



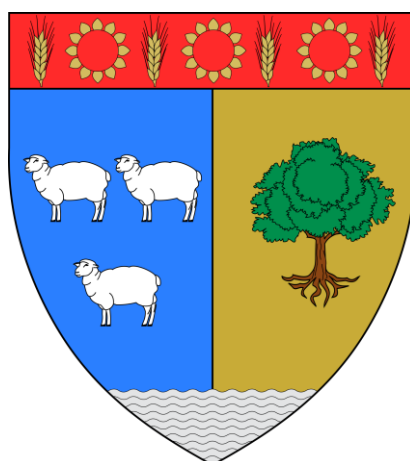
S.C. Dani Building S.R.L.  
Str. Peciu Nou, Nr. 55, Et. 1,  
Sector 5, Bucuresti  
Tel. 0766482092  
Adresa e-mail: office@danibuilding.ro



Nr. certificat : 2502  
ISO 9001:2015

## MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA RADOIESTI, JUDETUL TELEORMAN

***BENEFICIAR: COMUNA RADOIESTI, JUDETUL TELEORMAN***



**MEMORIU DE PREZENTARE**  
**necesar emiterii acordului de mediu**

**ANEXA 5E**

**Conform Legii nr.292/2018**



## I. DENUMIREA PROIECTULUI:

„MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA RADOIESTI, JUDETUL TELEORMAN”

## II. TITULAR: COMUNA RADOIESTI, JUDETUL TELEORMAN

str. Principală, nr. 86  
sat Rădoiești-Vale  
Judet: Teleorman  
Tel: 0247 337 303  
Fax: .....

**Numele persoanelor de contact: Primar Ion Cioacă**

**Responsabil pentru protectia mediului: Primar .....**

## III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT:

### ***A. Rezumatul proiectului***

#### **a. Descrierea amplasamentului**

Lucrările prevăzute sunt amplasate în județului Rădoiești, pe teritoriul administrativ al comunei Rădoiești.

Comuna Rădoiești este situată în partea centrală a județului Teleorman, și aparține de regiunea de dezvoltare 3 SUD MUNTENIA. Ca formă de relief se încadrează în zona de câmpie, fiind amplasată în Câmpia Găvanu-Burdea, longitudine 25,1533, latitudine 44,1444, indice de ariditate 27,05490797.

Comuna Rădoiești se află amplasată în centrul județului Teleorman, la aproximativ 17 km de Roșiorii de Vede (DJ 612) și 50 km de municipiul Alexandria (DJ 601) și are în componență localitățile Rădoiești Deal, Rădoiești Vale și Cetatea.

Drumurile propuse pentru modernizare își desfășoară traseul în zonele de teren intravilan și extravilan ale comunei Rădoiești.

În conformitate cu ridicările topografice și tema de proiectare, lungimea totală a drumurilor ce vor fi modernizate este de 10,394.00 m, astfel :



Denumire conform proiect Strada	Lungime (ml)
<b>LOC. RADOIESTI DEAL</b>	
Str. 31	200.00
Str. 20 tr.1	270.00
Str. 20 tr.2	68.00
Str. 20 tr.3	50.00
Str. 20 tr.4	126.00
Str. 30	189.00
Str. 29	165.00
Str. 28	275.00
Str. 22	523.00
Str. 32	270.00
Str. 23	370.00
Str. 26	375.00
Str. 13	350.00
Str. 25	161.50
Str. 15	394.00
Str. 16	205.00
Str. 12 tr.1	285.00
Str. 12 tr.2	230.00
Str. 24	165.00
Str. 19	508.00
Str. 17	151.50
<b>LOC. RADOIESTI VALE</b>	
Str. 10	650.00
Str. 9	465.00
Str. 36	165.00
Str. 7	563.00
Str. 5	973.00
Str.6	157.00
<b>LOC. CETATEA</b>	
Str.35	420.00
Str.34	245.00
Str.4	369.00
Str.3	280.00
Str.2	606.00
Str.1	170.00
<b>TOTAL</b>	<b>10394.00</b>



Traficul actual usor, preponderent local, compus din autoturisme, autovehicule utilitare mici cu sarcina de pana la 3,5 t, si ocazional si camioane cu semiremorca sau alte categorii de utilaje, precum si de vehicule cu tractiune animala.

**b. Descrierea constructiei existente**

Drumurile propuse pentru modernizare isi desfășoară traseul în zonele de teren intravilan și extravilan al comunei Rădoiești.

În conformitate cu ridicările topografice și tema de proiectare, lungimea totală a drumurilor ce vor fi modernizate este de 10,394.00 m.

Majoritatea drumurilor se află într-o stare tehnică mediocră sau proastă, necesitând lucrări de modernizare.

Necesitatea și oportunitatea elaborării proiectului rezultă din următoarele considerente:

- starea avansată de degradare a îmbracamintii drumurilor, acestea fiind greu practicabile atât datorită neuniformităților suprafeței îmbrăcăminții cât și datorită gropilor apărute;
- disconfortul creat în circulație și poluarea fonică și cu praf produsă ca urmare a circulației pe străzile pietruite;
- în perioadele cu precipitații circulația este îngreunată datorită înmuierii structurii rutiere a părții carosabile, formându-se fâgașe și gropi în care bălțește apa.
- unele drumuri nu respectă lățimile corespunzătoare pentru benzile de circulație, ceea ce conduce la o circulație îngreunată.

Din punct de vedere al colectării și evacuării apelor pluviale, strazile sunt deficitare, santurile de beton fiind deteriorate și fără continuitate iar santurile de pământ și podetele colmatate sau lipsa.

Traficul desfășurat pe acest drum se înscrie în clasa de trafic UȘOR. Traficul constă în mijloace de transport alcătuite din autoturisme, autoutilitare cu sarcină de până la 10 to și alte vehicule pentru deservirea obiectivelor din zonă. Se estimează un trafic exprimat în osii standard de 11.5t Nc=0.03...0.3mos ce se încadrează la un trafic ușor spre mediu.

Din punct de vedere al colectării și evacuării apelor pluviale constatăm deficiențe majore, prin lipsa santurilor și a podetelor pe majoritatea traseelor, iar acolo unde există sunt deteriorate și nu au continuitate spre o zonă de descarcare.

