**Memoriu de prezentare**

**-Anexa 5-**

**I. Denumirea proiectului:**

„Modernizare infrastructură rutieră de interes local în comuna Mătăsaru, jud. Dâmbovița”

**II. Titular:**

- numele;

UAT Comuna Mătăsaru

- adresa poștală;

Județul Dâmbovița, comuna Mătăsaru, satul Crețulești, cod poștal 137295, nr.78.

- numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet;

0769 643 488

Email: primavera.urban2014@gmail.com

- numele persoanelor de contact;

Negoiescu Bianca

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

1. **un rezumat al proiectului;**

**SITUAȚIA EXISTENTĂ**

Documentația tratează lucrările pentru modernizarea sistemului rutier, a dispozitivelor de preluare a apelor pluviale și semnalizare rutieră a 20 de tronsoane de drumuri sătești de interes local din comuna Mătăsaru, cu o lungime totală de 6954,00ml. Acestea sunt:

**Sat Mătăsaru**

1. Strada Macului NC71232 Km 0+000.00 – Km 0+302.00
2. Strada Margaretei NC71251 Km 0+000.00 – Km 0+206.00
3. Strada Magnoliei NC71253 Km 0+000.00 – Km 0+521.70
4. Strada Mărului NC71230 Km 0+000.00 – Km 0+471.00
5. Strada Mușețelului NC71233 Km 0+000.00 – Km 0+167.00
6. Strada Mandarinului NC71241 Km 0+000.00 – Km 0+661.00
7. Strada Mușcatei NC71254 Km 0+000.00 – Km 0+120.00
8. Strada Mălinului NC71243 Km 0+000.00 – Km 0+119.00
9. Strada Micșunelelor NC71248 Km 0+000.00 – Km 0+095.00

**Sat Crețulești**

1. Strada Cactusului NC71238 Km 0+000.00 – Km 0+187.00
2. Strada Castanului NC71235 Km 0+000.00 – Km 0+342.60

**Sat Odaia Turcului**

1. Strada Bisericii – Tr. A NC71237 Km 0+000.00 – Km 0+266.00
2. Strada Bisericii – Tr. B NC71237 Km 0+000.00 – Km 0+291.50
3. Strada Gradeniei NC71234 Km 0+000.00 – Km 0+116.40
4. Strada Gutuiului NC71240 Km 0+000.00 – Km 0+158.00
5. Strada Gențianei NC71244 Km 0+000.00 – Km 0+120.00
6. Strada Gorunului NC71252 Km 0+000.00 – Km 0+614.00

**Sat Tețcoiu**

1. Ulița Gării NC71247 Km 0+000.00 – Km 0+821.10

**Sat Poroinica**

1. Ulița Văcăreasca NC71242 Km 0+000.00 – Km 0+858.00
2. Strada Pinului NC71239 Km 0+000.00 – Km 0+516.70

Străzile analizate se prezintă astfel: zonele drepte alterneaza local cu cele sinuoase. Pe traseu există în principal zone plane, dar se disting și unele străzi ce prezintă zone cu declivități ridicate;

Suprafața de rulare a străzilor studiate prezintă unele degradări, motiv pentru care pe timp nefavorabil circulația se desfășoară anevoios, apele stagnând pe partea carosabilă, în lipsa unor pante adecvate de curgere către dispozitivele de colectare și evacuare a apelor sau lipsa completă a acestora pe anumite străzi/sectoare de stradă. De multe ori, chiar și acolo unde acestea sunt prezente, există probleme legate de colmatarea acestora sau de lipsa continuității scurgerii. Apele care stagnează la marginea sistemului rutier se infiltrează în structura drumului, accelerând degradarea acestuia.

În profil longitudinal declivitățile existente prezintă valori de la foarte mici (mai puțin de 0.25%) la foarte ridicate (peste 10%). Schimbările de pantă nu sunt racordate conform reglementarilor în vigoare.

