

**CONTINUTUL-CADRU AL MEMORIULUI DE PREZENTARE**

**I. Denumirea proiectului:**

**MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA SARBENI ,  
JUDETUL TELEORMAN**

**II. Titular:**

COMUNA SARBENI

JUDETUL TELEORMAN

Cod de înregistrare fiscală 6950735 ,

Telefon / Fax : 0765935093

E mail : [primariasarbeni@yahoo.com](mailto:primariasarbeni@yahoo.com)

Persoana de contact : SERBAN STELIAN

**III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:**

**a) un rezumat al proiectului;**

Proiectul prevede modernizarea rețelei de drumuri de interes local pe o lungime de 8.948,69 ml cu o suprafață de 82.552,95 mp .

Drumurile de interes local sunt amplasate în intravilanul comunei SARBENI , județul Teleorman , respectiv în satele : SARBENI , SARBENII DE JOS și UDENI

In prezent drumurile de interes locale ce fac obiectul proiectului se află într-o stare avansată de deteriorare prezentând degradări de tipul: gropi, fagase, tasari locale, etc.

Sub acțiunea traficului și a factorilor climaterici suprafața drumurilor de interes local proiectate s-a degradat, prezentând defecțiuni de tipul (gropi, șleauri etc.) ceea ce face ca în anotimpurile ploioase drumurile să devină impracticabile, îngreunând accesul locuitorilor către principalele puncte de interes din comună.

Șanțurile pentru scurgerea apelor sunt colmatate, iar pe anumite tronsoane nici nu există apa provenită din precipitații stagnând pe partea carosabilă formând sleauri.

Drumurile de interes local propuse pentru modernizare au o lungime totală de 8.948,69 ml cu o suprafață de 82.552,95 mp și sunt amplasate în zona din intravilanul a comunei situate în comuna SARBENI, respectiv satele : SARBENI , SARBENII DE JOS si UDENI

Strazile existente au o structură rutieră cu degradări multiple, fără pante transversale corespunzătoare. În consecință, este necesară refacerea structurii rutiere pentru aducerea strazilor la parametri impuși de normele în vigoare, prin realizarea unui strat de fundație corespunzător și structurii rutiere bituminoase.

**b) justificarea necesității proiectului;**

Oportunitatea investiției este impusă de considerente socio -economice și anume:

- prin modernizarea drumuri de interes localor crește viteza de deplasare a autovehiculelor și se reduce timpul de parcurs;
- se reduce consumul de carburanți și scad costurile lucrărilor de întreținere și reparatii ale parcului auto;
- crește atractivitatea zonei;
  - reducerea gradului de poluare prin scaderea emisiei diverselor noxe și reducerea volumului de praf.

Modernizarea drumuri de interes localor va avea urmatoarele rezultate pozitive asupra comunității locale :

- creșterea numărului zilnic de vehicule;
- creșterea volumului de marfuri transportate pe acest drumuri de interes local;
- asigurarea de potențial pentru dezvoltarea economică a zonei pe termen mediu ;
- economisirea timpului și a carburanților;
- reducerea costurilor de operare a vehiculelor;
- scaderea nivelului de poluare fonica prin îmbunatatirea planeității drumuri de interes local;
- scaderea nivelului de poluare a aerului prin eliminarea noxelor.
- reducerea volumului de praf care împânzește atmosfera în anotimpurile călduroase prin circulația autovehiculelor;
- eliminarea băltirilor de ape de pe platforma drumuri de interes local, care constituie o sursă de formare și transmitere a diferitelor boli infecțioase și care duc la degradarea drumuri de interes local.

În aceste condiții sistemul rutier actual nu poate asigura o capacitate portantă necesară desfasurării unui trafic actual și de perspectiva.

Drumurile de interes local propuse a se moderniza faciliteaza accesul populatiei la DJ 611 , DC 4 si DC 82 si obiective de interes local precum gradinita, scoala, biserica, farmacie, agenti, economici, dispensar, cimitir etc.

Terenul se află în intravilanul comunei Sarbeni și va avea suprafața ocupată definitiv de 82.552,95 mp, reprezentând partea carosabilă, acostamente, rigole carosabile și sănuri de scurgere a apelor, trotuare.

Drumurile de interes local propuse a se moderniza faciliteaza accesul populatiei la DJ 611, DC 82 , DC 4 si la obiective de interes local precum gradinita, scoala, biserica, farmacie, agenti, economici, dispensar, cimitir etc.

Sub acțiunea traficului și a factorilor climaterici suprafața drumurilor proiectate s-a degradat, prezentând defecțiuni de tipul (gropi, sleauri etc.) ceea ce face ca în anotimpurile ploioase drumurile să devină impracticabile, îngreunând accesul locuitorilor către principalele puncte de interes din comună.

Şanțurile pentru scurgerea apelor sunt colmatate, iar pe anumite tronsoane nici nu există apa provenita din precipitatii stagnand pe partea carosabila formand sleauri.

