



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 DJ 601B , BLEJESTI (DJ 503) - COSMESTI
(DJ 601C), km 6+038 - 14+540 (L=8,502 km) ”

II.TITULARUL PROIECTULUI :

CONSILIUL JUDETEAN TELEORMAN

- Adresa: Municipiul Alexandria, str. Dunarii, nr.178, Judetul Teleorman
- tel/fax: 0749080020
- e- mail:
- pagina de internet.....
- reprezentanti legali/imputerniciti: PRESEDINTE ADRIAN IONUT GADEA
- responsabil pentru protectia mediului:.....

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT

Amplasamentul drumului județean DJ 601B, propus pentru reabilitare începe de la km 6+038 intersecția cu DJ503 pe raza localității Blejești, traversează comunele Blejești și Cosmești și se sfârșește la km 14+540 intersecția cu DJ601C pe raza localității Cosmești.

Întregul traseu se desfășoară pe teritoriul județului Teleorman având lungimea de 8,502 km.

Traseul drumului din punct de vedere juridic reprezintă domeniul public de interes județean și traversează teritoriul administrativ al comunelor Blejești și Cosmești după cum urmează:

- comuna Blejești, între km 6+038 – km 6+383, L=0,345 km, CF nr. 20317;
- comuna Blejești, între km 6+383 – km 6+413, L=0,030 km, CF nr. 20952;
- comuna Blejești, între km 6+413 – km 10+236, L=3,823 km, CF nr. 20936;
- comuna Cosmești, între km 10+236 – km 12+700, L=2,464 km, CF nr. 20985;
- comuna Cosmești, între km 12+700 – km 12+723, L=0,023 km CF nr. 21394;
- comuna Cosmești, între km 12+723 – km 14+540, L=1,817 km, CF nr. 21387.

LUCRARI DE DRUMURI

Traseul in plan

La proiectarea lucrarilor de modernizare a drumului s-au reconsiderat elementele geometrice existente ale racordarilor in plan cu adoptarea unor elemente superioare celor existente acolo unde este posibil, corespunzatoare, vitezei de proiectare adoptate de 90km/h in afara localitatilor si de 50km/h pe sectoarele de drum in localitati, cu respectarea prevederilor STAS 863/1985. Lucrarile proiectate se vor incadra in traseul existent al drumului. Lungimea proiectata a sectorului de drum este de 8,502 km.

Traseul in profil longitudinal

Profilul longitudinal urmareste cotele existente ale drumului tinand cont de grosimea straturilor de ranforsare, linia rosie fiind proiectata pe principiul cotelor minime in profil transversal, cu respectarea prevederilor STAS 863/1985. Local s-a prevazut optimizarea profilului longitudinal in vederea respectarii pasului de proiectare conform normelor in vigoare.

Profil transversal

Profilul transversal adoptat este corespunzator clasei tehnice IV conform OG nr. 43/1997 privind *“regimul juridic al drumurilor”* si ordinul MT nr. 45/1998 privind *“Normele tehnice pentru proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor”*, si are urmatoarele elemente:

- Platforma drumului	8,00m
- Partea carosabila	6,00m
- Benzi de circulatie	2x3,00m
- Acostamente	2x1,00m
- din care banda de incadrare	2x0,25m
- Panta transversala pe partea carosabila si benzile de incadrare	2,5%
- Panta transversala pe acostamente	4%

Modernizarea structurii rutiere

Structura rutiera recomandata in Expertiza Tehnica la Solutia 1 de catre expertul tehnic atestat Luca E.E. Radu, stabilita in urma dimensionarii si a verificarii acesteia la actiunea fenomenului de inghet – dezghet, si aprobata de beneficiar la faza DALI este urmatoarea:

Tronson drum asfaltat Km 6+038 - Km 8+520

Pe sectorul cuprins intre km 6+038 si km 8+520 unde drumul existent are o imbracaminte asfaltica si o fundatie din impietruire se propune reabilitarea structurii rutiere a drumului, dupa cum urmeaza:

- 4 cm strat de uzura MAS16 conform AND605/2016;
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4 + reprofilare conform AND605/2016;
- reparatii ale structurii rutiere existente.

Tronson drum cu asfalt degradat Km 8+520 - Km 10+880

Pe sectorul cuprins intre km 8+520 si km 10+880 unde structura rutiera existenta a drumului este din impietruire peste care s-au asternut straturi asfaltice, se propune reabilitarea structurii rutiere a drumului dupa cum urmeaza:

- 4 cm strat de uzura MAS16 conform AND605/2016;
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4 conform AND605/2016;
- 15 cm strat de baza din balast stabilizat conform STAS 10473/1987;

- 20 strat de fundatie din balast reciclat si stabilizat cu lianti hidraulici cu aport de piatra 10cm.

Solutia prevede reciclarea zestrei din impietruirea existenta a drumului, stabilizarea acesteia cu lianti hidraulici si presupune imprastierea unui strat de 10 cm de piatra peste impietruirea existenta iar apoi reciclare si stabilizare. Astfel se obtine si un strat stabilizat cu rol de fundatie in structura.

Tronson drum din dale de beton Km 10+880 - Km 14+540

Pe sectorul cuprins intre km 10+880 si km 14+540 drumul are o structura rutiera alcatuita din dale de beton de ciment, se propune reabilitarea structurii rutiere a drumului, dupa cum urmeaza:

- 4 cm strat de uzura MAS16 conform AND605/2016;
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4 conform AND605/2016;
- geocompozit antifisura pe latimea de 6,50m.
- reparatii ale structurii rutiere existente.

Structura rutiera noua pe zone de largire

1.Cazul drumului din dale de beton de ciment

Largirea structurii rutiere existente cu structura rutiera semirigida, dupa cum urmeaza:

- straturile de mixtura asfaltica de ranforsare in grosimile proiectate si geocompozitul;
- 10 cm beton de ciment C20/25;
- 20 cm strat de fundatie din balast conform STAS6400/1984;
- 10 cm strat de forma stabilizat conform STAS 12253/1984;

Structura rutiera pentru largirea partii carosabile existente se va aplica in urmatoarea solutie constructiva:

- se decapeaza si se indeparteaza acostamentul existent.
- se aplica straturile de fundatie si de baza proiectate pentru largirea partii carosabile pe intreaga latime a acostamentului (banda de incadrare si acostamentul consolidat). Partea superioara a stratului din beton va fi la nivelul imbracamintii existente.

2.Cazul drumului asfaltat

Largirea partii carosabile existente cu structura rutiera semirigida, dupa cum urmeaza:

- straturile de mixtura asfaltica de ranforsare in grosimile proiectate;
- 6 cm strat de BAD22,4 conform AND605/2016;
- 15 cm strat de baza din balast stabilizat conform 10473/1987;
- 20 cm strat de fundatie din balast conform STAS6400/1984;
- 10 cm strat de forma stabilizat conform STAS 12253/1984.

Structura rutiera pentru largirea partii carosabile existente se va aplica in urmatoarea solutie constructiva:

- Se decapeaza si se indeparteaza structura rutiera existenta pe o latime de 25cm de la marginea drumului (linia de taiere se va realiza la 2.75m fata de ax).

- Se aplica straturile de fundatie si de baza proiectate pentru largirea partii carosabile pe latimea banda de incadrare si acostamentul.

- Se aplica stratul de 6 cm din BAD22,4 pe latimea necesara executiei benzii de incadrare. Partea superioara a stratului de BAD22,4 va fi la nivelul imbracamintii existente.

- Pe rostul dintre structura rutiera existenta si structura rutiera noua pentru largire se va prevedea un material geosintetic pe latimea de 1.00m inainte de asternerea mixturilor de ranforsare proiectate.

Restul acostamentului se va realiza din agregate de balastiera - refuz de ciur concasat in amestec 0-63mm.

Reparatiile structurii existente

Se atrage atentia ca reparatiile necesare la nivelul complexului rutier existent depind de perioada de timp pana la care vor incepe lucrarile de modernizare.

In cazul structurii rutiere existente din asfalt:

Reparatiile structurii rutiere existente se va realiza inaintea asternerii straturilor de ranforsare proiectate. Functie de tipul degradarii complexului rutier, conform normativului AND547/98, solutiile de reparatie ale structurii rutiere vor fi:

- Repararea gropilor se va realiza prin plombarea lor cu mixtura asfaltica tip BAD22,4.
- Remedierea fagaselor longitudinale se va face prin frezarea si executarea unui nou strat de mixtura asfaltica tip BAD22,4. Pe zonele cu tasari se va realiza decaparea imbracamintii existente si se va completa cu mixtura asfaltica tip BAD22,4.

