



S.C. ROAD PROJECT S.R.L.

Alexandria, str. Libertatii, bl. L9, ap.1

J 34/360/2007, RO 21784512

Telefon: 0722 973 513

E-mail: office@roadproject.ro

Site web: www.roadproject.ro

FOAIE DE PREZENTARE

DENUMIRE PROIECT: “ MODERNIZARE DRUMURI IN COMUNA
STOROBANEASA, JUDETUL TELEORMAN”

FAZA DE PROIECTARE: DOCUMENTATIE DE AVIZARE A
LUCRARILOR DE INTERVENTII

PROIECTANT: S.C. ROAD PROJECT S.R.L.
ALEXANDRIA

BENEFICIAR: COMUNA STOROBANEASA,
JUDETUL TELEORMAN

SEF PROIECT,

ing. Claudia BARBU

MEMORIU DE PREZENTARE

Conform Anexa 5E din Legea 292 /03.12.2018

I. DENUMIREA PROIECTULUI:

“MODERNIZARE DRUMURI IN COMUNA STOROBANEASA, JUDETUL TELEORMAN”

II. TITULARUL PROIECTULUI :

- Numele: COMUNA STOROBANEASA
- Adresa postala: Comuna STOROBANEASA, Judetul Teleorman
- Telefon/fax: 0247332876
- e- mail:
- pagina de internet.....
- persoana de contact: PRIMAR MAGEREANU IOANA

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT:

a) Proiectul prevede modernizarea rețelei de strazi pe o lungime de **10431,00 m** și sunt amplasate în intravilanul comunei Storobaneasa, județul Teleorman, iar suprafața ocupată este de aproximativ 86000,00 mp (incluzând partea carosabilă, acostamente și șanțuri de scurgerea a apelor).

In prezent drumurile ce fac obiectul proiectului se afla intr-o stare avansata de deteriorare prezentand degradari de tipul: gropi, fagase, tasari locale, etc.

Sub acțiunea traficului și a factorilor climaterici suprafața drumurilor proiectate s-a degradat, prezentând defecțiuni de tipul (gropi, șleauri etc.) ceea ce face ca în anotimpurile ploioase drumurile să devină impracticabile, îngreunând accesul locuitorilor către principalele puncte de interes din comună.

Șanțurile de pamant pentru scurgerea apelor sunt colmatate iar cele betonate sunt intr-o stare corespunzatoare. Pe anumite tronsoane nu există santuri apa provenita din precipitatii stagnand pe partea carosabila formand sleauri.

În cadrul acestui proiect au fost tratate strazi din comuna Storobaneasa, lungimea acestor drumuri fiind cea rezultată în urma măsurărilor topografice.

Rețeaua de drumuri propuse pentru modernizare are o lungime totală de 10431,00 ml, din care:

- 5306,00 ml in satul Storobaneasa
- 5125,00 ml in satul Beiu.

SATUL ȘTOROBĂNEASA	
NUME STRAZI	LUNGIME PROIECTATA (m)
CIUTACILOR	378,00
ISLAZULUI	629,00
FANTANELE – Tronson 1	382,00
FANTANELE – Tronson 2	96,00
PILEANU TUDOR	394,00
BISERICII	376,00
TIBERIU ROBESCU– Tronson 1	558,00
TIBERIU ROBESCU– Tronson 2	159,00
COCORILOR	790,00
HOTARULUI	431,00
APUSULUI	138,00
VICTORIA	975,00
TOTAL ȘTOROBĂNEASA = 5306,00 m	
SATUL BEIU	
SALCAMILOR	495,00
ULMILOR – Tronson 1	340,00
ULMILOR – Tronson 2	304,00
TOMA CALOMFIRESCU	316,00
MACULUI	286,00
STIINTEI	1086,00
SUDULUI	449,00
CIOBANILOR	762,00
SERGENT MARIN NUTA	243,00
IZVOR – Tronson 1	410,00
IZVOR – Tronson 2	144,00
LALELELOR	290,00
TOTAL BEIU = 5125,00 m	
TOTAL PROIECT = 10431,00 m	

Comuna STOROBANEASA, județul Teleorman este situata la 23 km de municipiul Alexandria, reședința județului Teleorman.

Comuna Storobaneasa are in administrare doua sate si anume: Storobaneasa (resedinta comuna) si Beiu fiind strabatuta de drumul judetean DJ 506 Bujoru (DN5C) – Tatarastii de Jos (DJ 504). Administrativ comuna apartine de judetul Teleorman, fiind situata in partea sud-estica a judetului.

Investitia in totalitatea sa urmareste realizarea modernizarii drumurilor astfel incat acestea sa satisfaca din punct de vedere calitativ si cantitativ cerintele actualilor si viitorilor consumatori, la nivelul normelor europene actuale.

Odată cu modernizarea drumurilor se preconizează o creștere a fluxului de mijloace de transport, atât pentru transportul de mărfuri cât și pentru transportul de persoane, ceea ce va conduce în mod normal la înființarea unor societăți cu profil divers de activitate. Aceste societăți prin cifra de afaceri vor contribui la creșterea potențialului economic al zonei, sporirea și diversificarea mediului de afaceri.

Prin alimentarea substanțială a bugetului consolidat și a bugetului local, urmare a creșterii numărului de contribuabili eficienți din punct de vedere economic, se preconizează a se obține venituri suplimentare care vor putea fi redistribuite în folosul comunității locale, ceea ce va conduce la realizarea unor noi obiective socio-culturale sau la modernizarea celor vechi.

Obiectivul documentatiei pentru avizarea lucrarilor de interventii este realizarea modernizarii drumurilor propuse, lucru ce va duce la crearea unei stări de normalitate, prin care locuitorii comunei vor avea acces la principalele puncte de interes local ale comunei.

b) Justificarea necesitatii proiectului:

Sub acțiunea traficului și a factorilor climaterici suprafața drumurilor proiectate s-a degradat, prezentând defecțiuni de tipul (gropi, șleauri etc.) ceea ce face ca în anotimpurile ploioase drumurile să devină impracticabil, îngreunând accesul locuitorilor către principalele puncte de interes din comună.

Șanțurile de pamant pentru scurgerea apelor sunt colmatate, iar pe anumite tronsoane nici nu există apa provenita din precipitatii stagnand pe partea carosabila formand sleauri.

La nivelul intregii tari este necesar un efort financiar sustinut pentru ridicarea nivelului de trai al populatiei, prin crearea unor conditii de confort minime necesare asigurarii unor conditii optime igienico-sanitare, concomitent cu eliminarea factorilor de poluarea mediului, mai ales in mediul rural.

Modernizarea drumurilor sus menționat va conduce la:

- posibilitatea utilizării lui în tot cursul anului indiferent de starea vremii;
- reducerea consumului de carburanți și lubrefianți la vehicule;
- reducerea cheltuielilor de întreținere a autovehiculelor;
- creșterea vitezei de circulație;
- reducerea volumului de praf care împânzește atmosfera în anotimpurile călduroase prin circulația autovehiculelor;
- eliminarea bălților de ape de pe platforma drumului, care constituie o sursă de formare și transmitere a diferitelor boli infecțioase și care duc la degradarea drumurilor.

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

Modernizarea drumurilor se face pe traseele actuale, conform planurilor generale, nefiind necesare exproprii, demolări sau scoateri de terenuri din circuitul agricol.