Din punct de vedere al dezvoltării durabile a localităților, modernizarea strazilor va avea efecte pozitive în special prin:



- asigurarea conexiunii cu rețeaua principală de drumuri;
- reducerea timpului de deplasare a locuitorilor către zonele de interes;
- reducerea noxelor poluante și a prafului;
- economisirea carburanților;
- reducerea costurilor de operare a autovehiculelor;
- îmbunătățirea capacității portante;
- reducerea timpului de intervenție a pompierilor, poliției, salvării, etc având ca efecte salvarea de vieți omenești și bunuri;
- creșterea nivelului de siguranță circulației.

Lucrările de modernizare vor păstra actualul amplasament al fiecărui drum astfel încât să nu se pună problema de exproprieri și pentru a avea un regim juridic clar (domeniul public).

#### **Beneficii raportate la mediu**

- **Reducerea emisiilor de noxe** (Drumul modernizat presupune un consum mai mic de combustibil la 100 km și implicit reducerea cantității de monoxid de azot, dioxid de sulf, plumb, pulberi, poluanți organici persistenți și cadmiu cu aproximativ 23%, conform specificațiilor tehnice preluate de la producătorii de autovehicule, precum și conținutului de substanțe poluante pe litru de combustibil conform Ordinului nr. 578 din 6 iunie 2006 pentru aprobarea Metodologiei de calcul al contribuțiilor și taxelor datorate la Fondul pentru mediu (sursa: **Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile - Administrația Fondului Pentru Mediu**)
- **reducerea poluării prin limitarea cantității de praf ridicate în atmosferă** la trecerea mașinilor. O problemă este praful care se ridică pe drumurile neamenajate corespunzător. Traficul de pe aceste drumuri contribuie în mod considerabil la mărirea concentrațiilor de particule de diferite dimensiuni în aer. Aceste particule suspendate conțin mult plumb, benzo- $\alpha$ -pirină și, posibil, alți componente cancerigeni emiși de mijloacele de transport care circulă mai ales prin localitățile urbane. Potrivit unui studiu efectuat anul trecut de specialiștii de la **Agentia pentru Protectia Mediului (APM)** privind calitatea aerului, fiecărui locuitor din mediul urban sau rural care locuiește sau circulă în apropierea drumurilor neamenajate corespunzător îi revin, anual, 18.6 grame de praf.
- **reducerea nivelului de zgomot**. Conform STAS 10009-88 „Acustica în construcții Acustica urbană. Limitele admisibile ale nivelului de zgomot” pentru drumurile de categorie tehnică IV, de deservire locală nivelul de zgomot echivalent Lech este de 60 dB(A) - nivelul de zgomot echivalent se calculează diferențiat pentru perioadele de zi și noapte conform STAS 6161/1-79, iar nivelul de zgomot de vârf, L10, este de 70 dB (A). În prezent pe drumurile pavate cu piatră cubică nivelul zgomotului depășește aceste valori.



**c. Situația utilităților tehnico-edilitare existente;**

În amplasamentul lucrării există stâlpi de susținere a rețelei aeriene, de alimentare cu energie electrică. Lucrările de construcție vor fi proiectate astfel încât să nu fie afectate rețelele de utilități existente sau previzionate a fi construite în zona.

**d. Regimul juridic**

Prin lucrările de modernizare ce urmează a fi executate se vor ocupa numai suprafețe de teren – Proprietatea comunei Radoiești, strict necesare pentru asigurarea elementelor geometrice prevăzute în normele tehnice în vigoare, nefiind necesare niciun fel de exproprieri.

**e. Categoria și clasa de importanță;**

Lucrările care fac obiectul proiectului se încadrează în categoria „C”- lucrări de importanță normală, determinate conform HG 766/21.11.1997, HG 675/03.07.2002 și „Metodologia de stabilire a condițiilor respectării normelor și standardelor Uniunii Europene, în conformitate cu H.G. 766/1997 și cu Legea 10/1995 .

**f. An/ani/perioade de construire pentru fiecare corp de construcție;**

Se estimează că durata de realizare a investiției este de 24 luni, din care 19 luni lucrări de execuție.

**g. Suprafața construită;**

Suprafața totală construită este de aproximativ 73896 mp reprezentând partea carosabilă, acostamente și elemente de scurgerea apelor pluviale.

**h. Alți parametri, în funcție de specificul și natura construcției existente.**

- Străzi rurale principale și secundare , conform Ord.50/27 ian. 1998
- Lungime totală L=10394.00
- Trafic ușor.

**SOLUȚIA PROIECTATA**

**a. Descrierea principalelor lucrări de intervenție - LUCRARI DE DRUMURI**

**1. Traseul în plan:**

Traseul proiectat, ca urmare a solicitării beneficiarului și a situației existente se desfășoară între proprietățile particulare, pe o lungime totală de 10394m.

Lucrările de modernizare vor păstra actualul amplasament al fiecărui drum astfel încât să nu se pună problema de exproprieri și pentru a avea un regim juridic clar (domeniul public).

În urma regeometrizării traseului s-au introdus elemente geometrice care să permită dezvoltarea unei viteze de bază de 25 km/h cu zone de restricție datorită configurației terenului și a poziției gardurilor.



## **2. Traseul in profil longitudinal:**

Cotele liniei roșii proiectate s-au obținut prin geometrizarea cotelor existente, cu respectarea prevederile STAS 863/85 privind pasul minim de proiectare și razele minime de racordare în profil longitudinal.

Pe cat posibil s-a încercat realizarea unei pante longitudinale minime de 0.1%, pentru a asigura scurgerea apelor în profil longitudinal. Cotele au fost stabilite tinându-se cont de cotele proprietăților, astfel încât pentru asigurarea acceselor să nu fie necesar modificarea cotelor în interiorul proprietăților, iar apa de pe trotuare să fie dirijată spre carosabil.

## **3. Profilul transversal**

Pentru curbele cu rază mai mica de 226m, nu au fost introduse supralărgirile necesare datorită spațiului insuficient pentru realizarea acestora, introducerea acestora necesitând expropieri.

Proiectul prevede drumuri de categoria tehnică a II-a sau a III-a conform stas 2900-89, având lățimea platformei de 4.00(7.00)m, lățimea părții carosabile de 4.00(5.50)m și acostamente 2x0.50m.