- Pe zonele cu cedari ale complexului rutier se impune refacerea structurii rutiere, se va proceda la indepartarea in intregime a structurii rutiere si aplicarea unei structuri rutiere noi identica cu cea folosita pentru largirea structurii rutiere existente.

In cazul structurii rutiere existente din beton de ciment:

Principalele interventii pentru remedierea degradarilor la dalele de beton de ciment sunt urmatoarele:

Dale distruse total se vor trata astfel:

- desfacerea structurii existente degradate si refacerea acesteia cu urmatoarea solutie:
- concasarea in situ a dalei degradate;
- 12 cm piatra sparta compactata;
- 6 cm din BAD22,4 conform AND605/2016;

Partea inferioara a acestei structuri va fi la nivelul structurii rutiere existente. Cota superioara a acestor straturi este la nivelul imbracamintii rutiere existente nedegradate.

Peste acestea se vor aterne straturile de ranforsare proiectate.

Rupturile de colt la dalele de beton se vor trata astfel:

- demolarea in adancime a betonului din zona afectata dupa un contur dreptunghiular si refacerea acesteia cu urmatoarea solutie:

- 20 cm piatra sparta compactata;
- 6 cm strat din BAD22,4;

Peste acestea se vor aterne straturile de ranforsare proiectate.

Defectiunile rosturilor ce constau din decolmatarea sau deschiderea acestora:

- Remedierea rosturilor decolmate se va face prin scoaterea materialelor necorespunzatoare din rosturi, curatarea, uscarea, amorsarea si umplerea lor cu mastic bituminos;

- Remedierea rosturilor deschise se va face prin colmatarea acestora cu mastic bituminos;

Rosturile denivelate se vor trata astfel:

- Demolarea in adancime a betonului din zona afectata dupa un contur dreptunghiular si refacerea acesteia cu urmatoarea solutie:

- 20 cm fundatie din balast;
- 25 cm fundatie din piatra sparta;
- strat din mixturi asfaltice BAD22,4 in grosime de 6cm;

Peste acestea se vor aterne straturile de ranforsare proiectate.

Scurgerea apelor

Santuri pereate cu beton

In localitati se va mentine pe cat posibil amplasamentul santurilor existente.

In cadrul proiectului s-au prevazut realizarea de santuri pereate, rigole carosabile, rigole de acostament si santuri din pamant.

Santurile pereate cu beton vor avea o lungime de 2190 ml si se vor amplasa in zonele unde panta longitudinala depaseste valoarea de 3% respectiv in zonele de descarcare a podetelor transversale.

Santurile pereate cu beton se vor realiza din elemente prefabricate conform profilelor transversale tip.

SANTURI PEREATE CU BETON

Nr. Crt.	POZITIA KILOMETRICA	PARTEA AMENAJATA	TOTAL (m)
1	6+038 - 6+800	Stanga + Dreapta	1190,00
2	12+250 - 12+750	Stanga + Dreapta	1000,00
TOTAL GENERAL			2190,00

Rigole carosabile

Rigolele carosabile proiectate vor avea o lungime totala de 120 m si vor fi realizate in zona de amenajare a statiilor de autobuz la marginea platformei statiei de autobuz pentru asigurarea continuitatii santurilor proiectate, pe o lungime de 30 ml la fiecare statie de autobuz conform planului de situatie.

RIGOLE CAROSABILE

Nr. Crt.	POZITIA KILOMETRICA	PARTEA AMENAJATA	TOTAL
1	7+845 - 7+875	Stanga + Dreapta	60,00
2	14+460 - 14+490	Stanga + Dreapta	60,00
TOTAL GENERAL			120,00

Rigole de acostament

Rigolele de acostament proiectate vor avea o lungime de 60 ml si se vor realiza in zona de amenajare a parcarilor la limita dintre partea carosabila a parcarii si platforma betonata amenajata pentru mobilier.

RIGOLE DE ACOSTAMENT

Nr. Crt.	POZITIA KILOMETRICA	PARTEA AMENAJATA	TOTAL
1	10+590 - 10+620	Dreapta	30,00
2	10+720 - 10+750	Stanga	30,00
TOTAL GENERAL			60,00

Santurile de pamant se vor realiza cu sectiune trapezoidala conform profilelor transversale tip, acestea se vor realiza pe restul tronsoanelor in functie de posibilitatea de descarcare in teren.

In baza ridicarii topografice de detaliu si a profilului longitudinal a rezultat necesitatea repositionarii podetelor proiectate conform tabelului de mai jos.

Detalii cu privire la modul de realizare a santurilor, rigolelor de acostament si rigolelor carosabile se vor realiza la faza de Proiect Tehnic si Detalii de Executie.

Podete transversale

In tabelul de mai jos sunt prezentate situatia podetelor transversale existente si proiectate:

PODETE PROPUSE DJ601B BLEJESTI - COSMESTI

Nr. Crt.	POZITIA KILOMETRICA	PODET EXISTENT	PODET PROIECTAT
1	6+500		Podet tubular D=1000mm
2	7+230		Podet tubular D=1000mm
3	9+120		Podet Nou Tip P2
4	10+360	Podet tubular	Podet Nou Tip P2
5	10+920	Podet tubular	Podet Nou Tip P2
6	11+100	Podet dalat din beton	Podet Nou Tip P2
7	11+490	Podet tubular	Podet Nou Tip P2
8	11+770	Podet tubular	Podet Nou Tip P2
9	11+930	Podet dalat din beton	Podet Nou Tip P2
10	11+960	Podet tubular	Podet Nou Tip P2
11	12+530	Podet boltit	Se mentine cu reparatii
12	12+590	Podet tubular	Podet tubular D=1000mm

In cadrul proiectului s-a prevazut reabilitarea a 1 podete, inlocuirea a 8 podete existente si suplimentarea numarului de podete cu inca 3 dalate noi.

Detalii cu privire la modul de realizare a podetelor prefabricate si tubulare precum si modul de reabilitare a podetelor existente se va realiza la faza de Proiect Tehnic si Detalii de Executie.

Amenajare drumuri laterale

Pentru amenajarea drumurilor laterale s-a prevazut amenajarea de podete D=800mm si L=7,50m pentru asigurarea continuitatii santurilor la intersectia cu drumurile laterale.

Detalii cu privire la modul de realizare a acceselor la proprietati se va realiza la faza de Proiect Tehnic si Detalii de Executie.

Drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime de 25 m si o latime de 5,00m cu o structura rutiera compusa din:

- 20 cm fundatie din balast;
- 15 cm strat de piatra sparta;
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4;
- 4 cm strat de uzura din MAS16.

In proiect s-a prevazut amenajarea a 36 drumurilor laterale. Se vor executa santuri de pamant de o parte si de alta a drumurilor laterale proiectate.

DRUMURI LATERALE

Nr. Crt.	POZITIA KILOMETRICA	PARTEA AMENAJATA	LATIME
1	6+070	Stanga	5,00
2	6+260	Dreapta	5,00
3	6+360	Stanga	5,00
4	6+460	Stanga	5,00
5	6+720	Stanga	5,00
6	7+100	Stanga	5,00
7	7+220	Stanga	5,00
8	7+510	Stanga	5,00
9	7+700	Stanga	5,00
10	7+840	Dreapta	5,00
11	7+875	Stanga	5,00
12	8+460	Dreapta	5,00
13	8+530	Stanga	5,00

14	8+850	Stanga	5,00
15	9+000	Stanga	5,00
16	9+470	Dreapta	5,00
17	9+573	Stanga	5,00
18	9+700	Dreapta	5,00
19	9+790	Stanga	5,00
20	10+230	Dreapta	5,00
21	10+410	Stanga	5,00
22	10+470	Dreapta	5,00
23	10+555	Stanga	5,00
24	11+000	Dreapta	5,00
25	11+060	Stanga	5,00
26	11+390	Stanga	5,00
27	11+450	Stanga	5,00
28	11+510	Dreapta	5,00
29	11+700	Dreapta	5,00
30	11+760	Stanga	5,00
31	11+790	Dreapta	5,00
32	12+400	Dreapta	5,00
33	12+580	Stanga	5,00
34	13+060	Dreapta	5,00
35	13+910	Stanga	5,00
36	14+390	Stanga	5,00

Amenajarea acceselor la proprietati

Pentru amenajarea acceselor la proprietati s-a prevazut amenajarea de podete D=500mm si L=5,00m pentru asigurarea continuitatii santurilor la intersectia cu accesele la proprietati.

