

**S.C. IMPACT SĂNĂTATE S.R.L.**

Str. Fagului nr.33, Iași, Jud. Iași  
J22/940/2019, CUI: RO40669544  
RO36INGB0000999908879352 - ING Bank  
Telefon: 0740868084; 0727396805  
office@impactsanatate.ro  
www.impactsanatate.ro

Nr. 219/12.09.2021

**Studiu de evaluare a impactului asupra sănătății și confortului populației pentru obiectivul de investiție “AMENAJARE INELUL II DE CIRCULAȚIE, sector cuprins între str. A.Demetriade și Bv.J.H.Pestalozzi, construire pod rutier și pod pietonal peste canalul Bega”, situat în str, Take Ionescu-Baader-Nistrului, județul Timiș, Municipiul Timișoara**

**BENEFICIAR: MUNICIPIUL TIMIȘOARA,**

Bv. C. D. Loga, nr. 1, județul Timiș

**ELABORATOR: S.C. IMPACT SĂNĂTATE S.R.L. IAȘI**

Dr.



2021

CONFORM  
CU ORIGINALUL

prin măsurile de prevenire și prin respectarea avizelor autorităților responsabile, acesta este un risc nesemnificativ, acceptabil.

## **VI. CONDIȚII ȘI RECOMANDĂRI**

Pentru diminuarea impactului pe care activitatea desfășurată în amplasamentul analizat o poate avea asupra populației rezidente, sintetizăm, în continuare, câteva din măsurile esențiale pe care titularul de activitate le va avea în vedere.

La realizarea acestei investiții se vor obține avizele specificate în certificatul de urbanism și se vor respecta recomandările cuprinse în avizele / studiile de specialitate, prevederile legale și normativele în vigoare.

Pe perioada de funcționare a obiectivului de investiție se vor lua toate măsurile pentru colectarea selectivă a deșeurilor pe categorii, transportul și depozitarea acestora în locuri special amenajate. Depozitarea materialelor se va face în limita proprietății. Printr-un management adecvat se vor evita pierderile de substanțe, combustibili și uleiuri la nivelul solului.

Toate activitățile vor fi planificate și desfășurate astfel încât impactul zgomotelor să fie redus; se interzice desfășurarea de alte activități decât cele specifice obiectivului.

Funcționarea obiectivului să nu ducă la depășirea normelor privind nivelul zgomotului și al vibrațiilor din zona de locuit prevăzute în Ord. 119/2014, cu completările și modificările ulterioare, în SR nr. 10009/2017 – Acustica urbană, în conformitate cu SR ISO 1996/1-08 și SR ISO 1996/2-08.

Pentru a nu depăși limita de zgomot societatea va trebui să impună pentru mijloacele auto ce deservește funcțiunea limitarea vitezei de deplasare și se va asigura întreținerea cailor de acces astfel încât să nu existe denivelări ce pot genera zgomot. Această recomandare se referă la zgomotul produs de funcționarea obiectivului, spre deosebire de zgomotele produse de alte surse existente în zonă (ex. trafic auto).

Se vor lua toate măsurile pentru a atenua din zgomotul produs de utilajele și echipamentele de lucru pentru a se încadra în limita legală, la limita amplasamentului. Activitățile producătoare de zgomot se vor desfășura doar în orar diurn.

Împotriva senzației de disconfort a populației prin producerea de eventuale zgomote, vibrații, mirosuri, praf, fum a investiției propuse, care afectează liniștea publică sau locatarii adiacenți obiectivului se vor asigura mijloacele adecvate de limitare a nocivităților, astfel încât să se încadreze în normele din standardele în vigoare:

- Se vor stropi agregatele, anrocamentele și drumurile tehnologice pentru a împiedica degajarea pulberilor.
- Transportul materialelor de umplutură se va efectua cu utilaje adecvate, echipate cu prelate pentru acoperirea materialelor în timpul transportului.
- Se va respecta calendarul reviziilor tehnice la vehiculele de transport pentru încadrarea noxelor în norme.
- Se vor întreține corespunzător toate utilajele de construcții pentru limitarea emisiilor în atmosferă provenite de la arderea carburanților în motoarele termice.
- Respectarea programului de lucru stabilit, diurn.

