

MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu

I. DENUMIREA PROIECTULUI:

MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN SATELE COMUNEI TISAU, COMUNA TISAU, JUDETUL BUZAU

II. TITULAR:

COMUNA TISAU, JUDETUL BUZAU

Satul IZVORU , Judetul Buzau

tel. : 0786178066

Numele persoanelor de contact: Primar Mihai Cristian

Responsabil pentru protectia mediului: Primar Mihai Cristian

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT:

a) *Rezumatul proiectului*

Conform Ordinului nr.1851/2013 al Ministerului Dezvoltarii Regionale si Turismului, Anexa 2 la HG nr.363/2010, cele doua scenarii prezentate pentru drumul ce face obiectul studiului de fezabilitate este drum de **clasa tehnica V** corespunzatoare unei viteze de rulare de min 20 km/ora.Lucrarea se incadreaza conf. Ord. 31 / N/ 1995 MLPAT in **clasa de importanta « C » - normala**.

La intocmire studiului de fezabilitate s-a avut in vedere concluziile studiului geotehnic si ale expertizei tehnice.

Drumurile de interes local in pastreaza vechile amplasamente pe domeniul public apartinand comunei Tisau, situate in intravilan si extravilan, astfel:

SAT GRAJDANA

1.Drum satesc nr. 37

Drumul satesc nr. 37 se desprinde din drumul judetean nr. 100H, in partea stanga in intravilanul satului Grajdana si are lungimea de 238.63 m.

Lăţimea platformei drumului satesc nr 37, in situatia existenta asigură proiectarea unui drum de interes local cu lăţimea părţii carosabile, si a elementelor geometrice în profil transversal, după cum urmeaza :

- ❖ partea carosabilă de 3.00 m,
- ❖ un acostament cu lăţime variabila cuprinsa intre 0.30 - 0.50 m
- ❖ o rigola triunghiulara betonata cu latimea de 70 cm
- ❖ panta transversala pentru partea carosabila unica de 2.5%
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente

Sistemul rutier propus va fi unul cu caseta impus de accesul pe proprietati din:

- îmbrăcăminte din beton asfaltic în doua straturi grosime de 9 cm, din :
 - ✓ 4 cm BAPC 16
 - ✓ 5 cm BADPC 22.4

- piatră spartă în grosime de 15 cm
- balast în grosime de 25 cm
- strat anticapilar din nisip de 7 cm

În plan drumul sătesc nr. 37 amplasat în intravilanul satului Grajdana, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fără afectarea proprietăților private sau rețelelor de distribuție a energiei electrice.

Drumul sătesc nr. 37 se desprinde din drumul județean 100H și asigură accesul la proprietățile amplasate pe ambele părți.

Încadrarea axului drumului sătesc proiectat se va face pe axul părții carosabile existente prin aliniamente racordate prin curbe, ținând cont de amplasamentul rețelelor electrice existente.

În profil longitudinal drumul sătesc va urmări situația existentă.

Lucrările de terasamente pe acest drum vor consta în lucrări de realizarea unei casețe prin săpături mecanice cu adâncimea de 45 cm, reprofilări și compactări conform temei de proiectare ce a impus ca (partea) cota superioară a drumului să asigure un acces optim pe proprietățile amplasate riveran drumului proiectat.

În profil transversal drumul sătesc va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 3.00 m
- panta transversală a părții carosabile unice de 2.5%;
- un acostament din balast în grosime de 20 cm, cu lățimea variabilă cuprinsă între 30 și 50 cm amplasat pe o parte
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.
- O rigolă triunghiulară din beton cu grosimea dalei de 10 cm

Evacuarea apelor pe drumul sătesc se va face pe o rigolă triunghiulară din beton cu lățimea de 70.00 cm (în limita spațiului disponibil pe domeniul public) ce va avea grosimea dalei de 10 cm executată din beton clasa C20/25.

Evacuarea apelor pluviale în zona intersecției cu DJ100H se realizează prin amplasarea unei rigole carosabile cu rol de podet în lungime de 9.50 m și santuri trapezoidale betonate cu adâncimea de 50 cm și lungimea de 5.00 m pentru ambele capete ale rigolei carosabile care dirijează apele către debușee.

g) Pentru asigurarea unei circulații în condiții de siguranță, drumul sătesc se va semnaliza vertical și orizontal pe întreaga lungime.

La întocmirea proiectului tehnic se vor avea în vedere reglementările stabilite prin avizele emise de către poliția rutieră ce se vor cuprinde în cadrul proiectului tehnic pentru a se putea executa.

Pentru că drumul are parte carosabilă îngustă cu lățimea de 3.00 m s-a avut în vedere amenajarea a două refugii cu o suprafață de 32.00 mp. Sistemul rutier pentru refugii va fi identic cu cel al drumului sătesc nr. 37 propus în cadrul studiului de fezabilitate.

Accesul pe proprietate se va face prin amenajarea intrărilor în curți pe poarta mare și mică ce vor însuma o deschidere totală de 5.00 m.

S-au identificat pe ridicările topo un număr de 20 buc..

2. Drum sătesc nr.41

Drumul sătesc nr.41 se desprinde din drumul județean 100H, în partea stângă fiind amplasat în intravilanul satului Grajdana și are lungimea de 370.89 m.

Lățimea platformei drumului sătesc nr. 41, în situația existentă asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, și a elementelor geometrice în profil transversal, după cum urmează :

- ❖ partea carosabilă de 3.00 m,
- ❖ un acostament cu lățimea de 0.50 m amplasat pe o parte

- ❖ un sant trapezoidal betonat cu adincimea de 50 cm amplasat pe o parte
- ❖ panta transversala pentru partea carosabila unica de 2.5%
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente

Sistemul rutier propus va fi unul cu caseta impus de accesul pe proprietati din:

- îmbrăcămintă din beton asfaltic în doua straturi grosime de 9 cm, din :
 - ✓ 4 cm BAPC 16
 - ✓ 5 cm BADPC 22.4
 - piatră spartă în grosime de 15 cm
 - balast în grosime de 25 cm
 - strat anticapilar din nisip de 7 cm

În plan drumul sătesc nr. 41 amplasat în intravilanul satului Grajdana, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fara afectarea proprietatilor private sau rețelelor de distributie a energiei electrice.

Drumul satesc nr. 41 se desprinde din drumul judetean 100H și asigură accesul la proprietatile amplasate pe ambele parti .

Încadrarea axului drumului satesc proiectat se va face pe axul partii carosabile existente prin aliniamente racordate prin curbe , ținând cont de amplasamentul rețelelor electrice existente.

În profil longitudinal drumul satesc va urmări situația existentă .

Lucrările de terasamente pe acest drum vor consta în lucrări de realizarea unei casețe prin sapături mecanice cu adincimea de 45 cm, reprofilări și compactări conform temei de proiectare ce a impus ca (partea) cota superioară a drumului să asigure un acces optim pe proprietatile amplasate riveran drumului proiectat

În profil transversal drumul sătesc va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 3.00 m
- panta transversala a părții carosabile unica de 2.5%;
- un acostamente din balast în grosime de 20 cm, cu lățimea de 50 cm amplasat pe o parte
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.
- Un sant trapezoidal betonat cu adincimea de 50 cm, grosimea dalei de 8 cm așezată pe un strat de nisip în grosime de 5 cm

Evacuarea apelor pe drumul satesc se va face pe un sant trapezoidal din beton cu adincimea de 50.00cm (în limita spațiului disponibil pe domeniul public) ce va avea grosimea dalei de 8 cm executată din beton clasa C20/25.

Evacuarea apelor pluviale în zona intersecției cu DJ100H se realizează prin amplasarea unei rigole carosabile cu rol de podet în lungime de 8.0 m și santuri trapezoidale betonate cu adincimea de 50 cm și lungimea de 5.00m pentru ambele capete ale rigolei carosabile care dirijează apele către dușee .

În planul de situație s-a identificat un drum lateral ce se va amenaja pe o lungime de 10.00m

Lățimea partii carosabile a drumului lateral va fi de 3.00m .

Sistemul rutier al drumului lateral va fi identic cu cel al drumului satesc nr 41

Scurgerea apelor se va face pe un sant trapezoidal ce se va conecta la santul trapezoidal al drumului satesc nr 41.

În limita spațiului disponibil se va amplasa și un acostament cu lățime de 30 cm

g) Pentru asigurarea unei circulații în condiții de siguranță, drumul satesc se va semnaliza vertical și orizontal pe întreaga lungime.

La întocmirea proiectului tehnic se vor avea în vedere reglementările stabilite prin avizele emise de către poliția rutieră ce se vor cuprinde în cadrul proiectului tehnic pentru a se putea executa.

Acesul pe proprietate se va face prin amenajarea intrărilor în curți pe poarta mare și mică ce vor însuma o deschidere totală de 5.00m.

S-au identificat pe ridicările topo un număr de 27 buc..

3.Drum satesc nr.42

Drumul satesc nr. 42 se desprinde din drumul județean nr. 100H, în partea stângă în intravilanul satului Grajdana și are lungimea de 313.48 m.

Lățimea platformei drumului satesc nr 42, în situația existenței asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, și a elementelor geometrice în profil transversal, după cum urmează :

- ❖ partea carosabilă de 3.00 m,
- ❖ un acostament cu lățime variabilă cuprinsă între 30.00 - 0.50 m
- ❖ o rigolă triunghiulară betonată cu lățimea de 70 cm
- ❖ pante transversale pentru partea carosabilă unică de 2.5%
- ❖ panta transversală de 4% pentru acostamente

Sistemul rutier propus va fi unul cu caseta impus de accesul pe proprietăți din:

- îmbrăcăminte din beton asfaltic în două straturi grosime de 9 cm, din :
 - ✓ 4 cm BAPC 16
 - ✓ 5 cm BADPC 22.4
- piatră spartă în grosime de 15 cm
- balast în grosime de 25 cm
- strat anticapilar din nisip de 7 cm

În plan drumul satesc nr. 42 amplasat în intravilanul satului Grajdana, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fără afectarea proprietăților private sau rețelelor de distribuție a energiei electrice.

Drumul satesc nr. 42 se desprinde din drumul județean 100H și asigură accesul la proprietățile amplasate pe ambele părți .

Încadrarea axului drumului satesc proiectat se va face pe axul părții carosabile existente prin aliniamente racordate prin curbe , ținând cont de amplasamentul rețelelor electrice existente.

În profil longitudinal drumul satesc va urmări situația existentă .

Lucrările de terasamente pe acest drum vor consta în lucrări de realizarea unei casețe prin săpături mecanice cu adâncimea de 45 cm, reprofilări și compactări conform temei de proiectare ce a impus ca (partea) cota superioară a drumului să asigure un acces optim pe proprietățile amplasate riveran drumului proiectat

În profil transversal drumul satesc va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 3.00 m
- panta transversală a părții carosabile unică de 2.5%;
- un acostament din balast în grosime de 20 cm, cu lățime variabilă cuprinsă între 30 și 50 cm amplasat pe o parte
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.
- O rigolă triunghiulară din beton cu grosimea dalei de 10 m

Evacuarea apelor pe drumul satesc se va face pe o rigolă triunghiulară din beton cu lățimea de 70.00cm (în limita spațiului disponibil pe domeniul public) ce va avea grosimea dalei de 10 cm executată din beton clasa C20/25

Pentru asigurarea preluării apelor și deversarea lor s-a prevăzut un podet – rigila carosabilă cu lungimea de 10.0 m.

Evacuarea apelor pluviale în zona intersecției cu DJ100H se realizează prin amplasarea unei rigole carosabile cu rol de podet în lungime de 12.50 m și șanțuri trapezoidale betonate cu adâncimea de 50 cm și lungimea de 5.00m pentru ambele capete ale rigolei carosabile care dirijează apele către deșeuze.

g) Pentru asigurarea unei circulații în condiții de siguranță, drumul satesc se va semnaliza vertical și orizontal pe întreaga lungime.