În secţiune transversală străzile au în mare parte platforma mărginită de vegetație sau de zone construite, dar și de sectoare de taluzuri (pe str. Mandarinului, str. Mălinului, str. Micșunelelor – sectoare de drum în debleu; pe str. Bisericii tronson A – sector în rambleu). Lățimea zonei drumurilor, între limitele de proprietate este cuprinsă între 5.00 – 20.00 m. Partea carosabilă are o lățime cuprinsă între 2.00 și 5.50m, existând lățimi variabile pe cele mai multe străzi, elementele geometrice în profil transversal nefiind în totalitate corect definite. Pantele ȋn profil transversal nu sunt corespunzatoare, existând zone în care apa stagnează pe partea carosabilă. O deficiență deosebit de gravă apare în cazul străzilor ăn debleu, unde există de asemenea și cele mai ridicate valori ale pantelor (str. Mandarinului, Mălinului și Micșunelelor), unde apele de pe taluzuri curg pe partea carosabilă erodând-o. Având în vedere că străzile prezintă o structură rutieră neomogenă, partea carosabilă nu are o lățime definită clară, standardizată și un sistem rutier omogen.

Starea tehnică a străzilor propuse pentru modernizare s-a realizat prin identificare vizuală (cartarea drumurilor) și investigații geotehnice.

Datorită defecțiunilor identificate (gropi, tasări, etc), se poate însă estima faptul că datorită stratificației existente pierderea capacității portante se va face destul de rapid, astfel încât capacitatea portantă actuală nu este relevantă.

Siguranța circulației este, de asemenea, una din problemele acestor strazi alături de starea de degradare a părții carosabile, fiind observată de asemnea lipsa marcajelor și insuficiența indicatoarelor rutiere.

Toate aceste aspecte conduc la o scădere a capacității de circulație și a vitezei de circulație pe aceste străzi.

Lucrarile preconizate a se realiza au în vedere asigurarea accesului vehiculelor pe toată perioada anului.

Traficul este preponderent cel local, autovehiculele fiind de tipul turismelor. Nu există trafic recenzat pus la dispoziţie de Beneficiar.

Starea actuală a acestor străzi a creat o serie de efecte negative ce afectează majoritatea aspectelor economice și chiar de ordin social, cele mai semnificative fiind:

* accesul dificil al mijloacelor de intervenţie în caz de urgenţă;
* generarea unor cantități însemnate de praf mineral ridicat de autovehicule.
* asigurarea medicală şi veterinară se desfăşoară cu greutate;
* asigurarea unor condiţii minime pentru sănătatea, confortul şi igiena oamenilor.
* lipsa de interes pentru stabilirea în zona a personalului didactic, medical etc;
* desfăşurarea cu greutate a învățământului, educaţiei, generând situaţii de abandon şcolar/non - frecvență la cursuri;
* uzura accelerată a autovehiculelor și consumul mai ridicat de combustibil ca urmare a neajunsurilor infrastructurii rutiere.

Din cauza defecțiunilor menționate mai sus traficul auto se desfasoara cu dificultate.

**SITUAȚIA PROIECTATĂ**

**Aspecte generale**

În conformitate cu tema de proiectare, modernizarea infrastructurii rutiere de interes local se va face cu respectarea cat mai fidelă a traseului actual și a elementelor geometrice conform STAS 863/85 și a Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, aprobate cu ordinul MT nr. 1296/2017.

Semnalizarea rutiera se va realiza în concordanță cu următoarele Standarde:

* pentru indicatoare rutiere: SR 1848 - 1,2,3/2011
* pentru marcaje rutiere: SR 1848-7/2015

Documentația tratează lucrările pentru realizarea unei structuri rutiere noi pe 20 de tronsoane de drumuri sătești de interes local din comuna Mătăsaru, cu o lungime totală de 6954,00ml. Se urmărește astfel aducerea la o stare ce corespunzătoare cu normele în vigoare, în vederea îmbunătățirii condițiilor de circulație. Prin modernizarea acestor drumuri se asigură o mai bună desfășurare a traficului rutier în zonă, atât în ceea ce privește accesul populației cât și al echipajelor de intervenție în caz de forță majoră (salvare, pompieri, poliție).

Drumurile ce fac obiectul prezentului proiect se încadrează în clasa tehnică V, în categoria C - lucrări de importanță normală.