Strazile Ciutacilor, Salcamilor, Islazului intre km 0+000 – 0+400, Pieleanu Tudor, Cocorilor, Ulmilor – Tronson 2, Ciobanilor intre km 0+000 – 0+688, Fantanele – Tronson 1, Ulmilor – Tronson 1, Toma Calomfirescu, Macului si Sudului propuse pentru modernizare au o zestre existenta realizata in din balast si piatra sparta conform studiului geotehnic.

Strazile propuse pentru modernizare, cu exceptia celor enumerate mai sus au sistemul rutier alcătuit din pamant amestecat cu balast.

Obiectivul documentatiei este realizarea modernizarii drumurilor lucru ce va conduce la crearea unei stări de normalitate, prin care locuitorii comunei STOROBANEASA vor avea acces la principalele puncte de interes local ale comunei.

Suprafata drumurilor propuse pentru modernizare este de aproximativ 86000,00 mp.

Procentul de ocupare al terenului este de 100%.

Coeficientul de utilizare al terenului este 1.

Solutia proiectata

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

Modernizarea drumurilor se va face pe o lungime de 10431,00 m .

Analizând aspectele de mai sus, considerăm că necesitatea unui asemenea proiect este oportună, deoarece implementarea în condiții normale poate conduce la beneficii generale pentru comunitatea locală și pentru mediul social și economic din zonă.

Elementele geometrice ale drumurilor sunt urmatoarele:

Traseul in plan

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

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

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

La proiectarea în plan s-au avut în vedere normele legale în vigoare pentru proiectarea drumurilor:

- Ordinul nr. 1296/2017 pentru aprobarea normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor;
- Ordinul 50/1998 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile rurale;
- STAS 10144 – Prescripții de proiectare pentru străzi;
- O.G. nr. 43/1997 aprobată prin Legea 82/1998 privind regimul juridic al drumurilor.

In profil longitudinal

În profil longitudinal linia roșie va fi proiectată în așa fel încât să urmărească foarte aproape și cât mai fidel cotele de nivel existente ale părții carosabile, pentru ca apa provenita din precipitații să nu inunde proprietățile adiacente drumului și să fie canalizate prin santuri către emisarii din zona.

Racordarea declivităților succesive se vor calcula în funcție de pantele în aliniament și în funcție de raza de racordare.

Profilul transversal tip

În conformitate Ordinului 1296/2017 privind proiectarea și realizarea drumurilor în mediul rural, strazile se încadrează în categoria de strazi principale și strazi secundare.

❖ La strazile principale Victoria și sergent Marin Nuta se va aplica profilul transversal tip I.a, cu următoarele caracteristici:

- | | |
|-------------------------------|------------|
| - platforma strazii | 7,00 m |
| - partea carosabila | 5,50 m |
| - acostamente | 2 x 0,75 m |
| - panta transversala acoperiș | 2,5 %; |
| - panta acostament | 4,0 % |

❖ La strazile principale Ciutacilor și Salcamilor se va aplica profilul transversal tip I.b, cu următoarele caracteristici:

- | | |
|-------------------------------|----------|
| - platforma strazii | 7,00 m |
| - partea carosabila | 5,50 m |
| - acostamente | variabil |
| - panta transversala acoperiș | 2,5 %; |
| - panta acostament | variabil |

❖ La strazile secundare Islazului între km 0+400 – 0+484, Tiberiu Robescu – tronson 1 între km 0+250 – km 0+558 și Stiintei între km 0+000 – km 0+750 se va aplica profilul transversal tip II.a, cu următoarele caracteristici:

- | | |
|---------------------|------------|
| - platforma strazii | 6,00 m |
| - partea carosabila | 5,00 m |
| - acostamente | 2 x 0,50 m |

- panta transversala acoperis 2,5 %;
- panta acostament 4,0 %.

❖ La strazile secundare Islazului intre km 0+000 – 0+400, Pieleanu Tudor, Cocorilor, Ulmilor – Tronson 2 si Ciobanilor intre km 0+000 – 0+688 se va aplica profilul transversal tip II.b, cu urmatoarele caracteristici:

- platforma strazii 6,00 m
- partea carosabila 5,00 m
- acostamente variabil
- panta transversala acoperis 2,5 %;
- panta acostament variabil

❖ La strazile secundare Bisericii, Hotarului intre km 0+100 – km 0+431, Stiintei intre km 0+750 – km 1+086, Izvor – Tronson 1, Izvor – Tronson 2 si Lalelelor se va aplica profilul transversal tip III.a, cu urmatoarele caracteristici:

- platforma strazii 5,00 m
- partea carosabila 4,00 m
- acostamente 2 x 0,50 m
- panta transversala acoperis sau unica 2,5 %;
- panta acostament 4,0 %.

❖ La strazile secundare Fantanele – Tronson 1, Ulmilor – Tronson 1, Toma Calomfirescu, Macului si Sudului se va aplica profilul transversal tip III.b, cu urmatoarele caracteristici:

- platforma strazii 5,00 m
- partea carosabila 4,00 m
- acostamente variabil
- panta transversala acoperis sau unica 2,5 %;
- panta acostament variabil

❖ La strazile secundare Islazului intre km 0+515 – km 0+629, Fantanele – Tronson 2, Tiberiu Robescu – Tronson 1 intre km 0+000 – km 0+250, Tiberiu Robescu Tronson 2, Hotarului intre km 0+000 - km 0+100 si Ciobanilor intre km 0+688 - km 0+762 se va aplica profilul transversal tip IV, cu urmatoarele caracteristici:

- platforma strazii 4,50 m
- partea carosabila 3,50 m
- acostamente 2 x 0,25 m
- panta transversala acoperis sau unica 2,5 %;
- panta acostament 4,0 %

❖ La straza secundara Apusului se va aplica profilul transversal tip V, cu urmatoarele caracteristici:

- platforma strazii 3,00 m
- partea carosabila 3,00 m
- panta transversala unica 2,5 %;

Structura rutieră

Structura rutiera nou executata în urma calculului de dimensionare

Atat în cazul drumurilor pietruite cât și a adrumurilor din pământ, înainte de executarea structurii rutiere noi se va executa mai întâi o scarificare și reprofilare a drumurilor existente. Acolo unde este cazul se vor executa lucrări de săpătură și umplutura de pământ.

Pentru pentru strazile din pământ proiectate, Victoria, sergent Marin Nuta, Islazului între km 0+400 – 0+484, Tiberiu Robescu – tronson 1 între km 0+250 – km 0+558, Științei între km 0+000 – km 0+750, Bisericii, Hotarului între km 0+100 – km 0+431, Științei între km 0+750 – km 1+086, Izvor – Tronson 1, Izvor – Tronson 2, Lalelelor, Islazului între km 0+515 – km 0+629, Fantanele – Tronson 2, Tiberiu Robescu – Tronson 1 între km 0+000 – km 0+250, Tiberiu Robescu Tronson 2, Hotarului între km 0+000 - km 0+100, Ciobanilor între km 0+688 - km 0+762 și Apusului s-a adoptat o structură rutieră adecvată pentru clasa de trafic ușor.

Structura rutiera a rezultat în urma calculului de dimensionare conform indicativ PD 177-2001, indicativ NP116-2004 și este următoarea:

- fundație din balast în grosime de 22 cm după compactare;
- strat de bază din piatra sparta în grosime de 15 cm după compactare;
- strat de legătura din beton asfaltic deschis cu pietriș sortat BADPS 22.4 în grosime de 6cm după compactare;
- strat de uzură din beton asfaltic BA 16 în grosime de 4 cm după compactare.