CONFORM  
CU ORIGINALUL

Pagina 88

- Se va interzice depozitarea de materiale, deșeuri de orice tip sau spălarea utilajelor direct pe sol;
- Personalul angajat va fi instruit asupra modului de întreținere a instalațiilor și de acționare în cazuri de defecțiuni accidentale, precum și asupra modului de intervenție în cazul poluării accidentale;
- Dirijarea corectă și preluarea apelor de pe zonele betonate, prin separator de hidrocarburi;
- Se vor lua toate măsurile necesare pentru prevenirea, reducerea și controlul riscului de apariție a poluărilor accidentale, iar în cazul producerii unor astfel de incidente nedorite, se va interveni operativ pentru înlăturarea lor și eliminarea materialelor absorbante și a celorlalte deșeuri rezultate pe amplasament, în conformitate cu prevederile legale;

Dacă prin măsurători obiective se vor evidenția valori care depășesc limita admisă pentru nivelul de zgomot generat de activitățile de construire, se recomandă instalarea unor bariere fonice (panouri fonoizolatoare mobile) spre receptorii sensibili.

După finalizarea lucrărilor de construire, panourile fonoizolatoare vor fi utilizate doar dacă va fi necesar și dacă se vor putea integra în peisajul urban, fără a deteriora aspectul clădirilor. Recomandăm ca zona obiectivului să se amenajeze perimetral cu vegetație (arbori, arbuști) care va funcționa ca o perdea de protecție împotriva propagării zgomotelor și a poluanților rezultați din traficul rutier; recomandăm plantarea de specii cu frunze persistente care să asigure protecție tot timpul anului și întreținerea spațiilor plantate.

## VII. CONCLUZII

Impactul obiectivului de investiție asupra stării de sănătate a populației a fost evaluat pe baza elaborării unui studiu de impact prospectiv.

S-a determinat un total de 10 efecte cu impact negativ, dintre care 8 în perioada fazei de reamenajare (pe termen scurt) și 2 post-reamenajare (pe termen lung, dar cu impact nesemnificativ).

S-a determinat un total de 7 efecte cu impact pozitiv, dintre care 1 în perioada fazei de reamenajare (pe termen scurt) și 6 post-reamenajare (pe termen lung).

Pe baza informațiilor prelucrate s-a constatat că impactul negativ este în majoritate pe termen scurt, aferent fazei de construcție, și poate fi minimalizat prin respectarea și implementarea unor serii de măsuri care se regăsesc în capitolul „Condiții și recomandări” (Cap. VI).

Coroborând concluziile enunțate considerăm că disconfortul produs de vecinătățile obiectivului de investiție vor fi de un nivel nesemnificativ și nu vor afecta negativ confortul și starea de sănătate a ocupanților imobilului și nici funcționarea obiectivului nu va influența negativ starea de sănătate sau confortul locuitorilor din vecinătate.

În documentație au fost prevăzute măsuri de protecție privind reducerea impactului asupra mediului și a sănătății populației. Respectarea acestor măsuri și a

condițiilor tehnice privind dotările, cât și exploatarea în condiții de siguranță a instalațiilor în sistem monitorizat vor conduce la diminuarea impactului asupra mediului și sănătății populației.

Proiectul în sine descrie o cale de acces publică care va deservi obiective publice și private existente în zonă.

Lucrările au fost divizate la nord de canalul Bega și la sud de canalul Bega.