Pantele în profil transversal au fost proiectate în conformitate cu prevederile STAS 863/85 cu panta transversală în aliniament de 2.5%, iar pe zona curbelor conform vitezei de proiectare.

Profilele transversale au fost adaptate la situația reală din teren.

Având in vedere spațiul limitat pentru amenajare și faptul că străzile sunt destinate unui trafic ușor și local, lățimea părții carosabile și a acostamentelor a fost dimunuată astfel încât să se încadreze între limitele de proprietate actuale.

Unde situația din teren a permis partea carosabilă a fost lărgită asigurându-se condiții de circulație în dublu sens.

Acostamentele se vor realiza pe o lățime de 50 cm, alcătuite din 10cm balast și 10 cm piatră spartă.

## **4. Drumurile laterale**

Drumurile laterale se vor racorda cu străzile propuse spre modernizare și vor avea aceeași structură rutieră ca și străzile propuse spre modernizare. Drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime de minim 15,00 m și o lățime variabilă(maxim 4.00m) în funcție de ampriza străzii laterale. Drumurile laterale se vor racorda la cota din profilul longitudinal proiectat al străzilor investigate.Se vor monta tuburi la drumurile laterale unde sunt necesare podețe pentru asigurarea continuității scurgerii apelor. Racordarea în plan a drumurilor laterale cu cele expertizate se va face prin intermediul arcelor de cerc având raza recomandabilă de 6.00 m. În condiții



excepționale, acolo unde spațiul o impune, aceste raze se vor putea reduce, astfel încât să nu fie afectate proprietățile existente.

#### **5. Intersecțiile**

Se vor amenaja toate intersecțiile cu celelalte străzi. În cazul în care strada intersectată nu este modernizată, amenajarea intersecției se va face pe o lungime de 15m și o lățime de max. 4m, cu o structură rutieră identică cu cea a părții carosabile proiectate.

#### **6. Accese la proprietăți**

Se vor asigura prin rigole carosabile astfel încât să se poată intra în curți, racordând astfel accesele la proprietăți la cota proiectată a drumurilor. Dacă se vor utiliza tuburi, peste acestea se va aplica fie o soluție cu îmbrăcăminte bituminoasă fie o soluție pietruită.

#### **7. Scurgerea apelor**

Scurgerea apelor se va realiza în primul rând prin pantele transversale și longitudinale.

Pentru colectarea apelor au fost prevăzute șanțuri trapezoidale din pământ, rigole carosabile și podețe.

Apele colectate pe zonele cu rigole/șanțuri vor fi descarcate în pâraul existent sau în alți emisari din zonă.

În vederea asigurării continuității scurgerii apelor pluviale pe zonele cu șanțuri au fost prevăzute rigole carosabile din beton pentru accesele în curți, accesele se vor amenaja pe o lungime de 5m.

În zona intersecțiilor cu drumurile laterale se va asigura continuitatea scurgerii apelor de suprafață prin dispozitivele proiectate, prevăzându-se podețe tubulare cu diametru de 500mm (respectiv 800mm) și lungimea de 9 ml (cu cameră de cadere și coronamente) sau dirijând apele în lungul acestor drumuri laterale cu care se intersectează.

#### **8. Siguranța circulației:**

##### **Semnalizarea rutieră pe timpul execuției**

Semnalizarea punctelor de lucru precum și asigurarea siguranței circulației pe timpul execuției lucrărilor se vor face în conformitate cu „Normele metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului” – emise de Ministerul de Interne și Ministerul Transporturilor în octombrie 2000 și constau din măsuri privind siguranța și controlul circulației rutiere prin dirijarea temporară a traficului. Lucrarile se vor executa sub traffic, fiind necesara instituirea de restrictii de circulatie, avizate de Politia Rutiera si Administratorul drumului.





### **Semnalizarea rutiera permanenta**

Lucrările de semnalizare verticala se vor face conform SR 1848-1/2011 și constau în montarea de indicatoare rutiere. Stâlpul de susținere pentru indicatoarele rutiere, indiferent de înălțimea sa va fi prevăzut a se executa dintr-o bucată. Fundațiile care se execută pentru prinderea sistemelor de susținere a semnalizării verticale vor fi executate la nivelul părții carosabile, din beton. Indicatoarele rutiere sunt alcătuite din panouri din oțel sau aluminiu, protejate împotriva coroziunii, pe fața cărora se aplică folie retro-reflectorizantă din clasa 2 (high intensity grade).

Lucrarile de semnalizare orizontală se vor realiza conform SR 1848-7/2015 și constau în efectuarea marcajelor longitudinale și transversale după cum urmează:

- marcaje longitudinale – axiale
- marcaje transversale

Scopul lucrarilor de marcaj este de a asigura dirijarea traficului atât pe timp de zi cât și pe timp de noapte precum și pentru presemnalizarea direcțiilor de mers sau a unor zone cu caracter special (poduri, pasaje, zone cu limitare de gabarit etc.).

### **Calitatea marcajelor**

Pentru asigurarea calității marcajelor trebuie avute în vedere următoarele:

- metodologia de verificare a calității conform SR EN 13459 - 1, 2 și 3;
- calitatea vopselei conform fișelor tehnice;
- tipul îmbrăcămintii rutiere, rugozitatea suprafeței, condițiile locale de mediu;
- proiectul de reglementare a circulației prin indicatoare și marcaje rutiere;
- execuția pre-marcajului;
- determinarea dozajului de vopsea proaspătă;
- dozajul de microbule și de alte bile de sticlă.

Marcajele se verifică din punct de vedere al formei, dimensiunilor, aspectului, gradului de acoperire și uniformității distribuției microbulelor retro-reflectorizante.

### **9. Protejarea lucrarilor executate si a materialelor din santier**

Pe durata executiei lucrarilor pana la receptia finala, constructorului ii revine ca obligatie protejarea materialelor si a lucrarilor realizate cu respectarea tehnologiilor de executie si a prevederilor din caietele de sarcini, in scopul asigurarii parametrilor proiectati si a calitatii lucrarilor.

In acest sens constructorul va lua masuri deosebite privind:

- Depozitarea materialelor in spatii amenajate;



- Transportul si punerea in opera in timp optim;
- Respectarea masurilor impuse de furnizorul de materiale.