Pentru pentru strazile din impietruiri existente proiectate, Ciutacilor, Salcamilor, Islazului între km 0+000 – 0+400, Pieleanu Tudor, Cocorilor, Ulmilor – Tronson 2, Ciobanilor între km 0+000 – 0+688, Fantanele – Tronson 1, Ulmilor – Tronson 1, Toma Calomfirescu, Macului și Sudului s-a adoptat o structură rutieră adecvată pentru clasa de trafic ușor.

Structura rutiera este următoarea:

- 5-10 cm completare fundație și strat de bază cu piatra sparta;
- strat de legătura din beton asfaltic deschis cu pietriș sortat BADPS 22.4 în grosime de 6cm după compactare;
- strat de uzură din beton asfaltic BA 16 în grosime de 4 cm după compactare.

La realizarea structurii rutiere s-au avut în vedere următoarele:

- folosirea zestreii existente a drumului;
- utilizarea agregatelor naturale locale de balastieră atât pentru realizarea fundației, cât și pentru stratul de legătură și acostamente;
- reducerea distanțelor de transport și implicit a investiției prin adoptarea soluției cu agregate naturale de balastieră;

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

Aceste materiale sunt în conformitate cu prevederile H.G. nr. 766/1997 și a Legii nr. 10/1995 privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate la execuția lucrărilor. După executia lucrărilor enumerate mai sus, înainte de executarea structurii rutiere noi se vor executa lucrări de terasamente pe toată lățimea părții carosabile.

Pentru aducerea drumurilor la nivelul exigențelor de siguranță în exploatare, de rezistență și de stabilitate la sarcinile din trafic, precum și pentru a nu interveni nefavorabil asupra mediului înconjurător în condițiile impuse prin tema de proiectare, propunem un set de lucrări necesare pentru modernizarea acestor drumuri.

Lucrarile necesare sunt :

- 1 – trasarea și pichetarea lucrărilor
- 2 – pregătirea patului drumului
- 3 – executarea stratului de fundație din balast în grosime de 22 cm după compactare la drumurile din pamant;
- 4 – executia stratului de bază din piatra sparta în grosime de 15 cm după compactare la drumurile din pamant și completare cu piatra la drumurile cu impietruiri existente;
- 5 - strat de legătura din beton asfaltic deschis cu pietriș sortat BADPS 22.4 în grosime de 6cm după compactare;
- 6 – strat de uzură din beton asfaltic BA 16 în grosime de 4 cm;
- 7 – amenajarea acostamentelor;
- 8 – executarea santurilor noi și decolmatate celor existente;
- 9 – executarea podețelor noi;
- 10 - executarea drumurilor laterale;
- 11 - aducerea la cota camine de vizitare;
- 12 – amenajare platforma betonată și scări;
- 13 – executia acceselor la proprietati;
- 14 – semnalizare rutieră.

1. Trasarea și pichetarea lucrărilor

Trasarea și pichetarea lucrărilor se fac pe baza planurilor de situație, a profilelor longitudinale și a profilelor transversale.

2. Pregătirea patului drumului

Atât în cazul drumurilor pietruite cât și a drumurilor din pamant, înainte de executarea structurii rutiere noi se va executa mai întâi o scarificare și reprofilare a drumurilor existente. Acolo unde este cazul se vor executa lucrări de săpătură și umplutura de pamant.

La drumurile din pamant se va executa pregătirea patului, în vederea aplicării stratului de fundație din balast, care constă în următoarele operații:

- săpătură mecanică cu buldozerul a platformei drumului pe adâncimea medie de 10 - 15 cm pentru îndepărtarea stratului vegetal;
- săpătură mecanică cu buldozerul inclusiv împingerea pamantului săpat până la 10,00 m pentru aducerea la cotele din proiect;
- transportat și nivelat pamant pentru aducerea la cotele proiectate a lucrărilor de terasamente;
- compactarea mecanică a platformei de pamant cu rulo compresor static autopropulsat într-un strat cu grosimea de până la 30 cm după compactare. Gradul de compactare trebuie să fie de 100 % Proctor normal prevăzut în STAS 2914/84 și STAS 1913-13/83.

La drumurile din impietruiri existente Ciutacilor, Salcamilor, Islazului între km 0+000 – 0+400, Pieleanu Tudor, Cocorilor, Ulmilor – Tronson 2, Ciobanilor între km 0+000 – 0+688, Fantanele – Tronson 1, Ulmilor – Tronson 1, Toma Calomfirescu, Macului și Sudului înainte de asternerea completării cu piatra sparta se va realiza scarificarea, reprofilarea și compactarea pietruirii existente.

3. Executarea fundației din balast în grosime de 22 cm după compactare la drumurile din pamant

După recepționarea patului drumului conform STAS 2914/84 se trece la executarea stratului de fundație din balast în grosime de 22 cm după compactare.

4. Executarea stratului de baza din piatra sparta in grosime de 15 cm după compactare la drumurile din pamant si completare cu piatra la drumurile cu impietruiri existente

Dupa receptionarea stratul de fundatie din balast la drumurile din pamant se trece la executarea stratului de baza din piatra sparta in grosime de 15 cm dupa compactare.

Dupa receptionarea stratul de fundatie scarificat, nivelat si compactat la drumurile din impietruiri existente se trece la completare cu 5 -10 cm piatra.

5. Strat de legătură din beton asfaltic deschis cu pietriș sortat BADPS 22.4

După executarea stratului de baza din piatra sparta și recepția lui se trece la executarea stratului de legătură din beton asfaltic deschis cu pietriș sortat BADPS 22.4 in grosime de 6 cm dupa compactare.

6. Strat de uzură din beton asfaltic BA 16

După executarea stratului de legătură din beton asfaltic deschis cu pietriș sortat BADPS22.4 și recepția lui se trece la executarea stratului de uzură din beton asfaltic BA 16 in grosime de 4 cm dupa compactare.

7. Amenajarea acostamentelor

La strazile principale tip I.a avand structura rutiera noua acostamentele executate vor avea latimea de 0,75 si vor avea structura rutiera alcatuita dintr-un strat de beton de ciment C20/25 in grosime de 8 cm asezat pe un strat de nisip in grosime de 5 cm.

Panta transversală a acostamentelor va fi de 4,00 %.

In cazul strazilor principale tip I.b unde adiacent strazii exista santuri betonate existente, acostamentele vor avea latimea variabila de la marginea partii carosabile si pana la umarul de beton al santului betonat existent. Structura rutiera va fi alcatuita dintr-un strat de beton de ciment C20/25 in grosime de 8 cm asezat pe un strat de nisip in grosime de 5 cm

Panta transversală a acostamentelor va fi variabila spre sant.

La strazile secundare tip II.a, III.a si IV avand structura rutiera noua acostamentele executate vor avea latimea de 0,25 – 0,50 m si vor avea structura rutiera alcatuita dintr-un strat de beton de ciment C20/25 in grosime de 8 cm asezat pe un strat de nisip in grosime de 5 cm.

Panta transversală a acostamentelor va fi de 4,00 %.

In cazul strazilor secundare tip II.b si III.b unde adiacent strazii exista santuri betonate existente, acostamentele vor avea latimea variabila de la marginea partii carosabile si pana la umarul de beton al santului betonat existent. Structura rutiera va fi alcatuita dintr-un strat de beton de ciment C20/25 in grosime de 8 cm asezat pe un strat de nisip in grosime de 5 cm

Panta transversală a acostamentelor va fi variabila spre sant.