La nord de canalul Bega, drumul va deservi direct Bv. Antenei (implicit zona Calea Sever Bocu/Lipovei), iar la sud va deservi Bv Pestalozzi (implicit zona Fabric, zona universitară). Pe traseu, drumul proiectat ( Inelul II ), va relaționa direct cu străzile situate la nord de canalul Bega: Viirtuții, Alexandru Golescu, Înfrățirii, Drăgășani, Bv. Take Ionescu, Splaiul Protopop Mileție Drăghici, strada Acad. Dimitrie Gusti; iar la sud de Canalul Bega cu străzile Splaiul Nistrul, Strada Acad. Corneliu Micloși, strada Dionisie Linșa, Bv 3 August 1919, Bv. J.H. Pestalozii și Bv. Corneliu Coposu.

*Pe SECTORUL A-B:*

- Str. Enric Baader - cea mai apropiată construcție de limita străzii este la aproximativ 6,26 m;

*Pe SECTORUL B-C:*

- Str. Înfrățirii - cea mai apropiată construcție de limita străzii este la aproximativ 1,31 m;

*Pe SECTORUL C-D-E:*

- Bulevardul Take Ionescu- cea mai apropiată construcție de limita străzii este la aproximativ 6,17 m;

*Pe SECTORUL B-D:*

- Str. Enric Baader - cea mai apropiată construcție de limita străzii este la aproximativ 5,50 m;

*Pe SECTORUL E-F:*

- Str. Academician Dimitrie Gusti - cea mai apropiată construcție de limita străzii este la aproximativ 8,01 m;

*Pe SECTORUL F-G-H:*

- Splaiul Protopop Miletie Drăghici - cea mai apropiată construcție de limita străzii este la aproximativ 7,25 m;

*Pe SECTORUL K-J:*

- Splaiul Nistrului

*Pe SECTORUL I-L:*

- Splaiul Nistrului - cea mai apropiată construcție de limita străzii este la aproximativ 8,93 m;

*Pe SECTORUL L-M:*

- Piața Academician Corneliu Micloși - cea mai apropiată construcție de limita străzii este la aproximativ 6,35 m;

Traseul drumului proiectat este relaționat în direcția nord - sud, asigurând pe traseul lui accesul la obiective publice :

- Detașamentul de pompieri - la aproximativ 35 m față de strada Enric Baader;

CONFORM  
CU ORIGINALUL

Pagina 90

- Muzeul RATT - la aproximativ 50 m față de bulevardul Take Ionescu;
- Biserica Sf. Paraschiva (locaș de cult) – la aproximativ 17 m față de strada Enric Baader;
- Parcul Andrei Mocioni - la limita străzii Andrei Mocioni și străzii Splaiul Nistrului;
- Parcul Regina Maria - la limita străzii Splaiul Nistrului și a străzii Bulevardul 3 August 1919.

În condițiile respectării integrale a proiectului și a recomandărilor din prezentul studiu, distanțele existente reprezintă perimetru de protecție sanitară și obiectivul poate funcționa în locația propusă.

Considerăm ca obiectivul de investiție **“AMENAJARE INELUL II DE CIRCULAȚIE, sector cuprins între str. A.Demetriade și Bv.J.H.Pestalozzi, construire pod rutier și pod pietonal peste canalul Bega”, situat în str, Take Ionescu-Baader-Nistrului, județul Timiș, Municipiul Timișoara**, poate avea un impact pozitiv din punct de vedere socio-economic și administrativ în zona, iar eventualul impact negativ asupra sănătății populației poate fi evitat prin respectarea condițiilor enumerate.