Pentru protejarea lucrarilor de terasamente din pamant, executantul va lua masuri de scurgere a apelor pluviale in zonele de baltire.

Lucrarile de betoane si mortare vor fi executate in perioada optima, luandu-se masuri speciale de protectie ale acestora daca este cazul.

In caz de intrerupere a executiei lucrarilor din diverse motive se va urmari asigurarea scurgerii apelor din zona drumului. Pentru betoanele si mortarele ce se vor executa manual in zona lucrarii cimentul va fi depozitat in magazia de santier (pentru cimentul in saci).

Produsele utilizate si lucrarile de constructii vor indeplini urmatoarele cerinte esentiale:

- rezistenta si stabilitate mecanica;
- siguranta in cazul unui incendiu;
- siguranta in utilizare;
- economie de energie si absorbtia caldurii

#### **10. Structura rutiera:**

##### **❖ SOLUȚIA 1 – STRUCTURA RUTIERA SUPLA:**

- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1:2006; SREN 13 108-1:2006/AC:2008 (BA16 conf.AND605/2016);
- 6 cm strat de legătură din binder BADPC 22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008 (BA16 conf.AND605/2016);
- 15 cm strat de bază din piatră spartă amestec optimal, conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013;
- 25 cm strat de fundatie din balast conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013;
- 7 cm strat de nisip cu rol izolator și anticontaminant;
- săpătură.



## **B.) Justificarea necesitatii proiectului**

Din punct de vedere al dezvoltării durabile a localității, modernizarea străzilor rurale proiectate se justifică prin efectele pozitive pe care le va genera, în special :

- ❖ asigurarea conexiunii cu rețeaua principală de drumuri;
- ❖ reducerea timpului de deplasare a locuitorilor către zonele de interes;
- ❖ reducerea noxelor poluante și a prafului;
- ❖ economisirea carburanților;
- ❖ reducerea costurilor de operare a autovehiculelor;
- ❖ îmbunătățirea capacității portante;
- ❖ reducerea timpului de intervenție a pompierilor, poliției, salvării, etc având ca efecte salvarea de vieți omenești și bunuri;
- ❖ creșterea nivelului de siguranță circulației.

### **a) Valoarea investiției**

Va fi conform Devizului General:

	<b>VALOARE</b> <i>Lei (fara TVA)</i>	<b>TVA</b> <i>Lei</i>	<b>VALOARE</b> <i>Lei (cu TVA)</i>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>17461224.46</b>	<b>3285841.21</b>	<b>20747065.67</b>
<i>Din care C+M</i>	<b>14674687.99</b>	<b>2788190.72</b>	<b>17462878.71</b>

### **d) Perioada de implementare propusă:**

Se estimează că durata de realizare a investiției este de 24 luni, din care 19 luni perioada de execuție a lucrărilor.

### **e) Planse reprezentând limitele amplasamentului proiectului**

**Anexa la documentație:**

- Plan de încadrare în zonă
- Plan general
- Plan de situație pe suport de hârtie și electronic
- Profile transversale tip

### **f) Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect**



**Lungime totală drumuri**  $L = 10394$  m (localitatea Cetatea lungimea totală  $L = 2090$  m, localitatea Rădoiești Vale lungimea totală  $L = 2973$  m și localitatea Rădoiești Deal lungimea totală  $L = 5331$  m)

**Suprafață totală carosabil**  $S = 52565.50$  m<sup>2</sup> (Suprafață carosabilă drumuri = 49225.50 m<sup>2</sup>, suprafață carosabilă drumuri laterale și platforme de încrucișare = 3340.00 m<sup>2</sup>)

- Acostamente = 332.50 mp
- Șanț trapezoidal din beton C30/37 = 17,837.00 ml
- Rigolă carosabilă = 2,595.00 ml
- Rigolă de acostament = 561.00 ml
- Bordură beton 20x25 = 1,725.00 ml
- Podețe tubulare DN500(L=9m) = 76 buc
- Podețe tubulare DN800(L=9m) = 24 buc
- Camere de cadere = 100 buc
- Desfacere structura rutiera existenta = 246.15 mc
- Ridicare la cota a caminelor de vizitare = 20 buc

#### TEHNOLOGIA DE EXECUTIE

- Semnalizarea lucrarilor de drumuri conform planului de semnalizare pe timpul executiei elaborat de constructor si vizat de Politia rutiera
- Trasarea lucrarilor conform planului de situatie
- Executarea lucrarilor de sapatura/ scarificare, reprofilare si completare
- Executarea elementelor pentru scurgerea apelor
- Executarea stratului de fundatie din balast conform caietului de sarcini pentru strat rutier din balast sau amestec optimal
- Executarea stratului de fundatie din piatra sparta amestec optimal conform caietului de sarcini pentru strat rutier din piatra sparta
- Executarea imbracamintii asfaltice
- Executarea acostamentelor

Lucrarile de modernizare din cadrul proiectului se vor realiza cu conditiile respectarii normelor si standardelor Uniunii Europene, conform HG nr.766/1997 si a Legii nr.10/1995 privind obligativitatea utilizarii de materiale agrementate pentru executarea lucrarilor.



La realizarea lucrarilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementarilor nationale in vigoare, precum si legislatiei si standardelor nationale armonizate cu legislatia U.E.; aceste materiale sunt in conformitate cu prevederile H.G. nr.766/1997 si a Legii nr.10 / 1995 privind obligativitatea utilizarii de materiale agrementate pentru executia lucrarilor.

#### **IV DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE:**

Se vor realiza lucrări de scarificare si reprofilare in vederea refacerii sistemului rutier si lucrari de excavatii pentru realizarea unui sistem rutier in caseta. Materialul ce se va excava se va transporta in locuri special amenajate de către beneficiarul proiectului. Conform studiului geotehnic intocmit pe amplasamentul drumurilor din cadrul proiectului, sistemul rutier existent ce se va excava conține balast in amestec cu pamant, care prin depozitarea lui in locuri special amenajate, nu este de natura sa aiba efecte negative mediului înconjurător.

#### **V DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI**

**- Distanța față de granițe**

- Nu este cazul.

**- Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural**

- Nu este cazul.

