASIGURAREA CONDIȚIILOR DE PROTECȚIE A FACTORILOR DE MEDIU ȘI A SĂNĂȚĂII POPULAȚIEI;

Pentru realizarea obiectivului investiției se vor utiliza numai materiale conform reglementărilor naționale în vigoare, precum și legislației și standardelor naționale armonizate cu legislația Uniunii Europene.

VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT:

-impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotului și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);

În condițiile în care se aplică măsurile de diminuare a impactului asupra factorilor de mediu apă, aer, sol, zgomot, nu este necesară monitorizarea calității factorilor de mediu în perioada derulării lucrărilor de construcții cât și în perioada funcționării obiectivului.

Având în vedere implementarea unor măsuri de minimizare a impactului, nivelul impactului produs de proiect asupra biodiversității va fi nesemnificativ.

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

Nu e cazul deoarece nu se vor desfășura activități cu potențial de eliberare de poluanți în atmosferă.

-magnitudinea și complexitatea impactului;

Nu e cazul deoarece lucrările propuse se vor realiza în conformitate cu opțiunea beneficiarului cu forță de muncă autorizată, calificată, cu materiale agrementate tehnic și de o calitate superioară. Pe perioada realizării lucrărilor de modernizare a străzilor, impactului generat de emisiile de poluanți este redus, pentru că se va impune constructorului utilizarea de mașini și utilaje performante, cu emisii reduse de poluanți gazoși și cu verificări efectuate privind starea tehnică a acestora. Pentru desfășurarea activităților se vor utiliza numai combustibili achiziționați din stații de distribuție autorizate, cu conținut redus de sulf și care corespund normelor de calitate.

-probabilitatea impactului;

Nu e cazul deoarece se impune respectarea cerințelor HG 856/2002, privind întocmirea evidenței gestiunii deșeurilor generate, a legii 211/2011 privind regimul deșeurilor, iar în ce privește apa uzată generată, respectarea standardelor de calitate impuse de NTPA 002/2005.

-durata, frecvența și reversibilitatea impactului;

Nu e cazul deoarece vor fi prevăzute măsurile necesare ca pe timpul execuției lucrărilor de construcții să fie afectate suprafețe minime de teren-doar cele prevăzute prin proiectul tehnic, pe suprafața deținută de beneficiar, iar după terminarea acestora surplusul de pământ va fi evacuat și depozitat în locurile indicate prin autorizația de construcție. La încheierea lucrărilor, suprafețele ocupate temporar vor fi aduse la starea inițială.

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

Pe perioada de realizare a investiției propuse, surse de poluare pentru apele subterane pot proveni din potențiale scurgeri accidentale de produse petroliere, fie de la mijloacele de transport cu care se transportă diverse materiale, fie de la utilajele și echipamentele de construcție folosite precum și datorită depozitărilor necontrolate de materiale sau deșeuri. Măsurile care se impun pentru asigurarea protecției calității factorului de mediu apa, sunt următoarele:

ÎN PERIOADA EXECUTĂRII LUCRĂRILOR PROPUSE:

- staționarea mijloacelor de transport și a utilajelor se vor realiza numai în spațiile special amenajate (platforme pietruite sau betonate);
- nu se vor organiza depozite de combustibili în incinta șantierului; alimentarea mașinilor și utilajelor se va realiza doar la stații de distribuție carburanți autorizate;
- depozitarea materialelor de construcții necesare și stocarea temporară a deșeurilor generate se va face numai în spațiile special amenajate

-natura transfrontalieră a impactului.

Nu este cazul.

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

-dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

Pentru investiția **“MODERNIZARE STRĂZI ÎN LOCALITĂȚILE BEUCA ȘI PLOPI, COMUNA BEUCA, JUDEȚUL TELEORMAN”** considerăm că nu sunt necesare prevederi speciale pentru monitorizarea mediului deoarece după executarea lucrărilor de modernizare a străzilor, acestea nu vor afecta factorii de mediu.

IX. LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU PLANURI/ PROGRAME/ STRATEGII/ DOCUMENTE DE PLANIFICARE:

A. JUSTIFICAREA ÎNCADRĂRII PROIECTULUI, DUPĂ CAZ, ÎN PREVEDERILE ALTOR ACTE NORMATIVE NAȚIONALE CARE TRANSPUN LEGISLAȚIA COMUNITARĂ (IPPC, SEVESO, COV, LCP, DIRECTIVA CADRU APĂ, DIRECTIVA CADRU AER, DIRECTIVA CADRU A DEȘEURILOR ETC.)

Nu este cazul de încadrare în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară.

B. SE VA MENȚIONA PLANUL/PROGRAMUL/STRATEGIA/DOCUMENTUL DE PROGRAMARE/ PLANIFICARE DIN CARE FACE PROIECTUL, CU INDICAREA ACTULUI NORMATIV PRIN CARE A FOST APROBAT.

Nu este cazul.

X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER

- Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

Documentația tehnică pentru realizarea unei construcții noi prevede obligatoriu și realizarea (în apropierea obiectivului) a unei organizări de șantier care trebuie să cuprindă:

- căile de acces;
- unelte, scule, dispozitive, utilaje și mijloace necesare ;
- sursele de energie ;
- vestiare, apă potabilă, grup sanitar ;
- grafice de execuție a lucrărilor ;
- organizarea spațiilor necesare depozitării temporare a materialelor, măsurile specifice pentru conservare pe timpul depozitării și evitării degradărilor ;
- măsuri specifice privind protecția și securitatea muncii, precum și de prevenire și stingere a incendiilor, decurgând din natura operațiilor și tehnologiilor de construcție cuprinse în documentația de execuție a obiectivului;
- măsuri de protecția vecinătăților (transmitere de vibrații și șocuri puternice, degajări mari de praf, asigurarea acceselor necesare).

