



MP MODUL PROIECT S.A.

SOCIETATE SPECIALIZATA IN PROIECTARE
ARHITECTURA, URBANISM, CONSTRUCTII CIVILE, INDUSTRIALE, AGRICOLE,
ALIMENTARI CU APA SI CANALIZARI, CONSTRUCTII RUTIERE,
INSTALATII SANITARE, ELECTRICE SI TERMICE, AUTORIZATII DE MEDIU, TOPOGRAFIE
SI CADASTRU DE SPECIALITATE, STUDII GEOTEHNICE,
CONSULTANTA IN VEDEREA OBTINERII DE FINANTARE CU FONDURI EUROPENE

ALEXANDRIA, STR. LIBERTATII, NR. 200A, COD POSTAL 140038
COD FISCAL RO 2696473, J34/149/1991
TEL. 0247/31 17 14 TEL. 0347/80 35 88 TEL./FAX. 0247/32 49 95
e-mail: scmodulproiectsa@yahoo.com



MEMORIU DE PREZENTARE

I.DENUMIREA PROIECTULUI:

“ REABILITARE DRUMURI AFECTATE DE FENOMENE METEOROLOGICE
PERICULOASE, IN COMUNA DOBROTESTI, DIN DATA DE 28-30.07.2018 ”

II.TITULARUL PROIECTULUI :

- a) denumire titular: COMUNA DOBROTESTI
b) adresa titularului: Comuna Dobrotesti, satul Dobrotesti, judetul Teleorman, cod postal 147115
tel/fax: 0247336802
e- mail:
c) reprezentanti legali/imputerniciti
PRIMAR MANICA ION C.I –seria TR nr.214362 C.N.P- 1720113341697

III.DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT

a) Un rezumat al proiectului

SITUATIA EXISTENTA

Investiția urmărește reabilitarea drumurilor afectate de fenomene meteorologice periculoase, în comuna Dobrotesti din data de 28-30.07.2018, astfel încât acestea să satisfacă din punct de vedere calitativ și cantitativ cerințele actualilor și viitorilor consumatori, la nivelul normelor europene actuale.

Drumurile de interes local propuse pentru modernizare au caracterul de drumuri secundare și au o structură rutieră alcătuită în special din pământ amestecat cu balast bine compactat sub traficul actual. Drumurile din comuna Dobrotesti au o lungime totală propusă pentru modernizare de 3731 ml și sunt amplasate pe teritoriul administrativ al comunei Dobrotesti în satele Merisani și Dobrotesti, județul Teleorman, regăsiindu-se în Monitorul Oficial al României cu Inventarul Domeniului Public ce aparține comunei Dobrotesti.

Drumurile de interes local din comuna Dobrotesti propuse pentru reabilitare sunt amplasate în intravilanul comunei în cele două sate Merisani și Dobrotesti având următoarele lungimi:

Satul Dobrotesti – L = 2172 ml.

Satul Merisani – L = 1559 ml.

Drumurile de interes local din comuna Dobrotesti propuse pentru reabilitare sunt încadrate în Inventarul Domeniului Public al Comunei Dobrotesti, aprobat prin HCL nr. 13 din 30.04.2001, după cum urmează :

Nr. Crt.	Denumire Inventar	Pozitie Inventar	Lungime Inventar	Lungime DALI
1	DS222	34	894	803
2	DS225	33	126	126
3	DS269	32	220	220
4	DS300	31	300	288
5	DS1963	35	860	600
6	DS1854	38	135	135
TOTAL SAT DOBROTESTI			2535	2172
1	DS310	99	700	700
2	DS734	119	670	679
3	DS768	111	180	180
TOTAL SAT MERISANI			1550	1559
TOTAL GENERAL			4085	3731

In marea lor majoritate drumurile sunt balastate, sistemul rutier fiind constituit din balast (pietris cu nisip) colmatat cu pamant;

- santurile sunt prezente doar pe unele segmente de drumuri si sunt din pamant;
- corpul terasamentului drumurilor se afla intr-o stare degradata cu gropi si denivelari, unde balteste apa ingreunand circulatia ;
- drumurile studiate sunt amplasate unele pe teren plat, iar altele pe teren in panta.