La întocmirea proiectului tehnic se vor avea în vedere reglementările stabilite prin avizele emise de către poliția rutieră ce se vor cuprinde în cadrul proiectului tehnic pentru a se putea executa.

Accesul pe proprietate se va face prin amenajarea intrărilor în curți pe poarta mare și mica ce vor însuma o deschidere totală de 5.00m.

S-au identificat pe ridicările topo un număr de 24 buc..

4. Drum satesc nr. 55

Drumul satesc nr. 55 se desprinde din drumul satesc nr. 42 în partea dreaptă și are lungimea de 198.50 m.

Lățimea platformei drumului satesc nr 55, în situația existenței asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, și a elementelor geometrice în profil transversal, după cum urmează :

- ❖ partea carosabilă de 3.00 m,
- ❖ un acostament cu lățime variabilă cuprinsă între 0.30 - 0.50 m
- ❖ o rigolă triunghiulară betonată cu lățimea de 70 cm
- ❖ pante transversale pentru partea carosabilă unică de 2.5%
- ❖ panta transversală de 4% pentru acostamente

Sistemul rutier propus va fi unul cu casetă impus de accesul pe proprietate din:

- îmbrăcăminte din beton asfaltic în două straturi grosime de 9 cm, din :
 - ✓ 4 cm BAPC 16
 - ✓ 5 cm BADPC 22.4
- piatră spartă în grosime de 15 cm
- balast în grosime de 25 cm
- strat anticapilar din nisip de 7 cm

În plan drumul sătesc nr. 55 amplasat în intravilanul satului Grajdana, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fără afectarea proprietăților private sau rețelelor de distribuție a energiei electrice.

Încadrarea axului drumului satesc proiectat se va face pe axul părții carosabile existente prin aliniamente racordate prin curbe, ținând cont de amplasamentul rețelelor electrice existente.

În profil longitudinal drumul satesc va urmări situația existentă.

Lucrările de terasamente pe acest drum vor consta în lucrări de realizarea unei caseți prin săpături mecanice cu adâncimea de 45 cm, reprofilări și compactări conform temei de proiectare ce a impus ca (partea) cota superioară a drumului să asigure un acces optim pe proprietățile amplasate riveran drumului proiectat

În profil transversal drumul sătesc va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 3.00 m
- panta transversală a părții carosabile unică de 2.5%;
- un acostament din balast în grosime de 20 cm, cu lățimea de 50 cm amplasat pe o parte
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.
- O rigolă triunghiulară din beton cu grosimea dalei de 10 m

Evacuarea apelor pe drumul satesc se va face pe o rigolaa triunghiulara din beton cu latimea de 70.00cm (in limita spatiului disponibil pe domeniul public) ce va avea grosimea dalei de 10 cm executata din beton clasa C20/25

Pentru asigurarea preluarii apelor si devarsarea lor s-a prevazut un podet – rigila carosabila cu lungimea de 6.00m

Evacuarea apelor pluviale in zona intersectiei cu DS 42 se realizează prin rigole triunghiulare betonate cu adincimea de 10 cm racordate intre cele doua drumuri

In planul de situatie s-a identificat un drum lateral ce se va amenaja pe o lungime de 10.00m

Latimea partii carosabile a drumului lateral va fi de 3.00m .

Sistemul rutier al drumului lateral va fi identic cu cel al drumului satesc nr.55.

Pentru ca drumul are parte carosabila ingusta cu latimea de 3.00m s- a avut in vedere amenajarea unui refugiu auto cu o suprafata de 14 mp . Sistemul rutier pentru refugiu va fi identic cu cel al drumului satesc nr 55 propus in cadrul studiului de fezabilitate

g) Pentru asigurarea unei circulatii în conditii de siguranță, drumul satesc se va semnaliza vertical si orizontal pe intreaga lungime.

La intocmirea proiectului tehnic se vor avea in vedere reglementarile stabilite prin avizele emise de catre politia rutiera ce se vor cuprinde in cadrul proiectului tehnic pentru a se putea executa.

Acesul pe proprietate se va face prin amenajarea intrarilor in curti pe poarta mare si mica ce vor insuma o deschidere totala de 5.00m.

S-au identificat pe ridicarile topo un numar de 14 buc.

5.Drum comunal nr 180 Izvoranu

Drumul comunal nr 180 se desprinde din drumul judetean nr. 100H in partea dreapta in intravilanul satului Grajdana.

Drumul comunal nr 180 asigura accesul in zona turistica Izvoranu si are lungimea de 5370.00m.

Lățimea platformei drumului comunal nr 180, in situatia existenta atit in intravilanul satelor Grajdana si Izvoranu cat si in zona dintre sate in extravilan asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile si a elementelor geometrice în profil transversal, după cum urmeaza :

❖ partea carosabilă,

Km 0+000.00 – Km 1+280 .00 cu parte carosabila de 5.00 m

Km 1+280.00 – Km 5+100.00 cu parte carosabila de 4.00m

Km 5+100.00 - Km 5+370.00 cu parte carosabila de 3.00 m

❖ pante transversale sistem acoperis pentru partea carosabila de 5.00m si panta unica de 2.5% pentru partea carosabila de 4.00 si 3.00m

❖ panta transversala de 4% pentru acostamente

❖ Santruir trapezoidale betonate pe tronsonul Km 0+00.00- Km 5+100.00 pe ambele parti si intre Km 5+260.00 si Km 5+370 pe partea dreapta

❖ Rigole triunghiulare betonate pentru tronsonul Km 5+100.00- Km 5+370.00 pe partea stinga si intre Km 5+080.00 si Km 5+260.00 pe partea deapta

Sistemul rutier propus va fi unul cu caseta impus de accesul pe proprietati pentru zona de intravilan:

- Tronson Km 0+000.00- Km 1+280.00 sat Ggrajdana

- Tronson Km 5.+000.00 – Km 5+370.00 sat Izvoranu
 - îmbrăcăminte din beton asfaltic în doua straturi grosime de 9 cm, din :
 - ✓ 4 cm BAPC 16
 - ✓ 5 cm BADPC 22.4
 - piatră spartă în grosime de 15 cm
 - balast în grosime de 25 cm
 - strat anticapilar din nisip de 7 cm

Sistemul rutier pentru tronsonul cuprins intrer Km 1+280.00 si Km 5+000.00 va fi

- îmbrăcăminte din beton asfaltic în doua straturi grosime de 9 cm, din :
 - ✓ 4 cm BAPC 16
 - ✓ 5 cm BADPC 22.4
 - piatră spartă în grosime de 15 cm
 - balast în grosime de 25 cm
 - strat existent de balast

In plan drumul comunal nr 180 va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fara afectarea proprietatilor private sau retelelor de distributie a energiei electrice.

Incadrarea axului drumului comunal proiectat se va face pe axul partii carosabile existente prin aliniamente racordate prin curbe , tinind cont de amplasamentul retelelor electrice existente.

In profil longitudinal drumul comunal va urmări situația existentă .

Lucrarile de terasamente pe tronsonul din intravilanul satelor Izvoranu si Grajdana vor consta in lucrari de realizarea unei casete prin sapatari mecanice cu adincimea de 45 cm, reprofilari si compactari conform temei de proiectare ce a impus ca (partea) cota superioara a drumului sa asigure un acces optim pe proprietatile amplasate riveran drumului proiectat.

Pentru tronsonul din extravilan lucrarile de terasamente vor consta in corectii a cotei existente a partii carosabile pentru aducerea la cota proiectata , supralargiri pentru realizarea platformei drumului, reprofilari.

In profil transversal drumul sătesc va avea următoarele elemente geometrice:

- ❖ partea carosabilă,
 - Km 0+000.00 – Km 1+280 .00 cu parte carosabila de 5.00 m
 - Km 1+280.00 – Km 5+100.00 cu parte carosabila de 4.00m
 - Km 5+100.00 - Km 5+370.00 cu parte carosabila de 3.00 m
- ❖ acostamente cu lățimea de 0.50 m
- ❖ pante transversale de 2.5% siatem acoperis pentru parte carosabila de 5.00m si panta unica de 2.5% pentru partea carosabila de 4.00 si 3.00m
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente
- ❖ Santruri trapezoidale betonate pe tronsonul Km 0+00.00- Km 5+100.00
- ❖ Rigole triunghiulare betonate pentru tronsonul Km 5+100.00- Km 5+370.00 poe amble parii

Evacuarea apelor pe DC180 se va face prin:

- santuri trapezoidale betonate cu dala de 8 cm asezata pe un strat de nisip– amplasarea lor va fi conform planului de situatie.

Betonul va fi clasa C20/25 conform profilelor transversale tip

-rigole tringhiulere betonate cu latimea de 70 cm din beton clasa C20/25 iar dala va avea grosimea de 10 cm –amplasarea lor va fi conform planului de situatie .

- podete rigole carosabile de traversare 45.00m

Podete tubulare cu diametrul de 800mm	4 buc
-Podet casetat L=8.00m	1 buc
-Podet casetat L=10.00m	2 buc

Pe tronsonul cuprins între Km m1+280.00 și Km 5+000.00 drumul comunal are un traseu în debeleu / rambleu prin zona de pădure unde sunt necesare amplasare de ziduri de sprijin cu înalțimi diferite în funcție de diferențele de nivel. astfel

✓ Ziduri de sprijin cu înălțimea elevației de 1.50m	345.00m
✓ Ziduri de sprijin cu înălțimea elevației de 1.00m	191.00m
✓ Ziduri de sprijin cu înălțimea elevației de 2.00m	73.00m
✓ Ziduri de sprijin cu înălțimea elevației de 2.50m	150.00m

Evacuarea apelor pluviale în zona intersecției cu DJ100H se realizează prin amplasarea unei rigole carosabile cu rol de podet în lungime de 10.50 m și santuri trapezoidale betonate cu adâncimea de 50 cm și lungimea de 5.00m pentru ambele capete ale rigolei carosabile care dirijează apele către debușee .

Pentru asigurarea unei circulații în condiții de siguranță, drumul satesc se va semnaliza vertical și orizontal pe întreaga lungime.

Pentru protecția zonelor cu diferențe de nivel mare s-a prevăzut amplasarea unui parapet direcțional 1200.00m

La întocmirea proiectului tehnic se vor avea în vedere reglementările stabilite prin avizele emise de către poliția rutieră ce se vor cuprinde în cadrul proiectului tehnic pentru a se putea executa.

În planul de situație s-a identificat 8 drumuri laterale ce se va amenaja pe o lungime de 10.00m cu o suprafață totală de 510,0 mp.

Latimea părții carosabile a drumului lateral va fi de 3.00m .

Sistemul rutier al drumului lateral va fi identic cu cel al drumului comunal nr 180.

Acesul pe proprietate se va face prin amenajarea intrărilor în curți pe poarta mare și mica ce vor însuma o deschidere totală de 5.00m.

Traversarea rigolelor triunghiulare betonate se va face prin executarea unei plăci din beton cu grosimea de 15 cm armată cu plasa sudată PC52-100x100 cu diametrul de 8 mm.

Traversarea santului betonat se va face prin executarea unei plăci din beton cu grosimea de 20 cm armată cu plasa sudată PC52-100x100 cu diametrul de 8 mm pe două rânduri.

S-au identificat pe ridicările topo un număr de 130 buc.

SAT VALEA SALCIILOR

1.Drum satesc nr.45

Drumul satesc nr. 45 se desprinde din drumul județean nr. 100H, în partea dreaptă în intravilanul satului Valea Salciilor și are lungimea de 172.16 m.