**- Folosițele actuale si planificate ale terenului atât pe amplasament, cât si pe zone adiacente acestuia.**

Strazile propuse pentru modernizare **pastreaza vechiul amplasament**, iar terenul este domeniu public, aflat in administrarea Comunei Radoiesti fără a afecta suprafețe de teren cu altă destinație, conform OG nr.43/1997 privind regimul juridic al drumurilor publice. Zonele adiacente terenului sunt proprietăți private.

**- Politici de zonare si de folosire a terenului;**

- Se prevede menținerea regimului economic existent.

**- Arealele sensibile**

- Nu este cazul



**- Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului sistem stereo 70:**

Localitatea Cetatea:

1. X(nord) =291745.955 Y (est) =513396.854
2. X(nord) =292026.146 Y (est) =514264.512
3. X(nord) =293723.128 Y (est) =513605.175
4. X(nord) =293528.171 Y (est) =512952.072

Localitatea Rădoiști Vale:

1. X(nord) =292794.540 Y (est) =512527.491
2. X(nord) =293318.264 Y (est) =512966.794
3. X(nord) =294077.403 Y (est) =512103.123
4. X(nord) =293657.009 Y (est) =511420.419

Localitatea Rădoiști Deal:

1. X(nord) =293689.100 Y (est) =511188.596
2. X(nord) =294266.436 Y (est) =512153.209
3. X(nord) =295432.589 Y (est) =511095.646
4. X(nord) =294887.033 Y (est) =510557.689

**- Detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luata in considerare**

**Având in vedere faptul ca investiția** se desfasoara integral pe domeniul public aparținand comunei Radoiesti coroborat cu faptul ca investiția este delimitată de către proprietati particulare, scenariul privind orice varianta de amplasment pentru aceasta investiție nu este viabil.



## VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, IN LIMITA INFORMATIILOR DISPONIBILE

### A. Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu:

#### a) *Protectia calitatii apelor*

- surse de poluanti pentru ape

In cadrul obiectivului analizat nu sunt surse de poluanți ce pot conduce la deteriorarea calității apelor de suprafață cât și subterane.

Dupa caz, 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.

- statiile si instalatiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevazute

Nu este cazul

#### a) *Protectia aerului*

- surse de poluanti pentru aer , poluanti , inclusiv surse de mirosuri

Realizarea investiției propuse implică, în perioada de execuție:

- traficul auto de lucru.

Aproape toate fazele de activitate se constituie în surse de emisie de particule în suspensie. Particulele generate de reabilitare sunt de origine naturală (praf mineral). Aceste surse de particule sunt însoțite de surse de emisie a poluanților specifici motoarelor cu ardere internă, reprezentate de motoarele utilajelor care execută operațiile respective.

O altă sursă de poluanți specifici motoarelor cu ardere internă este reprezentată de traficul auto de lucru (autovehiculele care transportă materiale și produse necesare modernizării). Utilajele, indiferent de tipul lor, funcționează cu motoare Diesel, gazele de eșapament evacuate în atmosferă conținând întregul complex de poluanți specific arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NOx), compuși organici volatili nonmetanici (COVnm), metan(CH4), oxizi de carbon (CO, CO2), amoniac (NH3), particule cu metale grele (Cd, CU, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO2). Complexul de poluanți organici și anorganici emiși în atmosferă prin gazele de eșapament conține substanțe cu diferite grade de toxicitate. Se remarcă astfel prezența, pe lângă poluanții comuni (NOx, SO2, CO, particule), a unor substanțe cu potențial cancerigen evidențiat prin studii epidemiologice efectuate sub egida Organizației Mondiale a Sănătății și anume: cadmiul, nichelul, cromul și



hidrocarburile aromatice policiclice (HAP). Se remarcă, de asemenea, prezența protoxidului de azot (N<sub>2</sub>O) - substanță incriminată în epuizarea stratului de ozon stratosferic - și a metanului care, împreună cu CO, au efecte la scară globală asupra mediului, fiind gaze cu efect de seră. Este evident faptul că emisiile de poluanți scad cu cât performanțele motorului

sunt mai avansate, tendința în lume fiind fabricarea de motoare cu consumuri cât mai mici pe unitatea de putere și cu un control cât mai restrictiv al emisiilor.

Sursele de emisie a poluanților atmosferici specifice obiectivului studiat sunt surse la sol sau în apropierea solului (înălțimi efective de emisie de până la 4 m față de nivelul solului), și mobile. Se menționează că emisiile de poluanți atmosferici corespunzătoare activităților aferente lucrării sunt intermitente.

**- Instalatiile pentru retinerea si dispersia poluantilor in atmosfer**

Nu este cazul.

**c). Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor**

**- Surse de zgomot si de vibratii**

În perioada de execuție vor apărea surse semnificative de zgomot reprezentate de utilajele în funcțiune și de traficul auto de lucru. Se estimează că nivelurile de zgomot pot atinge 70-90 dB(A). În zona localităților se estimează că nivelurile echivalente de zgomot, pentru perioade de referință de 24h, nu vor depăși 50dB(A). La trecerea autobasculantelor prin localități pot apărea niveluri ale intensității vibrațiilor peste cele admise prin SR 12025:1994. Nu se pot face prognoze din cauza numărului mare de factori de influență. Nivelurile de vibrații se atenuează cu pătratul distanței.

Zgomotul produs de activitatea de transport rutier este principala sursă de zgomot în mediul rural.

**- Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva zgomotului si vibratiilor.**

Consolidarea sistemului rutier și realizarea unei suprafețe de rulare corespunzătoare produce, prin excelență, o reducere a poluării sonore.

**d). Protectia impotriva radiatiilor**

**- Surse de radiatii**

Nu este cazul

**- Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva radiatiilor**

Nu este cazul.

**e). Protectia solului si a subsolului**





- **Surse de poluanti pentru sol si subsol, ape freatiche si de adancime**

Forme de impact posibile asupra solului:

- degradarea fizică superficială a solului pe arii foarte restrânse adiacente drumului comunal în zonele de parcare și de lucru a utilajelor - se apreciază o perioadă scurtă de reversibilitate după terminarea lucrărilor și refacerea acestor arii;

- deversări accidentale de produse petroliere la nivelul zonelor de lucru - posibilitate relativ redusă în condițiile respectării măsurilor pentru Protecția mediului, posibilități de remediere imediată;

În perioada de execuție se vor face verificări periodice și ori de câte ori se consideră necesar, al utilajelor utilizate.