8. Execuția șanțurilor noi si decolmatare celor existente

Apele pluviale de pe suprafața părții carosabile sunt colectate lateral în șanturi de pământ in cazul drumurilor laterale sau santuri pereate cu beton in cazul strazilor proiectate de unde apele sunt conduse spre firele de văi existente în zonă, unde se vor descărca.

Astfel vor fi realizate prin proiect 6750,00 ml sant pereat cu beton C20/25 in grosime de 8 cm asezat pe un strat de nisip pilonat in grosime de 5 cm.

Pe o parte din strazile propuse pentru modernizare exista santuri pereate cu beton ce se prezinta in conditii foarte bune. Aceste santuri vor fi decolmate, iar acolo unde este necesar se vor executa lucrari de reparatii locale.

9. Executarea podețelor noi

Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în lungul strazilor la intersecțiile cu drumurile laterale s-au prevăzut podete tubulare noi cu diametru de 500 mm sau 800 mm și lungimea in functie de latimea strazii. Astfel se vor realiza 17 buc podete tubulare noi cu diametru

de 500 mm si lungimea de 7,00 m si doua podet tubular cu diametru de 800 mm si lungimea de 8,00 m.

La intersectiile cu drumul judetean DJ 506, acolo unde a fost cazul, au fost prevazute podete in momentul modernizarii drumului judetean DJ 506 pe acest tronson pentru scurgerea apelor.

Pe strada Victoria nu este necesare realizarea de podet pentru scurgerea apelor, la intersectie cu drumul judetean DJ 506. Datorita profilului longitudinal al acestor strazi apele pluviale sunt conduse din drumul judetean prin santurile acestor strazi catre emisarii din zona.

10. Executarea drumurilor laterale

Strazile proiectate ce se modernizeaza se intersecteaza cu drumuri laterale locale, in numar de 34 buc. a caror amenajare s-a facut pe o lungime de 25,00 m, cu lățimea de 4,00 m.

Drumurile laterale vor avea urmatoarea structura rutiera:

- fundatie din balast in grosime de 22 cm după compactare;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 15 cm;

Pe ambele parti a drumului lateral se vor executa șanțuri de pământ.

11. Aducerea la cota camine de vizitare

Pe strazile proiectate exista retele de alimentare cu apa. Se va aduce la cota proiectata a strazii toate caminele de vizitare existente.

12. Amenajare platforma betonata si scari

Pe strada Ciobanilor din satul Beiu, adiacent fantanii existente in fata bisericii din localitate se va amenaja o platforma betonata pentru parcare autoturismelor. Parcare va avea o suprafata de aproximativ 140,00 mp.

Pe strada Izlaz din satul Storobaneasa intre km 0+484 – km 0+515 drumul are declivitate foarte mare si nu poate fi amenajata pentru circulatia auto. Pentru ca locuitorii din aceasta zona a satului sa nu fie nevoiti sa parcurga distante pietonale mari se vor amenaja scari de acces cu latimea de 4,00 m pe aceasta zona. Pentru attentionarea conducatorilor auto si a biciclistilor la km0+484 si km 0+515 se va monta parapet metalic semigreu. De asemenea se va asigura semnalizarea corespunzatoare a acestei zone.

13. Executia acceselor la proprietati

Accesele la proprietati vor fi in 186 buc. si vor fi executate in urmatoarea solutie tehnica:

- 10 cm - fundatie din balast
- 15 cm strat de uzura din beton C30/37.

Latimea accesului rutier va fi de 4,60 m si lungimea accesului este de 5,00 m, iar pentru asigurarea scurgerii apelor in dreptul accesului se va realiza un podet din teava corugata cu diametrul interior de 300 mm, lungimea de 5,00 m si rigiditate inelara a tevi corugate de minim 6kPa.

14. Siguranta circulatiei

Se va executa semnalizare rutiera prin indicatoare de prioritate la intersectie cu drumurile principale si secundare din zona cu drumul judetean DJ 506.

Numarul de indicatoare si marcaje rutiere va trebui sa fie suficient, amplasate in conditii de vizibilitate care sa asigure desfasurarea traficului in siguranta.

Se va evita amplasarea panourilor publicitare in apropierea drumurilor, de natura a influenta negativ perceptia conducatorului auto asupra semnalizarii rutiere.

In vederea asigurarii exigentelor de vizibilitate este necesar:

- asigurarea confortului optic;
- eliminarea distorsiunilor optice si a posibilitatilor de confuzie.

Pentru a se asigura vizibilitatea lor, marcajele rutiere trebuie refacute periodic.

Pentru a scoate în evidență pe timpul nopții marcajele de pe partea carosabilă și indicatoarele rutiere, trebuie folosite materiale reflectorizante pe sectoarele de drum neiluminate sau slab iluminate.

Marcajele laterale trebuie executate astfel încât să fie percepute în condiții optime.

În cazurile foarte dificile, când vizibilitățile nu se pot asigura, se vor prevedea semnalizări rutiere conform reglementărilor în vigoare pentru reducerea vitezei de circulație și interzicerea depășirii.

Prin lucrările prevăzute, se va asigura o bună suprafață a sistemului rutier existent, oferindu-se condiții ca traficul să se desfășoare fluent.

În intersecțiile la nivel între drumul județean DJ 506 și drumurile proiectate, prioritatea este reglementată prin indicatorul “oprire la intersecție” (STOP).

Drumul județean fiind drum principal, indicatorul “STOP” este amplasat pe drumurile proiectate care sunt drumuri secundare ale intersecției.

Lucrările de siguranță a 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.

Vopseaua utilizată pentru realizarea marcajelor trebuie să aibă proprietăți antiderapante reflectorizante și să aibă o durată de viață cât mai ridicată (rezistentă la uzură).

Toate materialele utilizate (vopseaua de marcaj, indicatoare, etc) vor fi agrementate conform HGR 766/1997 și cele care nu sunt agrementate vor fi însoțite de Certificate de Calitate.

c) Valoarea investiției

- Nu poate fi stabilită la această etapă de proiectare (documentații de avize și acorduri).

d) Perioada de implementare propusă

- 24 luni

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

Plan de încadrare în zona DZ

Planuri de situație D-PS01 – D-PS28.

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

Suprafața de teren ocupată definitiv este de aproximativ 86000,00 mp reprezentând partea carosabilă, acostamente și santuri de scurgere a apei.

Pentru strazile din pământ proiectate, Victoria, sergent Marin Nuta, Islazului între km 0+400 – 0+484, Tiberiu Robescu – tronson 1 între km 0+250 – km 0+558, Stiintei între km 0+000 – km 0+750, Bisericii, Hotarului între km 0+100 – km 0+431, Stiintei între km 0+750 – km 1+086, Izvor – Tronson 1, Izvor – Tronson 2, Lalelelor, Islazului între km 0+515 – km 0+629, Fantanele – Tronson 2, Tiberiu Robescu – Tronson 1 între km 0+000 – km 0+250, Tiberiu Robescu Tronson 2, Hotarului între km 0+000 - km 0+100, Ciobanilor între km 0+688 - km 0+762 și Apusului s-a adoptat o structură rutieră adecvată pentru clasa de trafic ușor.

Structura rutieră a rezultat în urma calculului de dimensionare conform indicativ PD 177-2001, indicativ NP116-2004 și este următoarea:

- fundație din balast în grosime de 22 cm după compactare;
- strat de bază din piatră spartă în grosime de 15 cm după compactare;
- strat de legătură din beton asfaltic deschis cu pietriș sortat BADPS 22.4 în grosime de 6cm după compactare;
- strat de uzură din beton asfaltic BA 16 în grosime de 4 cm după compactare.