Fotografii drumuri studiate





DESCRIEREA LUCRARILOR DE MODERNIZARE EFECTUATE IN SPATIILE REABILITATE;

Structura constructivă

Având în vedere starea mediocră în care se găsește partea carosabilă a drumurilor de interes local, singura soluție pentru asigurarea continuității traficului la nivel admisibil este reabilitarea acestora. Reabilitarea drumurilor de interes local se va face pe o lungime de 3.731 km.

Elementele geometrice ale drumurilor sunt următoarele:

Traseul în plan orizontal

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

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

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

Prin proiectare s-a urmărit ca traseul drumurilor de interes local să fie amenajat astfel încât să corespundă unei viteze de proiectare de 30 km/h.

In profil longitudinal

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

In profil transversal

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

La drumurile din comuna Dobrotesti se va aplica profilul transversal tip ce are următoarele caracteristici:

- partea carosabilă 4.00 m;
- acostamentele 2 x 0,50 m;
- panta transversala in acoperiş 2,5 %;
- panta acostament 2.5 %;
- santuri conform profilelor transversale tip;

Sistem rutier nou propus în urma calculului de dimensionare

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

- 20 cm strat de fundație din balast
- 10 cm strat de baza din macadam ordinar
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4
- 4 cm strat de uzura din BA16

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

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

Lucrările de terasamente constau în:

- Sapatura pentru indepartarea pamantului din rambleu si aducerea patului la cotele proiectate;
- Profilarea partii carosabile cu autogrederul si sapatura in profil mixt pentru aducerea drumului la cotele prevazute in proiect.

La realizarea sistemului rutier s-au avut în vedere următoarele:

- utilizarea agregatelor naturale locale de balastieră pentru fundatie si strat de baza;
- utilizarea agregatelor naturale de cariera pentru straturile asfaltice;

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

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

Amenajarea acostamentelor

Partea carosabilă va fi încadrată pe ambele părți de acostamente cu lățimea de 0,50 m. Acostamentele vor avea același structura rutieră ca și partea carosabilă. Panta transversală a acostamentelor este de 2,5 %.

Execuția santurilor pentru scurgerea apei

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

Execuția de podețe noi

Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în lungul drumului la intersecțiile cu drumurile laterale s-au prevăzut podețe tubulare D=500mm și lungimea de 7,50m. De asemenea pentru asigurarea continuității santurilor în dreptul acceselor la proprietăți s-au prevăzut podețe tubulare D=400mm și lungimea de 5,00 m.

Amenajarea intersecțiilor cu drumurile laterale

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

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

Siguranța circulației

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

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 modernizare a drumurilor de interes local nu reprezintă și nu produc surse de:

b) Justificarea necesitatii proiectului :

Investiția urmărește reabilitarea drumurilor afectate de fenomene meteorologice periculoase, în comuna Dobrotesti din data de 28-30.07.2018, astfel încât acestea să satisfacă din punct de vedere calitativ și cantitativ cerințele actualilor și viitorilor consumatori, la nivelul normelor europene actuale.

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

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

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

Proiectul va urmări viabilizarea, respectiv aducerea drumurilor de interes local din comuna Dobrotesti la parametrii tehnici și va consta în principal din:

- rectificarea în plan, în profil transversal a elementelor geometrice existente și eliminarea punctelor periculoase;
- rezolvarea problemei scurgerii apelor pluviale pe tot traseul drumurilor de interes local și a drumurilor laterale;

Pe baza celor arătate mai sus, pentru înlăturarea acestor neajunsuri cu implicații direct legate de aspecte socio-economice ale locuitorilor zonei este necesară demararea lucrărilor de modernizare a acestor drumuri de interes local.