#### VIII. SURSE BIBLIOGRAFICE

- Health Impact Assessment: Gothenburg consensus paper. (December 1999), Brussels: WHO European Centre for Health Policy
- The World Health Organisation Constitution. Geneva: WHO World Health Organisation (1998)
- The Solid Facts: Social determinants of health. Europe: WHO World Health Organisation (1999)
- Ordin MS nr. 119 /2014 Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 127 din 21.02.2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și a recomandărilor privind mediul de viață al populației, cu modificările și completările ulterioare
- Ord. 1524/2019 pentru aprobarea Metodologiei de organizare a studiilor de evaluare a impactului anumitor proiecte publice și private asupra sănătății populației.
- Ord. M. S. nr. 1030/2009 (modificat prin Ord. 251/2012, Ord. 1185/2012) privind aprobarea procedurilor de reglementare sanitară pentru proiecte de amplasare, construcție, amenajare și reglementări sanitare a funcționării obiectivelor și a activităților desfășurate.
- S. Mănescu – Tratat de igienă ; Ed. med. vol.I, București, 1984
- Maconachie M, Elliston K (2002) A guide to doing a prospective Health Impact Assessment of a Home Zone. Plymouth: University of Plymouth
- McIntyre L, Petticrew M (1999) Methods of health impact assessment: a literature review. Glasgow: MRC Social and Public health Sciences Unit
- Barton H, Tsourou C (2000) Healthy Urban Planning. London: Spon (for WHO Europe)
- Buregeya, J. M., Loignon, C., & Brousselle, A. (2019). Contribution analysis to analyze the effects of the health impact assessment at the local level: A case of urban revitalization. Eval Program Plann, 79, 101746.

- Hughes, J. L., & Kemp, L. A. (2007). Building health impact assessment capacity as a lever for healthy public policy in urban planning. *N S W Public Health Bull*, 18(9-10), 192-194.
- Kondo, M. C., Fluehr, J. M., McKeon, T., & Branas, C. C. (2018). Urban Green Space and Its Impact on Human Health. *Int J Environ Res Public Health*, 15(3).
- Northridge, M.E. and E. Sclar, A joint urban planning and public health framework: contributions to health impact assessment. *Am J Public Health*, 2003. 93(1): p. 118-21.
- Satterthwaite, D., The impact on health of urban environments. *Environ Urban*, 1993. 5(2): p. 87-111.
- Pennington, A., et al., Development of an Urban Health Impact Assessment methodology: indicating the health equity impacts of urban policies. *Eur J Public Health*, 2017. 27(suppl\_2): p. 56-61.
- Roue-Le Gall, A. and F. Jabot, Health impact assessment on urban development projects in France: finding pathways to fit practice to context. *Glob Health Promot*, 2017. 24(2): p. 25-34.
- Shojaei, P., et al., Health Impact Assessment of Urban Development Project. *Glob J Health Sci*, 2016. 8(9): p. 51892.
- Mueller, N., et al., Socioeconomic inequalities in urban and transport planning related exposures and mortality: A health impact assessment study for Bradford, UK. *Environ Int*, 2018. 121(Pt 1): p. 931-941.
- Vohra, S., International perspective on health impact assessment in urban settings. *N S W Public Health Bull*, 2007. 18(9-10): p. 152-4.
- Weimann, A. and T. Oni, A Systematised Review of the Health Impact of Urban Informal Settlements and Implications for Upgrading Interventions in South Africa, a Rapidly Urbanising Middle-Income Country. *Int J Environ Res Public Health*, 2019. 16(19).

***Acest material nu înlocuiește acordul vecinilor. Orice reclamație din partea vecinilor se rezolvă de către beneficiar. IMPACT SANATATE SRL nu își asuma responsabilitatea rezolvării acestor conflicte.***

***Materialul a fost efectuat, in baza documentației prezentate, in condițiile actuale de amplasament si in contextul legislației și practicilor actuale. Orice modificare intervenita in documentația depusa la dosar sau/si nerespectarea recomandărilor si condițiilor menționate in acest material, duce la anularea lui.***

Elaborator,  
Dr. Chirilă Ioan  
Medic Primar Igienă  
Doctor în Medicină



CONFORM  
CU ORIGINALUL

## IX. REZUMAT

**Beneficiar:** MUNICIPIUL TIMIȘOARA, Bv. C. D. Loga, nr. 1, județul Timiș

**Obiectiv de investiție:** "AMENAJARE INELUL II DE CIRCULAȚIE, sector cuprins între str. A.Demetriade și Bv.J.H.Pestalozzi, construire pod rutier și pod pietonal peste canalul Bega", situat în str. Take Ionescu-Baader-Nistrului, județul Timiș, Municipiul Timișoara