**LUCRĂRI PROIECTATE**

*Traseul în plan*

Traseul proiectat, ca urmare a solicitării beneficiarului şi a situaţiei existente în ceea ce priveşte limitele de proprietăţi, urmăreşte pe cât posibil traseul și amplasamentul existent al drumurilor, pentru evitarea exproprierilor, îmbunătățindu-se razele de curbură și pantele atat în profilul longitudinal cât și în profil transversal.

Elementele geometrice în plan sunt stabilite în conformitate cu STAS 10144/3-1991 și cu STAS 863/85, pentru viteza de bază V=40 km/h.

*Traseul în profil longitudinal*

Menținerea traseului în plan a strazilor a condus și la menținerea declivităților acestora în mare parte, mai putin în zonele în care a fost necesară coborârea/ridicarea liniei roșii pentru geometrizarea corespunzătoare a acesteia, ținând totodată seama de accesele în proprietăți. La proiectarea elementelor geometrice a trebuit să se țină seama și de amenajările în plan și spatiu ale curbelor existente astfel încât să permită încadrarea între limitele de proprietate și astfel încât volumul de lucrări necesar să fie pe cât posibil redus.

*Traseul in profil transversal*

Modernizarea drumului se va face pe cât posibil cu încadrarea în limita amprizei existente și cu respectarea prescripțiilor de proiectare a profilurilor transversale conf. STAS 863-85, STAS 10144 și a Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea străzilor aprobate cu Ord. MT nr. 1295/2017.

Profilul transversal al părţii carosabile se va amenaja cu pantă unică 2,5% sau de tip acoperiș de 2,5%, pantă orientată către dispozitivele de colectare ape pluviale, conform profilelor transversale tip, cu aplicabilitatea respectivă.

Străzile din cadrul prezentei documentații vor avea elementele în secțiune transversală conform profile tip anexate.

Din cauza distanțelor variate dintre proprietăți, a condițiilor specifice de teren, a condițiilor de acordare a avizelor (în cazul străzilor care pornesc din DN7) au rezultat 27 de profile transversale tip, anexate prezentei documentații.

**ELEMENTE PROIECTATE DEFALCATE PE STRĂZI**

**Strada Macului: Km 0+000.00 – 0+302.00**

Se aplică: Profil transversal tip 9 de la km 0+000.00 la km 0+025.00 (structură ⇔ DN7)

Profil transversal tip 10 de la km 0+025.00 la km 0+302.00

Parte carosabilă l=3.50m pe toată lungimea

Acostamente din balast cu lățimea de 0.50m pe ambele părți ale carosabilului pe toată lungimea

Rigolă triunghiulară înierbată l=0.80m pe partea stângă pe toată lungimea străzii

Podeț tubular de traversare Ø800mm, L=5.00m la traversarea canalului existent în zona km 0+284

Indicatoare rutiere: 1buc.

Marcaje rutiere: 0.302km

**Strada Margaretei: Km 0+000.00 – 0+206.00**

Se aplică: Profil transversal tip 2 de la km 0+000.00 la km 0+025.00 (structură ⇔ DN7)

Profil transversal tip 3 de la km 0+025.00 la km 0+206.00

Parte carosabilă l=5.50m pe toată lungimea

Acostamente din balast cu lățimea de 0.75m pe ambele părți ale carosabilului pe toată lungimea

Rigole triunghiulare înierbate l=0.80m pe ambele părți ale carosabilului pe toată lungimea străzii

Podeț tubular de Ø800mm, L=7.50m la intersecția cu strada Magnoliei în zona km 0+096

Podeț tubular de Ø800mm, L=7.50m la intersecția cu strada Magnoliei în zona km 0+110

Podeț tubular de Ø800mm, L=9.00m la intersecția cu strada Mărului în zona km 0+200

Indicatoare rutiere: 2buc.