La nivelul intregii tari este necesar un efort finantier sustinut pentru ridicarea nivelului de trai al populatiei, prin crearea unor conditii de confort minime necesare asigurarii unor conditii optime igienico-sanitare, concomitent cu eliminarea factorilor de poluarea mediului, mai ales in mediul rural.

Modernizarea drumuri de interes locallor sus menționate va conduce la:

- posibilitatea utilizării lor în tot cursul anului indiferent de starea vremii;
- reducerea consumului de carburanți și lubrifianti la vehicule;
- reducerea cheltuielilor de întreținere a autovehiculelor;
- creșterea vitezei de circulație;
- reducerea volumului de praf care împânzește atmosfera în anotimpurile călduroase prin circulația autovehiculelor;
- eliminarea băltirilor de ape de pe platforma drumuri de interes locallor, care constituie o sursă de formare și transmitere a diferitelor boli infecțioase și care duc la degradarea drumuri de interes locallor.

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

Modernizarea drumuri de interes local se face pe actualele trasee, conform planurilor generale, nefiind necesare exproprieri, demolări sau scoateri de terenuri din circuitul agricol.

c) valoarea investiției;

Valoarea totala ( inclusiv TVA ) a investitiei „ MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL , COMUNA SARBENI , JUDETUL TELEORMAN este  
Vi=1.5140.712,08 lei

d) perioada de implementare propusă;

Investitia se realizeaza pe durata a 20 luni. din care perioada de executie a investitiei este de 16 luni.

e) planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

S-au atasat prezentului document urmatoarele parti desenate :

- Planuri de incadrare in zona DZ1 , DZ 2
- Planuri de situatie PS 01- PS 028

f) o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele).

Se prezintă elementele specifice caracteristice proiectului propus:

- profilul și capacitatele de producție;

Proiectul prevede modernizarea rețelei de drumuri de interes local pe o lungime de 8.948,69 ml cu o suprafață de 82.552,95 mp

Drumurile de interes local propuse pentru modernizare sunt urmatoarele

NR.CRT	DEN.STRADA	LUNGIME [m]	Suprafata teren [mp]	SAT
1	COMANESTI	335.30	3,377.00	UDENI
2	INTRAREA COMANESTI	50.00	331.00	
3	TARINII	212.09	2,016.00	
4	CAMPULUI	247.05	2,214.00	
5	VILOR	475.57	3,439.00	
6	JIRNOV	289.47	2,723.00	
7	VIROAGEI	247.73	1,778.00	
8	ETERNITATII	300.79	4,557.00	
9	BISERICII	224.08	2,735.00	
10	PADURII	337.87	4,268.00	
11	RADULESCU	220.29	1,382.00	SARBENII DE JOS
12	OGRAZII	167.43	1,969.00	
13	CAZANULUI	173.43	1,074.00	
14	BUSUIOCULUI	126.59	747.00	
15	INTRAREA JIRNOV	127.45	1,113.00	
16	GHIORSANI	524.97	4,863.00	
17	RISTACHESTI	197.81	1,092.00	
18	SECTIEI	209.85	2,181.00	
19	COSTESTILOR	279.89	2,844.00	
20	MARCHIDANILOR	272.50	1,746.00	
21	DIGULUI	189.67	1,207.00	SARBENI
22	INTRAREA JIRNOVULUI	208.27	1,394.00	
23	SCOLII	420.33	6,304.95	
24	RIZESTI	310.86	2,529.00	
25	OGRAZII	130.87	712.00	
26	INTRAREA OGRAZII	122.58	692.00	
27	TURCESTI	288.00	2,766.00	
28	VIROAGEI	709.47	6,079.00	
29	MAGURII	163.98	1,385.00	
30	TOPORANI	544.98	5,507.00	
31	URUIOCULUI	304.52	1,139.00	
32	BAICOENI	252.46	3,637.00	
33	PODET JIRNOV	282.54	2,752.00	
	TOTAL	8,948.69	82,552.95	

- descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz);

Pentru realizarea proiectului vor fi necesarea urmatoarele categorii de lucrari de constructii:

- lucrari de terasamente;
- executia sistemului rutier proiectat;
- executarea de dispozitive de colectarea și evacuarea apelor pluviale ca podete dalate, santuri betonate sau din pamant;
- amenajarea acostamentelor pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale spre dispozitivele de scurgere si evacuare a apelor pluviale;
- realizarea marcajelor longitudinale pentru separarea sensurilor de circulatie, indicatoare rutiere pentru informarea participantilor la trafic;

Se vor executa urmatoarele operatii tehnologice:

- sapaturi, excavari, incarcarea pamintului in autocamioane;
- compactarea terasamentului pentru realizarea sistemului rutier propus;
- realizarea dispozitivelor de scurgerea a apelor pluviale;
- umpluturi care includ descarcare de balast si piatra sparta din autocamioane, imprastierea materialului, compactare;
- asternerea straturilor asfaltice si cilindrarea acestora;
- realizarea marcajelor orizontale si realizarea semnalizarii verticale.
- descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea;

Realizarea investitiei implica urmatoarele lucrari :

- lucrari de realizare a suprastructurii drumului, care constau in descarcarea din autocamioane a balastului, nisipului, stratului de beton asfaltic.
- restabilirea legaturilor rutiere existente;
- podete dalate;
- santuri din pamant sau pereate cu beton.