Accesele la proprietati sunt in numar de 41 buc. si amplasate astfel:

- Satul Blejesti = 41 buc.

Amenajarea acceselor la proprietati se va realiza prin intermediul unor platforme avand o latime de 4.00m si o lungime variabila in functie de distanta de la marginea partii carosabile pana la proprietate.

Structura rutiera a platformelor de acces la proprietati va fi compusa din:

- 20 cm fundatie din balast;
- 15 cm beton de ciment C20/25;
- 4 cm strat de uzura din BA16.

Amenajarea parcarilor si statiilor de autobuz

Se prevede amenajarea a 4 statii de autobuz (de o parte si de alta a drumului la Km 7+850 si km 14+490 conform planului de situatie) si 2 parcare (de o parte si alta a drumului la km 10+600 dreapta si Km 10+750 stanga conform planului de situatie).

Parcarile si statiile de autobuz proiectate vor fi amenajate cu aceeasi structura rutiera ca si cea folosita pentru modernizarea structurii existente a drumului si anume:

- 10 cm strat de forma din pamant stabilizat;
- 20 cm fundatie din balast;
- 15 cm strat de balast stabilizat cu ciment;
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4;
- 4 cm strat de uzura din MAS16.

Parcarile vor fi dotate cu mobilier urban ce consta din mese, banci si cosuri de gunoi realizate din beton.

Statiile de autobuz vor fi prevazute cu adaposturi pe structura metalica.

Atat pentru parcare cat si pentru statiile de autobuz prevazute a se amenaja va fi asigurata semnalizarea rutiera orizontala si verticala corespunzatoare.

Detalii cu privire la modul de realizare a parcarilor si statiilor de autobuz se vor realiza la faza de Proiect Tehnic si Detalii de Executie.

Semnalizare rutiera

Drumul este prevazut cu un sistem de semnalizare minimal alcatuit din indicatoare rutiere de orientare si reglementare a circulatiei rutiere.

Indicatoarele kilometrice existente sunt vechi, sterse si degradate, nefiind pozitionate corect conform ridicarilor topografice efectuate odata cu "Elaborarea planului cadastral pentru drumurile judetene din Teleorman".

O deficiente grava a sistemului de semnalizare rutiera este aceea ca nu sunt prezente semnalizari si marcaje pentru trecerile de pietoni in zona localitatilor.

Avand in vedere situatia existenta deficitara a semnalizarii rutiere pe drumul proiectat se impune refacerea sistemului de semnalizare rutiera a drumului.

Semnalizarea pe timpul executiei

Aceasta se va organiza in conformitate cu “Norme metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului”, functie de situatia concreta si se va supune avizarii Inspectoratului Judetean al Politiei Romane.

Semnalizarea definitiva (pe perioada de exploatare)

Aceasta va fi compusa din:

- marcaje orizontale:
 - axul drumului – cu linie continua in toate zonele unde depasirea este interzisa (curbe periculoase, zona fara vizibilitate, intersectii;
 - axul drumului – cu linie intrerupta in toate zonele unde depasirea este permisa;
 - ambele margini ale partii carosabile;
- panouri indicatoare pentru:
 - curbe;
 - treceri de pietoni;
 - intersectii;
 - statii de autobuz;
 - parcari;

Este necesara in mod obligatoriu re-kilometrarea traseului prin dispunerea de borne kilometrice si hectometrice noi. Se constata ca bornele existente nu corespund ca pozitie kilometrica. Bornele noi vor fi din materiale moderne (metal pentru borne kilometrice si plastic pentru bornele hectometrice).

Pentru siguranta rutiera dupa finalizarea lucrarilor va fi realizata semnalizarea verticala conform SR 1848-1, SR 1848-2, SR 1848-3. Marcajul rutier va fi realizat conform SR 1848-7/2004 “Siguranta circulatiei. Marcaje rutiere”.

Indicatoare rutiere propuse a se amplasa pe tronsonul de drum propus pentru modernizare:

- se vor amplasa 38 indicatoare tip B2 - „Oprire”, conform planului de situatie, la toate drumurile laterale proiectate, la inceput si sfarsit de tronson.
- se vor amplasa 2 indicatoare de intrare si iesire din localitate tip 38a, conform planului de situatie.

- se vor amplasa 20 indicatoare de presemnalizare a curbelor tip A1, A2, A3, conform planului de situatie.
- se vor amplasa 4 indicatoare curbe deosebit de periculoase tip A5, conform planului de situatie.
- Se vor realiza 2 treceri de pietoni, conform planului de situatie, unde se vor amplasa 4 indicatoare de semnalizare tip G1.
- Se vor realiza 4 statii de autobuz, conform planului de situatie, si se vor amplasa 4 indicatoare de semnalizare a acestora tip G14.
- Se vor realiza 2 parcuri, conform planului de situatie, si se vor amplasa 2 panouri de semnalizare tip G34.
- Pentru curbele a caror amenajare nu a putut fi facuta respectand viteza de proiectare, s-au instituit restrictii de viteza fiind amplasate un numar de 24 indicatoare de limitare tip C29 si 10 indicatoare de sfarsit al limitarii de viteza amplasate conform planului de situatie.
- Pe zonele cu depasirea interzisa au fost montate un numar de 20 indicatoare tip C27 depasire interzisa si un numar de 17 indicatoare tip C37 sfarsitul zonei cu depasire interzisa, conform planului de situatie.

Tronsoane cu depasirea interzisa:

- km 6+350 - km 6+950;
- km 7+150 - km 7+300;
- km 7+450 - km 7+580;
- km 8+850 - km 9+025.
- km 11+025 - km 11+175.
- km 11+550 - km 11+675.
- km 12+300 - km 12+725.
- km 13+125 - km 13+275.
- km 13+500 - km 13+650.

Pe tronsoanele unde depasirea este interzisa se va realiza marcaj axial continuu, pe restul tronsoanelor marcajul axial va fi discontinuu. Detalii cu privire la marcaje longitudinale si transversale vor fi realizate la faza de proiect tehnic.

Pod pe DJ601B peste paraul Glavacioc Km 6+383

Solutia I - mentinerea suprastructurii existente

Suprastructura

- Organizarea circulatiei pe jumatate din latimea partii carosabile, cu semnalizare corespunzatoare.

- Frezarea imbracamintii asfaltice pe jumatate de cale.

- Desfacerea sistemului rutier pana la nivelul suprastructurii, fara utilizarea piconului.

- Demontarea bordurii, demolarea parapetului din beton armat si partial a grinzii parapetului, demontarea dispozitivelor de rost.

- Executarea unei schele in intradosul suprastructurii.

- Curatarea cu peria mecanica a suprastructurii.

- Injectarea eventualelor fisuri, conform tehnologiei privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele din beton si beton armat indicativ C149/87.

- Indepartarea betoanelor degradate local: zona gurilor de scurgere, zona rosturilor de la culei, zonele monolite dintre grinzile prefabricate, sablarea armaturilor si inlocuirea/suplimentarea acestora daca este necesar.

- Rebetonarea zonelor degradate local conform prevederilor C149/87.

- Repararea degradarilor superficiale la betoanele suprastructurii prin aplicarea de mortare speciale cu aderență și rezistență ridicată.

- Precomprimarea antretoazelor centrale dacă va fi cazul.

- Rebetonarea partii superioare a grinzii parapetului.

Prevederea de echipamente noi:

- Borduri înalte fără talpa;

- Parapete metalice pietonale;

- Guri de scurgere noi;

- Dispozitive etanșe pentru acoperirea rosturilor de la culei.

Realizarea stratului suport nou pentru realizarea hidroizolației.

Asternerea hidroizolației.

Aplicarea protecției hidroizolației.

Montarea bordurilor fără talpa inferioară.

Asternerea asfaltului la trotuare.

Asternerea straturilor de mixtura asfaltica noua pe carosabil.

Modificarea circulatiei si repetarea operatiunilor la cealalta jumătate a caii.

Realizarea semnalizarii.