Lățimea platformei drumului satesc nr 45, în situația existentă asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, și a elementelor geometrice în profil transversal, după cum urmează :

- ❖ partea carosabilă de 3.00 m,
- ❖ un acostament cu lățime variabilă cuprinsă între 30.00 - 0.50 m
- ❖ o rigola triunghiulară betonată cu lățimea de 70 cm
- ❖ pante transversale pentru partea carosabilă unică de 2.5%
- ❖ panta transversală de 4% pentru acostamente

Sistemul rutier propus va fi unul cu caseta impus de accesul pe proprietate din:

- îmbrăcăminte din beton asfaltic în două straturi grosime de 9 cm, din :
 - ✓ 4 cm BAPC 16
 - ✓ 5 cm BADPC 22.4

- piatră spartă în grosime de 15 cm
- balast în grosime de 25 cm
- strat anticapilar din nisip de 7 cm

În plan drumul sătesc nr. 45 amplasat în intravilanul satului Valea Salciilor, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fără afectarea proprietăților private sau rețelelor de distribuție a energiei electrice.

Drumul sătesc nr. 45 se desprinde din drumul județean 100H și asigură accesul la proprietățile amplasate pe ambele părți.

Încadrarea axului drumului sătesc proiectat se va face pe axul părții carosabile existente prin aliniamente racordate prin curbe, ținând cont de amplasamentul rețelelor electrice existente.

În profil longitudinal drumul sătesc va urmări situația existentă.

Lucrările de terasamente pe acest drum vor consta în lucrări de realizarea unei casețe prin săpături mecanice cu adâncimea de 45 cm, reprofilări și compactări conform temei de proiectare ce a impus ca (partea) cota superioară a drumului să asigure un acces optim pe proprietățile amplasate riveran drumului proiectat.

În profil transversal drumul sătesc va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 3.00 m
- panta transversală a părții carosabile unice de 2.5%;
- un acostament din balast în grosime de 20 cm, cu lățimea de 50 cm amplasat pe o parte
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.
- O rigolă triunghiulară din beton cu grosimea dalei de 10 cm

Evacuarea apelor pe drumul sătesc se va face pe o rigolă triunghiulară din beton cu lățimea de 70 cm (în limita spațiului disponibil pe domeniul public) ce va avea grosimea dalei de 10 cm executată din beton clasa C20/25.

Evacuarea apelor pluviale în zona intersecției cu DJ100H se realizează prin amplasarea unei rigole carosabile cu rol de podet în lungime de 8.50 m și santuri trapezoidale betonate cu adâncimea de 50 cm și lungimea de 5.00 m pentru ambele capete ale rigolei carosabile care dirijează apele către debușee.

Având în vedere că domeniul public nu permite o lățime a părții carosabile pentru două benzi de circulație s-a prevăzut un refugiu în suprafața totală de 38.00 mp amplasate în zonele în care există spațiu suficient.

g) Pentru asigurarea unei circulații în condiții de siguranță, drumul sătesc se va semnaliza vertical și orizontal pe întreaga lungime.

La întocmirea proiectului tehnic se vor avea în vedere reglementările stabilite prin avizele emise de către poliția rutieră ce se vor cuprinde în cadrul proiectului tehnic pentru a se putea executa.

Accesul pe proprietate se va face prin amenajarea intrărilor în curți pe poarta mare și mică ce vor însuma o deschidere totală de 5.00 m.

Traversarea rigolei triunghiulare betonate se va face prin executarea unei plăci din beton cu grosimea de 15 cm armată cu plasa sudată PC52-100x100 cu diametrul de 8 mm.

S-au identificat pe ridicările topo un număr de 7 buc..

2. Drum sătesc nr. 47

Drumul sătesc nr. 47 se desprinde din drumul județean nr. 100H, în partea dreaptă în intravilanul satului Valea Salciilor și are lungimea de 115.48 m.

Lățimea platformei drumului sătesc nr. 47, în situația existentă asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, și a elementelor geometrice în profil transversal, după cum urmează :

- ❖ partea carosabilă de 3.00 m,

- ❖ un acostament cu lățime variabilă cuprinsă între 30.00 - 0.50 m
- ❖ o rigola triunghiulară betonată cu lățimea de 70 cm
- ❖ panta transversale pentru partea carosabilă unică de 2.5%
- ❖ panta transversală de 4% pentru acostamente

Sistemul rutier propus va fi unul cu caseta impus de accesul pe proprietăți din:

- îmbrăcăminte din beton asfaltic în două straturi grosime de 9 cm, din :
 - ✓ 4 cm BAPC 16
 - ✓ 5 cm BADPC 22.4
- piatră spartă în grosime de 15 cm
- balast în grosime de 25 cm
- strat anticapilar din nisip de 7 cm

În plan drumul sătesc nr. 47 amplasat în intravilanul satului Valea Salciilor, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fără afectarea proprietăților private sau rețelelor de distribuție a energiei electrice.

Drumul sătesc nr. 47 se desprinde din drumul județean 100H și asigură accesul la proprietățile amplasate pe ambele părți.

Încadrarea axului drumului sătesc proiectat se va face pe axul părții carosabile existente prin aliniamente racordate prin curbe, ținând cont de amplasamentul rețelelor electrice existente.

În profil longitudinal drumul sătesc va urmări situația existentă.

Lucrările de terasamente pe acest drum vor consta în lucrări de realizarea unei caseți prin săpături mecanice cu adâncimea de 45 cm, reprofilări și compactări conform temei de proiectare ce a impus ca (partea) cota superioară a drumului să asigure un acces optim pe proprietățile amplasate riveran drumului proiectat.

În profil transversal drumul sătesc va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 3.00 m
- panta transversală a părții carosabile unice de 2.5%;
- un acostament din balast în grosime de 20 cm, cu lățimea variabilă cuprinsă între 30 și 50 cm amplasat pe o parte
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.
- O rigola triunghiulară din beton cu grosimea dalei de 10 cm

Evacuarea apelor pe drumul sătesc se va face pe o rigolă triunghiulară din beton cu lățimea de 70.00 cm (în limita spațiului disponibil pe domeniul public) ce va avea grosimea dalei de 10 cm executată din beton clasa C20/25

Evacuarea apelor pluviale în zona intersecției cu DJ100H se realizează prin amplasarea unei rigole carosabile cu rol de podet în lungime de 8.50 m și santuri trapezoidale betonate cu adâncimea de 50 cm și lungimea de 5.00 m pentru ambele capete ale rigolei carosabile care dirijează apele către debușee.

g) Pentru asigurarea unei circulații în condiții de siguranță, drumul sătesc se va semnaliza vertical și orizontal pe întreaga lungime.

La întocmirea proiectului tehnic se vor avea în vedere reglementările stabilite prin avizele emise de către poliția rutieră ce se vor cuprinde în cadrul proiectului tehnic pentru a se putea executa.

Accesul pe proprietate se va face prin amenajarea intrărilor în curți pe poarta mare și mica ce vor însuma o deschidere totală de 5.00 m.

Traversarea rigolei triunghiulare betonate se va face prin executarea unei plăci din beton cu grosimea de 15 cm armată cu plasa sudată PC52-100x100 cu diametrul de 8 mm

S-au identificat pe ridicările topo un număr de 8 buc..

3. Drum satesc nr.48

Drumul satesc nr. 48 se desprinde din drumul judetean nr. 100H, in partea stinga in intravilanul satului Valea Salciilor si are lungimea de 134.45 m.

Lățimea platformei drumului satesc nr 48, in situatia existenta asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, si a elementelor geometrice în profil transversal, după cum urmeaza :

- ❖ partea carosabilă de 3.00 m,
- ❖ un acostament cu lățime variabila cuprinsa intre 30.00 - 0.50 m
- ❖ o rigola triunghiulara betonata cu latimea de 70 cm
- ❖ pante transversale pentru partea carosabila unica de 2.5%
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente

Sistemul rutier propus va fi unul cu caseta impus de accesul pe proprietati din:

- îmbrăcăminte din beton asfaltic în doua straturi grosime de 9 cm, din :
 - ✓ 4 cm BAPC 16
 - ✓ 5 cm BADPC 22.4
- piatră spartă în grosime de 15 cm
- balast în grosime de 25 cm
- strat anticapilar din nisip de 7 cm

In plan drumul satesc nr. 48 amplasat in intravilanul satului Valea Salciilor, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fara afectarea proprietatilor private sau rețelelor de distributie a energiei electrice.

Drumul satesc nr. 48 se desprinde din drumul judetean 100H si asigura accesul la proprietatile amplasate pe ambele parti .

Incadrarea axului drumului satesc proiectat se va face pe axul partii carosabile existente prin aliniamente racordate prin curbe , tinind cont de amplasamentul rețelelor electrice existente.

In profil longitudinal drumul satesc va urmări situația existentă .

Lucrarile de terasamente pe acest drum vor consta in lucrari de realizarea unei casete prin saptaturi mecanice cu adincimea de 45 cm, reprofilarii si compactari conform temei de proiectare ce a impus ca (partea) cota superioara a drumului sa asigure un acces optim pe proprietatile amplasate riveran drumului proiectat

In profil transversal drumul satesc va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 3.00 m
- panta transversala a părții carosabile unica de 2.5%;
- un acostament din balast in grosime de 20 cm, cu latimea de 50 cm amplasat pe o parte
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.
- O rigola triunghiulara din beton cu grosimea daleo de 10 m

Evacuarea apelor pe drumul satesc se va face pe o rigolaa triunghiulara din beton cu latimea de 70.00cm (in limita spatiului disponibil pe domeniul public) ce va avea grosimea dalei de 10 cm executata din beton clasa C20/25

Evacuarea apelor pluviale in zona intersectiei cu DJ100H se realizează prin amplasarea unei rigole carosabile cu rol de podet in lungime de 10.50 m si santuri trapezoidale betonate cu adincimea de 50 cm si lungimea de 5.00m pentru ambele capete ale rigolei carosabile care dirijeaza apele către debușee .

g) Pentru asigurarea unei circulații în condiții de siguranță, drumul satesc se va semnaliza vertical si orizontal pe intreaga lungime.

La intocmirea proiectului tehnic se vor avea in vedere reglementarile stabilite prin avizele emise de catre politia rutiera ce se vor cuprinde in cadrul proiectului tehnic pentru a se putea executa.

In planul de situatie s-a identificat un drum lateral ce se va amenaja pe o lungime de 10.00m

Latimea partii carosabile a drumului lateral va fi de 3.00m .

Sistemul rutier al drumului lateral va fi identic cu cel al drumului satesc nr 48

Acesul pe proprietate se va face prin amenajarea intrarilor in curti pe poarta mare si mica ce vor insuma o deschidere totala de 5.00m.

Traversarea rigolelor triunghiulare betonate se va face prin executarea unei placi din beton cugrosimea de 15 cm armata cu plasa sudata PC52-100x100 cu diametrul de 8 mm

S-au identificat pe ridicarile topo un numar de 15 buc..

SAT HALES

4.Drum satesc nr.28 – Strada cabanutelor

Drumul satesc nr.28 se desprinde din drumul judetean 100H ,in partea stinga fiind amplasat in intravilanul satului Hales si are are lungimea de 92.90 m.

Lățimea platformei drumului satesc nr. 28, in situatia existenta asigura proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, si a elementelor geometrice în profil transversal, după cum urmeaza :

- ❖ partea carosabilă de 3.00 m,
- ❖ un acostament cu lățimea de 0.30 - 0.50 m amplasat pe o parte
- ❖ un sant trapezoidal betonat cu adincimea de 50 cm ampalsat pe o parte
- ❖ panta transversala pentru partea carosabila unica de 2.5%
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente

Sistemul rutier propus va fi unul cu caseta impus de accesul pe proprietati din:

- îmbrăcăminte din beton asfaltic în doua straturi grosime de 9 cm, din :
-
- ✓ 4 cm BAPC 16
- ✓ 5 cm BADPC 22.4
- piatră spartă în grosime de 15 cm
- balast în grosime de 25 cm
- strat anticapilar din nisip de 7 cm

In plan drumul sătesc nr. 28 amplasat in intravilanul satului Hales, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fara afectarea proprietatilor private sau rețelilor de distributie a energiei electrice.