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

*Materii prime: si Materiale de constructie:*

- 20 cm strat de fundatie din pamant stabilizat cu solutii enzimatiche;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 15 cm dupa compactare conform SR 179-95;
- strat de legatura din beton asfaltic deschis BAD 22.4 in grosime de 6 cm dupa compactare conform Normativ mixturi asfaltice executata la cald AND 605/2016 ;
- strat de uzura din beton asfaltic BA16 in grosime de 5 cm dupa compactare conform Normativ mixturi asfaltice executata la cald AND 605/2016.

*Combustibili utilizati:* carburanti motorina.

Modul de asigurare:

- agregate naturale, balast, nisip, de la statiile de sortare din zona, pe baza de contract;
- elemente prefabricate pentru podetele dalate si tubulare din beton, vopseluri pentru marcaje, de la firmele de specialitate din zona, pe baza de comanda si contract;

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

- **racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;**
  - alimentare cu apa - nu este cazul;
  - canalizare - nu este cazul;
  - alimentare cu energie electrica- nu este cazul
- **descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;**

Realizarea investitiei implica si realizarea de dispozitive de colectarea și evacuarea apelor pluviale (rigole, șanțuri) podețe noi, podețe la intersecțiile cu drumurile laterale.

Pe sectoarele de drum cu declivități ce depășesc 4 % se vor prevedea șanțuri și rigole pereate.

La drumurile laterale pentru continuitatea șanțului în lungul drumului se vor prevedea podețe tubulare sau rigole carosabile cu secțiunea minimă egală cu secțiunea șanțului.

Pentru evitarea înnoroirii drumului modernizat, drumurile laterale se vor amenaja pe o distanță de minim 20,0 m și o lățime de minim 3,0 m, prin executarea unui sistem rutier din balast cu o grosime de 25 cm după compactare, executat în conformitate cu prevederile STAS 662/1999, STAS 667/1990 și STAS 1120/1995 și impermeabilizat cu un strat de uzură din BAPC 16 de 6,0 cm grosime.

- amenajarea acostamentelor pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale spre șanțuri;
- se vor executa lucrări de siguranță circulației prin amplasarea de indicatoare rutiere, marcaje de circulație, montarea de parapeți metalici de siguranță pe zonele de rambleu cu înălțime mai mare de 3,00 m;
- pentru evitarea exproprierilor, demolărilor sau scoaterea din circuitul agricol, traseul în plan a drumului propus spre asfaltare se va suprapune peste platforma drumului existent
  - căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;

Drumuri de interes locală propuse pentru modernizare in cea mai mare parte a lor au punct de plecare intersecția cu drumul judetean DJ 611 , DC 4 si DC 82 și fac legătura cu diferite puncte de interes local.

- resursele naturale folosite în construcție și funcționare;
- pamant de umplutura;
- apa

- metode folosite în construcție/demolare;

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

Solutiile tehnice propuse in proiect tin cont de:

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

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

Realizarea investitiei cuprinde o perioada de 20 luni. din care perioada de executie a investitiei este de 16 luni. ,

Garantia executiei lucrarii cuprinde o perioada de 5 ani

- relația cu alte proiecte existente sau planificate;

Beneficiarul Comuna Sarbeni are in implementare proiectul de Alimentare cu apa

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;

Conform datelor inscrise in expertiza tehnica, au fost propuse urmatoarele soluții pentru modernizarea drumurilor de interes local:

VARIANTA I ( sistem rutier rigid):

- 18 cm strat din beton de ciment BcR 4,0;
- folie din polietilenă;
- 5 cm substrat de nisip;
- 20 cm strat fundație din balast.

**VARIANTA II (sistem rutier elastic)**

- 5 cm strat de uzură din beton asfaltic BA 16 ;
- 6 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis BAD 22,4;
- 10 cm strat de bază din macadam;
- 25 cm strat fundație din balast ;

**VARIANTA III (sistem rutier elastic)**

- 5 cm strat de uzură din beton asfaltic BA 16 ;
- 6 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis BAD 22,4;
- 15 cm strat de bază din piatră spartă;
- 20 cm strat fundație din pământ stabilizat cu soluție enzimatică.

**VARIANTA 4:**

- 4 cm strat de rulare din mixtură asfaltică de tip beton asfaltic BA16 ;
- 5 cm strat de legătură din mixtură asfaltică de tip beton asfaltic BADPS 22,4;
- 20 cm strat de balast stabilizat cu ciment;
- 20 cm fundație din balast.

**VARIANTA 5:**

- 18 cm strat de uzură din beton de ciment BcR3.5;
- 15 cm strat din balast stabilizat cu ciment;
- 20 cm strat fundație din balast.

