

MEMORIU DE PREZENTARE**I. Denumirea proiectului:**

**“MODERNIZARE ULITA LALA DUMITRU, SAT IZVORU BARZII,
COMUNA IZVORU BARZII, JUD. MEHEDINTI”**

II. Titular:

- a) denumirea titularului: Primăria Comunei Izvoru Birzii - MH
- b) adresa titularului: Izvoru Birzii, 227295, 0252-342443
- c) reprezentant legal: PRIMAR – BALICA HORIA

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:**a) Rezumatul proiectului**

Prezenta documentatie ‘**MODERNIZARE ULITA LALA DUMITRU , SAT IZVORU BARZII, COMUNA IZVORU BÂRZII, JUDETUL MEHEDINTI**’ a fost solicitata prin Certificatul de Urbanism nr. din eliberat de Primaria Comunei Izvoru Barzii.

Tronsonul din ulita sateasca studiata (**ulita Lala Dumitru**) supus studiului acestui proiect se afla amplasat pe teritoriul comunei Izvoru Barzii si deserveste localitatea Izvoru Barzii, facand legatura intre zona rezidentiala si drumul comunal DC7 (DN67 –Schitu Topolnitei).

2.1.SITUATIA EXISTENTA

Tronsonul de ulita studiata (ulita Lala Dumitru), in lungime de 220,00 ml, avut în studiu este in prezent din balast si din mixtura frezata, care prezintă degradări sub forma de tasari locale a structurii rutiere, gropi, fâgașe, ca urmare a infiltrațiilor apelor pluviale, datorită lipsei posibilităților de colectare și evacuare a apelor meteorice. El corespunde clasei tehnice V cu o singura banda de circulatie.

Lățimea părții carosabile este variabila fiind cuprinsa între 3.50 – 4.00 m iar platforma lor are o latime care variaza între 4.00-4.50 m.

Șanțurile și rigolele sunt aproape inexistente pe ulita Lala Dumitru (de pamant) nu au elementele geometrice corespunzatoare, nu exista sau sunt colmatate și înierbate în unele locuri.

In profil longitudinal, pe ulita Lala Dumitru declivitatile sunt destul de mari, ulita fiind in rampa pe toata lungimea tronsonului, rigola de pamant de pe partea dreapta este colmatata 100% si inierbata drept urmare a declivitatii mari a ulitei cand ploua se antreneaza o parte din zestrea existenta care ajunge in intersectia ulitei cu DC7 creeand probleme in circulatia drumului comunal.

Podetele de sanț și tubulare transversale nu exista nici la intersectia cu ulitele laterale, iar cele de la intersectia cu DC7 sunt colmatate aproape în întregime, ceea ce face ca apele care ar trebui să fie preluate de rigolele drumului comunal să nu poată circula prin podețe, ele trecând pe deasupra sau pe lângă ele, pe drum creând suprafețe cu șiroiri și fâgașe care crează disconfort pentru participanții la trafic dar și pentru pietoni.

În profil longitudinal ulita se prezintă cu tronsoane în palier, cu rampe și pante medii spre mari.

În profil transversal ulita are pante foarte mici, pe multe tronsoane nu există deloc bombament, aceasta fiind unul din motivele pentru care apele pluviale nu se scurg de pe platforma ulitei, bălțind și ducând la degradarea continuă a acestora.

Datorită acestor inconveniente, circulația pe această ulita se desfășoară foarte greu, necesitând multe schimbări de viteză. Circulația se desfășoară cu viteză redusă. Pe timp secetos apare praful ca inconvenient major. Pe timp ploios apar bălțile în gropile din carosabil, ceea ce duce la îngreunarea circulației și a diminuării siguranței și a confortului.

Tipurile de degradări apărute la suprastructura rutieră existentă sunt:

- denivelări ale structurii rutiere care prin reținerea apei accentuează și grabește procesul de degradare;
- infestarea cu pământ și iarba a structurii din balast de râu sau mixtura frezată;
- gropi și fâgașe;
- împiedicarea scurgerii apelor prin realizarea acceselor la proprietăți fără podețe de acces;
- denivelări pronunțate ale suprafeței de rulare;
- suprafața permeabilă și alunecoasă în perioadele cu ploi și zăpezi ;

Trotuarele, acolo unde există, au o lățime foarte mică, sunt din pământ, inierbate, prezentând o stare tehnică rea, ele nu fac obiectul acestui proiect.