- **Lucrarile si dotarile pentru protectia solului si a subsolului.**

Trebuie mentionat ca, in ansamblu, prin realizarea lucrarilor proiectate, impactul circulatiei rutiere asupra mediului se modifica in sens benefic.

Refacerea semnalizarii la nivelul normelor actuale, parapetii de siguranta, sunt masuri care conduc nemijlocit la reducerea numarului de accidente si, implicit, la reducerea poluarii accidentale.

**f). Protectia ecosistemelor terestre si acvatice**

- **Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect**

Lucrările cu potențial de agresiune a mediului (terasamente, instalații, montaj, polietilenă, confecții metalice ) vor fi în intravilan și ne semnificative, 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.

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

Nu este cazul.

**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 exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional si altele .**

În zona amplasamentului nu există obiective de interes public importante. Locuitorii din zonele imediat adiacente nu vor fi afectați prin expunerea la atmosfera poluată generată de lucrările din timpul fazei de construcție. Contribuția poluanților emiși (gaze și particule agresive) în perioada de construcție la creșterea ratelor de coroziune a construcțiilor și instalațiilor este minoră.



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

Lucrarile prevazute se adreseaza reducerii poluarii sonore, amenajarii pentru scurgerea apelor, sustinerea corpului drumului, precum si imbunatatirea suprafetei de rulare.

**h). Prevenirea si gestionarea deseurilor generate pe amplasament in timpul realizarii proiectului / in timpul exploatarei, inclusiv eliminarea**

**- Lista deseurilor (clasificate si codificate in conformitate cu prevederile legislatiei europene si nationale privind deseurile), cantitati de deseuri generate**

Deșeurile rezultate din activitatea de șantier vor fi colectate corespunzător în pubele, iar acestea vor fi evacuate la cea mai apropiată groapă de gunoi. Pentru a asigura managementul deșeurilor în conformitate cu legislația națională, antreprenorul general al lucrărilor va încheia contracte cu operatorii de salubritate locali în vederea depozitării deșeurilor. Principalul tip de deșeuri va fi reprezentat prin deșeuri de construcție inerte (pământ, balast, piatră, ciment, asfalt), pentru care se propune re folosirea sau depozitarea sa în cea mai apropiată haldă municipală de deșeuri. Referitor la deșeurile menajere, acestea vor fi constituite din hârtie, pungi, folii de polietilenă, ambalaje PET, materii organice (resturi alimentare) rezultate de la personalul de execuție.

**- Programul de prevenire si reducere a cantitatilor de deseuri generate**

In timpul executarii lucrarilor din proiect, vor rezulta urmatoarele materiale ca deseuri, astfel:

- pamintul rezultat din sapaturi care va fi transportat la locuri de depozitare stabilite pe baza de proces verbal incheiat cu beneficiarul pentru care constructorul va executa toate operatiile necesare privind depozitarea ( nivelare , imprastiere)

- mixturile asfaltice rezultate din decapari care vor fi utilizate de catre constructor, dupa ce le concaseaza, la executarea fundatiilor la drumuri in functie de cantitatea rezultata sau va evacua materialul si- l va depozita la gropile de depozitare a deseurilor din beton

- agregate naturale de rau sau sortate se pun direct in opera si nu rezulta deseuri de nicio natura.

- beton de ciment, betoane asfaltice nu vor avea deseuri pentru ca in tehnologia de executie cu aceste materiale se utilizeaza utilaje de asternere si betonare performante ce nu creeaza deseuri . In mod exceptional daca vor rezulta cantitati de material din modul de punere in opera, acestea se vor refolosi pentru ca in faza de asternere a betonelor de orice fel au starea tehnica de modelare ce nu creaza deseuri.

- in cazul cofrajelor se vor folosi panouri modulare sau scandura ce se va recupera pentru refolosire sau in cazul scandurilor ( cherestea ) deseurile vor fi colectate de constructor pentru utilizare la foc .



- **Planul de gestionare a deseurilor**

Deseurile rezultate din constructia lucrarilor prevazute in prezenta Documentatie de avizare a lucrarilor sunt nesemnificative ( eventuale cofraje din lemn care s-au deteriorat in timpul decofrării) . Acestea vor fi transportate si colectate de constructor pentru utilizare la foc .

Pentru cantitatile de mixturi asfaltice rezultate din decapari , constructorul va utiliza aceste materiale prin concasare la executarea fundatiilor la drumuri in functie de cantitatea rezultata sau va evacua materialul si-l va depozita la gropi de depozitare a deseurilor din beton.

**i). Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase**

- **Substantele si preparatele chimice periculoase utilizate si/sau produse.**

Nu este cazul.

- **Modul de gospodarire a substantelor si preparatelor chimice periculoase si asigurarea conditiilor de protectie a factorilor de mediu si a sanatatii populatiei.**

Nu este cazul.

Prin proiectul propus a se realiza nu se vor genera substante chimice periculoase și nici nu vor fi folosite în exploatare astfel de substanțe.

**B. UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE , IN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, A APEI SI BIODIVERSITATII.**

Pentru implementarea proiectului se vor utiliza următoarele resurse naturale:

- agregate minerale de balastiera si de cariera;
- filer;
- bitum;

**VII . DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECATATE IN MOD SEMNIFICATIV IN PROIECT**

- **impactul asupra populatiei , sanatatii umane, biodiversitatii , conservarea habitatelor naturale , a florei si faunei salbatice, terenurilor, solului, folosintelor, bunurilor materiale , calitatii si regimului cantitativ al apei, calitatii aerului, climei , zgomotelor si vibratiilor, peisajului si mediului vizual, patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente.**

**Impactul asupra populației și sănătății umane**

Impactul asupra populației pe perioada de execuție a lucrării, care se prevede a se realiza in 2 luni, este negativ,temporar si localizat la zona de lucru.



Realizarea lucrărilor propuse va conduce la:

- îmbunătățirea performanței legăturii cu drumurile naționale prin creșterea vitezei de transport și a reducerii ratei accidentelor prin adoptarea de măsuri de siguranță;
- îmbunătățirea condițiilor de transport și siguranța circulației inclusiv asigurarea unor intervenții rapide a echipajelor de poliție, pompieri și salvare în zonă;
- îmbunătățirea infrastructurii fizice;
- creșterea capacității portante a traseului analizat;
- creșterea mobilității locuitorilor din zonă, către centrele polarizatoare;
- reducerea costurilor de întreținere pentru mijloacele de transport;

Pentru protejarea participanților la trafic și a personalului utilizat la realizarea proiectului se vor semnaliza corespunzător toate zonele de lucru.