Necesitatea modernizării drumurilor de interes local rezultă din următoarele considerente:

- creșterea continuă a numărului de autovehicule care circula pe aceste drumuri;
- creșterea continuă a traficului greu ce deserveste societățile amplasate pe traseul drumurilor de interes local propuse pentru modernizare;
- asigurarea legăturii cu celelalte localități va duce la o creștere economică substanțială;
- existența unor agenți economici pe traseul drumurilor propuse pentru modernizare;
- existența unor obiective economice pe acest traseu;
- în zona drumurilor propuse spre modernizare sunt unități de producție care își desfășoară activitățile zilnice în condiții improprii de siguranță și confort.

c) Valoarea investitiei

- Valoare totală (inclusiv TVA) raportată la lungimea de drum (pret/km)
4.996.533,727 lei / 3,731 Km = 1.339.194,245 mii lei/km

d) Perioada de implementare propusa

Durata totala de realizare a proiectului este de 18 luni din care durata de execuție pentru modernizarea drumurilor de interes local este de 12 luni iar durata de implementare este de 6 luni.

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

Comuna Dobrotesti este situată pe drumul national DN65A, în partea de N-V a județului Teleorman, la aproximativ 30 km nord fata de municipiul Rosiorii de Vede si are in componenta 2 sate: Dobrotesti si Merisani.

Drumurile de interes local din comuna Dobrotesti propuse pentru reabilitare sunt amplasate in intravilanul intravilanul și pe teritoriul administrativ al comunei Dobrotesti, in cele doua sate Merisani si Dobrotesti.

Lucrarea este amplasată pe actualul traseu al drumurilor de interes local, nefiind necesare exproprieri, demolări sau scoateri de terenuri din circuitul agricol sau silvic.

Planuri de situatie:

- plan de situatie sat Dobrotesti DS 222 - D01
- plan de situatie sat Dobrotesti DS 225 si DS269 - D01
- plan de situatie sat Dobrotesti DS 300 – D01
- plan de situatie sat Merisani DS 310 – D01
- plan de situatie sat Merisani DS 734 - D01
- plan de situatie sat Merisani DS 768 - D01
- plan de situatie sat Dobrotesti DS 1854 - D01
- plan de situatie sat Dobrotesti DS 1963 - D01

Situatia ocuparilor definitive de teren.

Suprafața ocupată este de aproximativ **S=18655 mp**, cuprinzând partea carosabilă, acostamentele, șanțurile de scurgere a apelor și zona de siguranta a drumurilor.

Lungime drumuri L = 3731 ml.

Drumuri sat Dobrotesti L= 2172ml

- Parte carosabila = 4,00 m.
- Acostamente = 2 x 0,50m.

Drumuri sat Merisani L = 1559 ml

- Parte carosabila = 4,00 m.
- Acostamente = 2 x 0,50m.

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

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

- 20 cm strat de fundație din balast
- 10 cm strat de baza din macadam ordinar
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4
- 4 cm strat de uzura din BA16

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

Lucrările de terasamente constau în:

- Sapatura pentru indepartarea pamantului din rambleu si aducerea patului la cotele proiectate;
- Profilarea partii carosabile cu autogrederul si sapatura in profil mixt pentru aducerea drumului la cotele prevazute in proiect.

La realizarea sistemului rutier s-au avut în vedere următoarele:

- utilizarea agregatelor naturale locale de balastieră pentru fundatie si strat de baza;
- utilizarea agregatelor naturale de cariera pentru straturile asfaltice;

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.

Profilul si capacitatile de productie - nu este cazul

Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament:

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

Lucrari de baza:

- sistem rutier nou propus in urma calculului de dimensionare;
- amenajarea acostamentelor;
- executarea santurilor;
- executarea de podete noi;
- amenajarea acceselor la proprietati;
- amenajarea intersecțiilor cu drumurile laterale;
- siguranța circulației.

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

- lucrari de realizare a structurii drumului, care constau in descarcarea din autocamioane a balastului,nisipului, stratului de beton asfaltic.
- restabilirea legaturilor rutiere existente;
- execuția de podețe noi

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

Materii prime:

Materiale de constructie:

- 20 cm strat de fundație din balast
- 10 cm strat de baza din macadam ordinar
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4
- 4 cm strat de uzura din BA16

Combustibili utilizati: carburanti motorina .