Cele mai importante cauze ale apariției degradărilor pe părți carosabile care fac obiectul documentației, sunt:

- durata de funcționare depășită ;
- lipsa elementelor geometrice transversale și longitudinale ;
- prezența apelor pluviale pe suprafața părții carosabile în perioada de ploi abundente și zăpezi;
- nerespectarea perioadelor de întreținere specifice (curenți și periodice).

5. PRECIZAREA CATEGORIEI DE IMPORTANȚA A CONSTRUCȚIEI

Alegerea categoriei de importanță a construcției s-a făcut în conformitate cu prevederile art. 22 Secțiunea 2 "Obligații și răspunderi ale proiectantului" din Legea nr. 10 din 18 ian. 1995, "Legea privind calitatea în construcții" și în baza "Metodologiei de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor" din "Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor" aprobat cu Ordinul MLPAT nr. 3 I/N din 2 oct. 1995 și va fi tratată la un capitol ulterior .

Lucrarea ce face obiectul acestei documentații se încadrează la **categoria de importanță C-construcții de importanță normală.**

6. SOLUȚIA TEHNICĂ ADOPTATĂ LA PROIECTARE

Lucrările care fac obiectul prezentului proiect se vor executa pe Domeniul Public, zona fiind în administrarea Comunei IZVORU BARZII.

Se vor realiza, accese la proprietăți, pe ulita Lala Dumitru (5,00 bucăți) în suprafața de 88,00 mp.

De asemenea se va monta la intersecția ulitei cu DC7 un indicator rutier, OPRIRE.

Prin lucrările ce se vor executa se urmărește viabilizarea zonei, în scopul aducerii acesteia la parametrii tehnici impuși de normativele în vigoare pentru categoria tehnica și clasificarea ei .

Pentru întocmirea documentației tehnico economice s-au efectuat măsurători pe teren, s-au întocmit planuri de situație sc. 1:500 și profiluri transversale curente în diferite zone, un profil transversal tip precum și profilul longitudinal pentru ulita.

Lucrările proiectate în această etapă se încadrează strict în zona existentă a domeniului public fără a depăși limitele imprejmirilor, nefiind necesare exproprieri.

În plan a fost respectat în principiu traseul actual al ulitei corectarea acesteia s-a făcut acolo unde a fost necesar .

Proiectul tehnic cuprinde totalitatea lucrărilor ce trebuie executate pentru sistematizarea elementelor geometrice ale ulitelor atât în plan cât și în profil longitudinal (raze minime ale curbelor în plan, declivități longitudinale maxime, gabarite, etc.) corespunzătoare unor drumuri de clasă tehnică V, pentru asigurarea unei circulații fluente în zona. Deoarece ulita se află într-o zonă bogată în precipitații, prin proiectare se va asigura scurgerea apelor pluviale prin construcția de rigole de acostament pereate de beton.

Rigola de acostament proiectată pe partea dreaptă a ulitei, descarcă în santul de beton existent pe DC7, și de aici mai departe în emisar, raul Topolnita, aflat la sud de amplasamentul ulitei Lala Dumitru la cca. 300 m.

În plan traseul proiectat urmărește traseul ulitei existente, cu o geometrizare minimă a elementelor, astfel încât ampriza proiectată să se înscrie în zona ulitei existente evitându-se pe cât posibil exproprierile. Infrastructura ulitei (terasamentele) se va realiza din pământ prin împrumuturi din zona pentru completarea terasamentului existent în sectoarele de rambleu, precum și prin compensări în același profil sau interprofile în celelalte sectoare.

Lățimea platformei este variabilă 4.00 – 5.00 m. Viteza de proiectare este de 25 km/h.

2. Stabilirea alcatuirii structurii rutiere

Deoarece ulitele corespund categoriei tehnice V s-a ales varianta :

În cadrul acestei variante structura rutieră va fi alcătuită din :

- **20 cm strat de uzură beton de ciment BcR 3,5;**
- **folie polietilena expandată;**
- **3 cm strat de nisip natural;**
- **15 cm strat superior de piatră spartă impanată;**
- **30 cm strat inferior de fundație de balast;**

1. Ulița Lala Dumitru, loc. Izvoru Barzii

La realizarea investiției se vor utiliza numai materiale agrementate conform HG 766/1997 și a Legii 10/1995 .