Constructorul are obligația pe timpul executării lucrărilor, de a menține drumul în condiții de circulație în deplină siguranță și confort.

Intregului personal care participă la executarea lucrărilor i se vor efectua instructaje de sănătate și securitate în muncă și apărarea împotriva incendiilor, conform legislației în vigoare, de către constructor.

În cazul producerii prafului, urmare a executării unor lucrări cuprinse în proiect, se vor lua măsuri de stropire anterioară a zonei pentru protejarea sănătății personalului utilizat la execuția lucrărilor.

Poluarea aerului din cauza exploatarei drumurilor se manifestă prin emisiile provenite de la circulația vehiculelor, în special de la gazele de ardere rezultate.

Se constată că aportul exploatarei drumurilor la poluarea aerului reprezintă cca 10 -15 % din fondul de noxe. Se apreciază că, prin realizarea proiectului se produce o ameliorare a fluenței traficului cu repercursiuni favorabile asupra emisiilor poluante provenite de la autovehicule, acestea reducându-se cu cca 15 – 20 %.

### **Impactul asupra faunei și florei**

Activitățile ce urmează să se desfășoare conform proiectului nu vor avea un impact semnificativ asupra habitatelor și faunei din zonă.

Se va păstra, pe cât posibil, vegetația existentă pe părțile laterale ale drumului și personalul ce urmează să implementeze proiectul va fi instruit cu privire la protecția faunei și a păsărilor sălbatice din zonă, din vecinătatea amplasamentului.

### **Impactul asupra solului**



In perioada de execuție, impactul funcționării utilajelor și a mijloacelor de transport de pe amplasamentul proiectului se exercita ca urmare a antrenării de către apele pluviale a poluanților rezultați din arderea combustibilului si are un caracter temporar. Impactul determinat de pierderile de carburanți și ulei este nesemnificativ, având in vedere ca se recomandă să se utilizeze utilaje și mijloace de transport de ultimă generație.

Impactul produs de deșeurile existente pe amplasament este de asemenea nesemnificativ, respectandu-se modul de gospodărire a deșeurilor.

In perioada de operare a sectorului considerat, impactul rezultat din traficul rutier se considera nesemnificativ, având in vedere că traficul va fi fluidizat ca urmare a realizării lucrărilor proiectate.

#### **Impactul asupra calității și regimului cantitativ al apei**

Impactul desfășurării traficului rutier asupra calității apei subterane va fi nesemnificativ, având in vedere realizarea proiectului.

Apele pluviale colectate de pe platforma drumului depind cantitativ de regimul pluviometric.

Poluanții se depun și se acumulează pe platforma drumului in perioade secetoase fiind spălați in perioade ploioase. In perioada de execuție a lucrării, materialele utilizate (agregate, beton de ciment , betoane asfaltice, semifabricatele) se transporta si se pun direct in opera pe măsură ce se execută fiecare categorie de lucrare cuprinsă in proiect.

#### **Impactul asupra calității aerului**

In perioada de execuție a proiectului toată activitatea desfășurată pe amplasamentul lucrării poate avea un impact local asupra calității aerului.

Astfel se recomandă luarea următoarelor măsuri de protecție a mediului și a sănătății oamenilor:

- alimentarea cu carburanți a mijloacelor de transport și a utilajelor să se facă numai in locuri special amenajate sau in statii de alimentare organizate

- agregate naturale de rau , conform procesului tehnologic, se vor uda periodic;

- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic din punct de vedere tehnic, in ateliere specializate, pentru creșterea performanțelor acestora -utilizarea pe cât posibil a mijloacelor de transport și a utilajelor de generație recentă, prevăzute cu sisteme de minimizare și reținere a poluanților .

#### **Impactul zgomotului și vibrațiilor**

In perioada de execuție, funcționarea utilajelor, cu mase proprii mari și a echipamentelor cu funcții adecvate în timpul deplasării și executării categoriilor de lucrări, constituie sursa de zgomot și vibrații.



Impactul va fi direct, negativ, pe termen scurt si localizat la zona de lucru.

In perioada de operare traficul rutier nu va fi sursa producerii unor cantități mari de zgomot sau vibrații, datorită asigurării fluentei traficului rutier.

### **Impactul asupra peisajului**

După încheierea lucrărilor constructorul are obligația de a lua o serie de masuri in sensul refacerii calității estetice a mediului afectat.

Lucrările ce intra in cadrul actualului proiect nu vor afecta Peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic.

**- extinderea impactului (zona geografica, numarul populatiei / habitatelor/ speciilor afectate);**

Nu este cazul

**- magnitudinea si complexitatea impactului;**

Nu este cazul

**- probabilitatea impactului;**

Nu este cazul

**- durata, frecventa si reversibilitatea impactului;**

Nu este cazul

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

Nu este cazul

**- natura transfrontaliera a impactului.**

Nu este cazul

### **VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI**

**- Dotarile si masurile prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu, inclusiv conformarea la cerintele privind monitorizarea emisiilor prevazute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea in vedere implementarea proiectului sa nu influenteze negativ calitatea aerului in zona.**

Pentru obiectivele proiectate considerăm că nu sunt necesare prevederi speciale pentru monitorizarea mediului deoarece după executarea lucrărilor de reabilitare a drumurilor, acestea nu vor afecta factorii de mediu.

**IX. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE SI / SAU PLANURI / PROGRAME / STRATEGII / DOCUMENTE DE PLANIFICARE:**



**A. Justificarea incadrării proiectului , după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene:** Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva Cadru – Aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat în Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008, privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive , și altele).

- Nu este cazul

**B. Planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face parte proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.**

Proiectul “ „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA RADOIESTI, JUDETUL TELEORMAN** ” este aprobat prin Hotărârea Consiliului Local al comunei.

