

# MEMORIU DE PREZENTARE

## I. DENUMIREA PROIECTULUI

Reparatie strada Principala in satul Livada-Mica - orasul Livada

## II. TITULAR                      **Orasul Livada**

sediul: Livada, str. Oasului nr. 4

tel./fax: 0261 840 720 / 0261 840 362

e-mail: primaria.livada.sm@yahoo.com.

Reprezentat legal prin: Primar Piricsi Artur

## III. DESCRIEREA PROIECTULUI

### 3.1. Rezumatul proiectului:

Proiectul propune modernizarea repararea strazii Principala din satul Livbada-Mica pe tronsonul cuprins intre intersectia cu DC9 - pana la ultima casa. Lungimea totala a trosnonului studiat este de 717 m.

Soluția tehnică prevede să se construiască străzi cu o îmbrăcăminte rutieră modernă, având elementele geometrice în plan și pe verticală corespunzătoare. Se va rezolva în mod adecvat racordul la drumurile și la străzile laterale. Se vor prevedea lucrari de asigurare a scurgerii apelor unde acestea nu exista. Intreținerea și refacerea șanțurilor existente și a podețelor de acces la gospodării se va face de către beneficiar în cadrul lucrărilor de întreținere periodică

Soluția tehnică propusă a fost stabilită pe baza ridicărilor topografice și a studiului geotehnic efectuate precum și pe baza datelor obținute pe teren privind elementele caracteristice ale străzilor și starea acestora la data elaborării.

S-a ținut cont de prevederile OG 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, Legea nr.10/1995 privind calitatea in constructii, precum și a altor legi și reglementări tehnice specifice in domeniu.

Soluția proiectată respectă prevederile STAS 10144/1-1990 și Ord.MT 50-1998 privind proiectarea străzilor rurale, precum și prevederile Ord.MT 45-1998 privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, și ale STAS 863-1985 privind elementele geometrice ale drumurilor, respectiv și condițiile de realizare practică din teren.

### 3.2. Necesitatea proiectului:

Necesitatea investiției este dată de rezultatele finale după realizarea investiției, si anume îmbunătățirea condițiilor de circulație pe arterele modernizate, accesul fiind permis în condiții mai bune și în orice perioada a anului si cresterea gradului de confort al traficului pentru riveranii din zona traseului reabilitat

STOP II

### **3.3. Valoarea proiectului:**

616.249,00 lei, fara TVA

### **3.4. Perioada de implementare propusă:**

2 luni, execuția efectivă a lucrărilor

### **3.5. Descrierea investitiei:**

#### **Situatia existenta:**

Tronsonul studiat din strada Principala are o lungime de 717 m si se imparte in doua sectoare: un sector cu lungimea de 490 m asfaltat si un sector de 227 m, pietruit.

În conformitate cu Ord.MT 50/1998 din punct de vedere administrativ și funcțional strada se poate încadra ca stradă rurală principală.

În conformitate cu Ord.MT 46/1998 strada se încadrează în clasa tehnică V.

Deservește traficul local, fără trafic de tranzit. Este folosit de vehiculele – atelaje, autoturisme, autoutilitare, utilaje agricole – aflate în proprietatea riveranilor. Este supus unui trafic ușor, circulația vehiculelor grele este ocazională, și se reduce la necesitățile ocazionale ale riveranilor.

#### *Starea fizică actuală*

Pe prima portiune, cu lungimea de 490 m, strada este asfaltata. Partea carosabila are o latime variabila de cca. 3,50 - 3,70 m. Latimea exacta nu se poate constata din cauza rupturilor de margine pe toata lungimea portiunii si din cauza noroiului depus pe carosabil. Sistemul rutier al acestui tronson este un sistem rutier elastic cu imbracaminte rutiera formata dintr-un singur strat de beton asfaltic cu grosimea de 4 cm. Imbracamintea asfaltica este distrusa in proportie de peste 90%, in unele locuri fiind afectata si fundatia drumului.

Pe a doua portiune, cu lungimea de 227 m, strada este pietruita. Latimea pietruirii este de 4,0 - 5,0 m. Calea pe care se desfasoara circulatia prezinta usoare sinuozitati locale, ocolind obstacolele precum gropi, denivelari formate sau rupturi de margine. Sistemul rutier al acestui tronson este format din umplutura de balast si piatra sparta, in grosime totala de 15-20 cm. Intretinerea a fost asigurata prin completarea gropilor cu pietris sau piatra sparta. Aceasta operatiune s-a facut in mod nesistematizat. Profilul transversal al acestui tronson este neamenajat, nu asigura scurgerea apelor. In prezent suprafata de rulare prezinta unele gropi si denivelari, defectiuni specifice drumurilor impietruite.