Pentru pentru strazile din impietruiri existente proiectate, Ciutacilor, Salcamilor, Islazului intre km 0+000 – 0+400, Pieleanu Tudor, Cocorilor, Ulmilor – Tronson 2, Ciobanilor intre km 0+000 – 0+688, Fantanele – Tronson 1, Ulmilor – Tronson 1, Toma Calomfirescu, Macului si Sudului s-a adoptat o structură rutieră adecvată pentru clasa de trafic ușor.

Structura rutiera este următoarea:

- 5-10 cm completare fundatie si strat de bază cu piatra sparta;
- strat de legătura din beton asfaltic deschis cu pietriș sortat BADPS 22.4 în grosime de 6cm după compactare;
- strat de uzură din beton asfaltic BA 16 în grosime de 4 cm după compactare.

Alte materiale folosite in implementarea proiectului sunt:

- indicatoare si marcaje rutiere;
- betoane de ciment pentru realizarea podetelor a acceselor la proprietati si santurilor pereate cu beton.

Se prezinta elementele specifice caracteristice proiectului propus:

Profilul si capacitatile de productie – nu este cazul

Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament:

Realizarea “MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA STOROBANEASA, JUDETUL TELEORMAN”

Pentru realizarea proiectului vor fi necesare urmatoarele categorii de lucrari de constructii:

- lucrari de terasamente;
- executia sistemului rutier proiectat;
- executarea de dispozitive de colectarea și evacuarea apelor pluviale ca podete tubulare, santuri betonate sau din pamant;
- amenajarea acostamentelor pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale spre dispozitivele de scurgere si evacuare a apelor pluviale;
- realizarea marcajelor longitudinale pentru separarea sensurilor de circulatie;
- indicatoare rutiere pentru informarea participantilor la trafic;

Se vor executa urmatoarele operatii tehnologice:

- sapatari, excavari, incarcarea pamintului in autocamioane;
- compactarea terasamentului pentru realizarea sistemului rutier propus;
- realizarea dispozitivelor de scurgerea a apelor pluviale;
- umpluturi care includ descarcare de balast si piatra sparta din autocamioane, imprastierea materialului, compactare;
- asternerea straturilor asfaltice si cilindrarea acestora;
- realizarea marcajelor orizontale si realizarea semnalizarii verticale.

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

- lucrari de realizare a suprastructurii drumului, care constau in descarcarea din autocamioane a balastului, pietrei sparte, nisipului, straturile de beton asfaltic.
- restabilirea legaturilor rutiere existente;
- podete tubulare;
- santuri din pamant sau pereate cu beton.

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

Materii prime:

Materiale de constructie:

- strat de fundatie din balast in grosime de 22 cm dupa compactare;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 15 cm dupa compactare sau completari cu piatra cu grosimea de 5 – 10 cm in cazul strazilor din impietruiri existente;

- strat de legătura din beton asfaltic deschis cu pietris sortat BADPS 22.4 in grosime de 6 cm dupa compactare;
- strat de uzură din beton asfaltic BA16 in grosime de 4 cm dupa compactare.
- beton de ciment pentru santuri pereate cu beton si podete.

Combustibili utilizati: carburanti motorina.

Modul de asigurare:

- agregate naturale, balast, piatra sparta, nisip, de la statiile de sortare din zona, pe baza de contract;
- elemente prefabricate pentru podetele tubulare din beton, vopseluri pentru marcaje, de la firmele de specialitate din zona, pe baza de comanda si contract;

Combustibili-motorina:

- 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;
- canalizare - nu este cazul;
- alimentare cu energie electrica- nu este cazul

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

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.

Lucrările de reabilitare nu reprezintă și nu produc surse de:

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

Lucrări de reconstrucție ecologică

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

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

- va scădea gradul de poluare al aerului și al apei;
- se va reduce volumul de praf care se depune pe vegetația din zona drumului împiedicând procesul de fotosinteză;
- se va evita eroziunea solului din zona drumurilor, prin colectarea și evacuarea apelor pluviale în condiții hidraulice îmbunătățite;

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

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

7	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție								
8	Proiect tehnic și detalii de execuție								
9	Organizarea procedurilor de achiziție								
10	Consultanta - Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții								
11	Consultanta - Auditul financiar								
12	Asistenta tehnica din partea proiectantului								
13	Asistenta tehnica -plata dirigintilor de santier								
14	Executia lucrarilor								
	OB.1 STRAZI PRINCIPALE								
15	Executia lucrarilor								
	OB.2 STRAZI SECUNDARE								
16	Organizare de santier								
17	Comisioane, cote, taxe, costul creditului								
18	Cheltuieli diverse si neprevazute								
19	Cheltuieli pentru informare și publicitate								

Relatia cu alte proiecte existente sau planificate:

Nu este cazul

Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare:

Avand in vedere starea mediocra in care se gaseste suprafata drumurilor, singura solutie pentru asigurarea continuitatii traficului la nivel admisibil este modernizarea sistemului rutier a acestor drumuri.

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

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
- Salubritate

IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE

Nu este cazul

V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI:

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

Proiectul prevede modernizarea rețelei de drumuri pe o lungime de **10,431 km**.

Strazile Ciutacilor, Salcamilor, Islazului între km 0+000 – 0+400, Pieleanu Tudor, Cocorilor, Ulmilor – Tronson 2, Ciobanilor între km 0+000 – 0+688, Fantanele – Tronson 1, Ulmilor – Tronson 1, Toma Calomfirescu, Macului și Sudului propuse pentru modernizare au o zestre existentă realizată din balast și piatra spartă conform studiului geotehnic.

Strazile propuse pentru modernizare, cu excepția celor enumerate mai sus au sistemul rutier alcătuit din pamant amestecat cu balast.

Strazile propuse pentru modernizare sunt: Ciutacilor, Victoria, Salcamilor, sergent Marin Nuta, Islazului, Pieleanu Tudor, Tiberiu Robescu – tronson 1, Tiberiu Robescu Tronson 2, Cocorilor, Ulmilor – Tronson 1, Ulmilor – Tronson 2, Științei, Ciobanilor, Fantanele – Tronson 1, Fantanele – Tronson 2, Bisericii, Hotarului, Toma Calomfirescu, Macului, Sudului, Izvor – Tronson 1, Izvor – Tronson 2, Lalelelor și Apusului .

Strazile proiectate aparțin domeniului public (construcții pentru transporturi), fiind inventariate și însușite de Consiliul Local al comunei prin hotărârea nr. 19 din 25 mai 2001 publicată în Monitorul Oficial nr. 620 bis din 22 august 2002 anexa nr. 77.

Prin H.G. 1358 / 2001 este atestat domeniul public al comunei Storobaneasa.

Pe amplasamentul stabilit pentru modernizarea drumurilor descrise mai sus nu sunt obiective de interes public, investiții, monumente istorice sau de arhitectură care ar putea fi afectate de lucrările de construcție prevăzute în cadrul proiectului de investiție.

Dacă pe parcursul executării lucrărilor se vor descoperii vestigii istorice, constructorul și beneficiarul vor sista lucrările și se vor anunța: Direcția pentru Cultură și Culte Teleorman și proiectantul pentru luarea măsurilor ce se impun.