Modul de asigurare:

- agregate naturale,balast,nisip,de la statiile de sortare din zona,pe baza de contract;
- utilajele si mijloacele de transport necesare activitatii vor fi alimentate cu combustibili de la statiile de combustibili din zona.

Racordarea la retelele utilitare existente in zona;

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

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

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

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

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

Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente: Nu este cazul. Lucrarea este amplasată pe actualul traseu al drumurilor de interes local.

Resursele naturale folosite in constructie si functionare:

Resurse neregenerabile folosite in constructie:

- minerale: balast, nisip, pietris;
- combustibili: motorina folosita pentru functionarea utilajelor la executarea terasamentelor.

Resurse regenerabile folosite in constructie :

- apa

Metode folosite in constructie/ demolare:

Se vor folosi materiale de constructie naturale, locale alaturi de cele care se utilizeaza in mod obisnuit in astfel de lucrari.

La realizarea sistemului rutier s-au avut în vedere următoarele:

- utilizarea agregatelor naturale locale de balastieră pentru fundatie și strat de baza;
- utilizarea agregatelor naturale de cariera pentru straturile asfaltice;

Solutiile tehnice propuse in proiect tin cont de :

- conditiile meteorologice,
- posibilitate reutilizării materialelor excavate,
- utilitatea tehnica, functionala și securitatea dezvoltării propuse,
- dotările, caracteristicile functionale, geologice, hidrogeologice, institutionale ale zonei,
- vecinatatile existente

Relatia cu alte proiecte existente sau planificate: Nu este cazul

Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare:

VARIANTA 1

Sistem rutier nou

- 4 cm strat de uzura din mixtura asfaltica tip BA16;
- 6 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis tip BAD22,4;
- 10 cm strat de baza din macadam;
- 20 cm strat de fundatie din balast;

VARIANTA 2

Sistem rutier nou

- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic tip BA16 ;
- 6 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis tip BAD22,4;
- 15 cm strat de bază din balast stabilizat cu ciment;
- 20 cm strat fundatie din balast;

Soluția ce se va adopta, funcție de tipul pământului existent și trafic este soluția prevăzută la varianta 1 astfel încât structura rutieră să verifice la acțiunea fenomenului de îngheț - dezgheț și să prezinte capacitatea portantă necesară preluării traficului actual și de perspectivă cu costuri minime.

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

Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului:

- extragerea agregatelor - nu;
- asigurarea unor noi surse de apă - nu;
- surse sau linii de transport a energiei - nu;
- creșterea numărului de locuințe - nu;

Avize și acorduri cerute pentru proiect:

- Protecția mediului Teleorman
- Documentație tehnică pentru autorizarea lucrărilor de construcții – D.T.A.C
- OCPI Teleorman

IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare – Nu este cazul

V. Descrierea amplasarii proiectului:

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

Nu este cazul

- Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare:

În zona amplasamentului proiectului nu există obiective de interes public.

Dacă pe parcursul executării lucrărilor se vor descoperi 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:

- plan de încadrare în zona sat Dobrotesti - DZ1
- plan de încadrare în zona sat Merisani - DZ2
- plan de situație sat Dobrotesti DS 222 - D01
- plan de situație sat Dobrotesti DS 225 și DS269 - D01
- plan de situație sat Dobrotesti DS 300 – D01
- plan de situație sat Merisani DS 310 – D01
- plan de situație sat Merisani DS 734 - D01
- plan de situație sat Merisani DS 768 - D01
- plan de situație sat Dobrotesti DS 1854 - D01
- plan de situație sat Dobrotesti DS 1963 - D01
- schema privind etapele de execuție a lucrărilor

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

Drumurile de interes local din comuna Dobrotesti propuse pentru reabilitare sunt amplasate în intravilanul comunei.

Folosința actuală și planificată a terenului: intravilan - cai de comunicații

Politici de zonare și folosire a terenului: Se prevede menținerea regimului economic existent conform Certificatului de Urbanism.