Nu exista acostamente amenajate sau ele sunt distruse. Zona de acostament este denivelată, nefuncțională.

Din punctul de vedere al traseului strada se compune din aliniamente lungi, fără sinuozități pronunțate ale traseului.

#### *Scurgerea apelor*

Scurgerea apelor este asigurata de santuri deschise situate pe ambele parti ale strazilor, situate la distante variabile de la marginea partii carosabile. In majoritatea lor aceste santuri sunt functionale numai partial din cauza colmatarii si/sau existentei unor podete de acces la gospodarii care sunt rupte sau astupate.

### *Rețele tehnico-edilitare*

Pe strada studiată nu există instalații tehnico-edilitare care să fie afectate de lucrările propuse, astfel încât să fie nevoie de modificarea, strămutarea lor.

Stâlpii de energie electrică se situează în afara zonei de acostament a străzii.

Pe strada recent au fost executate lucrările de introducere a rețelei de canalizare a apei menajere. Traseul conductei de canalizare cade parțial sub partea carosabilă și parțial în afara părții carosabile, pe partea dreaptă, pe străzii.

### **Soluția proiectată:**

Prin realizarea investiției se dorește să se repare prima porțiune asfaltată, și să se modernizeze a doua porțiune, pentru a asigura condiții de trafic pentru riveranii din zona deservită de această porțiune.

Conform cu tema de proiectare se va asigura o parte carosabilă cu două benzi de circulație pe toată lungimea străzii.

Se prevede înglobarea în structura definitivă propusă, în măsura posibilităților, a zestre rutiere existentă.

Pe lângă carosabilul asfaltat se prevede realizarea unui acostament, prin umplutură de balast și resturi de carieră.

La intersecțiile dintre străzi se va realiza o îmbunătățire a elementelor geometrice pe orizontală, și pe verticală, după caz, prin adoptarea unor soluții de racordare adecvate, conform prevederilor normativelor tehnice și a realităților din teren.

#### *Principalele caracteristici constructive propuse sunt:*

- lungimea totală prevăzută pentru reparație = 717 m
- lățime carosabil reparat = 5,50 m
- suprafața totală carosabil reparat = 4.014 mp  
(inclusiv lărgiri și racordări)
- lățime acostamente = 2 x 0,50 m
- sistem rutier: - elastic, cu un singur strat de îmbrăcămintă asfaltică

#### *Suprafața totală care se va ocupa prin realizarea lucrărilor se prezintă astfel:*

- carosabil, inclusiv lărgiri și racordări	4.014 mp
- acostamente	717 mp
<b>TOTAL</b>	<b>4.731 mp</b>

#### *Traseul în plan*

Strada se desfășoară pe traseul prezentat pe planul de situație, și se vor repara pe porțiunile/lungimile prezentate.

Traseul în plan păstrează traseul existent al părții carosabile. Pe porțiunea pietruită se vor corecta sinuozitățile traseului, formate în mod arbitrar pentru ocolirea obstacolelor de pe drum (gropi, rupturi de margine, etc.), astfel încât carosabilul reparat să nu prezinte sinuozități locale.

Pe traseu nu sunt curbe care necesită amenajare specială.

Intersecțiile cu străzile laterale se vor amenaja respectând elementele geometrice prezentate pe planurile de situație.

Primele două străzi laterale sunt asfaltate. Acestea se vor amenaja numai prin asternerea unui strat de asfalt pentru a asigura racordarea la cota. A treia stradă laterală este neamenajată, se va amenaja cu fundație completă pe suprafața prezentată pe planul de situație.

La pozitia km 0+005, partea stanga este amplasata o toneta de asteptare pentru autobuze. Se va amenaja prin asfaltare o platforma in fata tonetei de asteptare, conform dimensiunilor prezentate pe planul de situatie.

#### *Profilul longitudinal*

Profilul longitudinal proiectat urmărește linia terenului existent, corectând declivitățile pe distante scurte. S-a avut în vedere evitarea frângerii frecvente a liniei roșii proiectate și a declivităților alternante, în măsura în care acest lucru a permis evitarea folosirii grosimilor subdimensionate sau exagerate ale straturilor bituminoase folosite, precum și a grosimilor exagerate în dreptul acceselor laterale.