Harti, fotografii ale amplasamentului:

- harta geografică a județului Teleorman;
- plan de încadrare în zonă
- planuri de situație

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

Folosința actuală a terenului: intravilan, cai de comunicație .

Politici de zonare și de folosire a terenului:

Infrastructura rutieră propusă va ocupa următoarele suprafețe de teren:

Suprafața de teren ocupată definitiv este de aproximativ 86000,00 mp reprezentând partea carosabilă, acostamente, santuri de scurgere a apei și spații verzi.

Drumurile proiectate nu traversează nici un curs de apă.

Politici de zonare și de folosire a terenului:

Nu este cazul

Arealele sensibile:

Nu este cazul

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:

NUME STRADA	COORDONATE STEREO 70	
	X	Y
CIUTACILOR	265558,466	536685,501
	265621,566	537038,699
ISLAZULUI	265413,681	536439,424
	265482,109	537051,444
FANTANELE – Tronson 1	265288,189	536693,714
	265373,037	537062,288
FANTANELE – Tronson 2	265324,408	536678,378
	265306,490	536589,811
PIELEANU TUDOR	264912,959	536526,012
	264945,223	536815,309
BISERICII	264854,041	536525,578
	264859,370	536854,687
TIBERIU ROBESCU– Tronson 1	264707,659	536411,452
	264694,110	536288,014
TIBERIU ROBESCU– Tronson 2	264710,673	536591,863
	264829,911	537091,313
COCORILOR	265610,996	537050,251
	264840,739	537105,781
HOTARULUI	264704,819	536785,086
	264595,912	536478,578
APUSULUI	265447,192	536426,713
	265499,282	536329,822
VICTORIA	265157,433	535922,577
	264689,588	535777,807
SALCAMILOR	264106,626	536524,163
	264146,911	536913,903
ULMILOR – Tronson 1	263811,152	536551,166
	264113,464	536666,669
ULMILOR – Tronson 2	264151,155	536678,801
	264421,108	536706,491
TOMA CALOMFIRESCU	263821,007	536652,684
	264102,131	536716,398
MACULUI	264163,710	536806,817
	264407,877	536801,079
STIINTEI	263682,316	536321,264
	263800,788	537249,446
SUDULUI	264100,039	536473,097
	263778,139	536384,151
CIOBANILOR	262359,742	536142,400
	262545,964	536725,447
SERGENT MARIN NUTA	263315,438	536443,696
	263316,495	536629,264
IZVOR – Tronson 1	263603,814	536462,539
	263632,579	536801,299
IZVOR – Tronson 2	263579,124	536447,126
	263570,878	536320,864
LALELELOR	263202,451	536338,465
	263198,881	536567,695

Detalii privind orice variante de amplasament care a fost luate în considerare:

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

Lucrarea este amplasata pe actualul traseu al drumurilor proiectate, nefiind necesare exproprii, demolari sau scoateri de terenuri din circuitul agricol sau silvic.

VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE:

(A) Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu

a) Protecția calității apelor

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

În timpul execuției, lucrărilor posibilele surse de poluare a apelor sunt uleiurile și carburanții, care se pot scurge în panza freatică de la autovehiculele sau utilajele implicate în execuția obiectivului.

Utilajele folosite pentru execuția lucrărilor vor fi corespunzător întreținute pentru a nu se produce pierderi de ulei și carburanți.

Alte surse posibile de poluanți sunt:

- carosabilul, pe care s-au aplicat produse pentru dezgheț și antiderapante;

- pierderile de hidrocarburi la sol care vor fi antrenate de apele meteorice;

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

Lungimea totală a șanțurilor betonate va fi de 6750,00 ml, iar lungimea șanțurilor de pământ de 1700,00 ml la drumurile laterale.

Șanțurile betonate vor fi realizate cu beton C20/25 în grosime de 8 cm așezat pe un strat de nisip pilonat în grosime de 5 cm.

Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în lungul drumurilor la intersecțiile cu drumurile laterale sau transversal drumurilor proiectate s-au prevăzut un număr de 17 buc. podete tubulare noi cu diametrul de 500 mm și lungimea de 7,00 m și 2 buc. podet tubular nou cu diametrul de 800 mm și lungimea de 8,00 ml.

- stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute:

Nu este cazul

b) Protecția aerului:

- sursele de poluanți pentru aer, poluanți:

Sursele de poluare pentru aer se manifestă numai pe perioada execuției lucrărilor și pot fi utilajele și echipamentele prin funcționarea lor în zona frontului de lucru. Poluarea specifică activității utilajelor și echipamentelor se apreciază după consumul de carburant caracteristic arderii în motoarele termice, care generează poluanți ca: Nox, Sox, CO, pulberi, metale grele, etc.

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

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

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă:

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

Se 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.

c) Protectia impotriva zgomotelor si a vibratiilor:

- sursele de zgomot si de vibratii:

Lucrarile de constructie comporta urmatoarele surse importante de zgomot si vibratii: procesele tehnologice de executie a lucrarilor proiectate, operarea grupurilor de utilaje si echipamentele cu diferite functiuni, punctele de lucru.

Principala sursa de zgomot si vibratii este reprezentata de functionarea utilajelor.

Suplimentar impactului acustic, 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.

Masuri:

Pentru transportul materialelor (pamant, balast, prefabricate, etc.) se presupune ca vor fi folosite basculante/autovehicule grele, cu sarcina cuprinsa intre cateva tone si 40 tone.

- amenajarile si dotarile pentru protectia împotriva zgomotului si vibratiilor:

In perioada de constructie se vor lua urmatoarele masuri:

-lucrarile de executie se vor realiza pe timp de zi (orele 8.00-18.00),

-se vor utiliza de echipamente si tehnologii conforme cu standardele de zgomot si vibratii,

-timpul de realizare a excavatiilor si lucrarilor de constructii-montaj sa fie minim.

In perioada de functionare:

-calea de rulare a autovehiculelor propusa in proiect este alcatuita dintr-o structura rutiera compacta in constructie elastica din mixturi asfaltice care va diminua emisiile de pulberi datorate traficului.

d) Protectia impotriva radiatiilor:

- sursele de radiatii:

Nu este cazul

- amenajarile si dotarile pentru protectia împotriva radiatiilor:

Nu este cazul

e) Protectia solului si a subsolului.

- sursele de poluanti pentru sol, subsol si ape freaticice:

In perioada de executie, pe amplasament, 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 poluanți ca urmare a desfășurării traficului rutier;

-materialele antiderapante dizolvate si antrenate de apele meteorice;

-pierderile de hidrocarburi care vor fi antrenate de apele meteorice;

-activitatile de intretinere a covorului rulant, terasamentului si lucrarilor care au legatura cu apa.

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

Gestionarea necorespunzatoare/accidentala a deseurilor de catre participantii la trafic ar putea determina antrenarea eoliana a acestora in vecinatati.

Alte emisii care ajung in sol sunt poluantii cu efect acidifiant de tipul oxizi de azot si oxizi de sulf rezultati ca urmare a traficului rutier care, prin intermediul precipitatiilor si prin pulberile in suspensie care sunt dispersate in mod similar, se depun pe sol si sunt antrenate de precipitatii in subsol, dar si in panza freatica si apele de suprafata.

Materialele dizolvate in apele meteorice de tip sodiu sau cloruri produc salinizare. Prin evaporarea apei concentratia de saruri creste. Chiar daca in mod obisnuit nu se observa o influenta majora a salinitatii asupra vegetatiei din zona limitrofa a drumului, trebuie subliniat ca, ajunse pe sol in concentratie ridicata, pot avea o influenta negativa asupra unor specii.