Arealele sensibile: Nu este cazul

Infrastructura rutiera propusa va ocupa urmatoarele suprafete de teren:

Suprafata ocupata este de aproximativ $S=18655$ mp, cuprinzand partea carosabila, acostamentele, sanaturile de scurgere a apelor si zona de siguranta a drumurilor.

Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub forma de vector in format digital cu referinta geografica, in sistem de proiectie nationala Stereo 1970;

Coordonatele in sistem STEREO' 70 - DS 222, sat Dobrotesti

Nr. pct	Nord (X) m	Est (Y) m
1.	309650.445	490942.617
2.	309652.758	490931.261
3.	309650.610	490942.646
4.	309648.794	490954.087

Coordonatele in sistem STEREO' 70 - DS 225 si DS 269, sat Dobrotesti

Nr. pct	Nord (X) m	Est (Y) m
1.	309779.216	490999.720
2.	309773.229	490976.218
3.	309776.318	490999.753
4.	309773.772	491023.353

Coordonatele in sistem STEREO' 70 - DS 300, sat Dobrotesti

Nr. pct	Nord (X) m	Est (Y) m
1.	309790.115	491141.899
2.	309774.177	491136.207
3.	309789.959	491142.277
4.	309805.429	491149.101

Coordonatele in sistem STEREO' 70 - DS 310, sat Merisani

Nr. pct	Nord (X) m	Est (Y) m
1.	306122.382	490214.635
2.	306105.194	490220.449
3.	306122.621	490216.250
4.	306140.517	490215.230

Coordonatele in sistem STEREO' 70 - DS 734, sat Merisani

Nr. pct	Nord (X) m	Est (Y) m
1.	309360.654	490933.092
2.	309356.405	490926.593
3.	309360.108	490933.339
4.	309362.733	490940.572

Coordonatele in sistem STEREO' 70 - DS 768, sat Merisani

Nr. pct	Nord (X) m	Est (Y) m
1.	309415.345	491166.350
2.	309415.981	491158.431
3.	309415.660	491166.350
4.	309415.968	491174.270

Coordonatele in sistem STEREO' 70 - DS 1854, sat Dobrotesti

Nr. pct	Nord (X) m	Est (Y) m
1.	309360.654	490933.092
2.	309356.405	490926.593
3.	309360.108	490933.339
4.	309362.733	490940.572

Coordonatele in sistem STEREO' 70 - DS 1963, sat Dobrotesti

Nr. pct	Nord (X) m	Est (Y) m
1.	309420.763	491235.280
2.	309419.745	491222.332
3.	309419.924	491235.238
4.	309418.440	491248.059

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

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

Lucrarea este amplasată pe actualul traseu al drumurilor de interes local, nefiind necesare exproprieri, demolări 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, posibilele surse de poluare a apelor sunt uleiurile și carburanții, care se pot scurge în pânza 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.

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

Execuția de podețe noi

Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în lungul drumului la intersecțiile cu drumurile laterale s-au prevăzut podețe tubulare $D=500\text{mm}$ și lungimea de 7,50m. De asemenea pentru asigurarea continuității santurilor în dreptul acceselor la proprietăți s-au prevăzut podețe tubulare $D=400\text{mm}$ și lungimea de 5,00 m.

Stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute:

Nu este cazul;

b) Protecția aerului:

Sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri:

Sursele de poluare pentru aer se manifestă numai pe perioada execuției lucrărilor și pot fi:

Utilajele și echipamentele prin funcționarea lor în zona frontului de lucru. Poluarea specifică activității utilajelor și echipamentelor se apreciază după consumul de carburant caracteristic arderii în motoarele termice, care generează poluanți ca: Nox, Sox, CO, pulberi, metale grele, etc.

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

De asemenea, operațiile de transport, manipulare, depozitare a materialelor pot genera o creștere a concentrațiilor de pulberi, în suspensie sau sedimentabile, după caz, în zona afectată de lucrări. 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 recomandă următoarele măsuri:

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

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Sursele de zgomot și vibrații:

Utilajele de construcție, datorită deplasării și activității desfășurate, constituie surse de vibrații.