Infrastructura

- Degajarea elevatiilor pana la rostul elevatie-fundatie.
- Desfacerea tencuiei pe elevatie si zidurile intoarse ale culeelor.
- Curatarea betonului elevatiilor cu peria metalica pana la nivelul rostului elevatie fundatie iar a armaturilor prin sablare.
- Injectarea eventualelor fisuri, conform tehnologiei privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele din beton si beton armat indicativ C149/87.
- Protejarea elevatiilor cu un torcret aplicat cu o plasa sudata.
- Aplicarea de mortare speciale cu rezistenta si aderenta ridicata la bancheta de rezemare, pe zonele cu beton segregat, cu armaturi insuficient acoperite, la muchiile ciobite, etc.
- Curatarea, ungerea si dupa caz vopsirea aparatelor de reazem.
- Indepartarea materialului lemnos de la culei.
- Montare dispozitive antiseismice.

Racordul cu terasamentele

Pentru o racordare corespunzatoare a podului cu terasamentele drumului sunt necesare:

- Montarea de placi de racordare, inclusiv a grinzilor de rezemare si prizmului de piatra sparta.
- Refacerea racordarii liniei rosii a podului cu linia rosie a drumului.
- Largirea platformei drumului la capetele podului si racordul la profilul curent al drumului pe cate 25m.
- Executarea de sferturi de con sau aripi, inclusiv fundatii.
- Pereerea taluzelor in apropierea podului pe o lungime de aproximativ 3 m.
- Executarea de scari de acces si casiuri, inclusiv fundatiile acestora.
- Refacerea semnalizarii orizontale pe rampele podului.

Lucrari in albie

Principalele lucrari de amenajare a albiei in zona podului cuprind:

- Degajarea albiei pentru asigurarea scurgerii apelor.
- Curatarea albiei de vegetatie.
- Desfacerea placilor prefabricate din albie in aval de pod.

b) Justificarea necesitatii proiectului :

Lucrarile propuse a se executa vor avea avantaje sociale și economice, precum:

- îmbunătățirea accesului catre localitatile traversate;
- crearea de noi locuri de munca pe perioada execuției lucrărilor;
- scurtarea timpilor de parcurs pentru traficul auto;
- realizarea unui confort sporit pentru participanții la trafic ;
- sporirea siguranței circulației;
- reducerea semnificativa a poluării mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului;
- condițiile de rulare corespunzătoare reduc uzura mijloacelor de transport și degradarea acestora.

Lucrările propuse a se executa vor conduce la îmbunătățirea condițiilor de circulație și a fluentei traficului și vor influenta benefic zona atât din punct de vedere ambient cat și din punct de vedere socio-economic.

c) Valoarea investitiei

	Lei (fara TVA)	Lei (cu TVA)
TOTAL GENERAL (INV)	13.202.184,28	15.686.713,30
Constructii-montaj(C+M):	11.497.862,81	13.682.456,74

d) Perioada de implementare propusa

Durata de execuție pentru “ REABILITARE DJ 601B , BLEJESTI (DJ 503) - COSMESTI(DJ 601C), km 6+038 - 14+540 (L=8,502 km)” este de 10 luni.

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

Amplasamentul drumului județean DJ 601B, propus pentru reabilitare începe de la km 6+038 intersecția cu DJ503 pe raza localității Blejești, traversează comunele Blejești și Cosmești și se sfârșește la km 14+540 intersecția cu DJ601C pe raza localității Cosmești.

Întregul traseu se desfășoară pe teritoriul județului Teleorman.

Traseul drumului din punct de vedere juridic reprezintă domeniul public de interes județean și traversează teritoriul administrativ al comunelor Blejești și Cosmești după cum urmează:

- comuna Blejești, între km 6+038 – km 6+383, L=0,345 km, CF nr. 20317;
- comuna Blejești, între km 6+383 – km 6+413, L=0,030 km, CF nr. 20952;
- comuna Blejești, între km 6+413 – km 10+236, L=3,823 km, CF nr. 20936;
- comuna Cosmești, între km 10+236 – km 12+700, L=2,464 km, CF nr. 20985;
- comuna Cosmești, între km 12+700 – km 12+723, L=0,023 km CF nr. 21394;
- comuna Cosmești, între km 12+723 – km 14+540, L=1,817 km, CF nr. 21387.

Planuri de situatie: LS01, LS02, LS03, LS04, LS05, LS06, LS07, LS08, LS09, LS10, LS11, LS12, LS13, LS14.

Situatia ocuparilor definitive de teren.

- Suprafata terenului din cerere = 119.028,00 mp
- Întregul traseu se desfășoară pe teritoriul județului Teleorman având lungimea de 8,502 km.

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

Au fost descrise la capitolul Descrierea proiectului

Modernizarea structurii rutiere

Tronson drum asfaltat Km 6+038 - Km 8+520

Pe sectorul cuprins între km 6+038 și km 8+520 unde drumul existent are o îmbrăcăminte asfaltică și o fundație din împietruire se propune reabilitarea structurii rutiere a drumului, după cum urmează:

- 4 cm strat de uzură MAS16 conform AND605/2016;
- 6 cm strat de legătură din BAD22,4 + reprofilare conform AND605/2016;
- reparații ale structurii rutiere existente.

Tronson drum cu asfalt degradat Km 8+520 - Km 10+880

Pe sectorul cuprins între km 8+520 și km 10+880 unde structura rutieră existentă a drumului este din împietruire peste care s-au asternut straturi asfaltice, se propune reabilitarea structurii rutiere a drumului după cum urmează:

- 4 cm strat de uzură MAS16 conform AND605/2016;
- 6 cm strat de legătură din BAD22,4 conform AND605/2016;
- 15 cm strat de bază din balast stabilizat conform STAS 10473/1987;
- 20 cm strat de fundație din balast reciclat și stabilizat cu lianți hidraulici cu aport de piatră 10cm.

Soluția prevede reciclarea zestreii din împietruirea existentă a drumului, stabilizarea acesteia cu lianți hidraulici și presupune imprăștierea unui strat de 10 cm de piatră peste împietruirea existentă iar apoi reciclare și stabilizare. Astfel se obține și un strat stabilizat cu rol de fundație în structură.

Tronson drum din dale de beton Km 10+880 - Km 14+540

Pe sectorul cuprins între km 10+880 și km 14+540 drumul are o structură rutieră alcătuită din dale de beton de ciment, se propune reabilitarea structurii rutiere a drumului, după cum urmează:

- 4 cm strat de uzură MAS16 conform AND605/2016;
- 6 cm strat de legătură din BAD22,4 conform AND605/2016;
- geocompozit antifisură pe lățimea de 6,50m.
- reparații ale structurii rutiere existente.

Structura rutiera noua pe zone de largire

1.Cazul drumului din dale de beton de ciment

Largirea structurii rutiere existente cu structura rutiera semirigida, dupa cum urmeaza:

- straturile de mixtura asfaltica de ranforsare in grosimile proiectate si geocompozitul;
- 10 cm beton de ciment C20/25;
- 20 cm strat de fundatie din balast conform STAS6400/1984;
- 10 cm strat de forma stabilizat conform STAS 12253/1984;

Structura rutiera pentru largirea partii carosabile existente se va aplica in urmatoarea solutie constructiva:

- se decapeaza si se indeparteaza acostamentul existent.
- se aplica straturile de fundatie si de baza proiectate pentru largirea partii carosabile pe intreaga latime a acostamentului (banda de incadrare si acostamentul consolidat). Partea superioara a stratului din beton va fi la nivelul imbracamintii existente.

2.Cazul drumului asfaltat

Largirea partii carosabile existente cu structura rutiera semirigida, dupa cum urmeaza:

- straturile de mixtura asfaltica de ranforsare in grosimile proiectate;
- 6 cm strat de BAD22,4 conform AND605/2016;
- 15 cm strat de baza din balast stabilizat conform 10473/1987;
- 20 cm strat de fundatie din balast conform STAS6400/1984;
- 10 cm strat de forma stabilizat conform STAS 12253/1984.

Structura rutiera pentru largirea partii carosabile existente se va aplica in urmatoarea solutie constructiva:

- Se decapeaza si se indeparteaza structura rutiera existenta pe o latime de 25cm de la marginea drumului (linia de taiere se va realiza la 2.75m fata de ax).

- Se aplica straturile de fundatie si de baza proiectate pentru largirea partii carosabile pe latimea banda de incadrare si acostamentul.

- Se aplica stratul de 6 cm din BAD22,4 pe latimea necesara executiei benzii de incadrare. Partea superioara a stratului de BAD22,4 va fi la nivelul imbracamintii existente.