Produsele petroliere impiedica aeratia la nivelul solului, pierderea fertilitatii prin influentarea negativa a cresterii plantelor.

Apele meteorice evacuate de pe carosabil in santuri va determina antrenarea particulelor de sol limitrofe si posibile surpari sau alunecari pe terenuri aflate in panta.

- *lucrarile si dotarile pentru protectia solului si a subsolului:*

Lucrari si dotari pentru protectia mediului:

Deoarece obiectivul este o lucrare noua, sau adoptat urmatoarele masuri:

-prevederea lucrarilor de colectare si evacuare a apelor superficial (rigole carosabile din beton);

-impermeabilizarea acostamentelor prin realizarea lor cu acelasi sistem cu cel al partii carosabile;

-dupa interventiile antropice care pot perturba mediu natural, se vor executa actiuni de restaurare ecologica prin tehnici de inginerie de mediu (restaurari, reabilitari), inclusiv restaurarea stratului vegetal afectat,

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

f) Protectia ecosistemelor terestre si acvatice:

- *identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect:*

Nu este cazul

- *lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia biodiversitatii, monumentelor naturii si ariilor protejate:*

Lucrari, dotarile si masurile pentru protectia biodiversitatii:

S-a adoptat o solutie de proiectare care sa atinga urmatoarele obiective:

-sa ocupe definitiv o suprafata de teren cat mai redusa

Pe perioada constructiei se va avea in vedere:

-se va proceda la refacerea vegetatiei prin reconstructia ecologica prin acoperirea cu strat de pamant vegetal recuperat din decopertare, cu caracteristici care sa permita refacerea vegetatiei specifice;

-evitarea timpului de lucru pe timp de noapte;

g) Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public:

- *identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumente istorice si de arhitectura, alte zone asupra carora existe instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional etc.:*

-daca pe parcursul executarii lucrarilor se vor descoperii vestigii istorice, constructorul si beneficiarul vor sista lucrarile si se va anunta: Directia pentru Cultura si Culte Teleorman si proiectantul pentru luarea masurilor ce se impun.

- *lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia asezarilor umane si a obiectivelor protejate si/sau de interes public:*

Nu este cazul

h) Prevenirea si gospodarirea deseurilor generate pe amplasament:

- *tipurile si cantitatile de deseuri de orice natura rezultate:*

Tipuri si cantitati de deseuri :

Pe perioada de exploatare vor rezulta deseuri de la degajarea cailor rutiere de autovehicule avariate, intretinerea imbracamintii rutiere, ecologizarea drumului, taierea vegetatiei ierboase care va creste pe terasamentul drumului.

Tipuri si cantitati de deseuri in timpul executiei:

Denumirea deșeurii	Codul deșeurii	Sursa	Cantitate
Deșeuri municipale amestecate	20 03 01	De la activitatea de întreținere a drumului in perioada implementării proiectului	Nu se pot estima la această fază
Lemn	17 02 01	Lucrări de construcție (cofraje)	Nu se pot estima la această fază
Asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01	17 03 02	Lucrări de construcție	Nu se pot estima la această fază
Deșeuri de hârtie și carton	20 01 01	Activitățile personalului ce va deservi organizarea de șantier	Nu se pot estima la această fază

Deșeurile menajere se vor colecta în containere 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.

Din categoria de deseuri impurificate cu substante toxice si periculoase, fac parte ambalajele pentru vopseluri necesare trasarii marcajului de drum, piesele schimbate la instalatiile hidraulice ale masinilor si utilajelor tehnologice (furtune/conducte de presiune, filtre).

Materialele rezultate din desfaceri se vor sorta re folosindu-se cele ce corespund calitativ. Deseurile de tip menajer vor rezulta de la activitatea personalului de intretinere a drumului si persoanelor aflate in tranzit, iar deseurile de materiale biodegradabile vor rezulta din activitati de defrisare, administrative si degajare a terasamentului de drum de vegetatia ierboasa.

In perioada de revizii si reparatii a imbracamintii rutiere, vor rezulta deseuri nepericuloase (mixturi asfaltice) care vor fi retopite in vederea reutilizarii de operatorii autorizati.

Deseurile generate vor fi în cantități mici și nu prezintă un pericol pentru mediu sau pentru sănătatea oamenilor.

Programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate:

Nu este cazul;

Planul de gestionare a deșeurilor:

Nu este cazul.

i) Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase:

- *substantele si preparatele chimice periculoase utilizate si/sau produse:*

Din categoria substante toxice si periculoase care pot fi utilizate in mijloacele de transport rutier, utilajele tehnologice si echipamentele necesare desfasurarii proceselor tehnologice fac parte ambalajele pentru vopseluri necesare trasarii marcajului de drum, piesele schimbate la instalatiile hidraulice ale masinilor si utilajelor tehnologice (furtune/conducte de presiune, filtre).

Mod de gospodărire-colectare selectivă–transport spre neutralizare de către agenți economici specializați.

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

-carburanți, lubrefianți, lichid de frână, acumulatori care intră în componența autovehiculelor;

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

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

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

-lubrefianții, lichidul de frână vor fi colectați selectiv în recipiente și predați la firme specializate în colectarea acestora;

-acumulatorii uzati vor fi predați la schimb acumulatori noi la firmele cu profil în vânzarea acestora.

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

Nu este cazul.

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

Populația și sănătatea umană:

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

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

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

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.

Înainte de începerea lucrărilor de execuție, primăria comunei Storobaneasa va informa cetățenii în legătură cu programul de lucru al executantului.

Factorul de mediu Biodiversitate:

Sursele de poluare pentru flora și fauna, specifice pentru perioada de execuție a lucrărilor proiectate sunt următoarele: emisiile de noxe și zgomot generate de traficul rutier de șantier și de operarea echipamentelor în realizarea lucrărilor.

Șantierul, în ansamblu, are impact negativ complex asupra vegetației. Ocuparea temporară de terenuri, poluarea potențială a solului etc., toate acestea au efecte negative asupra vegetației în sensul reducerii suprafețelor vegetale și uneori a pierderii calitatilor inițiale.

Dacă din punct de vedere chimic, poluarea aerului nu va fi periculoasă pentru vegetație, poluarea cu particule în suspensie (praf) poate avea efecte negative. Acestea se pot manifesta cu preponderență în perioadele secetoase, lipsite de precipitații și pe suprafețe limitate ca extindere. Praful se depune pe frunze și reduce intensitatea proceselor de fotosinteză, respirație și transpirație. Plantele nu se dezvoltă normal, producțiile realizate sunt reduse.

Asupra faunei actioneaza negativ alte aspecte specifice santierelor de constructii, respectiv zgomotul, circulatia utilajelor si mijloacelor de transport.

Influenta asupra biodiversitatii la functionarea obiectivului se va produce pe doua cai: direct si indirect.

Influenta directa se va datora circulatiei mijloacelor de transport si impiedicarea accesului in unele zone/resurse a faunei terestre, prin crearea de bariere/fragmentare in migrarea acesteia, prin deteriorarea involuntara a elementelor de vegetatie/fauna si prin emisiile de noxe.

Procentul care va fi pierdut din suprafetele habitatelor folosite pentru necesitatile de hrana, odihna sau reproducere este nesemnificativ pentru speciile de vertebrate si nevertebrate, acestea avand posibilitatea retragerii in zone din vecinatate.