Drumul satesc nr. 28 se desprinde din drumul judetean 100H si asigura accesul la proprietatile amplasate pe ambele parti .

Incadrarea axului drumului satesc proiectat se va face pe axul partii carosabile existente prin aliniamente racordate prin curbe , tinind cont de amplasamentul rețelilor electrice existente.

In profil longitudinal drumul satesc va urmări situația existentă .

Lucrarile de terasamente pe acest drum vor consta in lucrari de realizarea unei casete prin saptaturi mecance cu adincimea de 45 cm, reprofilari si compactari conform temei de proiectare ce a impus ca (partea) cota superioara a drumului sa asigure un acces optim pe proprietatile amplasate riveran drumului proiectat

In profil transversal drumul sătesc va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 3.00 m
- panta transversala a părții carosabile unica de 2.5%;
- un acostamente din balast in grosime de 20 cm, cu latimea de 50 cm amplasat pe o patre

- pantă transversală a acostamentelor de 4%.
- Un sant trapezoidal betonat cu adincimea de 50 cm, grosimea dalei de 8 cm asezata pe un strat de nisip in grosime de 5 cm

Evacuarea apelor pe drumul satesc se va face pe un sant trapezoidal din beton cu adincimea de 50.00cm (in limita spatiului disponibil pe domeniul public) ce va avea grosimea dalei de 8 cm executata din beton clasa C20/25.

Evacuarea apelor pluviale in zona intersectiei cu DJ100H se realizează prin amplasarea unei rigole carosabile cu rol de podet in lungime de 10.50 m si santuri trapezoidale betonate cu adincimea de 50 cm si lungimea de 5.00 m pentru ambele capete ale rigolei carosabile care dirijeaza apele către debușee .

Scurgerea apelor se va face pe un sant trapezoidal amplasat pe o parte paralel cu axul drumului satesc

In limita spatiului disponibil se va amplasa si un acostament cu latime de 50 cm

g) Pentru asigurarea unei circulații în condiții de siguranță, drumul satesc se va semnaliza vertical si orizontal pe intreaga lungime.

La intocmirea proiectului tehnic se vor avea in vedere reglementarile stabilite prin avizele emise de catre politia rutiera ce se vor cuprinde in cadrul proiectului tehnic pentru a se putea executa.

Acesul pe proprietate se va face prin amenajarea intrarilor in curti pe poarta mare si mica ce vor insuma o deschidere totala de 5.00m.

Traversarea santului betonate se va face prin executarea unei placi din beton cu grosimea de 20 cm armata cu plasa sudata PC52-100x100 cu diametrul de 8 mm pe doua rinduri

S-au identificat pe ridicarile topo un numar de 5 buc.

SAT PADURENI

1. Drum satesc nr.23

Drumul satesc nr.23 se desprinde din drumul judetean 100H ,in partea stinga fiind amplasat in intravilanul satului Padureni si are are lungimea de 620.00 m.

Lățimea platformei drumului satesc nr. 23, in situatia existenta asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, si a elementelor geometrice în profil transversal, după cum urmeaza :

- ❖ partea carosabilă de 3.00 m,
- ❖ un acostament cu lățimea de 0.30 - 0.50 m amplasat pe o parte
- ❖ un sant trapezoidal betonat cu adincimea de 50 cm ampalsat pe o parte
- ❖ panta transversala pentru partea carosabila unica de 2.5%
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente

Sistemul rutier propus va fi unul cu caseta impus de accesul pe proprietati din:

- îmbrăcăminte din beton asfaltic în doua straturi grosime de 9 cm, din :
 - ✓ 4 cm BAPC 16
 - ✓ 5 cm BADPC 22.4
 - piatră spartă în grosime de 15 cm
 - balast în grosime de 25 cm
 - strat anticapilar din nisip de 7 cm

In plan drumul satesc nr. 23 amplasat in intravilanul satului Padureni, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fara afectarea proprietatilor private sau rețelilor de distributie a energiei electrice.

Drumul satesc nr. 23 se desprinde din drumul judetean 100H si asigura accesul la proprietatile amplasate pe ambele parti .

Incadrarea axului drumului satesc proiectat se va face pe axul partii carosabile existente prin aliniamente racordate prin curbe , tinind cont de amplasamentul retelelor electrice existente.

In profil longitudinal drumul satesc va urmări situația existentă .

Lucrarile de terasamente pe acest drum vor consta in lucrari de realizarea unei casete prin sapaturi mecanice cu adincimea de 45 cm, reprofilari si compactari conform temei de proiectare ce a impus ca (partea) cota superioara a drumului sa asigure un acces optim pe proprietatile amplasate riveran drumului proiectat

In profil transversal drumul satesc va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 3.00 m
- panta transversala a părții carosabile unica de 2.5%;
- un acostamente din balast in grosime de 20 cm, cu latimea de 50 cm amplasat pe o parte
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.
- Un sant trapezoidal betonat cu adincimea de 50 cm, grosimea dalei de 8 cm asezata pe un strat de nisip in grosime de 5 cm

Evacuarea apelor pe drumul satesc se va face pe un sant trapezoidal din beton cu adincimea de 50.00cm (in limita spatiului disponibil pe domeniul public) ce va avea grosimea dalei de 8 cm executata din beton clasa C20/25.

Evacuarea apelor pluviale in zona intersectiei cu DJ100H se realizează prin amplasarea unei rigole carosabile cu rol de podet in lungime de 12.50 m si santuri trapezoidale betonate cu adincimea de 50 cm si lungimea de 5.00 m pentru ambele capete ale rigolei carosabile care dirijeaza apele către debușee .

Scurgerea apelor se va face pe un sant trapezoidal amplasat pe o parte paralel cu axul drumului satesc.

In zona intersectiei cu DS 24 s-a prevazut un podet tubular cu diametrul de 800mm pentru descarcarea apelor spre un debuseu traversind drumul satesc nr 23.

In limita spatiului disponibil se va amplasa si un acostament cu latime de 50 cm din balast cu grosimea de 20 cm

In planul de situatie s-au identificat doua drumuri laterale ce se va amenaja pe o lungime de 10.00m

Latimea partii carosabile a drumului lateral va fi de 3.00m .

Sistemul rutier al drumului lateral va fi identic cu cel al drumului satesc nr 23

Scurgerea apelor pe drumurile laterale se va asigura conform planului de situatie

Avind in vedere ca drumul satesc are o parte carosabila de 3.00m s-au prevazut refugii pentru incrucisare trafic avind o suprafata totala de 50 .00mp amplasate in zonele in care spatiul pe domeniul public permite .

g) Pentru asigurarea unei circulații în condiții de siguranță, drumul satesc se va semnaliza vertical si orizontal pe intreaga lungime.

La intocmirea proiectului tehnic se vor avea in vedere reglementarile stabilite prin avizele emise de catre politia rutiera ce se vor cuprinde in cadrul proiectului tehnic pentru a se putea executa.

Acesul pe proprietate se va face prin amenajarea intrarilor in curti pe poarta mare si mica ce vor insuma o deschidere totala de 5.00m.

Traversarea santului betonate se va face prin executarea unei placi din beton cu grosimea de 20 cm armata cu plasa sudata PC52-100x100 cu diametrul de 8 mm pe doua rinduri

S-au identificat pe ridicarile topo un numar de 24 buc.

2. Drum satesc nr.24

Drumul satesc nr. 24 se desprinde din drumul satesc nr. 23 in partea dreapta si are lungimea de 247.32 m.

Lățimea platformei drumului satesc nr 23., in situatia existenta asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile si a elementelor geometrice în profil transversal, după cum urmeaza :

- ❖ partea carosabilă de 3.00 m, pe primii 110.00m si parte carosabila de 2.70m pe 137.50 m
- ❖ un acostament cu lățime variabila cuprinsa intre 0.30 - 0.50 m
- ❖ scurgerea apelor :
 - sant trapezoidal betonat pe o parteavind lungimea de 110.00 m
 - rigola carosabila betonata pe o lungime de 137.50 m
- ❖ pante transversale pentru partea carosabila unica de 2.5%
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente

Sistemul rutier propus va fi unul cu caseta impus de accesul pe proprietati din:

- îmbrăcăminte din beton asfaltic în doua straturi grosime de 9 cm, din :
 - ✓ 4 cm BAPC 16
 - ✓ 5 cm BADPC 22.4
- piatră spartă în grosime de 15 cm
- balast în grosime de 25 cm
- strat anticapilar din nisip de 7 cm

In plan drumul satesc nr. 24 amplasat in intravilanul satului Padureni, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fara afectarea proprietatilor private sau rețelilor de distributie a energiei electrice.

Incadrarea axului drumului satesc proiectat se va face pe axul partii carosabile existente prin aliniamente racordate prin curbe , tinind cont de amplasamentul rețelilor electrice existente.

In profil longitudinal drumul satesc va urmări situația existentă .

Lucrarile de terasamente pe acest drum vor consta in lucrari de realizarea unei casete prin sapaturi mecanice cu adincimea de 45 cm, reprofilari si compactari conform temei de proiectare ce a impus ca (partea) cota superioara a drumului sa asigure un acces optim pe proprietatile amplasate riveran drumului proiectat

In profil transversal drumul satesc va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 3.00 m
- panta transversala a părții carosabile unica de 2.5%;
- un acostamente din balast in grosime de 20 cm, cu latimea de 50 cm amplasat pe o parte
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.
- scurgerea apelor :
 - sant trapezoidal betonat pe o parte avind lungimea de 110.00 m
 - rigola carosabila betonata pe o lungime de 137.50 m

Evacuarea apelor pe drumul satesc se va face astfel:

- intre Km 0+000.00 si Km 0+100 pe sant trapezoidal betonat cu adincimea de 50 cm(in limita spatiului disponibil pe domeniul public) ce va avea grosimea dalei de 8 cm executata din beton clasa C20/25
- intre Km 0+110.00 si Km 0+247.32 pe rigola carosabila din beton monolit sau prefabricate amplasata pe o parte in limita spatiului disponibil pe domeniul public

Evacuarea apelor pluviale in zona intersectiei cu DS 23 se realizează prin amplasarea unei rigole carosabile cu rol de podet in lungime de 11.00 m racordata la santurile trapeziidale din intersectie ce vor asigura continuitatea scurgerii apelor spre debusee.

In planul de situatie s-au identificat trei drumuri laterale ce se va amenaja pe o lungime de 10.00m

Latimea partii carosabile a drumului lateral va fi de 3.00m .

Sistemul rutier al drumului lateral va fi identic cu cel al drumului satesc nr.24..

Scurgerea apelor pe drumurile laterale se va face conform planului de situatie

Pentru asigurarea unei circulații în condiții de siguranță, drumul satesc se va semnaliza vertical si orizontal pe intreaga lungime.

La intocmirea proiectului tehnic se vor avea in vedere reglementarile stabilite prin avizele emise de catre politia rutiera ce se vor cuprinde in cadrul proiectului tehnic pentru a se putea executa.

Acesul pe proprietate se va face prin amenajarea intrarilor in curti pe poarta mare si mica ce vor insuma o deschidere totala de 5.00m.

Traversarea santului betonate se va face prin executarea unei placi din beton cugrosimea de 20 cm armata cu plasa sudata PC52-100x100 cu diametrul de 8 mm pe doua rinduri

S-au identificat pe ridicarile topo un numar de 12 buc.