#### **X. LUCRARI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER**

În vederea realizării organizării de șantier se vor prevedea următoarele lucrări și operațiuni provizorii, lucrări ce reprezintă recomandări minimale și nu sunt impuse sau restrictive:

- Se va amplasa un post de pază la intrarea în incinta șantierului;
- containere metalice modulate cu destinația de birouri, magazii de depozitare
- platforma balastată cu rol dublu de parcare pentru angajați și spațiu de depozitare.
- Platforma betonată – după caz.
- Grupuri sanitare
- Imprejmuire și poarta acces
- La intrarea în șantier va fi amplasat panoul cu datele de identificare ale investiției;
- Constructorul va organiza un punct de acordare a primului ajutor pentru angajați cât și mijloace de comunicație rapidă sau de transport în cazul unui accident de muncă, sau a îmbolnăvirii acestora.

#### **– Curățenia Pe Șantier**

În vederea asigurării unui flux normal al lucrărilor, antreprenorul general al lucrării va asigura ordinea și curățenia, atât în incinta organizării de șantier cât și în zona lucrărilor.

La ieșirea din șantier, autovehiculele vor fi curățate dacă va fi cazul.



La terminarea lucrărilor se vor demonta toate lucrările de organizare de șantier și se va curăța terenul din zonă.

Executantul va curăța toată mizeria, pietrișul sau alte materiale străină vărsate în urma operațiunilor de construcție de pe toate străzile și drumurile la încheierea activității din fiecare zi. Curățarea va include spălarea cu apă și utilizarea muncii manuale după cum este necesar pentru a realiza standardul comparabil cu străzile adiacente neafectate de lucrări.

Executantul va lua toate măsurile rezonabile pentru a preveni ca vehiculele să intre pe Șantier și să iasă de pe Șantier lăsând noroi sau alte reziduuri pe suprafața străzilor adiacente, și va îndepărta în mod prompt orice materiale depozitate astfel.

#### **– Prevenirea și protecția împotriva incendiilor**

Executantul va desfășura întreaga activitate conform normelor în vigoare de prevenire a incendiilor. Acesta va furniza și menține pe șantier echipamente corespunzătoare de stingere a incendiilor. Executantul va respecta toate reglementările curente aplicabile de prevenire a incendiilor. Materialele inflamabile vor fi depozitate în conformitate cu reglementările de prevenire a incendiilor și departe de persoane terțe.

Executantul va fi responsabil pentru orice pierderi ca rezultat al unui incendiu început în timpul executării Lucrărilor sau de oricare dintre angajații săi.

#### **– Asigurarea cu utilitati**

În funcție de amplasamentul Organizării de șantier, alimentarea cu apă și cu energie electrică se va realiza fie prin bransamente la rețelele existente fie prin folosirea cisternelor de apă și a generatoarelor de curent electric.

### **XI LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTITIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE SI/SAU LA INCETAREA ACTIVITĂȚII, ÎN MASURA ÎN CARE ACESTE INFORMATII SUNT DISPONIBILE:**

- ***lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii***

Intrucat lucrarile se realizeaza pe traseele unor drumuri existente nu se pune problema refacerii amplasamentului la finalizarea investitiei.

Pentru mentinerea cadrului natural existent si pentru imbunatatirea acestuia, se propun urmatoarele masuri:

- pentru asigurarea evacuării apelor din zona drumului, vor fi prevăzute podete tubulare.





- in scopul preintampinarii iesirii de pe carosabil si al evitarii eventualelor accidente, a fost prevazuta semnalizare rutiera verticala si orizontala.

In cazul in care, in perioada executiei, vor aparea ca necesare si alte masuri fata de cele prevazute, se va completa lista cu lucrari necesare pentru protectia mediului.

La finalizarea lucrărilor aferente recomandăm următoarele:

- curățirea 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 si modul de raspuns pentru cazuri de poluări accidentale;**

Luand in considerare lucrarile proiectate, care conduc la realizarea unei cai de rulare de calitate, cu asigurarea fluentei traficului, se apreciaza ca poluantii solizi si lichizi proveniti din exploatarea drumului si antrenati de apele de suprafata vor fi diminutati cu cca 25 %.

Trebuie mentionat ca in ansamblu, prin realizarea lucrarilor proiectate, impactul circulatiei rutiere asupra mediului se modifica in sens benefic.

Refacerea semnalizarii rutiere, prin montarea indicatoarelor rutiere si executarea marcajelor longitudinale si transversale, sunt masuri care conduc nemijlocit la reducerea numarului de accidente si, implicit, la reducerea poluarii accidentale.

- **aspecte referitoare la inchiderea /dezafectarea/demolarea instalatiei;**
  - Nu este cazul
- **modalitati de refacere a starii initiale / reabilitare in vederea utilizarii ulterioare a terenului**
  - Nu este cazul

## XII. ANEXE – PIESE DESENATE

1. Plan de amplasare în zonă: suport de hârtie
2. Plan general: suport de hârtie
3. Plan de situatie pe suport de hartie si electronic
4. Profile transversale tip



**XIII . PROIECTE CARE INTRA SUB INCIDENȚA PREVEDERILOR ART. 28 DIN  
ORDONAȚA DE URGENTA A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE  
PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI SI FAUNEI SĂLBATICE, APROBATA  
CU MODIFICĂRI SI COMPLETĂRI PRIN LEGEA NR. 49/2011 |**

Investiția „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA RADOIESTI,  
TELEORMAN** ” nu se afla intr-o arie naturala proiejata sau in imediata vecinătate a unei astfel de zone.

- a) Descrierea succinta a proiectului si distanta fata de aria naturala protejata de interes comunitar.

Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului

Descrierea proiectului s-a realizat la un punct anterior (Cap. III, pct a), pag. 1

- b) - Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului au fost enumerate anterior, la Cap V.
- c) - Numele si codul ariei naturale protejate de interes comunitar;  
– Nu este cazul
- d) - Prezenta si efectivele/suprafetele acoperite de specii si habitate de interes comunitar în zona proiectului;  
– Nu este cazul
- e) - Managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;  
– Nu este cazul
- f) - Impactul potențial al proiectului asupra speciilor si habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;  
– Nu este cazul

10.6. Alte informații

Nu este cazul

**XIV PROIECTE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE**

Lucrarile proiectate nu se desfasoara pe ape si nu sunt lucrari amplasate pe cursuri de ape.

Întocmit,

ing. Mihai – Razvan PISTOL