- Pe rostul dintre structura rutiera existenta si structura rutiera noua pentru largire se va prevedea un material geosintetic pe latimea de 1.00m inainte de asternerea mixturilor de ranforsare proiectate.

Restul acostamentului se va realiza din agregate de balastiera - refuz de ciur concasat in amestec 0-63mm.

Reparatiile structurii existente

Se atrage atentia ca reparatiile necesare la nivelul complexului rutier existent depind de perioada de timp pana la care vor incepe lucrarile de modernizare.

In cazul structurii rutiere existente din asfalt:

Reparatiile structurii rutiere existente se va realiza inaintea austererii straturilor de ranforsare proiectate. Functie de tipul degradarii complexului rutier, conform normativului AND547/98, solutiile de reparatie ale structurii rutiere vor fi:

- Repararea gropilor se va realiza prin plombarea lor cu mixtura asfaltica tip BAD22,4.
- Remedierea fagaselor longitudinale se va face prin frezarea si executarea unui nou strat de mixtura asfaltica tip BAD22,4. Pe zonele cu tasari se va realiza decaparea imbracamintii existente si se va completa cu mixtura asfaltica tip BAD22,4.
- Pe zonele cu cedari ale complexului rutier se impune refacerea structurii rutiere, se va proceda la indepartarea in intregime a structurii rutiere si aplicarea unei structuri rutiere noi identica cu cea folosita pentru largirea structurii rutiere existente.

In cazul structurii rutiere existente din beton de ciment:

Principalele interventii pentru remedierea degradarilor la dalele de beton de ciment sunt urmatoarele:

Dale distruse total se vor trata astfel:

- desfacerea structurii existente degradate si refacerea acesteia cu urmatoarea solutie:
- concasarea in situ a dalei degradate;
- 12 cm piatra sparta compactata;
- 6 cm din BAD22,4 conform AND605/2016;

Partea inferioara a acestei structuri va fi la nivelul structurii rutiere existente. Cota superioara a acestor straturi este la nivelul imbracamintii rutiere existente nedegradate.

Peste acestea se vor aterne straturile de ranforsare proiectate.

Rupturile de colt la dalele de beton se vor trata astfel:

- demolarea in adancime a betonului din zona afectata dupa un contur dreptunghiular si refacerea acesteia cu urmatoarea solutie:
- 20 cm piatra sparta compactata;

- 6 cm strat din BAD22,4;

Peste acestea se vor așterne straturile de ranforsare proiectate.

Defectiunile rosturilor ce constau din decolmatarea sau deschiderea acestora:

- Remedierea rosturilor decolmate se va face prin scoaterea materialelor necorespunzătoare din rosturi, curățarea, uscarea, amorsarea și umplerea lor cu mastic bituminos;

- Remedierea rosturilor deschise se va face prin colmatarea acestora cu mastic bituminos;

Rosturile denivelate se vor trata astfel:

- Demolarea în adâncime a betonului din zona afectată după un contur dreptunghiular și refacerea acestuia cu următoarea soluție:

- 20 cm fundație din balast;

- 25 cm fundație din piatră spartă;

- strat din mixturi asfaltice BAD22,4 în grosime de 6cm;

Peste acestea se vor așterne straturile de ranforsare proiectate.

Scurgerea apelor

Santuri pereate cu beton

Santurile pereate cu beton vor avea o lungime de 2190 ml și se vor amplasa în zonele unde panta longitudinală depășește valoarea de 3% respectiv în zonele de descărcare a podetelor transversale.

Santurile pereate cu beton se vor realiza din elemente prefabricate conform profilelor transversale tip.

Rigole carosabile

Rigolele carosabile proiectate vor avea o lungime totală de 120 m și vor fi realizate în zona de amenajare a stațiilor de autobuz la marginea platformei stației de autobuz pentru asigurarea continuității santurilor proiectate, pe o lungime de 30 ml la fiecare stație de autobuz conform planului de situație.

Rigole de acostament

Rigolele de acostament proiectate vor avea o lungime de 60 ml și se vor realiza în zona de amenajare a parcarilor la limita dintre partea carosabilă a parcarii și platforma betonată amenajată pentru mobilier.

Santurile de pamant se vor realiza cu secțiune trapezoidală conform profilelor transversale tip, acestea se vor realiza pe restul tronșoanelor în funcție de posibilitatea de descărcare în teren.

In baza ridicarii topografice de detaliu si a profilului longitudinal a rezultat necesitatea repositionarii podetelor proiectate conform tabelului de mai jos.

Podete transversale

PODETE PROPUSE DJ601B BLEJESTI - COSMESTI

Nr. Crt.	POZITIA KILOMETRICA	PODET EXISTENT	PODET PROIECTAT
1	6+500		Podet tubular D=1000mm
2	7+230		Podet tubular D=1000mm
3	9+120		Podet Nou Tip P2
4	10+360	Podet tubular	Podet Nou Tip P2
5	10+920	Podet tubular	Podet Nou Tip P2
6	11+100	Podet dalat din beton	Podet Nou Tip P2
7	11+490	Podet tubular	Podet Nou Tip P2
8	11+770	Podet tubular	Podet Nou Tip P2
9	11+930	Podet dalat din beton	Podet Nou Tip P2
10	11+960	Podet tubular	Podet Nou Tip P2
11	12+530	Podet boltit	Se mentine cu reparatii
12	12+590	Podet tubular	Podet tubular D=1000mm

Amenajare drumuri laterale

Pentru amenajarea drumurilor laterale s-a prevazut amenajarea de podete D=800mm si L=7,50m pentru asigurarea continuitatii santurilor la intersectia cu drumurile laterale.

Drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime de 25 m si o latime de 5,00m cu o structura rutiera compusa din:

- 20 cm fundatie din balast;
- 15 cm strat de piatra sparta;
- 6 cm strat de legatura din BAD22,4;
- 4 cm strat de uzura din MAS16.

In proiect s-a prevazut amenajarea a 36 drumurilor laterale. Se vor executa santuri de pamant de o parte si de alta a drumurilor laterale proiectate.

Amenajarea acceselor la proprietati

Pentru amenajarea acceselor la proprietati s-a prevazut amenajarea de podete $D=500\text{mm}$ si $L=5,00\text{m}$ pentru asigurarea continuitatii santurilor la intersectia cu accesele la proprietati.

Accesele la proprietati sunt in numar de 41 buc. si amplasate astfel:

- Satul Blejesti = 41 buc.

Amenajarea acceselor la proprietati se va realiza prin intermediul unor platforme avand o latime de 4.00m si o lungime variabila in functie de distanta de la marginea partii carosabile pana la proprietate.

Structura rutiera a platformelor de acces la proprietati va fi compusa din:

- *20 cm fundatie din balast;*
- *15 cm beton de ciment C20/25;*
- *4 cm strat de uzura din BA16.*

Amenajarea parcarilor si statiilor de autobuz

Se prevede amenajarea a 4 statii de autobuz (de o parte si de alta a drumului la Km 7+850 si km 14+490 conform planului de situatie) si 2 parcarii (de o parte si alta a drumului la km 10+600 dreapta si Km 10+750 stanga conform planului de situatie).

Parcarile si statiile de autobuz proiectate vor fi amenajate cu aceeasi structura rutiera ca si cea folosita pentru modernizarea structurii existente a drumului si anume:

- *10 cm strat de forma din pamant stabilizat;*
- *20 cm fundatie din balast;*
- *15 cm strat de balast stabilizat cu ciment;*
- *6 cm strat de legatura din BAD22,4;*
- *4 cm strat de uzura din MAS16.*

Parcarile vor fi dotate cu mobilier urban ce consta din mese, banci si cosuri de gunoi realizate din beton.

Statiile de autobuz vor fi prevazute cu adaposturi pe structura metalica.

Pod pe DJ601B peste paraul Glavacioc Km 6+383

Solutia I - mentinerea suprastructurii existente

Suprastructura

- Organizarea circulatiei pe jumatate din latimea partii carosabile, cu semnalizare corespunzatoare.

- Frezarea imbracamintii asfaltice pe jumatate de cale.

- Desfacerea sistemului rutier pana la nivelul suprastructurii, fara utilizarea piconului.

- Demontarea bordurii, demolarea parapetului din beton armat si partial a grinzii parapetului, demontarea dispozitivelor de rost.

- Executarea unei schele in intradosul suprastructurii.

- Curatarea cu peria mecanica a suprastructurii.