SAT TISAU

1. Drum satesc nr.57

Drumul satesc nr. 57 se desprinde din drumul judetean nr. 100H in intravilanul satului TISAU si are lungimea de 586.12 m.

Tronsonul de drum ce este luat in calculul studiului de fezabilitate este cuprins intre podetul provizoriu din cadre prefabricate ce traverseaza piriul Tisau si limita satului in zona bisericii.

Lățimea platformei drumului satesc nr 57., in situatia existenta asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile si a elementelor geometrice în profil transversal, după cum urmeaza :

- ❖ partea carosabilă de 4.00 m, pe primii 200.00m si parte carosabila de 3.50 m pe 386.12 m
- ❖ acostamente cu lățime de 0.50 m astfel
 - pe primii 200.00 m acostamente pe ambele parti
 - Pe urmatorii 386.12 m un acostament pe o parte
- ❖ scurgerea apelor :
 - rigola ctriunghiulara betonata pe o lungime de 406.00m – aferenta tronsonului cu parte carosabila de 3.50 m
- ❖ pante transversale pentru partea carosabila unica de 2.5%
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente

Sistemul rutier propus va fi unul cu caseta impus de accesul pe proprietati din:

- îmbrăcăminte din beton asfaltic în doua straturi grosime de 9 cm, din :
 - ✓ 4 cm BAPC 16
 - ✓ 5 cm BADPC 22.4
- piatră spartă în grosime de 15 cm
- balast în grosime de 25 cm
- strat anticapilar din nisip de 7 cm

In plan drumul sătesc nr. 57 amplasat in intravilanul satului TISAU, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fara afectarea proprietatilor

private sau retelelor de distributie a energiei electrice.

Incadrarea axului drumului satesc proiectat se va face pe axul partii carosabile existente prin aliniamente racordate prin curbe , tinind cont de amplasamentul retelelor electrice existente.

In profil longitudinal drumul satesc va urmări situația existentă .

Lucrarile de terasamente pe acest drum vor consta in lucrari de realizarea unei casete prin sapatari mecanice cu adincimea de 45 cm, reprofilari si compactari conform temei de proiectare ce a impus ca (partea) cota superioara a drumului sa asigure un acces optim pe proprietatile amplasate riveran drumului proiectat

In profil transversal drumul sătesc va avea următoarele elemente geometrice:

Tronson Km 0+000.00 - Km 0+200.00

- parte carosabilă de 4.00 m
- panta transversala a părții carosabile unica de 2.5%;
- doua acostamente din balast in grosime de 20 cm, cu latimea de 50 cm amplasat pe ambele parti
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.

Tronson Km 0+200.00 – Km 0+586.12

- parte carosabilă de 3.50 m
- panta transversala a părții carosabile unica de 2.5%;
- un acostamente din balast in grosime de 20 cm, cu latimea de 50 cm amplasat pe o parte
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.
- scurgerea apelor :
- rigola triunghiulara betonata amplasata pe o parte

Evacuarea apelor pe drumul satesc se va face astfel:

- intre Km 0+000.00 si Km 0+200.00 scurgerea apelor se va asigura prin pante transversale si longitudinale cu dirijarea lor spre albia majora a piriului Tisau
- intre Km 0+200 si Km 0+586.12 scurgerea apelor se va face pe o rigola triunghiulara betonata amplasata pe o parte in limita spatiului disponibil pe domeniul public si va avea grosimea dalei de 10 cm executata din beton clasa C20/25
- La Km 0+286.00 sla Km 0+020.00 (in intersectia cu drumul lateral) scurgerea apelor de pe drumul lateral se va face pe un sant trapezoidal betonat ce va descarca apele in rigola carosabila ce traverseaza drumul satesc

In planul de situatie s-au identificat trei drumuri laterale ce se va amenaja pe o lungime de 10.00m

Latimea partii carosabile a drumului lateral va fi de 3.00m .

Sistemul rutier al drumului lateral va fi identic cu cel al drumului satesc nr.57

Scurgerea apelor pe drumurile laterale se va face conform planului de situatie

Pentru ca drumul satesc nr 57 are parte carosabila ingusta in cadrul studiului de fezabilitate s-a luat in calcul si amplasarea unor refugii pentru incrucisarea traficului amplasate conform planului de situatie in limita statiului disponibil pe domeniul public.

Sistemul rutier va fi identic cu cel al drumului satesc, iar latimea refugiilor este stabilita in functie de spatiul disponibil.

Pentru asigurarea unei circulații în condiții de siguranță, drumul satesc se va semnaliza vertical si orizontal pe intreaga lungime.

Pe tronsonul de drum cuprins intre km 0+000-0+200, s-a prevazut pe partea stanga montarea unui parapet dirctional de tip usor.

La întocmirea proiectului tehnic se vor avea în vedere reglementările stabilite prin avizele emise de către poliția rutieră ce se vor cuprinde în cadrul proiectului tehnic pentru a se putea executa.

Accesul pe proprietate se va face prin amenajarea intrărilor în curți pe poarta mare și mica ce vor însuma o deschidere totală de 5.00m.

Intrările în curți se vor face prin executarea unei plăci din beton cu grosimea de 20 cm armată cu plasa sudată PC52-100x100 cu diametrul de 8 mm pe două rânduri

S-au identificat pe ridicările topo un număr de 18 buc.

SATUL LEICULEȘTI

1. Drum satec nr.56

Drumul satec nr. 56 se desprinde din drumul județean nr. 203.G în partea stângă în intravilanul satului Leiculești și are lungimea de 570.94 m.

Lățimea platformei drumului satec nr 56, în situația existenței asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, și a elementelor geometrice în profil transversal, după cum urmează :

- ❖ partea carosabilă de 3.00 m,
- ❖ un acostament cu lățime variabilă cuprinsă între 30.00 - 0.50 m
- ❖ o rigolă triunghiulară betonată cu lățimea de 70 cm
- ❖ panta transversale pentru partea carosabilă unică de 2.5%
- ❖ panta transversală de 4% pentru acostamente

Sistemul rutier propus va fi unul cu caseta impus de accesul pe proprietăți din:

- îmbrăcămintă din beton asfaltic în două straturi grosime de 9 cm, din :
 - ✓ 4 cm BAPC 16
 - ✓ 5 cm BADPC 22.4
- piatră spartă în grosime de 15 cm
- balast în grosime de 25 cm
- strat anticapilar din nisip de 7 cm

În plan drumul satec nr. 56 amplasat în intravilanul satului, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fără afectarea proprietăților private sau rețelelor de distribuție a energiei electrice.

Drumul satec nr. 56 se desprinde din drumul județean 203G și asigură accesul la proprietățile amplasate pe ambele părți .

Încadrarea axului drumului satec proiectat se va face pe axul părții carosabile existente prin aliniamente racordate prin curbe , ținând cont de amplasamentul rețelelor electrice existente.

În profil longitudinal drumul satec va urmări situația existentă .

Lucrările de terasamente pe acest drum vor consta în lucrări de realizarea unei caseți prin săpături mecanice cu adâncimea de 45 cm, reprofilări și compactări conform temei de proiectare ce a impus ca (partea) cota superioară a drumului să asigure un acces optim pe proprietățile amplasate riveran drumului proiectat

În profil transversal drumul satec va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 3.00 m
- panta transversală a părții carosabile unică de 2.5%;
- un acostament din balast în grosime de 20 cm, cu lățimea de 50 cm amplasat pe o parte
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.
- O rigolă triunghiulară din beton cu grosimea dalei de 10 m

Evacuarea apelor pe drumul satesc se va face pe o rigolaa triunghiulara din beton cu latimea de 70.00cm (in limita spatiului disponibil pe domeniul public) ce va avea grosimea dalei de 10 cm executata din beton clasa C20/25

Evacuarea apelor pluviale in zona intersectiei cu DJ203G se realizează prin amplasarea unei rigole carosabile cu rol de podet in lungime de 8.50 m si santuri trapezoidale betonate cu adincimea de 50 cm si lungimea de 5.00m pentru ambele capete ale rigolei carosabile care dirijeaza apele către debușee .

Pentru descarcarea apelor colectate s-a prevazut un podet tubular cu diametrul de 600.mm.

In planul de situatie s-au identificat trei drumuri laterale ce se vor amenaja pe o lungime de 10.00m.

Latimea partii carosabile a drumului lateral va fi de 3.00m .

Sistemul rutier al drumului lateral va fi identic cu cel al drumului satesc nr.56.

Scurgerea apelor pe drumurile laterale se va face conform planului de situatie.

Pentru ca drumul satesc nr 56 are parte carosabila ingusta in cadrul studiului de fezabilitate s-a luat in calcul si amplasarea unor refugii pentru incrucisarea traficului amplasate conform planului de situatie in limita spatiului disponibil pe domeniul public.

Sistemul rutier va fi identic cu cel al drumului satesc, iar latimea refugiilor este stabilita in functie de spatiul disponibil.

g) Pentru asigurarea unei circulații în condiții de siguranță, drumul satesc se va semnaliza vertical si orizontal pe intreaga lungime.

La intocmirea proiectului tehnic se vor avea in vedere reglementarile stabilite prin avizele emise de catre politia rutiera ce se vor cuprinde in cadrul proiectului tehnic pentru a se putea executa.

Acesul pe proprietate se va face prin amenajarea intrarilor in curti pe poarta mare si mica ce vor insuma o deschidere totala de 5.00m.

Traversarea rigolelor triunghiulare betonate se va face prin executarea unei placi din beton cu grosimea de 15 cm armata cu plasa sudata PC52-100x100 cu diametrul de 8 mm

S-au identificat pe ridicarile topo un numar de 20 buc..

2. Drum satesc nr.52

Drumul satesc nr. 52 se desprinde din drumul judetean nr. 203.G in partea stinga in intravilanul satului Leiculesti si are lungimea de 873.15 m.

Tronsonul de drum luat in calcul in cadrul studiului de fezabilitate are Km 0+000 la capatul podului esistent si limita stabilita de beneficiar. Tronsonul de drum cuprins intre drumul judetean si pod nu se va lua in calcul – conditie stabilita de beneficiar.

Lățimea platformei drumului satesc nr 52, in situatia existenta asigură proiectarea unui drum de interes local cu lățimea părții carosabile, si a elementelor geometrice în profil transversal, după cum urmeaza :

- ❖ partea carosabilă de 3.00 m,
- ❖ un acostament cu lățime de 0.50 m
- ❖ o rigola triunghiulara betonata cu latimea de 70 cm
- ❖ pante transversale pentru partea carosabila unica de 2.5%
- ❖ panta transversala de 4% pentru acostamente

Sistemul rutier propus va fi unul cu caseta impus de accesul pe proprietati din:

- îmbrăcăminte din beton asfaltic în doua straturi grosime de 9 cm, din :
 - ✓ 4 cm BAPC 16
 - ✓ 5 cm BADPC 22.4
- piatră spartă în grosime de 15 cm
- balast în grosime de 25 cm
- strat anticapilar din nisip de 7 cm

În plan drumul sătesc nr. 52 amplasat în intravilanul satului, va urmări situația existentă încadrându-se în limitele proprietăților actuale fără afectarea proprietăților private sau rețelelor de distribuție a energiei electrice.

Încadrarea axului drumului sătesc proiectat se va face pe axul părții carosabile existente prin aliniamente racordate prin curbe, ținând cont de amplasamentul rețelelor electrice existente.

În profil longitudinal drumul sătesc va urmări situația existentă.