Amplasamentul studiat se află în partea nord - estică a municipiului Timișoara, în intravilanul localității, situat în zona delimitată de strada Aristide Demetriade la nord-est, strada Johann Heinrich Pestalozzi la sud și strada Acad. Dimitrie Gusti la vest. Traul proiectat al drumurilor se află pe amplasamentul actual al drumurilor străzilor existente, fiind propusă doar extinderea suprafeței carosabile existente. Din punct de vedere juridic terenul aferent drumurilor se află în proprietatea beneficiarului, adică Primăria Municipiului Timișoara, ele fiind actualmente cu destinația drumuri.

În vederea realizării obiectivului de investiție, au fost luați în calcul mai mulți factori arhitecturali/funcționali, ai ansamblului propus. În primul rând scopul obiectivului îl constituie interconectivitatea ansamblurilor sociale și economice amplasate la nord și sud de canalul Bega. Traseul drumului va parcurge un areal cu construcții existente, și va traversa canalul Bega între podul Dacilor (în amonte) un pod cu structură metalică sveltă, și podul Decebal ( în aval) o structură din beton masivă.

Se recomandă **Scenariul tehnico-economic 1** (scenariul cu investiție medie) corespunde cel mai bine cerințelor de trafic și economice pentru zona în studiu.

Dezvoltarea scenariilor s-a bazat pe realizarea a două variante constructive diferite pe același traseu în plan. Acest lucru s-a realizat pentru a pune în balanță toți factorii proiectați (tehnici, economici și de siguranță în exploatare), în vederea recomandării unui scenariu oportun pentru investiție.

Din punct de vedere tehnic, ambele scenarii propun amenajarea identică în plan și profil longitudinal a traseului de la intersecția cu strada Demetriade la intersecția cu Bv. J.H. Pestalozzi, parcurgerea aceluiasi traseu în aceleași condiții.

La alegerea scenariului optim, ponderea cea mai mare o are valoarea investiției, aceasta fiind un factor determinant în finanțarea investiției. Deși ambele scenarii parcurg aceeași lungime de traseu, varianta constructivă a scenariului tehnico-economic este cea mai potrivită pentru implementare, iar structura constructivă a podului și pasareleii pietonale se îmbină arhitectural cu zona malurilor canalului Bega.

### Descrierea scenariului recomandat

**Scenariul tehnico-economic 1**, are o lungime totală de 1,10 km și cuprinde lucrări rutiere , edilitare de apă canal , realizarea podului rutier și a podului pietonal peste Canalul Bega , reamenajarea pistelor pentru cicliști adiacente malului canalului Bega, precum și refacerea îmbrăcămînții asfaltice pe străzile adiacente Inelului II de circulație , în vederea optimizării cicularii autovehiculelor și a pietonilor.

Astfel din punct de vedere planimetric s-a proiectat un prospect stradal simetric, cu un carosabil cu lățimea de 13m (2 x 3,5m benzi marginale și 2 x 3 benzi mediane), adiacent părții carosabile pe partea stânga și pe partea dreaptă se vor amenaja zone verzi și spații de siguranță cu lățimea de 0,70 m-1,50 m la marginea prospectului se vor amenaja trotuare pietonale cu lățimea de 2m și piste pentru cicliști cu lățimea de 1m.

Proiectul în sine descrie o cale de acces publică care va deservi obiective publice și private existente în zonă.

Lucrările au fost divizate la nord de canalul Bega și la sud de canalul Bega.