Lucrările provizorii necesare organizării incintei constau în împrejmuirea terenului aferent proprietății printr-un gard ce va rămâne în continuare, după realizarea lucrărilor de

construcție. Accesul în incintă se va face prin două porți, una pentru personal și cealaltă pentru mașini.

Materialele de construcție cum sunt balastul, nisipul, se vor putea depozita și în incinta proprietății, în aer liber, fără măsuri deosebite de protecție. Materialele de construcție care necesită protecție contra intemperiilor se vor putea depozita pe timpul execuției lucrărilor de construcție în incinta magaziei provizorii, care se va amplasa la început. În acest sens, pe terenul aferent se va organiza șantierul prin amplasarea unor obiecte provizorii :

- magazia provizorie cu rol de depozitare materiale, vestiar muncitori și depozitare scule;
- tablou electric;
- punct PSI (în imediata apropiere a fântânii ori sursei de apă);
- platou depozitare materiale.

Nu sunt necesare măsuri de protecție a vecinătăților.

Se vor lua măsuri preventive cu scopul de a evita producerea accidentelor de lucru sau a incendiilor.

Pentru a preveni declanșarea unor incendii se va evita lucrul cu și în preajma surselor de foc. Dacă se folosesc utilaje cu acționare electrică, se va avea în vedere respectarea măsurilor de protecție în acest sens, evitând mai ales utilizarea unor conductori cu izolație necorespunzătoare și a unor împământări necorespunzătoare

Pe amplasamentul organizării de șantier se vor amplasa toalete ecologice.

Deseurile menajere rezultate din organizarea de șantier vor fi depozitate în pubele ecologice, amplasate pe suprafețe betonate. Acestea vor fi evacuate la groapa de gunoi.

Trasarea și amplasarea obiectelor se va realiza în conformitate cu prevederile proiectului tehnic și a normelor în vigoare.

- Localizarea organizării de șantier;

Terenul necesar organizării de șantier se va pune la dispoziție de Beneficiarul Investiției prin indicarea locului, cu exactitate.

- Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Nu este cazul.

- Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;

Nu este cazul.

- Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu;

Nu este cazul.

XI. LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII, ÎN MĂSURA ÎN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE

- Lucrări propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;

Având în vedere faptul că lucrările prevăzute în prezenta Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenții sunt lucrări supraterane, după terminarea lucrărilor se va reface

amplasamentul la starea inițială drept urmare obiectivul de investiție nu va avea impact negativ asupra contextului natural și antropic în care va fi amplasat.

La finalizarea lucrărilor aferente “MODERNIZARE STRĂZI ÎN LOCALITĂȚILE BEUCA ȘI PLOPI, COMUNA BEUCA, JUDEȚUL TELEORMAN” recomandăm următoarele:

- curățarea zonei aferente investiției, prin evacuarea din amplasament a deșeurilor menajere, precum și a deșeurilor specifice și transportul acestora la cel mai apropiat depozit de deșeuri autorizate;
- evacuarea din amplasamente a tuturor utilajelor utilizate la execuția investiției.
- lucrări de aducere a amplasamentului la starea inițială.

- Aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;

Nu este cazul.

- Aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

Nu este cazul.

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

Constructorul este obligat să aducă la starea inițială terenul folosit Organizării de Șantier. Acesta se va verifica de către Beneficiarul Investiției înainte de recepția finală a lucrării.

XII. ANEXE – PIESE DESENATE

1. Planul de amplasament
2. Plan general
3. Plan de situație proiectat
4. Profile transversale tip

XIII. PENTRU PROIECTELE CARE INTRĂ SUB INCIDENȚA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENĂ 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, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMĂTOARELE:

a) descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

Investiția propusă privește asfaltarea străzilor din comuna Beuca, județul Teleorman.
Lungimea totală a străzilor ce se vor asfalta este de **3,122.00 m**.

Suprafața carosabilă totală ocupată de lucrările de modernizare a străzilor propuse prin actualul proiect este de **15,214.00 mp**, astfel:

- **Sat Plopi**, suprafața carosabilă este de **3,107.70 mp**.
- **Sat Beuca**, suprafața carosabilă este de **12,106.30 mp**.

Coordonatele stereo 1970 ale elementelor de referință ale obiectivului sunt prezentate în anexa .xls ce însoțește prezenta documentație.

b) numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar;

Nu este cazul. Obiectivul nu se află într-o arie natural protejată.

c) prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;

Nu este cazul. Obiectivul nu se află într-o arie natural protejată.

d) se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;

Proiectul nu are legatură directă cu managementul conservării ariilor naturale protejate.

e) se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;

Nu este cazul. Obiectivul nu se află într-o arie natural protejată.

f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare.

- Nu sunt alte informații prevăzute în legislația în vigoare.

XIV. PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMĂTOARELE INFORMAȚII, PRELUATE DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE:

Nu este cazul, lucrările propuse nu sunt pe cursuri de apă.

XV. CRITERIILE PREVAZUTE IN ANEXA NR. 3 LA LEGEA NR. PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI ANUMITOR PROIECTE PUBLICE SI PRIVATE ASUPRA MEDIULUI SE IAU IN CONSIDERARE, DACA ESTE CAZUL, IN MOMENTUL COMPILARII INFORMATIILOR IN CONFORMITATE CU PUNCTELE III-XIV.

-Nu e cazul

Întocmit,
Ing. Adrian PERIVERZOV

Semnătura și ștampila titularului
U.A.T. Comuna Beuca, Județul Teleorman