Marcaje rutiere: 0.412km

**Strada Magnoliei: Km 0+000.00 – 0+521.70**

Se aplică: Profil transversal tip 1 de la km 0+000.00 la km 0+435.00

Profil transversal tip 5 de la km 0+435.00 la km 0+521.70

Parte carosabilă l=5.50m pe toată lungimea

Acostamente din beton cu lățimea de 0.75m pe ambele părți ale carosabilului între km 0+000.00 și km 0+435.00

Rigole triunghiulare betonate l=0.80m pe ambele părți ale carosabilului pe toată lungimea străzii

Podeț tubular de Ø800mm, L=7.50m la intersecția cu strada Macului în zona km 0+008

Podeț tubular de Ø800mm, L=7.50m la intersecția cu strada Mușețelului în zona km 0+515

Indicatoare rutiere: 4buc.

Marcaje rutiere: 1.043km

**Strada Mărului: Km 0+000.00 – 0+471.00**

Se aplică: Profil transversal tip 12 de la km 0+000.00 la km 0+471.00

Parte carosabilă l=3.50m pe toată lungimea

Acostamente din balast cu lățimea de 0.50m pe ambele părți ale carosabilului pe toată lungimea

Podeț tubular Ø800mm, L=7.50m la intersecția cu Strada Macului în zona km 0+008

Podeț tubular de traversare Ø800mm, L=5.00m la traversarea canalului existent în zona km 0+466

Indicatoare rutiere: 1buc.

Marcaje rutiere: 0.471km

**Strada Mușețelului: Km 0+000.00 – 0+167.00**

Se aplică: Profil transversal tip 11 de la km 0+000.00 la km 0+167.00

Parte carosabilă l=3.50m pe toată lungimea

Acostamente din balast cu lățimea de 0.50m pe ambele părți ale carosabilului pe toată lungimea străzii

Rigolă triunghiulară înierbată l=0.80m pe partea dreaptă a carosabilului pe toată lungimea străzii

Marcaje rutiere: 0.167km

**Strada Mandarinului: Km 0+000.00 – 0+661.00**

Se aplică: Profil transversal tip 25 de la km 0+000.00 la km 0+112.00

și de la km 0+163.50 la km 0+195.00

Profil transversal tip 27 de la km 0+112.50 la km 0+163.50

Profil transversal tip 17 de la km 0+195.00 la km 0+661.00

Parte carosabilă l=3.00m de la km 0+000 la 0+112.50 și de la km 0+163.50 la km 0+661.00

l=2.75m de la km 0+112.50 la km 0+163.50

Acostament din balast cu lățimea de 50cm pe partea stângă a carosabilului de la km 0+195.00 la km 0+661.00

Rigolă carosabilă l=0.74m pe partea dreaptă a carosabilului de la km 0+000.00 la km 0+195.00

Rigolă de acostament l=0.60m pe partea dreaptă a carosabilului între km 0+195.00 și km 0+661.00

Podeț tubular Ø400mm, L=6.00m intersecția cu un drum lateral în zona km 0+385

Indicatoare rutiere: 10buc.

Marcaje rutiere: 0.661km

Amenajare drum lateral pe partea dreaptă în zona km 0+300 pe o lungime de 15m. Carosabil l=3.50m, acostamente din balast pe ambele părți l=0.50m, rigolă carosabilă l=0.74m L=20m, pentru a asigura continuitatea scurgerii apelor în lungul drumului principal.

Amenajare drum lateral pe partea stângă în zona km 0+379 pe o lungime de 15m. Carosabil l=3.50m.

Amenajare drum lateral pe partea dreaptă în zona km 0+385 pe o lungime de 15m Carosabil l=3.50m, acostamente din balast pe ambele părți l=0.50m.

Amenajare drum lateral pe partea stângă în zona km 0+413 pe o lungime de 40m. Carosabil l=3.00m, acostamente din balast pe ambele părți l=0.50m.

Amenajare drum lateral pe partea stângă în zona km 0+515 pe o lungime de 15m. Carosabil l=2.75m.

**Strada Mușcatei: Km 0+000.00 – 0+120.00**

Se aplică: Profil transversal tip 18 de la km 0+000.00 la km 0+025.00 (structură ⇔ DN7)

Profil transversal tip 19 de la km 0+025.00 la km 0+120.00

Parte carosabilă l=3.00m pe toată lungimea

Acostament din balast cu lățimea de 0.50m pe partea dreaptă a carosabilului pe toată lungimea

Rigolă de acostament l=0.60m pe partea stângă pe toată lungimea străzii

Podeț tubular Ø800mm, L=9.00m la intersecția cu DN7 în zona km 0+005

Indicatoare rutiere: 2buc.