La nord de canalul Bega, drumul va deservi direct Bv. Antenei (implicit zona Calea Sever Bocu/Lipovei), iar la sud va deservi Bv Pestalozzi (implicit zona Fabric, zona universitară). Pe traseu, drumul proiectat ( Inelul II ), va relaționa direct cu străzile situate la nord de canalul Bega: Viirtuții, Alexandru Golescu, Înfrățirii, Drăgășani, Bv. Take Ionescu, Splaiul Protopop Mileție Drăghici, strada Acad. Dimitrie Gusti; iar la sud de Canalul Bega cu străzile Splaiul Nistrul, Strada Acad. Corneliu Micloși, strada Dionisie Linșa, Bv 3 August 1919, Bv. J.H. Pestalozii și Bv. Corneliu Coposu.

*Vecinătăți*

*Pe SECTORUL A-B:*

- Str. Enric Baader - cea mai apropiată construcție de limita străzii este la aproximativ 6,26 m;

*Pe SECTORUL B-C:*

- Str. Înfrățirii - cea mai apropiată construcție de limita străzii este la aproximativ 1,31 m;

*Pe SECTORUL C-D-E:*

- Bulevardul Take Ionescu- cea mai apropiată construcție de limita străzii este la aproximativ 6,17 m;

*Pe SECTORUL B-D:*

- Str. Enric Baader - cea mai apropiată construcție de limita străzii este la aproximativ 5,50 m;

*Pe SECTORUL E-F:*

- Str. Academician Dimitrie Gusti - cea mai apropiată construcție de limita străzii este la aproximativ 8,01 m;

*Pe SECTORUL F-G-H:*

- Splaiul Protopop Miletie Drăghici - cea mai apropiată construcție de limita străzii este la aproximativ 7,25 m;

*Pe SECTORUL K-J:*

- Splaiul Nistrului

*Pe SECTORUL I-L:*

- Splaiul Nistrului - cea mai apropiată construcție de limita străzii este la aproximativ 8,93 m;

*Pe SECTORUL L-M:*

- Piața Academician Corneliu Micloși - cea mai apropiată construcție de limita străzii este la aproximativ 6,35 m;

CONFORM  
CU ORIGINALUL



Traseul drumului proiectat este relaționat în direcția nord - sud, asigurând pe traseul lui accesul la obiective publice :

- Detașamentul de pompieri - la aproximativ 35 m față de strada Enric Baader;
- Muzeul RATT - la aproximativ 50 m față de bulevardul Take Ionescu;
- Biserica Sf. Paraschiva (locaș de cult) – la aproximativ 17 m față de strada Enric Baader;
- Parcul Andrei Mocioni - la limita străzii Andrei Mocioni și străzii Splaiul Nistrului;
- Parcul Regina Maria - la limita străzii Splaiul Nistrului și a străzii Bulevardul 3 August 1919.

În condițiile respectării integrale a proiectului și a recomandărilor din prezentul studiu, distanțele existente reprezintă perimetrul de protecție sanitară și obiectivul poate funcționa în locația propusă și poate avea un impact pozitiv din punct de vedere socio-economic în zonă, iar eventualele impacturi negative asupra sănătății populației pot fi evitate prin respectarea următoarelor condiții.

La realizarea acestei investiții se vor obține avizele specificate în certificatul de urbanism și se vor respecta recomandările cuprinse în avizele / studiile de specialitate, prevederile legale și normativele în vigoare.

În documentație au fost prevăzute măsuri de protecție privind reducerea impactului asupra mediului și a sănătății populației. Respectarea acestor măsuri și a condițiilor tehnice privind dotările, cât și exploatarea în condiții de siguranță a instalațiilor în sistem monitorizat vor conduce la diminuarea impactului asupra mediului și sănătății populației.

Pe perioada de funcționare a obiectivului de investiție se vor lua toate măsurile pentru colectarea selectivă a deșeurilor pe categorii, transportul și depozitarea acestora în locuri special amenajate. Depozitarea materialelor se va face în limita proprietății. Printr-un management adecvat se vor evita pierderile de substanțe, combustibili și uleiuri la nivelul solului.