**VARIANTA 6:**

- 4 cm strat de rulare din mixtură asfaltică de tip beton asfaltic BA16 ;
- 5 cm strat de legătură din mixtură asfaltică de tip beton asfaltic BAD 22,4;
- 15 cm strat de bază din balast stabilizat cu ciment;
- 20 cm strat fundație din balast.

**VARIANTA 7:**

- 4 cm strat de rulare din mixtură asfaltică de tip beton asfaltic BA16 ;
- 15 cm strat de bază din balast stabilizat cu ciment;
- 20 cm strat fundație din balast.

Având în vedere traficul redus, o comportare mai bună la fenomenul de îngheț-dezgheț, dar și costuri estimate mai reduse am optat pentru soluția recomandată în expertiza tehnică, și anume o structură rutieră suplă (elastică).

Analizand situația existentă expertul tehnic a recomandat ca soluție tehnică realizarea unui sistem rutier nou cu structură rutieră simplă (elastica) descris în varianta 3.

- alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor);

NU ESTE CAZUL

- alte autorizații cerute pentru proiect.

Conform datelor inscrise în CERTIFICATUL DE URBANISM

#### 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;

Lucrările de modernizare a drumurilor comunale nu introduc efecte negative suplimentare față de situația existentă asupra solului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei, peisajului sau din punct de vedere artistic, deci nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Lucrările de reabilitare nu reprezintă și nu produc surse de:

- poluare a apelor;
- poluare a aerului;
- zgomot și vibrații;
- radiații;
- poluare a solului și subsolului;
- poluare a ecosistemelor terestre și acvatice;
- poluarea așezărilor umane și a altor obiective de interes public;
- deșeuri de orice natură;
- substanțe toxice periculoase.

După executarea lucrărilor proiectate vor apărea influențe favorabile asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economico social, în strânsă legătură cu efectele pozitive ce rezultă din îmbunătățirea condițiilor de trafic ce apar în urma realizării lucrărilor de modernizare.

Prin executarea lucrărilor proiectate vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, cât și din punct de vedere economic și social:

- va scădea gradul de poluare al aerului și al apei;

- se va reduce volumul de praf care se depune pe vegetația din zona drumului împiedicând procesul de fotosinteză;
  - se va evita eroziunea solului din zona străzilor, prin colectarea și evacuarea apelor pluviale în condiții hidraulice îmbunătățite
- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz;**

Pentru aducerea străzilor la nivelul exigențelor de siguranță în exploatare, de rezistență și de stabilitate la sarcinile din trafic, precum și pentru a nu interveni nefavorabil asupra mediului înconjurător propunem un set de lucrări necesare pentru modernizarea străzilor după cum urmează:

- sistem rutier nou executat în urma calculului de dimensionare și în conformitate cu recomandările expertizei tehnice;
- asigurarea scurgerii apelor;
- executarea de noi podețe și repararea și decolmatarea celor existente;
- siguranța circulației.

#### **Sistem rutier nou**

Pentru străzile proiectate s-a adoptat o structură rutieră adecvată pentru clasa de trafic ușor care este următoarea:

- 20 cm strat de fundație din pământ stabilizat cu soluții enzimatiche;
- strat de bază din piatră spartă în grosime de 15 cm după compactare conform SR 179-95;
- strat de legătura din beton asfaltic deschis BAD 22.4 în grosime de 6 cm după compactare conform Normativ mixturi asfaltice executate la cald AND 605/2016 ;
- strat de uzură din beton asfaltic BA16 în grosime de 5 cm după compactare conform Normativ mixturi asfaltice executate la cald AND 605/2016.

#### **- metode folosite în demolare;**

Conform expertizei tehnice drumurile de interes local propuse pentru modernizare sunt din pamant .Lucrarile de demolare sunt aleatorii , acestea se executa numai daca exista podete , elemente de scurgere a apelor subtraversari

#### **- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;**

#### **NU ESTE CAZUL**

- alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor).

## V. Descrierea amplasării proiectului:

Pentru aducerea străzilor la nivelul exigențelor de siguranță în exploatare, de rezistență și de stabilitate la sarcinile din trafic, precum și pentru a nu interveni nefavorabil asupra mediului înconjurător propunem un set de lucrări necesare pentru modernizarea străzilor după cum urmează:

- sistem rutier nou executat în urma calculului de dimensionare și în conformitate cu recomandările expertizei tehnice;
- asigurarea scurgerii apelor;
- executarea de noi podețe și reparația și decolmatarea celor existente;
- siguranța circulației.

### Sistem rutier nou

Pentru străzile proiectate s-a adoptat o structură rutieră adecvată pentru clasa de trafic ușor care este următoarea:

- 20 cm strat de fundație din pământ stabilizat cu soluții enzimatiche;
- strat de bază din piatră spartă în grosime de 15 cm după compactare conform SR 179-95;
- strat de legătura din beton asfaltic deschis BAD 22.4 în grosime de 6 cm după compactare conform Normativ mixturi asfaltice executate la cald AND 605/2016 ;
- strat de uzură din beton asfaltic BA16 în grosime de 5 cm după compactare conform Normativ mixturi asfaltice executate la cald AND 605/2016.