Marcaje rutiere: 0.12km

**Strada Mălinului: Km 0+000.00 – 0+119.00**

Se aplică: Profil transversal tip 16 de la km 0+000.00 la km 0+025.00 (structură ⇔ DN7)

Profil transversal tip 17 de la km 0+025.00 la km 0+119.00

Parte carosabilă l=3.00m pe toată lungimea

Acostament din balast cu lățimea de 0.50m pe partea stângă a carosabilului pe toată lungimea

Rigolă de acostament l=0.60m pe partea dreaptă pe toată lungimea străzii

Podeț tubular Ø800mm, L=7.50m la intersecția cu DN7 în zona km 0+009

Indicatoare rutiere: 5buc.

Marcaje rutiere: 0.119km

**Strada Micșunelelor: Km 0+000.00 – 0+095.00**

Se aplică: Profil transversal tip 24 de la km 0+000.00 la km 0+025.00 (structură ⇔ DN7)

Profil transversal tip 27 de la km 0+025.00 la km 0+095.00

Parte carosabilă l=3.00m între km 0+000.00 și 0+025.00; l=2.75 între km 0+025.00 șo 0+095.00

Acostament din balast cu lățimea de 0.50m pe partea stângă a carosabilului între km 0+000.00 și 0+025.00

Rigolă carosabilă l=0.74m pe partea dreaptă a carosabilului pe toată lungimea;

Podeț tubular Ø800mm, L=10.00m la intersecția cu DN7 în zona km 0+004

Indicatoare rutiere: 5buc.

Marcaje rutiere: 0.095km

**Strada Cactusului: Km 0+000.00 – 0+187.00**

Se aplică: Profil transversal tip 8 de la km 0+000.00 la km 0+100.00

Profil transversal tip 17 de la km 0+100.00 la km 0+187.00

Parte carosabilă l=3.50m între km 0+000.00 și km 0+100.00; l=3.00m între km 0+100.00 și 0+187.00

Acostament din balast cu lățimea de 0.50m pe partea stângă a carosabilului carosabilului pe toată lungimea

Acostament betonat cu lățimea de 0.50m pe partea dreaptă a carosabilului între km 0+000.00 și 0+100.00

Rigolă triunghiulară betonată l=0.80m pe partea dreaptă a carosabilului între km 0+000.00 și 0+100.00

Rigolă de acostament l=0.60m pe partea dreaptă a carosabilului, între km 0+100.00 și 0+187.00

Podeț tubular de Ø800mm, L=7.50m la intersecția cu DC71, în zona km 0+005

Indicatoare rutiere: 2buc.

Marcaje rutiere: 0.187km

Amenajare drum lateral pe partea stângă în zona km 0+62 pe o lungime de 15m. Carosabil l=2.75m.

**Strada Castanului: Km 0+000.00 – 0+342.60**

Se aplică: Profil transversal tip 19 de la km 0+000.00 la km 0+342.60

Parte carosabilă l=3.00m pe toată lungimea

Acostament din balast cu lățimea de 0.50m pe partea dreaptă a carosabilului pe toată lungimea

Rigolă de acostament l=0.60m pe partea stângă a carosabilului, pe toată lungimea

Podeț tubular de Ø400mm, L=6.00m la intersecția cu un drum lateral, în zona km 0+252

Podeț tubular de Ø800mm, L=7.50m la intersecția cu DC72, în zona km 0+338

Indicatoare rutiere: 4buc.

Marcaje rutiere: 0.343km

Amenajare drum lateral pe partea stângă în zona km 0+252 pe o lungime de 15m. Carosabil l=3.00m, acostamente din balast l=0.50m pe ambele părți.

Amenajare drum lateral pe partea dreaptă în zona km 0+265 pe o lungime de 15m. Carosabil l=2.75m.

**Strada Bisericii tronson A: Km 0+000.00 – 0+266.00**

Se aplică: Profil transversal tip 13 de la km 0+000.00 la km 0+176.95

Profil transversal tip 22 de la km 0+176.95 la km 0+266.00

Parte carosabilă l=3.00m între km 0+000.00 și 0+176.95; l=2.75 între km 0+176.95 și 0+266.00.