Lucrările de terasamente pe acest drum vor consta în lucrări de realizarea unei casețe prin săpături mecanice cu adâncimea de 45 cm, reprofilări și compactări conform temei de proiectare ce a impus ca (partea) cota superioară a drumului să asigure un acces optim pe proprietățile amplasate riveran drumului proiectat

În profil transversal drumul sătesc va avea următoarele elemente geometrice:

- parte carosabilă de 3.00 m
- panta transversală a părții carosabile unice de 2.5%;
- un acostament din balast în grosime de 20 cm, cu lățimea de 50 cm amplasat pe o parte
- pantă transversală a acostamentelor de 4%.
- O rigolă triunghiulară din beton cu grosimea dalei de 10 cm

Evacuarea apelor pe drumul sătesc se va face pe o rigolă triunghiulară din beton cu lățimea de 70.00 cm (în limita spațiului disponibil pe domeniul public) ce va avea grosimea dalei de 10 cm executată din beton clasa C20/25

Pentru descarcarea apelor colectate s-au prevăzut două podete – rigolă carosabilă ce va asigura descarcarea apelor colectate.

Pentru că drumul sătesc nr. 52 are parte carosabilă îngustă în cadrul studiului de fezabilitate s-a luat în calcul și amplasarea unor refugii pentru încrucișarea traficului amplasate conform planului de situație în limita stăvilului disponibil pe domeniul public.

Sistemul rutier va fi identic cu cel al drumului sătesc, iar lățimea refugiilor este stabilită în funcție de spațiul disponibil

g) Pentru asigurarea unei circulații în condiții de siguranță, drumul sătesc se va semnaliza vertical și orizontal pe întreaga lungime.

La întocmirea proiectului tehnic se vor avea în vedere reglementările stabilite prin avizele emise de către poliția rutieră ce se vor cuprinde în cadrul proiectului tehnic pentru a se putea executa.

În planul de situație s-au identificat două drumuri laterale ce se vor amenaja pe o lungime de 10.00 m

Lățimea părții carosabile a drumului lateral va fi de 3.00 m.

Sistemul rutier al drumului lateral va fi identic cu cel al drumului sătesc nr. 52.

Acesul pe proprietate se va face prin amenajarea intrărilor în curți pe poarta mare și mică ce vor însuma o deschidere totală de 5.00 m.

Intrările în curți se vor face prin executarea unei plăci din beton cu grosimea de 15 cm armată cu plasa sudată PC52-100x100 cu diametrul de 8 mm

S-au identificat pe ridicările topo un număr de 30 buc..

b) Justificarea necesității proiectului

Obiectivele prezentului studiu de fezabilitate constă în :

- Îmbunătățirea condițiilor de transport pentru bunuri și persoane;
- Îmbunătățirea factorilor de mediu;
- Standarde civice și de mediu la nivel mult mai ridicat comparativ cu situația existentă;
- Îmbunătățirea administrării infrastructurii.
- Ridicarea clasei de importanță a rețelei de drumuri de interes local

modernizate

- Asigurarea conexiunii la rețeaua națională și județeană;
- Asigurarea accesibilității unor zone cu potențial la nivel de regiune unde condițiile economice au împiedicat dezvoltarea zonei;
- Economisirea timpului și a carburanților;
- Reducerea costurilor de operare a autovehiculelor;
- Aducerea structurilor rutiere la parametri tehnici corespunzători categoriei drumului
- Îmbunătățirea elementelor geometrice și a căilor de rulare;

c) Valoarea investitiei

Valoarea totala = 16.011.282,74 inclusiv TVA

Din care C+M = 14.294.994,98 inclusiv TVA

d) Perioada de implementare propusa: 18 luni

e) Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului

Anexa la documentatie:

- Plan de amplasare in zona
- Ridicare topo in format electronic DVG in coordonate stereo 70

f) Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect

SATUL GRAJDANA

1. Drum satesc nr.37,

❖	Lungimea drumului	238.63 m
❖	Latime parte carosabilă	3.00 m
❖	pante transversale a părții carosabile	2.5%;
❖	acostamente din agregate naturale de rau	239.0 ml
❖	pantă transversală a acostamentelor	4%.
❖	Imbracaminte asfaltica in grosime de 9 cm	0.239 km
▪	4 cm BAPC 16	
▪	5 cm BADPC 22.4	
❖	Rigola triunghiulara betonata	240.0 m
❖	Amenajare intersectie cu DJ 100H	20.0 mp
❖	Refugii auto	32.0 mp
❖	Intrari in curti	20 buc
❖	Semnalizare rutiera verticala si orizontala	0.240 km

2. Drum satesc nr.41,

❖	Lungimea drumului	370.89 m
❖	Latime parte carosabilă	3.00 m
❖	panta transversala unica a părții carosabile	2.5%;
❖	acostamente din agregate naturale de rau	371.0 ml
❖	pantă transversală a acostamentelor	4%.
❖	Imbracaminte asfaltica in grosime de 9 cm	0.371 km
▪	4 cm BAPC 16	
▪	5 cm BADPC 22.4	

❖	Santuri trapezoidale betonate	380.0 m
❖	Amenajare intersectie cu DJ 100H	20.0 mp
❖	Refugii auto	120.0 mp
❖	Drumuri laterale	3 buc
❖	Intrari in curti	27 buc
❖	Semnalizare rutiera verticala si orizontala	0.371 km

3. Drum satesc nr.42,

❖	Lungimea drumului	313.48 m
❖	Latime parte carosabilă	3.00 m
❖	panta transversala unica a părții carosabile	2.5%;
❖	acostamente din agregate naturale de rau	313.5 ml
❖	pantă transversală a acostamentelor	4%.
❖	Imbracaminte asfaltica in grosime de 9 cm	0.314 km
▪	4 cm BAPC 16	
▪	5 cm BADPC 22.4	
❖	Rigole triunghiualre betonate	315.0 m
❖	Rigola carosabila	10.0 m
❖	Amenajare intersectie cu DJ 100H	25.0 mp
❖	Intrari in curti	24 buc
❖	Semnalizare rutiera verticala si orizontala	0.31 km

4. Drum satesc nr.55,

❖	Lungimea drumului	198.50 m
❖	Latime parte carosabilă	3.00 m
❖	panta transversala unica a părții carosabile	2.5%;
❖	acostamente din agregate naturale de rau	198.5 ml
❖	pantă transversală a acostamentelor	4%.
❖	Imbracaminte asfaltica in grosime de 9 cm	0.199 km
▪	4 cm BAPC 16	
▪	5 cm BADPC 22.4	
❖	Rigole triunghiualre betonate	200.0 m
❖	Drumuri laterale	1 buc
❖	Amenajare intersectie cu DJ 100H	30.0 mp
❖	Refugii auto	14.0 mp
❖	Intrari in curti	14 buc
❖	Semnalizare rutiera verticala si orizontala	0.20 km

5. Drum comunal nr.180 Izvoranu

❖	Lungimea drumului	5370 m
Din care :		
-	Latime parte carosabilă = 3.0 m	270.0 m
-	Latime parte carosabila = 4.0 m	3820.0 m
-	Latime parte carosabia = 5.0 m	1280.0 m
❖	panta transversala unica a părții carosabile pentru tronsonul de drum cu latime de 3,0 si 4,0 m	2.5%;
❖	panta transversala sistem acoperis a părții carosabile pentru tronsonul de drum cu latime de 5.0 m	2.5%;
❖	Santuri trapezoidale betonate	10.445.0 m

❖	Rigole triunghiulare betonate	460.0 m
❖	Imbracaminte asfaltica in grosime de 9 cm	5,370 km
▪	4 cm BAPC 16	
▪	5 cm BADPC 22.4	
❖	Amenajare intersectie cu DJ 100H	30.0mp
❖	Ziduri de sprijin din beton	
	- cu he = 1.00 m	191.0 m
	- cu he = 1.50 m	345.0 m
	- cu he = 2.00 m	73.0 m
	- cu he = 2.50 m	150.0 m
○	Podete – rigole carosabile 6 buc	45.0 m
○	Drumuri laterale	510.0 mp
○	Podete tubulare Ø 800 mm	4 buc
○	Podete casetate:	
	- L = 8,0 m	1 buc
	- L = 10.0 m	2 buc
❖	Parape directional	890.0 m
❖	Parcari	705.0 mp
❖	Intrari in curti	130 buc
❖	Semnalizare rutiera verticala si orizontala	5.37 km

SATUL VALEA SALCIILOR

1. Drum satesc nr.45

❖	Lungimea drumului	172.16 m
❖	Latime parte carosabila	3.0 m
❖	panta transversala unica a părții carosabile	2.5%;
❖	Acostamente din agregate naturale de rau	172.5 m
❖	Panta transversala a acostamentelor	4%
❖	Rigole triunghiulare betonate	175.0 m
❖	Imbracaminte asfaltica in grosime de 9 cm	0.172 km
▪	4 cm BAPC 16	
▪	5 cm BADPC 22.4	
❖	Amenajare intersectie cu DJ 100H	20.0mp
❖	Intrari in curti	7 buc
❖	Refugii auto	38.0 mp
❖	Semnalizare rutiera verticala si orizontala	0.17 km

2. Drum satesc nr.47

❖	Lungimea drumului	115.48 m
❖	Latime parte carosabila	3.0 m
❖	panta transversala unica a părții carosabile	2.5%;
❖	Acostamente din agregate naturale de rau	115.5 m
❖	Panta transversala a acostamentelor	4%
❖	Rigole triunghiulare betonate	120.0 m
❖	Imbracaminte asfaltica in grosime de 9 cm	0.116 km
▪	4 cm BAPC 16	
▪	5 cm BADPC 22.4	
❖	Amenajare intersectie cu DJ 100H	40.0mp

❖	Intrari in curti	8 buc
❖	Semnalizare rutiera verticala si orizontala	0.12 km

3. Drum satesc nr.48

❖	Lungimea drumului	134.45 m
❖	Latime parte carosabila	3.0 m
❖	panta transversala unica a părții carosabile	2.5%;
❖	Acostamente din agregate naturale de rau	135.0 m
❖	Panta transversala a acostamentelor	4%
❖	Rigole trioungiulare betonate	135.0 m
❖	Imbracaminte asfaltica in grosime de 9 cm	0.135 km
▪	4 cm BAPC 16	
▪	5 cm BADPC 22.4	
❖	Amenajare intersectie cu DJ 100H	30.0mp
❖	Intrari in curti	15 buc
❖	Drumuri laterale	1 buc
❖	Semnalizare rutiera verticala si orizontala	0.14 km

SATUL HALES

1.Drum satesc nr.28 – Strada Cabanutelor

❖	Lungimea drumului	92.90 m
❖	Latime parte carosabila	3.0 m
❖	panta transversala unica a părții carosabile	2.5%;
❖	Santuri trapezoidale betonate	96.0 m
❖	Imbracaminte asfaltica in grosime de 9 cm	0.093 km
▪	4 cm BAPC 16	
▪	5 cm BADPC 22.4	
❖	Amenajare intersectie cu DJ 100H	20.0mp
❖	Intrari in curti	5 buc
❖	Semnalizare rutiera verticala si orizontala	0.09 km

SATUL PADURENI

1.Drum satesc nr.23

❖	Lungimea drumului	620.0 m
❖	Latime parte carosabila	3.0 m
❖	panta transversala unica a părții carosabile	2.5%;
❖	Acostamente din agregate naturale de rau	620.0 m
❖	Panta transversala a acostamentelor	4%
❖	Santuri trapezoidale betonate	620.0 m
❖	Imbracaminte asfaltica in grosime de 9 cm	0.620 km
▪	4 cm BAPC 16	
▪	5 cm BADPC 22.4	
❖	Amenajare intersectie cu DJ 100H	30.0mp
❖	Intrari in curti	24 buc
❖	Podet – rigola carosabila 1 buc.	9.50 m
❖	Refugii auto	50.0 mp