### Lucrări de reconstrucție ecologică

După executarea lucrărilor proiectate vor apărea influențe favorabile asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economico social, în strânsă legătură cu efectele pozitive ce rezultă din îmbunătățirea condițiilor de trafic ce apar în urma realizării lucrărilor de modernizare.

Prin executarea lucrărilor proiectate vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, cât și din punct de vedere economic și social:

- va scădea gradul de poluare al aerului și al apei;
- se va reduce volumul de praf care se depune pe vegetația din zona drumului împiedicând procesul de fotosinteză;
- se va evita eroziunea solului din zona străzilor, prin colectarea și evacuarea apelor pluviale în condiții hidraulice îmbunătățite;

## **Siguranța circulației**

În documentație sunt prevăzute marcaje și indicatoare rutiere la intersecția cu drumurile principale din zonă. La semnalizarea rutieră se va ține seama de STAS 1848/3 – 2004, STAS 1848/2 – 2004, STAS 1848/1 – 2004, SR 6900 și 1848/7 – 2004.

Pe timpul execuției nu se vor depozita materiale pe partea carosabilă a drumului existent, ca măsură de prevenire a accidentelor de circulație și a accidentelor.

Pe timpul execuției se va folosi semnalizarea conform Norme Metodologice emise în octombrie 2000, privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație, în vederea executării de lucrări în zona drumului și/sau pentru protejarea drumului.

Cerinta privind siguranța în exploatare presupune protecția utilizatorilor drumurilor împotriva riscului de accidentare în timpul exploatarii normale a drumurilor.

Modernizarea străzilor se va face urmărind traseul existent.

Siguranța circulației pentru un drum public se realizează prin adoptarea următoarelor soluții:

- amenajarea curbelor în plan și spațiu
- semnalizarea verticală și orizontală
- distanța de vizibilitate corespunzătoare

Curbele se vor amenaja în plan și în profil în lung conform STAS 863/85, pentru vitezele legale și categoria drumului. Se vor semnaliza tot traseul drumului cu indicatoare de circulație și marcaje.

Evitarea derapajului se face prin amenajarea curbelor în spatiu.

Se va evita amplasarea panourilor publicitare în apropierea străzilor, de natură a influența negativ perceptia conducerului auto asupra semnalizarii rutiere.

În vederea asigurării exigentelor de vizibilitate este necesar:

- să se asigure vizibilitatea în curbe
- asigurarea confortului optic
- eliminarea distorsiunilor optice și a posibilitatilor de confuzie

Se vor respecta prevederile STAS 1848/7-2011 .

O proiectare atentă a sistemului de semnalizare și marcaje concură la sporirea siguranței circulației atât pe traseul studiat cât și pe drumurile cu acces la acesta, ducând în final la sporirea fluenței traficului având în vedere faptul ca traficul va crește semnificativ după realizarea acestei investiții. O avertizare și o informare corectă, vizibila, sporește confortul conducerului auto, duce la eliminarea stresului acestuia, eliminându-se confuziile și manevrele periculoase, în final a accidentelor și blocajelor.

Sistemul de semnalizare pe verticală se va studia cu atenție pentru a avea o concordanță între acesta și la sistemul de marcări orizontale, pentru a nu crea confuzii și interpretări gresite, pentru a fi citit cu usurință atât pe timp de zi cât și pe timp de noapte.

Realizarea unei semnalizări verticale eficiente trebuie să cuprindă indicatori de avertizare, de obligativitate și indicatori de informare și orientare.

Toate materialele utilizate (vopsea de marcare, portale, indicatori etc.) vor fi agermentate conform HGR 766/1997 și cele care nu sunt agermentate vor fi însoțite de Certificate de Calitate.

- distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidenta 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

- hărți, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind:

#### PLANURILE DE AMPLASARE ÎN ZONA ATASATE DZ1 SI DZ 2

- 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;

Planurile topografice s-au întocmit la scara de 1:500, în proiecție STEREO 1970, sistem de referință în sistem Marea Neagră.