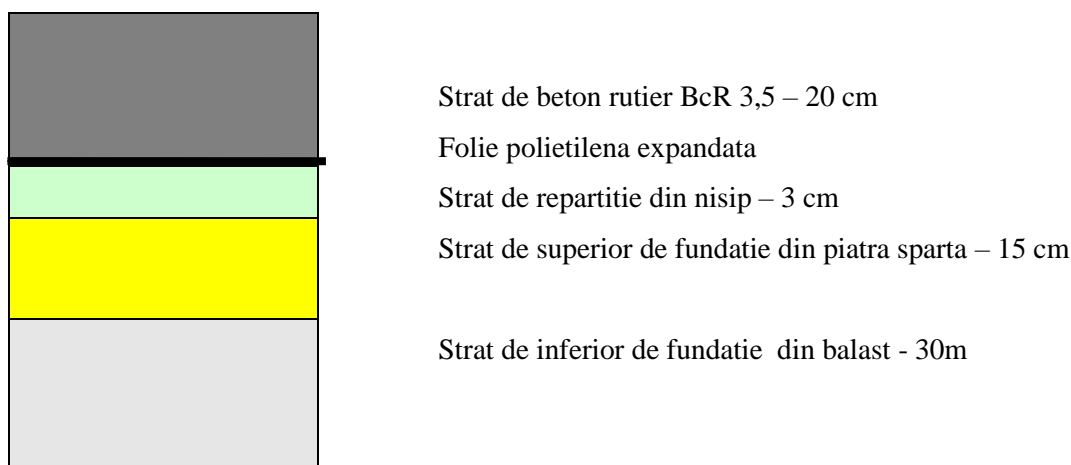
Tronsonul de drum proiectat are următoarele caracteristici tehnice :

- clasă tehnică V ;

- viteza de proiectare de baza - 25 km/h. (zona de deal)
- lungime ulita $L = 220,00$ ml ;
- suprafata parte carosabila – 880,00 m ;
- suprafata acostamente consolidate din beton rutier = 220,00 mp;
- latime platforma = 4,00 ml ;
- latime parte carosabila + acostamente = 4,00 m (3,5+0.5);
- lungime rigola de acostament pereata de beton C 30/37 – 220 ml;
- accese la proprietati = 5,00 bucati – 88 mp;
- suprafata platforma ulita + accese la proprietati = 968,00 mp;
- indicatoare rutiere – 1,00 buc.

Pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale din zona ulitei, s-a prevazut o rigola de acostament pereata de beton astfel incat aceasta sa poata prelua in bune conditii apele pluviale din zona ulitei și sa le conduca spre emisar (raul Topolnita).

In vederea aducerii zonei la o stare normala de exploatare, care sa asigure siguranța și confortul circulației s-au proiectat următoarele lucrări :



Pentru partea carosabila :

- trasarea lucrarii și pichetarea ei ;
- reprofilarea stratului suport;
- pregatirea terenului de fundare prin nivelare și compactare ;
- realizarea rigolelor carosabile și a santurilor pereate de beton;
- realizarea stratului de repartitie din nisip de 5 cm;
- realizarea stratului din balast de 20 cm;
- asternerea foliei de polietilena expandata;
- realizarea stratului de uzura din beton de ciment BcR4 - 20 cm grosime.
- materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;

Materiile prime puse in opera (balast, piatra sparta, betoane) vor si aduse de antreprenor și puse direct opera, fara a se creea depozite pe amplasament.

- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;

Nu este cazul.

- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;

Nu este cazul.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;

Nu este cazul, se folosesc traseele existente ale strazilor, fara a fi necesare expropieri.

- resursele naturale folosite în construcție și funcționare;

Materiile prime naturale puse in opera (balast, piatra sparta) vor si aduse de antreprenor si puse direct opera, fara a se creea depozite pe amplasament.

- metode folosite în construcție/demolare;

- se vor respecta toate fazele de constructie necesare pentru modernizarea drumurilor respective: terasamente, asternerii, turnari de betoane, etc.

- planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară – nu este cazul;

- relația cu alte proiecte existente sau planificate - nu este cazul;

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare - nu este cazul;

- alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului - nu este cazul;

- alte autorizații cerute pentru proiect – nu este cazul;

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

- planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului- nu este cazul;

- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului- nu este cazul;

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz- nu este cazul;

- metode folosite în demolare- nu este cazul;

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare- nu este cazul;

- alte activități care pot apărea ca urmare a demolării – nu este cazul;

V. Descrierea amplasării proiectului:

- distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare – nu este cazul;

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

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

1.6.BILANȚ TERITORIAL:

TRONSON	LUNGIME (ml)	LATIME PARTE CAROSABILĂ (ml)	ACOSTAMENTE	RIGOLE DE ACOSTAMENT PEREATE BETON	ACCES LA PROPRIETATI
TRONSON	LUNGIME (ml)	LATIME PARTE CAROSABILĂ + ACOSTAMENTE (ml)	ACOSTAMENTE	RIGOLE DE ACOSTAMENT PEREATE DE BETON	DRUMURI LATERALE (mp)
ULITA LALA DUMITRU	220,00	4.00 (3,50+0,50)	Consolidate de beton 1 x 0,50	220,00 ml	0.00

Coordonatele punctelor topo Stereo 70 care delimiteaza lucrarea sunt:

1. X=358472.65 Y=315980.72
2. X=358467.04 Y=315987.65
3. X=358662.22 Y=316013.00
4. X=358665.22 Y=316010.23

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

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

a. Protecția calității apelor:

Proiectarea lucrarilor de suprastructura se va face astfel incit contaminarea potentiala a cursurilor de apa, a lacurilor, a panzei freatice sa fie evitata.

Apele pluviale vor fi colectate prin amenajarea unor rigole pereate cu beton si se vor deversa la emisar.

b. Protecția aerului:

Pe toata perioada executie solutiile adoptate trebuie sa asigure masuri speciale pentru protectia fonica a surselor generatoare de zgomot si vibratii , pentru a nu depasi pragul admis.

c. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Datorita uniformizarii vitezei se scade intensitate zgomotului , iar accesul autovehiculelor cu masa mai mare de 10 to va fi interzisa.

d. Protecția împotriva radiațiilor:

Nu exista surse de radiatii si nu sunt necesare masuri speciale impotriva lor.

e. Protecția solului și a subsolului:

Pe perioada lucrărilor nu există un impact semnificativ asupra mediului înconjurător

f. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Amplasamentul nu este situat într-un cadru semnificativ ca ecosistem ocrotit prin programe speciale naționale sau locale.

g. Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

Prin lucrările de execuție a rigolelor se protejează proprietățile din zonă prin preluarea de către santurile laterale a apelor pluviale, se elimină disconfortul creat de deplasarea frecventă a locuitorilor și lucrătorilor acestor așezări prin bălți și noroaie.

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

- se vor recicla deșeurile re folosibile , prin integrarea lor în lucrările de umpluturi

- se vor respecta condițiile de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare

- întreținerea utilajelor și vehiculelor folosite în activitatea de construcție și întreținere se efectuează doar în locuri special amenajate pentru a evita contaminarea solului.

Deșeurile de tip menjer se vor colecta în puștele sanjabile ce vor fi evacuate prin contract cu firmele de salubritate .

i. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

Nu există surse de substanțe și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse și nu sunt necesare măsuri speciale împotriva lor.

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

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

- impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ); - nu este cazul;

- extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate)- nu este cazul

- magnitudinea și complexitatea impactului- nu este cazul;

- probabilitatea impactului- nu este cazul;

- durata, frecvența și reversibilitatea impactului- nu este cazul;

- măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului- nu este cazul;

- natura transfrontalieră a impactului- nu este cazul;

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor

mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă .

Pe toata perioada executie solutiile adoptate trebuie sa asigure masuri speciale pentru protectia fonica a surselor generatoare de zgomot si vibratii ,pentru a nu depasi pragul admis.

Vor fi amplasate panouri avertizoare de reducere a vitezei de circulatie, conform proiectului.

Traseele de transport a materialelor de constructii vor fi reduse, pe cat posibil, a numarului de curse.