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 pe arii restrânse.

Bunuri materiale:

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

Factorul de mediu apa:

In perioada de executie a lucrărilor proiectate, au fost identificate următoarele posibile surse de poluare; executia propriu zisa a lucrărilor.

Execuția lucrărilor:

Manipularea si punerea in opera a materialelor de constructii determina emisii specifice fiecărui tip de material si fiecărei operații de constructie. Deasemenea, ploile care spala suprafata șantierului 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 reprezintă surse potențiale de poluare ca urmare a unor deversări 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 Storoaneasa.

Factorul de mediu aer:

Execuția lucrărilor constituie, pe de o parte, o sursa de emisii de praf, iar pe de alta parte, sursa de emisie a polunților 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 realizării 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 suprafata, vegetatiei, faunei, peisajului, sau din punct de vedere artistic, deci nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Factorul de mediu zgomot si vibrații:

In faza de executie se va respecta tehnologia de executie și se vor utiliza utilaje în perfectă stare de functionare.

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 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 de modernizare a drumurilor, 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, frecvența și reversibilitatea impactului

Durata totală de realizare a proiectului este de 24 luni din care durata de execuție pentru modernizarea drumurilor este de 12 luni.

Măsuri de evitare, reducere sau ameliorare a impactului asupra mediului:

Pentru factorul de mediu sol:

Adoptarea unei soluții de proiectare care să atingă următoarele obiective:

- să ocupe definitiv o suprafață de teren optimă în condițiile asigurării unui trafic fluent de autovehicule,
- prevederea lucrărilor de colectare și evacuare a apelor superficiale .
- impactul determinat de pierderile de carburanți și ulei este nesemnificativ, având în vedere că se recomandă să se utilizeze utilaje și mijloace de transport de ultimă generație.

Pentru factorul de mediu aer:

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

Pentru factorul de mediu apă:

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

Lungimea totală a șanțurilor betonate va fi de 6750,00 ml, iar lungimea șanțurilor de pământ de 1700,00 ml la drumurile laterale.

Santurile betonate vor fi realizate cu beton C20/25 în grosime de 8 cm așezat pe un strat de nisip pilonat în grosime de 5 cm.

Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în lungul drumurilor la intersecțiile cu drumurile laterale sau transversal drumurilor proiectate s-au prevăzut un număr de 17 buc. podete tubulare noi cu diametrul de 500 mm și lungimea de 7,00 m și 2 buc. podet tubular nou cu diametrul de 800 mm și lungimea de 8,00 ml.

Pentru factorul de mediu zgomot:

În perioada de construcție:

- lucrările de execuție se vor realiza pe timp de zi (orele 8.00-18.00),
- utilizarea de echipamente și tehnologii conforme cu standardele de zgomot și vibrații,
- timpul de realizare a lucrărilor de construcții-montaj să fie minim.

Pentru factorul de mediu biodiversitate:

Nu este cazul

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

Pentru siguranța circulației sunt prevăzute indicatoare rutiere la intersecția cu drumurile principale din zonă și marcaje longitudinale pe toată lungimea drumurilor proiectate.

La semnalizarea rutieră se va ține seama de STAS 1848 / 2011.

Lucrările de siguranța 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 transfrontiera a impactului:

Nu este cazul.

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI:

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

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

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

În urma executării lucrărilor de reabilitare, influența pozitivă asupra mediului poate fi:

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

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

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

- substanțe toxice periculoase.

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

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

(A) 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

(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. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER:

- *descrierea lucrarilor necesare organizarii de santier:*

Constructorul ce va contracta lucrarea va folosi baza proprie. Lucrările ce se vor executa pentru modernizarea drumurilor, vor fi semnalizate corespunzător pentru a fi ocolite și a nu se produce accidente. Se vor amplasa bariere fizice împrejurul organizării de șantier, pentru a nu afecta și alte suprafețe decât cele necesare proiectului și pentru a proteja vegetația din zona.

La terminarea lucrărilor, terenurile folosite provizoriu pentru execuția lucrărilor, se vor preda în starea în care au fost luate în primire.

Atunci când vizibilitatea este redusă, punctele de lucru vor fi iluminate în întregime în scopul de a se evita accidente de circulație.

Utilajele și materialele ramase la punctul de lucru peste noapte, vor fi păzite și semnalizate corespunzător.

La semnalizarea lucrărilor ce se vor executa, se va ține seama de STAS 1848/2011.

Materialele refolosite, rezultate, vor fi transportate la locurile indicate prin procese verbale încheiate între constructor și beneficiar.

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

Se interzice înstrăinarea materialelor refolosibile rezultate. Acestea se vor introduce în execuția altor drumuri sau se vor preda pe baza de acte, beneficiarului.

Suprafețele de teren ocupate temporar vor fi aduse la starea inițială.

- *localizarea organizarii de santier:*

Organizarea de șantier nu va fi amplasată în vecinătatea ariilor protejate sau în vecinătatea locuințelor.

- *descrierea impactului asupra mediului a lucrarilor organizarii de santier:*

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

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

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

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

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

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

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

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

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, ÎN CAZ DE ACCIDENTE SI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII, ÎN MASURA ÎN CARE ACESTE INFORMATII SUNT DISPONIBILE:

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

Refacerea perdelelor și aliniamentelor de protecție pentru îmbunătățirea capacității de regenerare a atmosferei.

- 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:

Terenul rămas liber se va curăța și nivela.

XII. ANEXE - PIESE DESENATE

1. Planul de încadrare în zona a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor:

Anexate.

Planuri de situație D-PS01 -D-PS28

Plan de încadrare în zona DZ.

Formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție etc.)

Planse reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafața de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente)

Tabel cu coordonatele STEREO 70 (X,Y,Z) ale amplasamentului -Anexat.

2. Schemele-flux pentru:

- procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare:

Instalații de depoluare – Nu este cazul.

3. Schema – flux a gestionării deșeurilor:

Anexat la proiect.

XIII. PENTRU PROIECTELE PENTRU CARE ÎN ETAPA DE EVALUARE INITIALA AUTORITATEA COMPETENTA PENTRU PROTECTIA MEDIULUI A DECIS NECESITATEA DEMARARII PROCEDURII DE EVALUARE ADECVATA, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU:

a) descrierea succinta a proiectului si distanta fata de aria naturala protejata de interes comunitar, precum si coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub forma de vector în format digital cu referinta geografica, în sistem de proiectie nationala Stereo 1970 sau de un tabel în format electronic continind coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiectie nationala Stereo 1970;

Conform descrierilor de mai sus

b) numele si codul ariei naturale protejate de interes comunitar:

Nu este cazul

c) prezenta si efectivele/suprafetele acoperite de specii si habitate de interes comunitar în zona proiectului:

Nu este cazul

d) se va preciza daca proiectul propus nu are legatura directa cu sau nu este necesar pentru managementul conservarii ariei naturale protejate de interes comunitar:

Nu este cazul

e) se va estima impactul potential al proiectului asupra speciilor si habitatelor din aria naturala protejata de interes comunitar:

Nu este cazul

f) alte informatii prevazute în ghidul metodologic privind evaluarea adecvata:

Nu este cazul

XIV. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele,

Proiectul nu se realizează pe ape si nici nu are legătură cu apele.

XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. 292 /03.12.2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV.

Nu este cazul

PROIECTANT,
S.C. ROAD PROJECT S.R.L. ALEXANDRIA

Intocmit,
ing. Claudia BARBU