❖	Drumuri laterale	2 buc
❖	Podete tubulare Ø800 mm	1 buc
❖	Semnalizare rutiera verticala si orizontala	0.620 km

2.Drum satesc nr.24

❖	Lungimea drumului	247.32 m
❖	Latime parte carosabila	3.0 m
❖	panta transversala unica a părții carosabile	2.5%;
❖	Acostamente din agregate naturale de rau	250.0 m
❖	Panta transversala a acostamentelor	4%
❖	Santuri trapezoidale betonate	110.0 m
❖	Imbracaminte asfaltica in grosime de 9 cm	0.248 km
▪	4 cm BAPC 16	
▪	5 cm BADPC 22.4	
❖	Amenajare intersectie cu DJ 100H	30.0mp
❖	Rigola carosabila	137.50 m
❖	Intrari in curti	12 buc
❖	Podet – rigola carosabila 1 buc.	6.0 m
❖	Drumuri laterale	3 buc
❖	Semnalizare rutiera verticala si orizontala	0.25 km

SATUL TISAU

1.Drum satesc nr.57

❖	Lungimea drumului	586.12 m
❖	Latime parte carosabila	3.50-4.0 m
❖	panta transversala unica a părții carosabile	2.5%;
❖	Acostamente din agregate naturale de rau	79.0 mc
❖	Panta transversala a acostamentelor	4%
❖	Rigole triounghiulare betonate	406.0 m
❖	Imbracaminte asfaltica in grosime de 9 cm	0.587 km
▪	4 cm BAPC 16	
▪	5 cm BADPC 22.4	
❖	Parapet directional	200..0mp
❖	Intrari in curti	18 buc
❖	Refugii auto.	127.0 mp
❖	Drumuri laterale	3 buc
❖	Semnalizare rutiera verticala si orizontala	0.59 km

SATUL LEICULESTI

1.Drum satesc nr.56

❖	Lungimea drumului	570.94 m
❖	Latime parte carosabila	3.0 m
❖	panta transversala unica a părții carosabile	2.5%;
❖	Acostamente din agregate naturale de rau	571.0 m

❖	Panta transversala a acostamentelor	4%
❖	Rigole trioungiulare betonate	580.0 m
❖	Imbracaminte asfaltica in grosime de 9 cm	0.571 km
▪	4 cm BAPC 16	
▪	5 cm BADPC 22.4	
❖	Amenajare intersectie cu DJ 203 G	30..0mp
❖	Intrari in curti	20 buc
❖	Refugii auto.	86.0 mp
❖	Drumuri laterale	3 buc
❖	Podet tubular Ø600 mm	1 buc
❖	Semnalizare rutiera verticala si orizontala	0.57 km

2.Drum satesc nr.52

❖	Lungimea drumului	873.15 m
❖	Latime parte carosabila	3.0 m
❖	panta transversala unica a părții carosabile	2.5%;
❖	Acostamente din agregate naturale de rau	873.50 m
❖	Panta transversala a acostamentelor	4%
❖	Rigole trioungiulare betonate	875.0 m
❖	Imbracaminte asfaltica in grosime de 9 cm	0.873 km
▪	4 cm BAPC 16	
▪	5 cm BADPC 22.4	
❖	Podet – rigola carosabila	12.0mp
❖	Intrari in curti	30 buc
❖	Drumuri laterale	2 buc
❖	Refugii auto	195,0 mp
	Semnalizare rutiera verticala si orizontala	0.87 km

TEHNOLOGIA DE EXECUTIE

- Semnalizarea lucrarilor de drumuri conform planului de semnalizare pe timpul executiei elaborat de constructor si vizat de Politia rutiera
- Trasarea lucrarilor conform planului de situatie
- Executarea sapaturilor mecanice pentru caseta si transportul materialului rezultat pentru eliberarea platformei drumului
- Executarea lucrarilor de terasamente ce consta in reprofilarea si compactarea drumului, executarea rigolelor trioungiulare din pamint cu autogrederul
- Executarea stratului anticapilar de nisip
- Executarea stratului de fundatie din balast conform caietului de sarcini pentru strat rutier din balast sau amestec optimal
- Executarea stratului de fundatie din piatra sparta amestec optimal conform caietului de sarcini pentru strat rutier din piatra sparta
- Executarea suprastructurii din imbracaminte din beton asfaltic in doua straturi din BAPC 16 si BADPC22,.4 in grosime de 9 cm
- Definitivarea santurilor trapezoidale din pamant si a rigolelor trioungiulare betonate, executarea rigolelor carosabile cu rol de podete
- Executarea acostamentelor
- Executarea drumurilor laterale
- Executarea santurilor trapezoidale betonate

- m) Executarea sigurantei circulatiei conform planului de semnalizare intocmit in faza de proiectare

Lucrarile de modernizare a drumurilor de interes local din satele comunei Tisau, judetul Buzau, se vor realiza cu conditiile respectarii normelor si standardelor Uniunii Europene, conform HG nr.766/1997 si a Legii nr.10/1995 privind obligativitatea utilizarii de materiale agrementate pentru executarea lucrarilor.

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

IV DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE:

Nu este cazul.

In cadrul proiectului se vor realiza lucrări de săpătură in vederea modernizării sistemului rutier. Sistemul rutier existent, ce se va excava, se va transporta in locuri special amenajate de către beneficiarul proiectului. Conform studiului geotehnic intocmit pe amplasamentul drumurilor din cadrul proiectului sistemul rutier existent ce se va excava conține pamant in amestec cu materiale granulare, care prin depozitarea lui in locuri special amenajate, nu este de natura sa aiba efecte negative asupra mediului înconjurător.

V DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI

- Distanța față de granițe

Nu este cazul.

- Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural

Nu este cazul.

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

Drumurile de interes local propuse pentru modernizare pastreaza vechiul amplasament, iar terenul este domeniu public, aflat in administrarea comunei Tisau, fără a afecta suprafețe de teren cu altă destinație, conform OG nr.43/1997 privind regimul juridic al drumurilor publice, aflat în administrarea comunei Tisau si este utilizat in folosul rețelei rutiere a comunei Tisau.

Zonele adiacente terenului sunt proprietăți private.

- Politici de zonare si de folosire a terenului;

Se prevede menținerea regimului economic existent.

- Arealele sensibile

Nu este cazul

- Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului sistem stereo 70:

Nr. crt.	Denumire drum satesc	Inceput proiect	Sfarsit proiect
0	1	2	3

1	Drum satesc nr. 37	x = 413430,35 y = 628124,85	x = 413279,61 y = 628303,56
2	Drum satesc nr. 41	x = 412428,79 y = 627175,31	x = 412205,08 y = 627421,55
3	Drum satesc nr. 42	x = 412393,18 y = 627079,95	x = 412159,37 y = 627260,07
4	Drum satesc nr. 55	x = 412346,53 y = 627080,20	x = 412151,97 y = 627044,57
5	Drum comunal nr.180	x = 412154,94 y = 626517,24	x = 416007,26 y = 623968,02
6	Drum satesc nr. 45	x = 411628,24 y = 625679,00	x = 411720,64 y = 625579,17
7	Drum satesc nr. 47	x = 411535,34 y = 625154,35	x = 411644,59 y = 625117,98
8	Drum satesc nr. 48	x = 411529,05 y = 625145,59	x = 411422,47 y = 625090,44
9	Drum satesc nr. 52	x = 410541,65 y = 624199,99	x = 409893,81 y = 624247,38
10	Drum satesc nr. 56	x = 410574,90 y = 624293,21	x = 410026,92 y = 624291,71
11	Drum satesc nr. 57	x = 409505,65 y = 619563,77	x = 409965,62 y = 619248,30
12	Drum satesc nr. 28	x = 410809,12 y = 623245,68	x = 410724,95 y = 623278,58
13	Drum satesc nr. 23	x = 410442,05 y = 621301,35	x = 409942,06 y = 621630,10
14	Drum satesc nr 24	x = 410030,63 y = 621528,29	x = 409865,23 y = 621355,87

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

Având in vedere faptul ca investiția “ **MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN SATELE COMUNEI TISAU, COMUNA TISAU, JUDETUL BUZAU**” se desfasoara integral pe domeniul public apartinand comunei Tisau, judetul Buzau, coroborat cu faptul ca investiția este delimitată de către proprietari particulare,scenariul privind orice varianta de amplasment pentru aceasta investiție nu este viabil.

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

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

a) Protectia calitatii apelor

- surse de plianti pentru ape

In cadrul obiectivului “ *MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN SATELE COMUNEI TISAU, COMUNA TISAU, JUDETUL BUZAU*” nu sunt surse de poluanți ce pot conduce la deteriorarea calității apelor de suprafață cât și subterane. In perioada de execuție este posibil, ca dintr-o serie de procese tehnologice să fie deversate în cursurile de apă din

zona analizată substanțe poluante, în special sub formă de pulberi, care vor fi preluate de acestea și duse în aval. Dat fiind volumul redus al materialelor ce se vor folosi deasupra oglinzii de apă, nu pot rezulta cantități importante de asemenea pulberi deversate. O atenție deosebită va trebui acordată momentului aștemerii îmbrăcăminții bituminoase pe drumuri, pentru a se evita scurgerea unor produse petroliere în apele de suprafață. Apele menajere provenite de la organizarea de șantier vor fi colectate în toalete ecologice asigurate de către antreprenorul lucrării. Aceste toalete vor fi vidanjate periodic sau ori de câte ori este necesar, de către firma care le va pune la dispoziție.

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

Nu este cazul

d) Protecția aerului

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

Realizarea investiției propuse implică, în perioada de execuție:

- traficul auto de lucru.

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

O altă sursă de poluanți specifici motoarelor cu ardere internă este reprezentată de traficul auto de lucru (autovehiculele care transportă materiale și produse necesare modernizării). Utilajele, indiferent de tipul lor, funcționează cu motoare Diesel, gazele de eșapament evacuate în atmosferă conținând întregul complex de poluanți specific arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO_x), compuși organici volatili nonmetanici (COV_{nm}), metan (CH₄), oxizi de carbon (CO, CO₂), amoniac (NH₃), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO₂). Complexul de poluanți organici și anorganici emiși în atmosferă prin gazele de eșapament conține substanțe cu diferite grade de toxicitate. Se remarcă astfel prezența, pe lângă poluanții comuni (NO_x, SO₂, CO, particule), a unor substanțe cu potențial cancerigen evidențiat prin studii epidemiologice efectuate sub egida Organizației Mondiale a Sănătății și anume: cadmiul, nichelul, cromul și hidrocarburile aromatice policiclice (HAP). Se remarcă, de asemenea, prezența protoxidului de azot (N₂O) - substanță incriminată în epuizarea stratului de ozon stratosferic - și a metanului care, împreună cu CO, au efecte la scară globală asupra mediului, fiind gaze cu efect de seră. Este evident faptul că emisiile de poluanți scad cu cât performanțele motorului sunt mai avansate, tendința în lume fiind fabricarea de motoare cu consumuri cât mai mici pe unitatea de putere și cu un control cât mai restrictiv al emisiilor.

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

- **Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă**

Nu este cazul.

c). Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

- Surse de zgomot si de vibratii

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

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

- Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor.

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

d). Protecția împotriva radiațiilor

- Surse de radiații

Nu este cazul

- Amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor

Nu este cazul.

e). Protecția solului și a subsolului

- Surse de poluanți pentru sol și subsol, ape freatică și de adâncime

Forme de impact posibile asupra solului:

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

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

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

- Lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului.

Trebuie menționat că în ansamblu, prin realizarea lucrărilor proiectate, impactul circulației rutiere asupra mediului se modifică în sens benefic.