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

Scopul proiectului este de utilitate publica. Pentru încadrarea in prevederile Uniunii Europene privind protectia mediului si ecosistemelor existente proiectul va respectat simultan legislatia nationala si europeana in domeniu.

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele): - nu este cazul;

B. Se va menționa planul / programul / strategia /documentul de programare / planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.

Investitia face parte din strategia de dezvoltarea a infrastructurii comunei Izvoru Barzii, fiind cuprinsa in PUG comuna Izvoru Barzii, din alocatii bugetare.

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

Lucrarile de investitii vor fi realizate si vor fi executate intr-un timp cat mai scurt. Programul de lucru va fi pe timp de zi. Lucrarile se vor realiza etapizat, astfel incat impactul general sa fie cat mai mic. Lucrarile de executie a lucrarilor vor fi realizate in timp optim, astfel incat impactul asupra oamenilor si a mediului sa fie cat mai redus.

- localizarea organizării de șantier;

Amplasarea organizarii de santier se va face in intravilanul comunei Izvoru Barzii, jud. Mehedinti.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Vor fi amplasate panouri avertizoare de reducere a vitezei de circulatie, conform proiectului.

Prin realizarea investitiei nu vor fi efectuate defrisari.

- surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;

Traseele de transport a materialelor de construcții vor fi reduse, pe cât posibil, cu reducerea numărului de curse.

- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

Amplasarea organizării de șantier și executarea lucrărilor se va face astfel încât să se evite:

- modificarea dinamicii scurgerii apelor subterane
- modificarea dinamicii scurgerii apelor de suprafață.
- infestarea apelor subterane și de suprafață cu carburanți sau materiale poluate.

XI. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile:

- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;

Nu este cazul, proiectul fiind pentru construcția unui pod nou în intravilanul com. Izvoru Barzii, jud. Mehedinți.

- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;

Nu este cazul, proiectul fiind pentru construcția unui pod nou în intravilanul com. Izvoru Barzii, jud. Mehedinți.

- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

Nu este cazul, proiectul fiind pentru construcția unui pod nou în intravilanul com. Izvoru Barzii, jud. Mehedinți.

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

Nu este cazul, proiectul fiind pentru construcția unui pod nou în intravilanul com. Izvoru Barzii, jud. Mehedinți.

XII. Anexe - piese desenate:

1. planul de încadrare în zonă, plan de situație;

XIII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, memoriul va fi completat cu următoarele:

- a) descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului.

Tronsonul din ulita sateasca studiata (**ulita Lala Dumitru**) supus studiului acestui proiect se afla amplasat pe teritoriul comunei Izvoru Barzii si deserveste localitatea Izvoru Barzii, facand legatura intre zona rezidentiala si drumul comunal DC7 (DN67 –Schitu Topolnitei).

1.6.BILANȚ TERITORIAL:

TRONSON	LUNGIME (ml)	LATIME PARTE CAROSABILĂ (ml)	ACOSTAMENTE	RIGOLE DE ACOSTAMENT PEREATE BETON	ACCES LA PROPRIETATI
TRONSON	LUNGIME (ml)	LATIME PARTE CAROSABILĂ + ACOSTAMENTE (ml)	ACOSTAMENTE	RIGOLE DE ACOSTAMENT PEREATE DE BETON	DRUMURI LATERALE (mp)
ULITA LALA DUMITRU	220,00	4.00 (3,50+0,50)	Consolidate de beton 1 x 0,50	220,00 ml	0.00

Coordonatele punctelor topo Stereo 70 care delimiteaza lucrarea sunt:

1. X=358472.65 Y=315980.72
2. X=358467.04 Y=315987.65
3. X=358662.22 Y=316013.00
4. X=358665.22 Y=316010.23

b) numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar – nu este cazul

d) se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar- nu este cazul;

e) se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar: - nu este cazul

-alte informații prevăzute în legislația în vigoare- **nu este cazul;**

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

- bazinul hidrografic - Jiu
- cursul de apă: Topolnita
- corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): ROJI06 – Lunca si terasele Dunarii-Calafat

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

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

XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. 292/2019 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV.

- **pct. 10 – Proiecte de infrastructura**

Semnătura și ștampila titularului

.....