Acostament din beton l=0.50m pe partea stângă a carosabilului între km 0+000.00 și 0+176.95

Acostament din balast l=0.50m pe partea dreaptă a carosabilului între km 0+000.00 și 0+176.95

Acostament din balast l=0.50m pe ambele părți ale carosabilului între km 0+176.95 și 0+266.00

Rigolă triunghiulară betonată l=0.80m pe partea stângă a carosabilului între km 0+000.00 și 0+176.95

Podeț tubular Ø800mm, L=7.50m la intersecția cu DC70, în zona km 0+006

Podeț tubular de traversare Ø800mm, L=7.50m în zona km 0+156, la intersecția cu Str. Bisericii tr. B

Indicatoare rutiere: 2buc.

Marcaje rutiere: 0.266km

**Strada Bisericii tronson B: Km 0+000.00 – 0+291.50**

Se aplică: Profil transversal tip 13 de la km 0+000.00 la km 0+291.50

Parte carosabilă l=3.00m pe toată lungimea

Acostament din beton cu lățimea de 0.50m pe partea stângă a carosabilului pe toată lungimea

Acostament din balast cu lățimea de 0.50m pe partea dreaptă a carosabilului pe toată lungimea

Rigolă triunghiulară betonată l=0.80m pe partea stângă a carosabilului pe toată lungimea

Podeț tubular Ø800mm, L=7.50m la intersecția cu DC70, în zona km 0+289

Indicatoare rutiere: 2buc.

Marcaje rutiere: 0.292km

Platformă de încrucișare 25.00x2.50m – 1buc

**Strada Gradeniei: Km 0+000.00 – 0+116.40**

Se aplică: Profil transversal tip 20 de la km 0+000.00 la km 0+116.40

Parte carosabilă l=3.00m pe toată lungimea

Acostamente din balast cu lățimea de 0.50m pe ambele părți ale carosabilului pe toată lungimea

Rigolă triunghiulară înierbată l=0.80m pe partea stângă a carosabilului pe toată lungimea

Podeț tubular Ø800mm, L=9.00m la intersecția cu DC70, în zona km 0+002

Indicatoare rutiere: 2buc.

Marcaje rutiere: 0.117km

**Strada Gutuiului: Km 0+000.00 – 0+158.00**

Se aplică: Profil transversal tip 14 de la km 0+000.00 la km 0+053.92

Profil transversal tip 15 de la km 0+053.92 la km 0+158.00

Parte carosabilă l=3.00m pe toată lungimea

Acostament din beton cu lățimea de 0.50m pe partea dreaptă a carosabilului între km 0+000.00 și 0+053.92

Acostament din balast cu lățimea de 0.50m pe partea stângă a carosabilului între km 0+000.00 și 0+053.92

Acostament din balast cu lățimea de 0.50m pe ambele părți ale carosabilului între km 0+053.92 și 0+158.00

Șanț trapezoidal din beton h. variabilă de la 0.75 la 1.00m între km 0+000.00 și 0+053.92.

Podeț tubular Ø800mm, L=7.50m la intersecția cu DC70, în zona km 0+002

Podeț tubular de traversare Ø400mm, L=6.00m în zona km 0+023

Podeț tubular Ø800mm, L=6.00m la intersecția cu un drum lateral, în zona km 0+055

Indicatoare rutiere: 3buc.

Marcaje rutiere: 0.158km

Amenajare drum lateral pe partea stângă în zona km 0+055 pe o lungime de 15m. Carosabil l=3.00m.

**Strada Gențianei: Km 0+000.00 – 0+120.00**

Se aplică: Profil transversal tip 23 de la km 0+000.00 la km 0+055.00

Profil transversal tip 26 de la km 0+055.00 la km 0+120.00

Parte carosabilă l=3.00m pe toată lungimea

Acostament din balast cu lățimea de 0.50m partea dreaptă a carosabilului între km 0+000.00 și 0+055.00

Acostament din balast cu lățimea de 0.50m partea stângă a carosabilului între km 0+055.00 și 0+120.00

Rigolă triunghiulară betonată l=0.80m pe partea stângă a carosabilului între km 0+000.00 și 0+055.00

Rigolă carosabilă l=0.74m pe partea dreaptă a carosabilului între km 0+055.00 și 0+120.00

Podeț tubular Ø800mm, L=7.50m la intersecția cu DC70, în zona km 0+002

Indicatoare rutiere: 2buc.