A doua sursă de zgomot și vibrații în șantier este reprezentată de circulația mijloacelor de transport.

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Măsuri:

În perioada de construcție:

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

d) Protecția împotriva radiațiilor: Nu este cazul

e) Protecția solului și a subsolului:

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

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

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

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

- emisiile de poluanți ca urmare a desfășurării traficului rutier;

Lucrări și dotări pentru protecția solului și a subsolului:

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

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice: Nu este cazul

g) Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

Identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele:

În zona amplasamentului proiectului nu există obiective de interes public.

Dacă pe parcursul executării lucrărilor se vor descoperi 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.

Lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public:

În perioada de execuție a lucrărilor se vor avea în vedere următoarele măsuri de protecție a locuitorilor din apropierea/vecinătatea frontului de lucru:

- în zonele de lucru amplasate în vecinătatea zonelor locuite, activitățile specifice organizării de șantier se vor desfășura numai în perioada de zi;
- executarea lucrărilor fără a produce disconfort locuitorilor prin generarea de noxe, praf, zgomot și vibrații;
- optimizarea traseelor utilajelor de construcție astfel încât să fie evitate blocajele și accidente de circulație;
- realizarea lucrărilor pe tronsoane, pe bază de grafic de lucrări, pentru scurtarea perioadei de execuție, pentru diminuarea duratei de manifestare a efectelor negative asupra populației;
- utilizarea mijloacelor tehnologice și utilajelor silențioase;
- sunt prevăzute indicatoare rutiere la intersecția cu drumurile principale din zonă.

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

Tipuri, coduri si cantitati de deseuri in timpul executiei :

Denumirea deșeurii	Codul deșeurii	Sursa	Cantitate
Deseuri municipale amestecate	20 03 01	De la activitatea de intretinere a drumului in perioada implementarii proiectului	1,2 t/an
Lemn	17 02 01	Lucrari de constructie (cofraje)	1 mc/an
Asfalturi, altele decat cele specificate la 17 03 01	17 03 02	Lucrari de constructie	1,5 t/an

Deseurile rezultate (evidentiate mai sus) vor fi evacuate prin asigurarea serviciilor specializate in salubritate.

Deseurile generate vor fi colectate in spatii amenajate, dotate corespunzator si vor fi predate la operatori autorizati, pe baza de contracte.

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

Deșeurile 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) Gospodarierea substantelor si preparatelor chimice periculoase:

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

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

Mod de gospodarire:

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

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

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

VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:

Populatia si sanatatea umana :

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

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

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

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

Lucrarile de siguranta circulatiei rutiere au drept scop asigurarea desfasurarii traficului în conditii de reducere la maximum a posibilitatilor de producere a accidentelor, precum si orientarea cat mai buna a celor care participa la trafic.

Factorul de mediu Biodiversitate: nu este cazul

Factorul de mediu sol:

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

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

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

Bunuri materiale:

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

Factorul de mediu apa:

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

Executia lucrarilor:

Manipularea si punerea in opera a materialelor de constructii determina emisii specifice fiecarui tip de material si fiecarei operatii de constructie. Deasemenea, ploile care spala suprafata santierului pot antrena depunerile si astfel ,indirect, acestea pot ajunge in cursurile de apa, dar si in stratul freatic.

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

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

Factorul de mediu aer:

Executia lucrarilor constituie, pe de o parte, o sursa de emisii de praf, iar pe de alta parte, sursa de emisie a poluantilor specifici arderii combustibililor fosili (produse petroliere distilate) atat a motoarelor utilajelor, cat si a mijloacelor de transport folosite.

Activitatea de constructie poate avea, temporar (pe durata realizarii proiectului), un impact local apreciabil asupra calitatii aerului, insa el se manifesta intr-o perioada limitata, relativ scurta. Magnitudinea impactului este mică și de complexitate redusă.

Clima:

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

Factorul de mediu zgomot si vibratii:

În faza de execuție se va respecta tehnologia de execuție și se vor utiliza utilaje în perfectă stare de funcționare.