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

NR.CRT	DEN.STRADA	LUNGIME [m]	Suprafata teren [mp]	SAT
1	COMANESTI	335.30	3,377.00	UDENI
2	INTRAREA COMANESTI	50.00	331.00	
3	TARINII	212.09	2,016.00	
4	CAMPULUI	247.05	2,214.00	
5	VIILOR	475.57	3,439.00	
6	JIRNOV	289.47	2,723.00	
7	VIROAGEI	247.73	1,778.00	
8	ETERNITATII	300.79	4,557.00	
9	BISERICII	224.08	2,735.00	
10	PADURII	337.87	4,268.00	
11	RADULESCU	220.29	1,382.00	SARBENII DE JOS
12	OGRAZII	167.43	1,969.00	
13	CAZANULUI	173.43	1,074.00	
14	BUSUIOCULUI	126.59	747.00	
15	INTRAREA JIRNOV	127.45	1,113.00	
16	GHIORSANI	524.97	4,863.00	
17	RISTACHESTI	197.81	1,092.00	
18	SECTIEI	209.85	2,181.00	
19	COSTESTILOR	279.89	2,844.00	
20	MARCHIDANILOR	272.50	1,746.00	
21	DIGULUI	189.67	1,207.00	SARBENI
22	INTRAREA JIRNOVULUI	208.27	1,394.00	
23	SCOLII	420.33	6,304.95	
24	RIZESTI	310.86	2,529.00	
25	OGRAZII	130.87	712.00	
26	INTRAREA OGRAZII	122.58	692.00	
27	TURCESTI	288.00	2,766.00	
28	VIROAGEI	709.47	6,079.00	
29	MAGURII	163.98	1,385.00	
30	TOPORANI	544.98	5,507.00	
31	URUIOCULUI	304.52	1,139.00	
32	BAICOENI	252.46	3,637.00	
33	PODET JIRNOV	282.54	2,752.00	
	TOTAL	8,948.69	82,552.95	

**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:**

Lucrările proiectate nu introduc efecte negative suplimentare față de situația existentă asupra solului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei, peisajului sau din punct de vedere artistic, deci nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Lucrările de reabilitare nu reprezintă și nu produc surse de:

- poluare a apelor;
- poluare a aerului;
- zgomot și vibrații;

- radiații;
- poluare a solului și subsolului;
- poluare a ecosistemelor terestre și acvatice;
- poluarea așezărilor umane și a altor obiective de interes public;
- deșeuri de orice natură;
- substanțe toxice periculoase.

#### a) protecția calității apelor:

Principalii factori de poluare privind implementarea proiectului de modernizare a drumurilor de interes local sunt:

- Poluarea specifică lucrărilor de construcție

Se vor evita surgerile accidentale de combustibili, lubrifianti și alte substanțe chimice prin utilizarea unor spații de depozitare amenajate adecvat și aplicarea unor proceduri de manevrare adecvate. Implementarea acestor masuri va reduce la minimum efectele negative.

- Poluarea permanentă pe perioada de exploatare

Poluarea apei poate rezulta din surgeri accidentale de combustibili, lubrifianti și alte substanțe chimice utilizate în procesele de exploatare și întreținere.

Se vor evita surgerile accidentale de combustibili, lubrifianti și alte substanțe chimice prin utilizarea unor spații de depozitare corespunzătoare și aplicarea unor proceduri de manevrare adecvate.

Implementarea acestor masuri va reduce la minimum efectele negative.

Se anticipează că toate efectele de mai sus pot fi contracarate în mod adecvat prin practicile de construcție și prin implementarea unor practici de exploatare corespunzătoare de gospodarire a investiției.

Modul de realizare a acestora este detaliat în cadrul proiectului.

De aceea nici unul dintre efectele reziduale nu este considerat de mare însemnatate.

Lucrările de reabilitare nu reprezintă și nu produc surse de poluare a apelor;

#### b) protecția aerului:

Poluarea aerului poate rezulta din activitatile de construcție, în special sub forma de emisii de la vehicule și echipamente de construcții. Se preconizează că aceste efecte vor fi limitate, relativ de scurta durată (de obicei lucrările de construcție avansează rapid) și trecătoare. Aceasta mai ales în contextul în care lucrările se desfășoară în afara mediului rural, în cea mai mare parte. Totodată, echipamentele și mașinile ce vor fi utilizate pentru aceste lucrări vor trebui să se încadreze în standardele de emisie din România.

Caracteristica fazei de construcție va fi apariția surselor de emisii difuze:

- surse mobile – vehicule și echipamente mecanice nerutiere

- surse de emisii fugitive - rezervoare de carburant;

Poluanti specifici:

- Particule si praf – curatarea terenului, transportul si manevrarea deseurilor de constructie, transportul si manevrarea materialelor de constructie (nisip, pietris etc.), lucrarile de constructie etc.
- Monoxid de carbon CO, oxizi de azot (NOx), hidrocarburi, particule, fum – vehicule si masini
- mobile nerutiere, alte motoare
- Compsi organici volatili depozitarea/manevrarea combustibililor si carburantilor

Şantierul va fi amplasat in afara zonelor locuite si deci acest impact va fi limitat.

O problemă deosebită în privința emisiilor atmosferice este praful de pe sântierele in lucru. În acest sens se anticipateaza restrangerea suprafetei de lucru pe cât posibil.

De asemenea, in perioadele de secetă, şantierele si drumurile de acces vor fi stropite pentru reducerea cantității de praf.

Lucrările de reabilitare nu reprezintă și nu produc surse de poluare a aerului;

#### c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

În timpul constructiei (precum si a lucrarilor de intretinere si scoatere din functiune) principalele surse dezgomot si vibratii sunt vehiculele si diferitele tipuri de echipamente de constructii, inclusiv excavatoare si alte masini grele folosite.