Se vor respecta punctele de cota impusa – respectiv racordarea la porțiunile de strazi modernizate.

#### *Profilul transversal*

Platforma amenajata a strazilor va consta din:

- parte carosabila cu latimea de 5,50m
- doua acostamente cu latimea de 0,50 m

Partea carosabila va avea un profil transversal in doua ape, simetric fata de ax, cu o panta transversala de 2,5%.

Panta transversala a acostamentelor va fi de 4,00%.

#### *Sistemul rutier*

Ca urmare a solicitarii exprese a beneficiarului sistemele rutiere au fost prevazute cu un singur strat de beton asfaltic, urmind ca sistemul rutier sa fie ranforsat pe viitor, in functie de evolutia traficului si de posibilitatile financiare ale beneficiarului.

In functie de posibilitatea de reutilizare a zestrei existente s-au prevazut urmatoarele sisteme rutiere:

Tip 1 – pentru porțiunile unde zestrea existenta se poate ranforsa in mod direct :

- 6 cm beton asfaltic BA16
- 12 cm piatra sparta impanata – adaos pentru reprofilare, grosime minima
- 20-25 cm fundatie existenta –scarificare, nivelare, reprofilare
- scarificare, eliminare strat de asfalt existent

Stratul de piatra sparta va avea grosimea minima precizata. S-a prevazut cantitate suplimentara pentru completarile necesare corectarii in profil transversal si longitudinal.

Tip 2 – pentru porțiunile unde zestrea existenta nu este corespunzatoare, si se impune amenajarea unui sistem rutier nou:

- 6 cm beton asfaltic BA16
- 12 cm piatra sparta impanata
- 10 cm piatra sparta impanata
- 15 cm fundatie de balast compactat

Sistemul rutier Tip 2 se va aplica pentru:

- casetele laterale intre km 0+000 - 0+490
- repararea burdusurilor si rupturilor de margine
- amenajarea platformei statiei de autobuze

Cele doua straturi de piatra sparta se vor aterne succesiv, in straturi separate.



Tip 3 – pentru portiunile unde zestrea existenta nu se poate ranforsa in mod direct, dar se poate ingloba in sistemul rutier

- 6 cm beton asfaltic BA16
- 12 cm piatra sparta impanata
- 15 cm strat de balast compactat
- 10 cm fundatie din materialul granular existent, reprofilat pe toata latimea

La toate tipurile de sistem rutier stratul de piatra sparta cu grosimea de 12 cm se va aterne pe toata latimea platformei, inclusiv sub acostamente, conform profilelor transversale tip prezentate.

Acostamentul se va realiza din umplutura formata din amestec de balast si de piatra sparta sort 25-40, in proportie de 50/50%, pe stratul de piatra sparta anterior realizat.

Lângă acostamente se va realiza o umplutură de pământ compactat pentru consolidarea si sprijinirea acostamentului.

#### *Asigurarea scurgerii apelor*

De pe partea carosabilă a drumului apele pluviale vor fi evacuate datorită pantelor longitudinale si transversale, fiind dirijate spre elementele de colectare (șanturi si rigole), și descărcate la emisar.

Conform cu tema de proiectare intretinerea santurilor de pamint existente si a podetelor de acces la gospodarii se face prin grija beneficiarului in cadrul lucrarilor anuale de intretinere curenta.

S-au prevazut urmatoarele lucrari pentru asigurarea scurgerii apelor:

- montare tub de scurgere la intersectia cu a treia strada laterala
- montare tuburi de scurgere sub drum la pozitiile km 0+533 si km 0+649.

Tuburile vor fi tuburi HDPE cu diametrul interior Dn=600mm, tip SN6, cu lungimile precizate pe planul de situatie pentru fiecare tub de scurgere in parte.

- amenajare sant de pamint pe partea dreapta, intre km 0+520 - km 0+717, cu intreruperi in zonele cu virf de panta

- montare tuburi de scurgere in dreptul acceselor la gospodarii. Tuburile vor fi tuburi HDPE cu diametrul Dn=300 mm, tip SN6, cu lungimle L=6m.

#### *Rețele tehnico-edilitare*

Lucrarile de reparatie prevazute nu necesita lucrari de interventie sau de stramutare ale unor retele edilitare.