Marcaje rutiere: 0.12km

**Strada Gorunului: Km 0+000.00 – 0+614.00**

Se aplică: Profil transversal tip 21 de la km 0+000.00 la km 0+614.00

Parte carosabilă l=3.00m pe toată lungimea

Acostamente din balast cu lățimea de 0.50m pe ambele părți ale carosabilului pe toată lungimea

Rigolă triunghiulară înierbată l=0.80m pe partea dreaptă a carosabilului pe toată lungimea

Podeț tubular Ø800mm, L=7.50m la intersecția cu drumul principal, în zona km 0+003

Podeț tubular de traversare Ø800mm, L=5.00m în zona km 0+342

Indicatoare rutiere: 1buc.

Marcaje rutiere: 0.614km

**Ulița Gării: Km 0+000.00 – 0+821.10**

Se aplică: Profil transversal tip 6 de la km 0+000.00 la km 0+389.79

Profil transversal tip 13 de la km 0+389.79 la km 0+821.10

Parte carosabilă l=5.50m între km 0+000.00 și 0+389.79; l=3.00 între km 0+389.79 și 0+821.10.

Acostament din beton l=0.75m pe partea stângă a carosabilului între km 0+000.00 și 0+389.79

Acostament din beton l=0.50m pe partea stângă a carosabilului între km 0+389.79 și 0+821.10

Acostament din balast l=0.75m pe partea dreaptă a carosabilului între km 0+000.00 și 0+389.79

Acostament din balast l=0.50m pe partea dreaptă a carosabilului între km 0+389.79 și 0+821.10

Rigolă triunghiulară betonată l=0.80m pe partea stângă a carosabilului pe toată lungimea

Podeț tubular Ø800mm, L=7.50m la intersecția cu DC72, în zona km 0+012

Podeț tubular de traversare Ø800mm, L=7.50m, în zona km 0+328

Podeț tubular de traversare Ø800mm, L=5.00m, în zona km 0+427

Podeț tubular de traversare Ø800mm, L=5.00m, în zona km 0+590

Indicatoare rutiere: 8buc.

Marcaje rutiere: 1.211km

Platformă de încrucișare 25.00 x 2.50m – 1buc.

Amenajare drum lateral pe partea stângă în zona km 0+445 pe o lungime de 15m. Carosabil l=3.00m, acostamente din beton pe ambele părți l=0.50m, rigolă triunghiulară betonată l=0.80m pe ambele părți.

**Ulița Văcăreasca: Km 0+000.00 – 0+858.00**

Se aplică: Profil transversal tip 1 de la km 0+000.00 la km 0+687.00

Profil transversal tip 4 de la km 0+687.00 la km 0+776.16

Profil transversal tip 5 de la km 0+776.16 la km 0+858.00

Parte carosabilă l=5.50m pe toată lungimea

Acostament din beton l=0.75m pe ambele părți ale carosabilului între km 0+000.00 și 0+687.00

Acostament din beton l=0.50m pe ambele părți ale carosabilului între km 0+687.00 și 0+776.16

Rigole triunghiulare betonate l=0.80m pe ambele părți ale carosabilului, pe toată lungimea

Podeț tubular Ø800mm, L=7.50m la intersecția cu DJ401A, în zona km 0+011

Podeț tubular de traversare Ø800mm, L=7.50m, în zona km 0+855

Indicatoare rutiere: 3buc.