Pentru a reduce la minim neplacerile cauzate, se are in vedere:

- limitarea programului de lucru, mai ales acolo unde aceasta implica utilizarea de mașini grele si alte echipamente producatoare de zgomot, la orele din timpul zilei (6 a.m - 10 p.m);
- limitarea nivelului de zgomot la valorile legal stabilite prin STAS 10009-88, prin alegerea echipamentelor adecvate si intretinerea adecvata a acestora;
- Asigurarea stopării tuturor echipamentelor, inclusiv a vehiculelor, in momentele cand nu sunt utilizate efectiv, inclusiv pe timpul incarcarii si descarcarii autovehiculelor folosite pentru transport.

Pe perioada de exploatare, poluarea fonică reprezintă un factor mai puțin important deoarece traficul cu masini grele este numai sezonier și destul de limitat, fauna și localitățile populate fiind foarte puțin afectate

Lucrările de reabilitare nu reprezintă și nu produc surse de zgomot și vibrații;

#### d) protecția împotriva radiațiilor:

Pe timpul execuției nu vor exista surse specifice de radiații aferente acestui proiect.

Efectele potențiale provocate de radiații pot fi considerate in acest caz nesemnificative

Lucrările de reabilitare nu reprezintă și nu produc surse de radiații;

**e) protecția solului și a subsolului:**

Pe durata perioadei de exploatare, va avea un impact redus asupra solului, vegetației și faunei.

Principalul impact de mediu asupra solului, vegetației și faunei este reprezentat de ocuparea definitivă și schimbarea utilității suprafețelor de teren necesare pentru construcție. Schimbarea utilității terenului pe suprafața ocupată definitiv de drum de la funcționalitatea naturală este compensată însă de factori de natură socială, de mediu și chiar silviculturală pentru gospodărirea rațională a pădurilor.

Pentru combaterea accidentelor (și automat a diminuării impactului asupra solului și vegetației), în zonele periculoase ale traseului de drum proiectat, s-au prevăzut stâlpi de dirijare și parapeți

Lucrările de reabilitare nu reprezintă și nu produc surse de poluare a solului și subsolului;

**f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:**

Lucrările de reabilitare nu reprezintă și nu produc surse de poluare a ecosistemelor terestre și acvatice;

**f) protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:**

**NU ESTE CAZUL**

- identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele;

Lucrările de reabilitare nu reprezintă și nu produc surse de poluarea așezărilor umane și a altor obiective de interes public;

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public;

Lucrările de reabilitare nu reprezintă și nu produc surse de altor obiective de interes public;

**g) prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatarii, inclusiv eliminarea:**

- lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeuri generate;

NU ESTE CAZUL

- programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate;

NU ESTE CAZUL

- planul de gestionare a deșeurilor;

NU ESTE CAZUL

i) gospodăria substăncelor și preparatelor chimice periculoase:

NU ESTE CAZUL.

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

Impactul asupra mediului acvatic va fi limitat, impactul general al lucrarilor de constructii propuse prin acest proiect asupra ecosistemelor terestre si acvatice va fi redus.

Vor putea însă apărea următoarele tipuri de impact potențial:

- Blocarea sistemelor de drenaj natural

Drumurile existente si refacute afectează sistemul de drenaj, blocând scurgerea apei.

Totuși prin sistemul de drenaj prevăzut prin proiect, este combătută ridicarea nivelul apelor de suprafață și freatic pe partea superioara a pantelor, cu potential de provocare a inundatiilor si in consecinta efecte cum ar fi distrugerea arborilor și terasamentelor;

- Peisaj

Constructia poate avea un impact vizual asupra zonei. În special în faza de construcție apar zone speciale(pentru depozitare, parcul auto, etc) cu impact vizual puternic privind peisajul.

Acestea însă au un caracter temporar și se ameliorează aproape în întregime în faza de terminare a lucrărilor.

Mai mult amplasamentul nu se află în apropierea siturilor istorice

Acestea însă au un caracter temporar și se ameliorează aproape în întregime în faza de terminare a lucrărilor.

Mai mult amplasamentul nu se află în apropierea siturilor istorice.

De aceea reamenajarea corespunzatoare cu vegetație a amplasamentului este deci luată în considerare pentru menținerea aspectului amplasamentului.

Marea majoritate a lucrărilor de protecție a ecosistemelor terestre și acvatice pe perioada de exploatare se realizează obligatoriu din faza de construcție (descrise în capitolele anterioare), în această fază neputând apărea o perturbare semnificativă a mediului, în afară de cele descrise la „Protecția solului” și „Protecția apelor

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

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.**

După executarea lucrărilor proiectate vor apărea influențe favorabile asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economico-social, în strânsă legătură cu efectele pozitive ce rezultă din îmbunătățirea condițiilor de trafic ce apar în urma realizării lucrărilor de modernizare a drumuri de interes local.