A fost prevăzută ajustarea la nivel a capacelor căminelor de vizitare identificate pe traseu.

Stâlpii LEA sunt situate în afara zonelor de acostament, și nu sunt necesare lucrări de intervenție sau de strămutare ale lor.

#### *Siguranța circulației și semnalizarea rutieră*

Nu au fost prevăzute lucrări de semnalizare.

Intretinerea indicatoarelor rutiere existente la intersectiile dintre strazi precum si refacerea marcajelor rutiere se vor executa in cadrul lucrarilor de intretinere anuala pentru intreaga localitate.

#### **Lucări de refacere a amplasamentului**

Lucrările prevăzute sunt lucrări din categoria lucrărilor de drumuri. Nu au fost prevazute lucrari in urma carora sa fie necesara refacerea amplasamentului, sau refaceri

peisagistice. A fost prevăzută completarea cu pamint vegetal a taluzurilor, unde inaltimea lor impune, dupa caz.

### **Descriere tehnologică**

*Principalele tipuri de lucrări prevăzute sunt:*

- pregătirea patului drumului – prin lucrări de:
  - decapare imbracaminte asfaltica existenta distrusa
  - săpături până la cotele necesare realizării straturilor de fundație
- realizarea fundației – prin lucrări de:
  - nivelare, reprofilare straturi existente – după caz
  - așternere strat de balast și compactare
  - așternere straturi de piatră spartă, și compactare
- așternerea straturilor de asfalt
- amenajare acostamente, tăieri de cavaliere, nivelări de teren
- transportul resturilor – constând din pământul rezultat din săpături și din molozul rezultat din demolări podețe necorespunzătoare

*Principalele materiale necesare pentru realizarea lucrărilor sunt:*

- produse de balastieră – nisipuri și balasturi
- produse de carieră – piatră spartă de diverse sorturi
- mixturi și betoane asfaltice

Toate materialele puse în operă vor fi procurate din surse, sau preparate în instalații ce dețin autorizație de mediu.

În conformitate cu prevederile HG 766/1997 și a Legii 10/1995 la realizarea lucrărilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementărilor naționale în vigoare și a legislației și standardelor naționale armonizate cu legislația U.E.

*Tehnologii de execuție:*

Toate lucrările prevăzute pot fi executate prin tehnologii curente, cu utiliaje uzuale necesare pentru execuția lucrărilor de drumuri. Nu este necesară folosirea unor tehnologii sau unor utiliaje speciale.

Transportul tuturor materialelor se poate face cu mijloace de transport uzuale, nu este necesară asigurarea unor transporturi agabaritice.

### **Racordare la utilități**

Având în vedere faptul, că obiectivul final al investiției este un drum, implementarea proiectului nu presupune realizarea unor racordări la utilități, precum alimentare cu apă sau gaz, canalizare, bransament electric.

### **Căi de acces**

Accesul la obiectiv se va face pe drumuri publice și căi de acces existente.

### **Relatia cu alte proiecte**

Scopul lucrarilor propuse in prezenta lucrare este repararea unei strazi locale din satul Livada-Mica, oras Livada. Proiectul nu este in relatie cu alte lucrari sau investitii.

## **Alte autorizații cerute pentru proiect**

Conform Certificat de Urbanism anexat

## **IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE**

- nu este cazul

## **V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI**

### **5.1. Localizarea proiectului:**

Amplasamentul studiat este situat în intravilanul satului Livada-Mica, cu suprapunere peste platforma strazii studiate.

În conformitate cu Certificatul de urbanism emis suprafața studiată face parte din domeniul public al Orașului Livada.

*Distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției 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

### **5.2. Variante de amplasament studiate:**

Obiectivul investiției este modernizarea unor strazi existente, astfel se poate considera ca nu există altă variantă de amplasament posibil sau mai convenabil pentru lucrările proiectate.

### **5.3 Folosințe actuale și planificate**

Folosință actuală: Căi de acces  
Folosință planificată: Căi de acces

## **VI. DESCRIEREA EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI**

### **6.1 Surse de poluanți și protecția factorilor de mediu**

*Protecția apelor*

Sistemul de scurgere a apelor va fi realizat pentru a proteja drumul si terenurile adiacente, si va fi compatibil cu mediul inconjurator. Dispozitivele existente de colectare si evacuare a apelor nu se modifica, astfel nu este afectata dinamica scurgerii apelor de suprafata si a scurgerii apelor subterane. Colectarea apelor pluviale se va face prin santuri si rigole amenajate, si descarcate spre emisarii naturali.