Refacerea semnalizării la nivelul normelor actuale, parapetii de siguranță, sunt măsuri care conduc nemijlocit la reducerea numărului de accidente și, implicit, la reducerea poluării accidentale.

f). Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

- Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect

Lucrările cu potențial de agresiune a mediului (terasamente, instalații, montaj, polietilenă, confecții metalice și betoane armate) vor fi în intravilan și nesemnificative, având în vedere aria lor de dispersie. Ecosistemele terestre și acvatice din amplasamentul lucrărilor au componente comune, neexistând elemente de genofond protejate endemice sau rareori situri în conservare.

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

Nu este cazul.

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

- Identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumente istorice si de arhitectura,alte zone asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional si altele .

In zona amplasamentului nu există obiective de interes public importante.

Locuitorii din zonele imediat adiacente nu vor fi afectați prin expunerea la atmosfera poluată generate de lucrările din timpul fazei de construcție. Contribuția poluanților emiși (gaze și particule agresive) în perioada de construcție la creșterea ratelor de coroziune a construcțiilor și instalațiilor este minoră.

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

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

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

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

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

- Programul de prevenire si reducere a cantitatilor de deseuri generate

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

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

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

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

- beton de ciment, betoane asfaltice nu vor avea deseuri pentru ca in tehnologia de

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

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

- Planul de gestionare a deseurilor

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

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

i). Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase

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

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

Prin proiectul propus a se realiza nu se vor genera substante chimice periculoase si nici nu vor fi folosite in exploatare astfel de substante.

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

Pentru implementarea proiectului se vor utiliza urmatoarele resurse naturale:

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

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

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

Impactul asupra populatiei si sanatatii umane

Impactul asupra populatiei pe perioada de executie a lucrării, care se prevede a se realiza in 18 luni, este negativ,temporar si localizat la zona de lucru.

Realizarea lucrărilor propuse va conduce la:

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

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

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

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

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

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

Se constată că aportul exploatării drumurilor la poluarea aerului reprezintă cca 10 -15 % din fondul de noxe.

Se apreciază că, prin realizarea proiectului se produce o ameliorare a fluentei traficului cu repercursiuni favorabile asupra emisiilor poluante provenite de la autovehicule, acestea reducându-se cu cca 15 – 20 %.

Impactul asupra faunei și florei

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

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

Impactul asupra solului

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

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

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

Impactul asupra calității și regimului cantitativ al apei

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

Apele pluviale colectate de pe platforma drumului depind cantitativ de regimul pluviometric. Poluanții se depun și se acumulează pe platforma drumului în perioade secetoase fiind spălați în perioade ploioase. În perioada de execuție a lucrării, materialele utilizate (agregate, beton de ciment, betoane asfaltice, semifabricatele) se transportă și se pun direct în opera pe măsură ce se execută fiecare categorie de lucrare cuprinsă în proiect.

Impactul asupra calității aerului

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

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

- alimentarea cu carburanți a mijloacelor de transport și a utilajelor să se facă numai în locuri special amenajate sau în stații de alimentare organizate
- agregate naturale de rau, conform procesului tehnologic, se vor uda periodic;
- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic din punct de vedere tehnic, în ateliere specializate, pentru creșterea performanțelor acestora - utilizarea pe cât posibil a mijloacelor de transport și a utilajelor de generație recentă, prevăzute cu sisteme de minimizare și reținere a poluanților.

Impactul zgomotului și vibrațiilor

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

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

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

Impactul asupra peisajului

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

Peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic: Conform Listei Naționale a Monumentelor istorice actualizată în anul 2015, publicată de Ministerul Culturii în Monitorul Oficial al României, partea I, nr. 113 bis/15.II.2016:

- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau, se află Ruine biserică, sat Grajdana, comuna Tisau, BZ-II-m-B-02400- cartier Lunceni – sat desființat, sec.XVII (poziția 642 în lista),
- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau, se află Fosta Manastire Bradu, sat Hales, comuna Tisau, BZ-II-a-A- 02407, sec.XVII (poziția 652 în lista),
- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau, se află Biserica Sf Dumitru, sat Hales, comuna Tisau, BZ-II-m-A- 02407.01, anul 1632 (poziția 653 în lista),
- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau, se află Ruine casa domnească, sat Hales, comuna Tisau, BZ-II-m-A- 02407.02, sec. XVI - sec.XVII (poziția 654 în lista),
- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau, se află Zid de incintă cu turnuri, sat Hales, comuna Tisau, BZ-II-m-A- 02407.03, sec. XVI - sec.XVII (poziția 655 în lista),
- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau, se află Chilia, sat Hales, comuna Tisau, BZ-II-m-A- 02407.04, sec. XVI - sec.XVII (poziția 656 în lista),
- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau, se află Biserica „Schibarea la Fata”, Muchia Cetatuia, sat Hales, comuna Tisau, BZ-II-m-B- 02408, sec. XVII - XIX (poziția 657 în lista),
- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau, se află Manastirea Ciolanu, Dealul Ciolanu sat Hales, comuna Tisau, BZ-II-a-B- 02409, sec. XVIII - XIX (poziția 658 în lista),

- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau , se află Biserica veche „Sf.Gheorghe” , Dealul Ciolanu, sat Hales, comuna Tisau , BZ-II-m-B- 02409.01, sec . XVI (pozitia 659 in lista),
- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau , se află Biserica „Sf.Apostol Petru si Pavel” , Dealul Ciolanu, sat Hales, comuna Tisau , BZ-II-m-B- 02409.02, anul 1828 (pozitia 660 in lista),
- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau , se află Locuinte monahale , Dealul Ciolanu, sat Hales, comuna Tisau , BZ-II-m-B- 02409.03, sec. XIX (pozitia 661 in lista),
- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau , se află Biserica Sf.Nicolae , sat Izvoranu, comuna Tisau , BZ-II-m-B- 02412, sec. XVI (pozitia 669 in lista),
- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau , se află Manastirea Barbu , sat Leiculesti, comuna Tisau , BZ-II-a-B- 02418, 1668 (pozitia 676 in lista),
- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau , se află Biserica „Sf.Arhanghel Mihail” , sat Leiculesti, comuna Tisau , BZ-II-m-B- 02418.01, 1668 (pozitia 677 in lista),
- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau , se află Staretie , sat Leiculesti, comuna Tisau , BZ-II-m-B- 02418.02, 1668 (pozitia 678 in lista),
- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau , se află Arhondaric , sat Leiculesti, comuna Tisau , BZ-II-m-B- 02418.03, sec XIX (pozitia 679 in lista),
- pe teritoriul administrativ al comunei Tisau , se află Turm Clopotnita , sat Leiculesti, comuna Tisau , BZ-II-m-B- 02418.04, sec XIX (pozitia 680 in lista)

Lucrările ce intra in cadrul actualului proiect nu vor afecta zonele menționate anterior.

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

Nu este cazul

- *magnitudinea si complexitatea impactului;*

Nu este cazul

- *probabilitatea impactului;*

Nu este cazul

- *durata, fecventa si reversibilitatea impactului;*

Nu este cazul

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

Nu este cazul

- *natura transfrontaliera a impactului.*

Nu este cazul

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

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

Pentru investiția „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN SATELE COMUNEI TISAU, COMUNA TISAU, JUDETUL BUZAU** » considerăm că nu sunt necesare prevederi speciale pentru monitorizarea mediului deoarece după executarea lucrărilor de reabilitare a drumurilor, acestea nu vor afecta factorii de mediu.

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

A. Justificarea incadrării proiectului , dupa caz, in prevederile altor acte normative nationale care transpun legislatia Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European si a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea si controlul integrat al poluarii), Directiva 2012/18/ce a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politica comunitara in domeniul apei, Directiva Cadru – Aer 2008/50/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului inconjurator si un aer mai curat in Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 19 noiembrie 2008, privind deseurile si de abrogare a anumitor directive , si altele).

Nu este cazul

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

Studiul de fezabilitate pentru „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN SATELE COMUNEI TISAU, COMUNA TISAU, JUDETUL BUZAU** » a fost aprobat prin Hotararea Consiliului Local al comunei Tisau.- anexa la prezenta documentatie

X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER

In proiect nu au fost prevazute lucrari de organizare de santier avand in vedere faptul ca materialele folosite la refacerea drumurilor satesti de interes local se transporta de la diferite distante si se pun direct in opera (agregate naturale de rau, agregate sortate, betoane de ciment, betoane asfaltice.).

Pentru perioada de executie constructorul va avea in vedere organizarea unui spatiu pentru vestiare , sala de mese si grup sanitar.

Grupul sanitar va trebui sa fie dotat obligatoriu cu WC ecologic, iar apa uzata provenita de la spalat va fi evacuata in fose ecologice mobile sau la reseaua de canalizare.

Deseurile menajere se vor colecta in spatii amenajate si se vor evacua periodic prin grija constructorului.

XI LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTITIEI, IN CAZ DE ACCIDENTE SI/SAU LA INCETAREA ACTIVITATII, IN MASURA IN CARE ACESTE INFORMATII SUNT DISPONIBILE:

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

Intrucat lucrarea se realizeaza pe drumuri existente nu se pune problema refacerii amplasamentului la finalizarea investitiei.

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

- pentru asigurarea evacuării apelor din zona drumului, vor fi prevazute santuri si rigole care sa conduca apele colectate la podetele tubulare.
- in scopul preantampinarii iesirii in mediu a fost prevazuta semnalizare rutiera verticala si orizontala si parapet directional.

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

La finalizarea lucrărilor aferente recomandăm următoarele:

- curățirea zonei aferente investiției, prin evacuarea din amplasament a deșeurilor menajere, precum și a deșeurilor specifice și transportul acestora la cel mai apropiat depozit de deșeuri autorizate;
- evacuarea din amplasamente a tuturor utilajelor utilizate la execuția investiției;
- lucrări de aducere a amplasamentului la starea inițială.

- aspecte referitoare la prevenirea si modul de raspuns pentru cazuri de poluari accidentale;

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

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

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

- **aspecte referitoare la inchiderea /dezafectarea/demolarea instalatiei;**

Nu este cazul

- **modalitati de refacere a starii initiale / reabilitare in vederea utilizarii ulterioare a terenului**

Nu este cazul

XII. ANEXE – PIESE DESENATE

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

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

Investiția „**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN SATELE COMUNEI TISAU, COMUNA TISAU, JUDETUL BUZAU** » nu se afla intr-o aria naturala proiejata sau in imediata vecinătate a unei astfel de zone.

- Descrierea succinta a proiectului si distanta fata de aria naturala protejata de interes comunitar. Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului

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

- Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului au fost enumerate anterior, la Cap V, pag 7.

- Numele si codul ariei naturale protejate de interes comunitar;
Nu este cazul

- Prezenta si efectivele/suprafetele acoperite de specii si habitate de interes comunitar în zona proiectului;

Nu este cazul

- Managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;

Nu este cazul

- Impactul potențial al proiectului asupra speciilor si habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;

Nu este cazul

10.6. Alte informații

Nu este cazul

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

Proiectul nu se realizeaza pe ape si nu are legatura cu apele .

Se mentioneaza ca, in conformitate cu metodologia de adjudecare a executiei lucrarilor, stabilirea terenurilor de amplasare a organizarii de santier, a bazelor de productie, a variantelor de circulatie, a depozitelor, precum si a celorlalte terenuri ocupate temporar se face de catre constructor la elaborarea ofertelor.

In acest sens, in instructiunile pentru ofertanti vor fi prevazute obligatii pentru acesta privind:

- obtinerea certificatelor de urbanism pentru lucrarile proprii;
- obtinerea tuturor avizelor si acordurilor pentru acestea;
- obtinerea autorizatiei de construire pentru lucrarile provizorii;
- readucerea terenurilor ocupate temporar la forma initiala cu amenajarile

stabilite de organele competente.

Intocmit,

Marian Constantinescu