Prin executarea lucrărilor proiectate vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, cât și din punct de vedere economic și social:

- va scădea gradul de poluare al aerului și al apei;
- se va reduce volumul de praf care se depune pe vegetația din zona drumului împiedicând procesul de fotosinteză;

- se va evita eroziunea solului din zona drumuri de interes locallor, prin colectarea și evacuarea apelor pluviale în condiții hidraulice îmbunătățite;

După realizarea lucrărilor de modernizare, circulația rutieră și lucrările de întreținere curentă vor avea un impact redus asupra mediului.

Prin modernizarea acestor drumuri de interes local se va asigura o circulație fluentă a autovehiculelor și a persoanelor, reducerea consumului specific de carburanți și a noxelor.

În concluzie, nu sunt necesare măsuri de monitorizare a calității factorilor de mediu.

#### *Sănătatea oamenilor*

Prin executarea lucrărilor de modernizare a drumurilor de interes local, vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, de sănătate publică, și din punct de vedere economic și social.

Toate acestea, vor avea ca rezultat următoarele:

- va scădea gradul de poluare al aerului, implicit al apei, al vegetației, și al solului arabil, prin reducerea emanațiilor de praf și a miroslui de bâhlit de la apele ce stagnă în șanțurile fără continuitate de pe drumuri de interes local, în comparație cu drumuri de interes locale modernizate.

- se va evita eroziunea terasamentului și a platformei drumului - prin realizarea lucrărilor de colectare și dirijare a apelor provenite din ploi și zăpezi.

Prin modernizarea drumuri de interes locallor se reduce zgomotul. Împărtierea și reducerea zgomotului se face și datorită existenței și menținerii de arbori între partea carosabilă și curți.

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

- 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.

HG 907/2016

Normativ AND 605/2016

Normativ privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru străzi, indicativ  
NP 116-2005

#### X. Lucrări necesare organizării de șantier:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

Lucrarile ce se vor executa pentru modernizarea drumurilor vor fi semnalizate corespunzător pentru a fi ocolite și a nu se producă accidente.

La terminarea lucrarilor, terenurile folosite provizoriu pentru executia lucrarilor, se vor preda curate și în starea în care au fost luate în primire.

Atunci când vizibilitatea este redusă, șantierul și lucrarile vor fi iluminate în întregime în scopul de a se evita accidente de circulație.

Pentru lucrarile de modernizare, executându-se sub circulație, este necesară semnalizarea punctelor de lucru și folosirea de către muncitori a echipamentelor de protecție (bluze avertizoare de culoare portocalie).

Utilajele și materialele ramase la punctul de lucru peste noapte, vor fi pazite de paznici de noapte și semnalizate corespunzător.

- localizarea organizării de șantier;

COMUNA SARBENI , SATUL SARBENI

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

NU ESTE CAZUL

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

NU ESTE CAZUL

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

NU ESTE CAZUL

**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 de modernizare a drumurilor comunale nu introduc efecte negative suplimentare față de situația existentă asupra solului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei, peisajului sau din punct de vedere artistic, deci nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Lucrările de reabilitare nu reprezintă și nu produc surse de:

- poluare a apelor;
- poluare a aerului;
- zgomot și vibrații;
- radiații;
- poluare a solului și subsolului;
- poluare a ecosistemelor terestre și acvatice;
- poluarea așezărilor umane și a altor obiective de interes public;
- deșeuri de orice natură;
- substanțe toxice periculoase.

După executarea lucrărilor proiectate vor apărea influențe favorabile asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economico social, în strânsă legătură cu efectele pozitive ce rezultă din îmbunătățirea condițiilor de trafic ce apar în urma realizării lucrărilor de modernizare.

Prin executarea lucrărilor proiectate vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, cât și din punct de vedere economic și social:

- va scădea gradul de poluare al aerului și al apei;
- se va reduce volumul de praf care se depune pe vegetația din zona drumului împiedicând procesul de fotosinteză;
- se va evita eroziunea solului din zona străzilor, prin colectarea și evacuarea apelor pluviale în condiții hidraulice îmbunătățite

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

NU ESTE CAZUL

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

NU ESTE CAZUL

**- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;**

NU ESTE CAZUL

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

NU ESTE CAZUL

XII. Anexe - piese desenate:

1. planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele); planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

PLANURILE DE INCADRARE IN ZON DZ1 SI DZ1

2. schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare;

NU ESTE CAZUL

3. schema-flux a gestionării deșeurilor;

NU ESTE CAZUL

4. alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.

PLANURI DE SITUATIE

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 sălbaticice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, membrul 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. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

NU ESTE CAZUL

**b) numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar;**

NU ESTE CAZUL

**c) prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;**

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

**f) 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:**

**1. Localizarea proiectului:**

- **bazinul hidrografic;** NU ESTE CAZUL

- **cursul de apă:** denumirea și codul cadastral; NU ESTE CAZUL

- **corful de apă (de suprafață și/sau subteran):** denumire și cod.

NU ESTE CAZUL

**2. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corful 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. .... privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV.**

NU ESTE CAZUL

Intocmit

Ing. Stroescu Mihaela