- Injectarea eventualelor fisuri, conform tehnologiei privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele din beton si beton armat indicativ C149/87.

- Indepartarea betoanelor degradate local: zona gurilor de scurgere, zona rosturilor de la culei, zonele monolite dintre grinzile prefabricate, sablarea armaturilor si inlocuirea/suplimentarea acestora daca este necesar.

- Rebetonarea zonelor degradate local conform prevederilor C149/87.

- Repararea degradarilor superficiale la betoanele suprastructurii prin aplicarea de mortare speciale cu aderenta si rezistenta ridicata.

- Precomprimarea antretoazelor centrale daca va fi cazul.

- Rebetonarea partii superioare a grinzii parapetului.

Prevederea de echipamente noi:

- Borduri inalte fara talpa;

- Parapete metalice pietonale;

- Guri de scurgere noi;

- Dispozitive etanse pentru acoperirea rosturilor de la culei.

- Realizarea stratului suport nou pentru realizarea hidroizolatiei.

- Asternerea hidroizolatiei.

- Aplicarea protectiei hidroizolatiei.

- Montarea bordurilor fara talpa inferioara.

- Asternerea asfaltului la trotuare.

- Asternerea straturilor de mixtura asfaltica noua pe carosabil.

- Modificarea circulatiei si repetarea operatiunilor la cealalta jumatate a caii.

- Realizarea semnalizarii.

Infrastructura

- Degajarea elevatiilor pana la rostul elevatie-fundatie.
- Desfacerea tencuielii pe elevatie si zidurile intoarse ale culeelor.
- Curatarea betonului elevatiilor cu peria metalica pana la nivelul rostului elevatie fundatie iar a armaturilor prin sablare.
- Injectarea eventualelor fisuri, conform tehnologiei privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele din beton si beton armat indicativ C149/87.
- Protejarea elevatiilor cu un torcret aplicat cu o plasa sudata.
- Aplicarea de mortare speciale cu rezistenta si aderenta ridicata la bancheta de rezemare, pe zonele cu beton segregat, cu armaturi insuficient acoperite, la muchiile ciobite, etc.
- Curatarea, ungerea si dupa caz vopsirea aparatelor de reazem.
- Indepartarea materialului lemnos de la culei.
- Montare dispozitive antiseismice.

Racordul cu terasamentele

Pentru o racordare corespunzatoare a podului cu terasamentele drumului sunt necesare:

- Montarea de placi de racordare, inclusiv a grinzilor de rezemare si prizmului de piatra sparta.
- Refacerea racordarii liniei rosii a podului cu linia rosie a drumului.
- Largirea platformei drumului la capetele podului si racordul la profilul curent al drumului pe cate 25m.
- Executarea de sferturi de con sau aripi, inclusiv fundatii.
- Pereerea taluzelor in apropierea podului pe o lungime de aproximativ 3 m.
- Executarea de scari de acces si casiuri, inclusiv fundatiile acestora.
- Refacerea semnalizarii orizontale pe rampele podului.

Lucrari in albie

Principalele lucrari de amenajare a albiei in zona podului cuprind:

- Degajarea albiei pentru asigurarea scurgerii apelor.
- Curatarea albiei de vegetatie.
- Desfacerea placilor prefabricate din albie in aval de pod.

Profilul si capacitatea 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:

- acostamente;
- imbracaminte rutiera;
- podete;
- rigole,santuri;
- lucrari de consolidare;
- lucrari de reabilitare;
- parapeti;
- indicatoare, semnalizare si marcaje

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

- Aducerea structurii rutiere la parametrii tehnici corespunzatori clasei tehnice
- Realizarea unei structuri rutiere noi
- Amenajarea santurilor, rigolelor si realizarea de podete pentru scurgerea apelor pluviale;
- Realizarea semnalizarii, indicatoare si marcaje rutiere;
- Amenajarea intersectiilor
- Amenajarea parcarilor si statiilor de autobus
- Reabilitarea podului
- Restabilirea legaturilor rutiere existente;

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

Materii prime:

- nisip;
- balast
- piatra sparta
- betoane

Combustibili utilizati: carburanti motorina .

Modul de asigurare:

- agregate naturale,balast,piatra sparta,de la statiile de sortare din zona,pe baza de contract;

- utilajele si mijloacele de transport necesare activitatii vor fi alimentate cu combustibili de la statiile de combustibili din zona.

Racordarea la retelele utilitare existente in zona;

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

Descrierea lucrărilor 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.

Lucrarile de reabilitare din proiect, vor avea impact deosebit de favorabil întrucât se vor realiza următoarele deziderate:

- realizarea unui confort sporit pentru participanții la trafic ;
- crearea de condiții optime pentru circulația auto și pietonală;
- reducerea semnificativa a poluării mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului;
- îmbunătățirea accesului catre localitatile traversate;
- scurtarea timpilor de parcurs pentru traficul auto;
- asigurarea nevoilor de mobilitate a localnicilor către localitățile învecinate dar și a legăturilor între obiectivele de interes local;

Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente: Se vor utiliza caile de acces existente.

Resursele naturale folosite in constructie si functionare:

Resurse neregenerabile folosite in constructie:

- minerale: beton, balast, nisip, piatra sparta, mixturi asfaltice ;
- combustibili: motorina

Resurse regenerabile folosite in constructie :

- apa

Metode folosite in constructie:

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

Solutiile tehnice propuse in proiect tin cont de :

- conditiile meteorologice,
- posibilitate reutilizarii materialelor excavate,
- utilitatea tehnica, functionala si securitatea dezvoltarii propuse,
- dotarile, caracteristicile functionale, geologice, hidrogeologice, institutionale ale zonei,
- vecinatatile existente

Planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara:

- *vezi anexa*

Relatia cu alte proiecte existente sau planificate: Nu este cazul

Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare: Nu este cazul

Solutia adoptata a fost conceputa pornindu-se de la premisele celei mai bune calitati/grad de adecvare/eficienta economica a solutiei de proiectare/ materialelor/ locatiei alese.

Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului:

- extragerea agregatelor - nu;
- asigurarea unor noi surse de apa - nu;
- surse sau linii de transport a energiei - nu;
- cresterea numarului de locuinte - nu;

Avize si acorduri cerute pentru proiect:

- Protectia mediului Teleorman
- Documentatie tehnica pentru autorizarea lucrarilor de constructii – D.T.A.C
- Alimentarea cu apa (primariile Blejesti si Cosmesti)
- Canalizare (primariile Blejesti si Cosmesti)
- Telefonizare (S.C. Romtelecom S.A)
- Salubritate (S.C Polaris M. Holding S.R.L)
- O.C.P.I TELEORMAN (PROCES VERBAL DE RECEPTIE PT OBTINEREA AUTORIZATIEI DE CONSTRUIRE
- ACORDUL PREALABIL SI AUTORIZATIA DE AMPLASARE SI ACCES LA DRUM EMISE DE CONSILIUL JUDETEAN TELEORMAN
- INSPECTORATUL POLITIEI RUTIERE TELEORMAN
- ACORDUL INSPECTORATULUI DE STAT IN CONSTRUCTII
- SISTEMUL DE GOSPODARIRE A APELOR 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:

Cod LMI	Denumire	Localitate	Localizare	Datare, Creatori
TR-II-m-B-14290	Școala veche	sat <u>Blejești</u> ; comuna <u>Blejești</u>	Str. Pitești 323, în centrul localității	sf. sec. XIX
TR-II-m-B-14291	Conacul Voinea, cu anexe	sat <u>Blejești</u> ; comuna <u>Blejești</u>	Str. Pitești 319, lângă școală	1890

Daca pe parcursul executarii lucrarilor se vor descoperii vestigii istorice, constructorul si beneficiarul vor sista lucrarile si se vor anunta : Directia pentru Cultura, Culte Si Patrimoniul Cultural National A Judetului Teleorman si proiectantul pentru luarea masurilor ce se impun.

- Harti, fotografii ale amplasamentului:

- Planuri de incadrare in zona – DZ
- Profile transversale tip - D1, D2
- Planuri de situatie - LS01, LS02, LS03, LS04, LS05, LS06, LS07, LS08, LS09, LS10, LS11, LS12, LS13, LS14.
- Schema - flux pentru procesul tehnologic și fazele activității
- Schema - flux a gestionării deșeurilor

Folosintele actuale si planificate ale terenului atat pe amplasament, cat si pe zone adiacente acestuia:

Amplasamentul drumului județean DJ 601B, propus pentru reabilitare începe de la km 6+038 intersecția cu DJ503 pe raza localității Blejești, traversează comunele Blejești și Cosmești și se sfârșește la km 14+540 intersecția cu DJ601C pe raza localității Cosmești.