Lucrările prevăzute prin proiect nu vor genera la nivel local și/sau regional, impact negativ cumulat privind zgomotele și vibrațiile, impactul fiind apreciat ca fiind nesemnificativ și se va limita în zona în care este amplasat proiectul.

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

Se vor lua măsuri pentru evitarea, reducerea sau ameliorarea impactului semnificativ asupra mediului:

- interzicerea lucrărilor de construcție pe timpul nopții;
- utilizarea în exploatare de echipamente cu nivel scăzut de zgomot și vibrații.

Peisajul si mediu vizual:

Necesitatea unui asemenea proiect este oportună, deoarece implementarea în condiții normale poate conduce la beneficii generale pentru comunitate și pentru mediul social și economic din zonă.

Patrimoniul istoric si cultural:

Lucrarile din proiectul propus nu vor avea influenta negativa asupra patrimoniului istoric, cultural si arheologic.

Extinderea impactului-prezenta si efectivele/suprafetele acoperite de specii si habitate de interes comunitar in zona adiacenta a PP: nu este cazul.

Impactul social si economic pozitiv se va extinde asupra intregii zone.

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

Prin executarea lucrărilor de reabilitare a drumurilor, vor aparea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu.

Probabilitatea impactului:

Impactul asupra mediului produs de obiectivul din proiectul propus se va manifesta „pozitiv”.

Durata, frecventa si reversibilitatea impactului

Durata totala de realizare a proiectului este de 18 luni din care durata de execuție pentru modernizarea drumurilor de interes local este de 12 luni.

Masuri de evitare, reducere sau ameliorare a impactului asupra mediului: Pentru factorul de mediu sol:

Adoptarea unei solutii de proiectare care sa atinga urmatoarele obiective:

- sa ocupe definitiv o suprafata de teren optima in conditiile asigurarii unui trafic fluent de autovehicule,
- prevederea lucrarilor de colectare si evacuare a apelor superficiale .
- impactul determinat de pierderile de carburanti si ulei este nesemnificativ, avand in vedere ca se recomanda sa se utilizeze utilaje si mijloace de transport de ultima generatie.

Pentru factorul de mediu aer:

- folosirea in timpul executiei a utilajelor si a mijloacelor de transport cu o buna reglare a motoarelor si evitarea pe cat posibil a functionarii motoarelor in timpul stationarilor in vederea diminuarii emisiilor de pulberi,

Pentru factorul de mediu apa:

- Apele pluviale de pe suprafata partii carosabile sunt colectate lateral in santuri de pamant, de unde apele sunt conduse spre firele de vai existente in zona, unde se vor descarca.
- Pentru asigurarea continuitatii scurgerii apelor in lungul drumului la intersecțiile cu drumurile laterale s-au prevăzut podețe tubulare D=500mm si lungimea de 7,50m. De asemenea pentru asigurarea continuitatii santurilor in dreptul acceselor la proprietati s-au prevăzut podețe tubulare D=400mm si lungimea de 5,00 m.

Pentru factorul de mediu zgomot:

In perioada de constructie:

- lucrarile de executie se vor realiza pe timp de zi(orele 9.00-18.00),
- utilizarea de echipamente si tehnologii conforme cu standardele de zgomot si vibratii,
- timpul de realizare a lucrarilor de constructii-montaj sa fie minim.

Pentru factorul de mediu biodiversitate: nu este cazul

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

Pentru siguranta circulatiei:

- sunt prevazute indicatoare rutiere la intersectia cu drumurile principale din zona. La semnalizarea rutiera se va ține seama de STAS 1848 / 2011.

- lucrarile de siguranta circulatiei rutiere au drept scop asigurarea desfasurarii traficului in conditii de reducere la maximum a posibilitatilor de producere a accidentelor, precum si orientarea cat mai buna a celor care participa la trafic.

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

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

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

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

Lucrările de modernizare a drumurilor de interes local 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. Nu este cazul.

B. Proiectul este finanțat de Compania Națională de Investiții (CNI), prin programul “Lucrări în primă urgență”.

Proiectul se încadrează în Planul Urbanistic General al Comunei Dobrotesti Nr. 51/1996, conform certificat de urbanism nr. 24 din 04.12.2018.