Prin executarea lucrarilor de infrastructura nu se creaza surse de contaminarea apelor de suprafata si a pinzei freatice.

#### *Protectia solului*

Pământul vegetal rezultat în urma lucrărilor de decapări, săpături se va depozita separat față de alte tipuri de pământuri sau deșeuri, în vederea re folosirii lui.

#### *Protectia atmosferei*

Sursele de poluare atmosferica sunt utilajele de lucru in perioada executiei lucrarilor, si statiile fixe de preparare a materialelor specifice.

Se vor respecta reglementarile privind protectia atmosferei prin adoptarea unor masuri tehnologice adecvate de retinere si neutralizare a poluantilor atmosferici. Toate materialele puse in opera vor fi procurate din surse, sau preparate in instalatii ce detin autorizatie de mediu.

#### *Protectia impotriva zgomotului si a vibratiilor*

Sursele de zgomote si vibratii sunt utilajele de santier pe perioada executiei lucrarilor. Efectul surselor precizate este redus in timp si in spatiu, restringindu-se la tronsoane de lungime de citiva zeci de metri, pe durata citorva ore in care utilajele traverseaza aceasta zona de lucru. Nu este nevoie de protectie speciala.

In perioada de exploatare ulterioara modernizarii nu apar surse de zgomot in plus fata de cele existente in prezent.

#### *Protectia impotriva radiatiilor*

- nu este cazul

#### *Protectia ecosistemelor terestre si acvatice*

- nu este cazul

#### *Protectia asezarilor umane si a obiectivelor de interes public*

Prin natura si specificul fluxurilor tehnologice de productie desfasurate in perimetrul ocupat de investitie nu se intrevad efecte negative asupra starii de sanatate a populatiei. Echipamentele si utilajele folosite in zona de santier nu prezinta risc semnificativ de producere de accidente majore sau avarii in exploatare.

Pentru a evita producerea oricaror accidente si a reduce la minim impactul asupra mediului, constructorul are obligatia sa respecte prevederile Caietului de Sarcini.

Nu sunt afectate constructii si asezari umane situate in vecinatate.

#### *Gospodarirea deseurilor*

Deseurile rezultate sunt asfaltul decapat, pamintul si alte resturi rezultate din decaparea suprafetei drumului si a sapaturilor.

In conformitate cu prevederile OU 92/2021 privind regimul deseurilor, Anexa 1, pct.4 acestea sunt deseuri provenite din activitati de constructie si demolare

In conformitate cu prevederile OU 92/2021 privind regimul deseurilor, Anexa 4, acestea nu sunt specificate ca si deseuri periculoase



In conformitate cu codurile de deșeuri prevăzute la capitolul 17 din anexa la Decizia Comisiei 2014/955/UE deseurile rezultate se incadreaza astfel:

Cod deșeu	Denumire
17 05	<b>pământ (inclusiv pământ excavat din situri contaminate), pietriș și nămoluri de dragare</b>
17 05 04	pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03
17 05 08	resturi de balast, altele decât cele specificate la 17 05 07
17 09	<b>alte deșeuri de la construcții și demolări</b>
17 09 04	deșeuri amestecate de la construcții și demolări, altele decât cele specificate la 17 09 01, 17 09 02 și 17 09 03

Conform estimarilor din documentatia tehnica intocmita pentru aceasta investitie cantitatile estimative rezultate sunt:

- pamint din sapatura = 798 mc,
- moloz din asfalt decapat = 70 mc.

Cantitatile rezulta din cantitatile de lucrari executate conform cerintelor tehnice impuse de lucrare, respectiv din executarea lucrarilor conform prevederilor de calitate ale normativelor aplicabile, si nu pot fi reduce.

Se vor recicla deseurile re folosibile, prin reintegrarea lor, in masura posibilitatilor, in lucrarile de drumuri, in conformitate cu incercarile de laborator

Surplusul de material nerefolosit si deseurile nereciclabile vor fi transportate in locuri special desemnate de catre autoritatile locale.

#### *Gospodarirea substantelor toxice si periculoase*

Nu sunt manipulate substante toxice sau periculoase.