Toate activitățile vor fi planificate și desfășurate astfel încât impactul zgomotelor să fie redus; se interzice desfășurarea de alte activități decât cele specifice obiectivului.

Funcționarea obiectivului să nu ducă la depășirea normelor privind nivelul zgomotului și al vibrațiilor din zona de locuit prevăzute în Ord. 119/2014, cu completările și modificările ulterioare, în SR nr. 10009/2017 – Acustica urbană, în conformitate cu SR ISO 1996/1-08 și SR ISO 1996/2-08. Pentru a nu depăși limita de zgomot societatea va trebui să impună pentru mijloacele auto ce deservește funcțiunea limitarea vitezei de deplasare în interiorul șantierului și se va asigura întreținerea căilor de acces interioare astfel încât să nu existe denivelări ce pot genera zgomot. Această recomandare se referă la zgomotul produs de funcționarea obiectivului, spre deosebire de zgomotele produse de alte surse existente în zonă (ex. trafic auto).

Se vor lua toate măsurile pentru a atenua din zgomotul produs de utilaje și pentru a se încadra în limita legală, la limita amplasamentului. Activitățile producătoare de zgomot se vor desfășura doar în orar diurn.

Împotriva senzației de disconfort a populației prin producerea de eventuale zgomote, vibrații, mirosuri, praf, fum a investiției propuse, care afectează liniștea publică sau locatarii adiacenți obiectivului se vor asigura mijloacele adecvate de limitare a nocivităților, astfel încât să se încadreze în normele din standardele în vigoare:

- respectarea cu strictețe a limitelor și suprafețelor destinate organizării de șantier;
- Se vor stropi agregatele, anrocamentele și drumurile tehnologice pentru a împiedica degajarea pulberilor;
- Transportul materialelor de umplură se va efectua cu utilaje adecvate, echipate cu prelate pentru acoperirea materialelor în timpul transportului;
- Se va respecta calendarul reviziilor tehnice la vehiculele de transport pentru încadrarea noxelor în norme;
- Se vor întretine corespunzător toate utilajele de construcții pentru limitarea emisiilor în atmosferă provenite de la arderea carburanților în motoarele termice.
- Se va interzice depozitarea de materiale, deșeuri de orice tip sau spălarea utilajelor direct pe sol;
- Personalul angajat va fi instruit asupra modului de întreținere a instalațiilor și de acționare în cazuri de defecțiuni accidentale, precum și asupra modului de intervenție în cazul poluării accidentale;
- Dirijarea corectă și preluarea apelor de pe zonele betonate, prin separator de hidrocarburi;
- Se vor lua toate măsurile necesare pentru prevenirea, reducerea și controlul riscului de apariție a poluărilor accidentale, iar în cazul producerii unor astfel de incidente nedorite, se va interveni operativ pentru înlăturarea lor și eliminarea materialelor absorbante și a celorlalte deșeuri rezultate pe amplasament, în conformitate cu prevederile legale;

Dacă prin măsurători obiective se vor evidenția valori care depășesc limita admisă pentru nivelul de zgomot generat de activitățile de construire, se recomandă instalarea unor bariere fonice (panouri fonoizolatoare mobile) spre receptorii sensibili. După finalizarea lucrărilor de construire, panourile fonoizolatoare vor fi utilizate doar dacă va fi necesar și dacă se vor putea integra în peisajul urban, fără a deteriora aspectul clădirilor.

Recomandăm ca zona obiectivului să se amenajeze perimetral cu vegetație (arbori, arbuști) care va funcționa ca o perdea de protecție împotriva propagării zgomotelor și a poluanților rezultați din traficul rutier; recomandăm plantarea de specii cu frunze persistente care să asigure protecție tot timpul anului și întreținerea spațiilor plantate.

Elaborator,  
Dr.  
Medic Primar Igienă  
Doctor în Medicină



CONFORM  
CU ORIGINALUL