X. Lucrari necesare organizarii de santier:

Organizarea de santier va fii amplasata in limitele terenului administrat de beneficiar.

Constructorul ce va contracta lucrarea va folosii baza proprie. Lucrarile ce se vor executa pentru reabilitarea drumurilor, vor fii semnalizate corespunzator pentru a fii ocolite si a nu se produce accidente. Se vor amplasa bariere fizice imprejurul organizarii de santier, pentru a nu afecta si alte suprafete decat cele necesare proiectului si pentru a proteja vegetatia din zona.

La terminarea lucrarilor, terenurile folosite provizoriu pentru executia lucrarilor, se vor preda in starea in care au fost luate in primire.

Iluminarea, semnalizarea si paza

Atunci cand vizibilitatea este redusa, punctele de lucru vor fii iluminate in intregime in scopul de a se evita accidente de circulatie.

Utilajele si materialele ramase la punctul de lucru peste noapte, vor fii pazite si semnalizate corespunzator.

La semnalizarea lucrarilor ce se vor executa, se va tine seama de STAS 1848/2011.

Materialele rezultate din lucrarile de reabilitare a drumurilor

Materialele refolosite, rezultate, vor fii transportate la locurile indicate prin procese verbale incheiate intre constructor si beneficiar.

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

Se interzice instrainarea materialelor refolosibile rezultate. Acestea se vor introduce in executia altor drumuri sau se vor preda pe baza de acte, beneficiarului.

Suprafetele de teren ocupate temporar vor fii aduse la starea initiala.

Localizarea organizării de șantier:

Organizarea de santier va fii amplasata in limitele terenului administrat de beneficiar.

Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier:

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

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

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

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

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

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

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

Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier: Nu este cazul

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

Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu:

Se recomandă următoarele măsuri:

- manipularea cu atenție a utilajelor;
- utilizarea unor mijloace corespunzătoare din punct de vedere tehnic;
- interzicerea lucrărilor de construcție pe timpul nopții;
- utilizarea în exploatare de echipamente cu nivel scăzut de zgomot și vibrații.

XI. Lucrari de refacere a amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si /sau la incetarea activitatii:

La finalizarea investitiei, cadrul natural va fi refacut iar zona va fii adusa la starea initiala. Lucrarile de refacere a mediului inconjurator:

- restaurarea vegetatiei de-a lungul aliniamentului
- limitarea la minimul necesar a suprafetei ocupate
- integrarea in peisaj a elementelor asociate infrastructurii si imbunatatirea calitatii mediului
- refacerea zonei dupa terminarea lucrarilor,
- refacerea terenurilor ocupate temporar pe durata lucrarilor si redarea acestora utilizarilor initiale).

XII. Anexe:

1. - Plan de incadrare in zona sat Dobrotesti - DZ1
- Plan de incadrare in zona sat Merisani - DZ2
- Plan de situatie sat Dobrotesti DS 222 - D01
- Plan de situatie sat Dobrotesti DS 225 si DS269 - D01
- Plan de situatie sat Dobrotesti DS 300 – D01
- Plan de situatie sat Merisani DS 310 – D01
- Plan de situatie sat Merisani DS 734 - D01
- Plan de situatie sat Merisani DS 768 - D01
- Plan de situatie sat Dobrotesti DS 1854 - D01
- Plan de situatie sat Dobrotesti DS 1963 - D01

2. Schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare:

- Schema de executie a lucrarilor

3. Schema-flux a gestionării deșeurilor:

Nu este cazul;

XIII. Nu este cazul. Proiectul nu intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare.

XIV. Nu este cazul. Proiectul nu se realizeaza pe ape si nici nu are legatura cu apele.

XV. Nu este cazul

Proiectant,

SC MODUL PROIECT SA

ALEXANDRIA



Director general,
ec.Craciun Petrut

Intocmit,

Anghelovici Irina

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "I. Anghelovici".

Titular proiect,

COMUNA DOBROTESTI, JUDETUL TELEORMAN