Intretinerea utilajelor si a vehiculelor folosite in activitatea de constructie se va face doar in locuri special amenajate

### **6.2 Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității**

- nu este cazul

## **VII. DESCRIEREA IMPACTULUI POTENȚIAL ASUPRA MEDIULUI**

### *Considerente privind impactul final al investitiei*

- impactul asupra populatiei – amenajarea strazilor face posibilă ca accesul la obiectivele din zona și deplasarea zilnică a riveranilor să se facă în condiții de circulație ameliorate, cu confort și siguranță sporită. Prin fluidizare traficului rezulta unele beneficii ecologice, precum reducerea poluării prin emisiile de noxe din gazele de eșapament sau a poluării cu praf, reducerea zgomotului.

- impactul asupra bunurilor materiale – amenajarea strazilor se face pe domeniu public, cu destinatia de cai de comunicatii.

- impactul asupra florei si faunei – amplasamentul se afla in intravilan. In zona nu exista populatii de flora sau fauna specifice sau protejate.

- impactul asupra mediului – obiectul investitiei este amenajarea unui drum local, de importanta locala. Rezultatul amenajarii nu are impact asupra calității și regimului cantitativ al apei, al solului, calității aerului, climei.

- lucrarile executate nu au regim de inaltime, se executa la nivelul solului – nu au impact asupra peisajului și mediului vizual. Nu se modifica peisajul general din zona.

- in zona lucrarilor nu exista elemente de patrimoniu istoric și cultural, care sa fie afectate de lucrarile propuse

Efectele de mai sus se pot considera efecte permanente, pe termen lung.

In concluzie, ca finalitate, investiția propusa nu modifică semnificativ condițiile existente în zonă, și nu are impact negativ asupra mediului sau a sănătății publice.

#### *Considerente privind impactul pe durata lucrarilor*

- pe durata execuției apar disconforturi datorită lucrărilor. Acestea constau în creșterea zgomotului și a prafului. Efectul este redus in timp si in spatiu, restringindu-se la o arie de citiva zeci de metri pătrați, pe un interval de timp preconizat de 50-60 zile. Nu este nevoie de protectie speciala.

- pentru a asigura protecția populației pe durata execuției lucrările vor fi presemnalizate în conformitate cu prevederile normelor specifice în domeniu.

- impactul pe timpul executarii lucrarilor este temporar, fara efecte permanente sau ireversibile

Ca urmare se poate concluziona, că potențialul impact al proiectului asupra mediului și sănătății publice este redus, iar măsurile de protecție și prevenire sunt simple și usor de implementat.

- nu se identifica impact asupra mediului cu potential de extindere in arie geografica sau ca durata, fata de cele analizate mai sus

- investitia propusa nu are impact transfrontalier nici pe perioada de executie a lucrarilor, nici pe durata de exploatare a constructiei

### **VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI**

Nu este cazul

### **IX. LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE**

Nu este cazul

### **X. LUCRARI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER**

Volumul și caracterul lucrărilor executate nu fac necesară amenajarea unor clădiri sau construcții provizorii.

Accesul la zona lucrărilor se va face pe drumurile publice existente. Nu este nevoie de amenajarea unor căi de acces provizorii.

Astfel lucrările necesare organizării de șantier sunt minimale, și se restrâng în principal la depozitarea materialelor de construcții mărunte și parcarea utilajelor, și asigurarea pazei acestora pe timp de noapte.

Organizarea de șantier cade în sarcina executantului. Modul de organizare va fi stabilit de către executant, legislația în vigoare garantează oricărui constructor dreptul de a-și alege în mod independent modul și locul organizării de șantier, în funcție de interesele și calculele proprii.

Nu sunt restricții sau impuneri speciale în ceea ce privește modul de organizare a șantierului.

## **XI. LUCRARI DE REFACERE/RESTAURARE A AMPLASAMENTULUI**

Lucrările prevăzute sunt lucrări din categoria lucrărilor de drumuri. Nu au fost prevăzute lucrări în urma cărora să fie necesară refacerea amplasamentului, sau refaceri peisagistice. A fost prevăzută completarea cu pământ a taluzurilor acostamentelor, unde spațiul disponibil permite acest lucru.

S-a prevăzut încărcarea și transportul surplusului de pământ rezultat din săparea patului drumului, precum și a altor resturi rezultate în urma lucrărilor.

Nu sunt necesare alte lucrări speciale pentru refacerea/restaurarea amplasamentului.

Semnatura titularului