Întregul traseu se desfășoară pe teritoriul județului Teleorman.

Traseul drumului din punct de vedere juridic reprezintă domeniul public de interes județean și traversează teritoriul administrativ al comunelor Blejești și Cosmești .

Folosinta actuala si planificata a terenului: zona cai de comunicatii

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

Arealele sensibile: Nu este cazul

Infrastructura rutiera propusa va ocupa urmatoarele suprafete de teren:

- Suprafata terenului din cerere = 119.028,00 mp
- Întregul traseu se desfășoară pe teritoriul județului Teleorman având lungimea de 8,502 km.

Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

Coordonate STEREO 70 - drum DJ 601B

P	X(N)	Y(E)
1	310022.892	537594.945
2	309806.991	537331.420
3	310153.464	538057.537
4	310107.162	538087.303
5	310841.382	538795.065
6	310871.147	538861.210

Coordonate STEREO 70 - pod pr. Glavacioc

P	X(N)	Y(E)
1	310043.31	537786.88

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

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

VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile:

A. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu:

a) Protecția calității apelor

Sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul:

In timpul executiei, posibilele surse de poluare a apelor sunt uleiurile si carburantii, care se pot scurge in panza freatica, de la autovehiculele sau utilajele implicate in executia obiectivului.

Utilajele folosite pentru executia lucrarilor vor fi corespunzator intretinute pentru a nu se produce pierderi de ulei si carburanti.

Scurgerea apelor

In cadrul proiectului s-au prevazut realizarea de santuri pereate, rigole carosabile, rigole de acostament, santuri din pamant, podete transversale.

Santuri pereate cu beton

Santurile pereate cu beton vor avea o lungime de 2190 ml si se vor amplasa in zonele unde panta longitudinala depaseste valoarea de 3% respectiv in zonele de descarcare a podetelor transversale.

Santurile pereate cu beton se vor realiza din elemente prefabricate conform profilelor transversale tip.

Rigole carosabile

Rigolele carosabile proiectate vor avea o lungime totala de 120 m si vor fi realizate in zona de amenajare a statiilor de autobuz la marginea platformei statiei de autobuz pentru asigurarea continuitatii santurilor proiectate, pe o lungime de 30 ml la fiecare statie de autobuz conform planului de situatie.

Rigole de acostament

Rigolele de acostament proiectate vor avea o lungime de 60 ml si se vor realiza in zona de amenajare a parcarilor la limita dintre partea carosabila a parcarii si platforma betonata amenajata pentru mobilier.

Santurile de pamant se vor realiza cu sectiune trapezoidala conform profilelor transversale tip, acestea se vor realiza pe restul tronsoanelor in functie de posibilitatea de descarcare in teren.

Podete transversale

In tabelul de mai jos sunt prezentate situatia podetelor transversale existente si proiectate:

PODETE PROPUSE DJ601B BLEJESTI - COSMESTI

Nr. Crt.	POZITIA KILOMETRICA	PODET EXISTENT	PODET PROIECTAT
1	6+500		Podet tubular D=1000mm
2	7+230		Podet tubular D=1000mm
3	9+120		Podet Nou Tip P2
4	10+360	Podet tubular	Podet Nou Tip P2
5	10+920	Podet tubular	Podet Nou Tip P2
6	11+100	Podet dalat din beton	Podet Nou Tip P2
7	11+490	Podet tubular	Podet Nou Tip P2
8	11+770	Podet tubular	Podet Nou Tip P2
9	11+930	Podet dalat din beton	Podet Nou Tip P2
10	11+960	Podet tubular	Podet Nou Tip P2
11	12+530	Podet boltit	Se mentine cu reparatii
12	12+590	Podet tubular	Podet tubular D=1000mm

Pentru amenajarea drumurilor laterale s-a prevazut amenajarea de podete D=800mm si L=7,50m pentru asigurarea continuitatii santurilor la intersectia cu drumurile laterale.

Lucrările de execuție se vor realiza conform prevederilor legislației în vigoare.

În perioada de exploatare infrastructura utilizată la reabilitarea podului, nu va produce poluare care să afecteze factorii de mediu.

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

Nu este cazul;

b) Protecția aerului:

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

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

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

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

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

Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă:

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

Se recomandă următoarele măsuri:

- se 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,
- 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.
- se va acorda o atenție sporită manevrării utilajelor în apropierea zonelor locuite și a obiectivelor care își desfășoară activitatea lângă drum, dacă este cazul. Funcționarea acestora va fi verificată periodic.

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 (carburani, 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 vor fi corespunzător întreținute pentru a nu se produce poluări ale solului și a apei cu pierderi de ulei și combustibili.

Protecția ecosistemelor terestre și acvatice: Nu este cazul

În condiții normale de execuție nu pot apărea surse semnificative de poluare pentru mediul terestru. Se va realiza înierbarea taluzurilor la sfârșitul execuției lucrărilor.

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:

Cod LMI	Denumire	Localitate	Localizare	Datare, Creatori
TR-II-m-B-14290	Școala veche	sat <u>Blejești</u> ; comuna <u>Blejești</u>	Str. Pitești 323, în centrul localității	sf. sec. XIX
TR-II-m-B-14291	Conacul Voinea, cu anexe	sat <u>Blejești</u> ; comuna <u>Blejești</u>	Str. Pitești 319, lângă școală	1890

Dacă pe parcursul execuției lucrărilor se vor descoperi situri arheologice, constructorul și beneficiarul vor sista lucrările și se vor anunța: Direcția pentru Cultură, Culte și Patrimoniul Cultural Național al Județului 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;

- pentru asigurarea fluentei și siguranței circulației pe timpul execuției se vor realiza marcaje cu caracter provizoriu și semnalizarea cu indicatoare speciale și piloni de dirijare a circulației.

- pentru siguranța rutieră după finalizarea lucrărilor va fi realizată semnalizarea verticală conform SR 1848-1, SR 1848-2, SR 1848-3. Marcajul rutier va fi realizat conform SR 1848-7/2004 “Siguranța circulației. Marcaje rutiere”.

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

Tipuri, coduri și cantități de deșuri în timpul execuției :

Denumirea deșeurii	Codul deșeurii	Sursa	Cantitate
Pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03	17 05 04	Lucrări de excavare	Cantitățile vor depinde de tipul și adâncimea de fundare
Deseuri municipale amestecate	20 03 01	Activitățile personalului angajat în perioada implementării proiectului	1,2 t/an
Deseuri din lemn	17 02 01	Lucrări de construcție	1 mc/an
Asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01	17 03 02	Lucrări de construcție	1,5 t/an

Deșeurile menajere se vor colecta în pubele acoperite și periodic vor fi predate la firme autorizate. În acest sens este obligatorie încheierea de contracte cu firmele specializate și autorizate.

Pentru depozitarea deșeurilor de orice natură se vor amenaja spații de depozitare, deșeurile vor fi depozitate selectiv, temporar, urmând ca acestea să fie valorificate pe categorii la unități specializate, sau depozitate definitiv la depozitele de deșeurii special amenajate și autorizate. Materialele rezultate din desfaceri se vor sorta re folosindu-se cele ce corespund calitativ.

Programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeurii generate:

Este important să se urmărească transferul cât mai rapid al deșeurilor din zona de generare către zonele de depozitare, evitându-se stocarea acestora un timp mai îndelungat în zona de producere și apariția unor depozite neorganizate și necontrolate de deșeurii.

Pentru prevenirea și reducerea a cantitatilor de deseuri generate se vor respecta următoarele:

- reducerea la minimum a cantitatilor de deseuri din activitatile existente
- colectarea selectiva a deseurilor în vederea valorificarii sau eliminarii definitive
- luarea masurilor necesare astfel încat eliminarea deseurilor sa se faca în condițiile de respectare a reglementarilor privind protectia populatiei și a mediului

Planul de gestionare a deșeurilor;

Deșeurile menajere se vor colecta în pubele acoperite și periodic vor fi predate la firme autorizate. În acest sens este obligatorie încheierea de contracte cu firmele specializate și autorizate. Pentru depozitarea deșeurilor de orice natură se vor amenaja spații de depozitare, deșeurile vor fi depozitate selectiv, temporar, urmând ca acestea să fie valorificate pe categorii la unități specializate, sau depozitate definitiv la depozitele de deșeurii special amenajate și autorizate.

i) Gospodaria substantelor și preparatelor chimice periculoase:

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

- carburanți, lubrefianți, lichid de frana, acumulatori care intra în componenta autovehiculelor;

Mod de gospodarie:

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

- schimbarea lubrefianților, a lichidului de frana, a acumulatorilor se va realiza de către constructor în 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:

Populația și sănătatea umană :

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

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

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

Lucrările de siguranță circulației rutiere au drept scop asigurarea desfășurării traficului în condiții de reducere la maximum a posibilităților de producere a accidentelor, precum și orientarea cât mai bună a celor care participă la trafic.

Factorul de mediu Biodiversitate: Nu este cazul

Implementarea proiectului nu va afecta mediul înconjurător și nu vor exista acțiuni care să afecteze biodiversitatea, având în vedere și faptul că amplasamentul pe care se va desfășura lucrarea nu este inclus pe lista siturilor protejate.

Factorul de mediu sol:

Poluarea solului se va realiza indirect, prin ceilalți factori de mediu: apă și aer.

Impactul manifestat de traficul desfășurat de la bazele de producție la fronturile de lucru are un caracter temporar și se exercită ca urmare a antrenării de către apele pluviale a poluanților rezultați din arderea combustibilului. Aceste ape se infiltrează în straturile superioare ale solului.

Impactul determinat de pierderile de carburanți sau ulei de la funcționarea defectuoasă a utilajelor poate fi apreciabil. El se manifestă, de asemenea, pe arii restrânse.

Bunuri materiale:

Lucrările din proiect nu vor avea influență negativă asupra bunurilor materiale.

Factorul de mediu apă:

În perioada de execuție a lucrărilor proiectate, au fost identificate următoarele posibile surse de poluare; execuția apropiată a lucrărilor.

Execuția lucrărilor:

Manipularea și punerea în opera a materialelor de construcție determină emisii specifice fiecărui tip de material și fiecărei operații de construcție. De asemenea, ploile care spală suprafața șantierului pot antrena depunerile și astfel, indirect, acestea pot ajunge în cursurile de apă, dar și în stratul freatic.

Manevra defectuoasa,a autovehiculelor care transporta diverse tipuri de materiale sau a utilajelor reprezinta surse potientiale 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.

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 poluntilor 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.

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.

Lucrarile propuse a se executa vor conduce la imbunatatirea conditiilor de circulatie si vor influenta benefic zona atat din punct de vedere ambient cat si din punct de vedere socio-economic.

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 , 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 de execuție pentru “ REABILITARE DJ 601B , BLEJESTI (DJ 503) - COSMESTI(DJ 601C), km 6+038 - 14+540 (L=8,502 km)” este de 10 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.

Pe toata perioada de realizare a lucrarilor cuprinse in cadrul acestui proiect, solutiile adoptate de catre constructor trebuie sa asigure masuri specifice de protectia aerului astfel incat sa nu fie depasita limita de poluare prin eliminarea in atmosfera a pulberilor de praf.

Pentru factorul de mediu apa:

In cadrul proiectului s-au prevazut realizarea de santuri pereate, rigole carosabile, rigole de acostament , santuri din pamant, podete transversale.

Pentru factorul de mediu zgomot:

In perioada de constructie:

- lucrarile de executie se vor realiza pe timp de zi,
- 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/patrimoniu cultural si monumente istorice:

Pentru siguranta circulatiei:

- pentru asigurarea fluentei si sigurantei circulatiei pe timpul executiei se vor realiza marcaje cu caracter provizoriu si semnalizarea cu indicatoare speciale si piloti de dirijare a circulatiei
- pentru siguranta rutiera dupa finalizarea lucrarilor va fi realizata semnalizarea verticala conform SR 1848-1, SR 1848-2, SR 1848-3. Marcajul rutier va fi realizat conform SR 1848-7/2004 "Siguranta circulatiei. Marcaje rutiere".
- 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:

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.

Se vor avea in vedere urmatoarele:

- combaterea scurgerii de produse petroliere;
- lucrarile se vor face cu respectarea cotelor si dimensiunilor proiectate.
- depozitarea deseurilor in zone special amenajate;
- amenajarea drumurilor, platformelor de lucru astfel incat sa limiteze la maximum eventualele surpari sau alunecari de teren;

IX. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare:

- A. Nu este cazul.
- B. Finanțarea obiectivului de investiții se face din fonduri de la bugetul de stat.

X. Lucrari necesare organizarii de santier:

Lucrarile de organizare de santier, precum si asigurarea si procurarea de material si echipamente, se va face de catre antrepenerol general, care va excuta si lucrarile obiectivului principal de investitii.

Utilajele vor stationa de regula pe platforma drumului, iar materialele folosite pentru constructie se vor depozita, pe cat posibil, pe platforma drumului sau în imediata vecinatate a acestuia. Sub nici o forma nu se vor amplasa punctele de lucru în zone care sa necesite defrisari.

Lucrarile vor fi semnalizate corespunzator atat în timpul zilei cat si în timpul noptii si în masura în care este posibil se va asigura paza punctului de lucru.

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.

Agregatele utilizate vor fi preluate de la una din carierele autorizate din zona.

Betoanele vor fi aduse de la cea mai apropiata statie de betoane si mixturi asfaltice autorizata 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.

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 re folosibile rezultate. Acestea se vor introduce in executia altor drumuri sau se vor preda pe baza de acte, beneficiarului.

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

Localizarea organizării de șantier:

Lucrarile de organizare de santier, precum si asigurarea si procurarea de material si echipamente, se va face de catre antreprenorul general, care va excuta si lucrarile obiectivului principal de investitii.

Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier:

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

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

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

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

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

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

Emisiile poluante ale vehiculelor se limitează preventiv prin condițiile tehnice prevăzute de omologarea pentru circulație, cât și prin condițiile tehnice prevăzute la inspectia 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:

- mentinerea santierului in ordine si intr-o stare de curatenie corespunzatoare;
- manipularea in conditii de siguranta a diverselor materiale si a utilajelor;
- intretinerea, controlul inainte de punerea in functiune si controlul periodic al echipamentelor de munca utilizate, in scopul eliminarii defectiunilor care ar putea sa afecteze securitatea si sanatatea lucratorilor;
- delimitarea si amenajarea zonelor de depozitare si inmagazinare a diverselor materiale
- 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
- se va realiza inierbarea taluzurilor la sfarsitul executiei lucrarilor.
- refacerea terenurilor ocupate temporar pe durata lucrarilor si redarea acestora utilizarii initiale).

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

Aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale; Nu este cazul

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

Constructorul are obligatia de a reface terenul afectat, aducandu-l la forma initiala pe care a avut-o anterior executiei lucrarilor. Astfel terenul pe care s-a executat lucrarea va fi refacut conform categoriei de folosinta initiala.

XII. Anexe:

- Planuri de incadrare in zona - DZ
- Profile transversale tip - D1, D2
- Planuri de situatie - LS01, LS02, LS03, LS04, LS05, LS06, LS07, LS08, LS09, LS10, LS11, LS12, LS13, LS14.
- Schema- flux pentru procesul tehnologic și fazele activității,
- Schema- flux a gestionării deșeurilor

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

- Schema-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, este anexata la proiect.

Instalații de depoluare – Nu este cazul.

Nu există surse fixe de poluare și în acest context nu se impune existența instalațiilor de depoluare.

3. Schema-flux a gestionării deșeurilor:

- Anexata la proiect.

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

XIV. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate:

1. Localizarea proiectului:

Bazinul hidrografic:

Bazinul hidrografic Arges;

Cursul de apă: denumirea și codul cadastral:

Cursuri de apă: Raul Neajlov, cod cadastral X.1.023.00.00.00.0;

Corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): denumire și cod:

Corpul de apă de suprafață: Corpul principal de apă de suprafață este pr. Glavacioc, necadastrat

Corpul de apă subteran: Corpul de apă subterană ROAG04

2. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă: Nu este cazul

3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz: Nu este cazul

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

Nu este cazul.

Proiectant,
SC MODUL PROIECT SA
ALEXANDRIA

Director general,
ec.Craciun Petrut

Intocmit,
Anghelovici Irina

Titular proiect,
CONSILIUL JUDETEAN TELEORMAN