Marcaje rutiere: 1.716km

Amenajare drum lateral pe partea stângă în zona km 0+283 pe o lungime de 15m. Carosabil l=3.00m, acostamente din beton pe ambele părți l=0.50m, rigolă triunghiulară betonată l=0.80m partea stângă, rigolă carosabilă l=0.74m L=12m pentru a asigura continuitatea scurgerii în lungul Uliței Văcăreasca

Amenajare drum lateral pe partea stângă în zona km 0+307 pe o lungime de 15m. Carosabil l=3.00m, acostamente din beton pe ambele părți l=0.50m, rigolă triunghiulară betonată l=0.80m partea stângă, rigolă carosabilă l=0.74m L=12m pentru a asigura continuitatea scurgerii în lungul Uliței Văcăreasca.

**Strada Pinului: Km 0+000.00 – 0+516.70**

\*\*\* Lucrările de drum se vor opri la 5m de albia râului Potop. Nu se va interveni asupra podețului de traversare existent.

Se aplică: Profil transversal tip 1 de la km 0+000.00 la km 0+379.00

Profil transversal tip 7 de la km 0+396.00 la km 0+516.70

Parte carosabilă l=5.50m între km 0+000.00 și 0+379.00; l=3.50 între km 0+396.00 și 0+516.70.

Acostament din beton l=0.75m pe ambele părți ale carosabilului între km 0+000.00 și 0+379.00

Acostament din balast l=0.50m pe ambele părți ale carosabilului între km 0+396.00 și 0+516.70

Rigolă triunghiulară betonată l=0.80m pe ambele părți ale carosabilului între km 0+000.00 și 0+379.00

Rigolă triunghiulară înierbată l=0.80m pe ambele părți ale carosabilului între km 0+396.00 și 0+516.70

Podeț tubular Ø800mm, L=7.50m la intersecția cu DC72 în zona km 0+013

Podeț tubular Ø800mm, L=12.00m la intersecția cu DJ401A în zona km 0+514

Indicatoare rutiere: 3buc.

Marcaje rutiere: 0.879km

Amenajare drum lateral pe partea dreaptă în zona km 0+062 pe o lungime de 15m. Carosabil l=3.00m, acostamente din beton pe ambele părți l=0.50m, rigolă triunghiulară betonată l=0.80m pe ambele părți, Rigolă carosabilă l=0.74m L=15m pentru a asigura continuitatea scurgerii în lungul străzii Pinului

Prin proiect se propune :

* îmbunătățirea stării tehnice a drumurilor, din punctul de vedere al asigurării cerințelor esențiale de calitate în construcții, potrivit legilor în vigoare;
* aducerea îmbrăcăminții rutiere la parametrii tehnici corespunzători categoriei drumului, asigurându-se astfel condiții optime de siguranță și confort în trafic;
* realizarea unor profile transversale cu elemente geometrice care să se încadreze în prevederile legale;
* asigurarea scurgerii apelor pluviale din zona drumurilor. Scurgerea apelor de pe platforma drumurilor spre construcțiile anexe (rigole) se va realiza prin pante transversale și longitudinale.

**Structura Rutieră:**

Structura rutieră propusă pentru partea carosabilă este urmatoarea:

* 4 cm - BA 16 RUL 50/70 conform AND 605/2016
* 6 cm - BADPC 22,4 LEG 50/70 conform AND 605/2016
* 15cm - agregate naturale stabilizate cu cu lianți hidraulici, cf. SR EN 13282-1:2013
* 30 cm - balast conform SR EN 13242+A1

\* Pe sectoarele de drum al căror pante depășește valoarea de 7%, se va realiza un tratament de rugozitate tip clutaj;

\*\* La intersecția străzilor proiectate cu DN7 se va utiliza un sistem rutier echivalent cu cel al drumului național pe o lungime de 25m de la zona de intersecție. Structura rutieră care se va utiliza pe aceste zone de intersecție este următoarea:

* 4 cm - BA 16 RUL 50/70 conform AND 605/2016
* 6 cm - BADPC 22,4 LEG 50/70 conform AND 605/2016
* 8 cm - AB31.5 BAZA 50/70 conform AND 605/2016
* Geocompozit antifisură
* 20 cm - agregate naturale stabilizate cu cu lianți hidraulici, cf. SR EN 13282-1:2013
* 30 cm - balast conform SR EN 13242+A1
* 10cm - strat de formă din nisip

Acostamentele

La realizarea acostamentelor betonate se ve utiliza următoarea structură :

* 10 cm – beton de ciment C30/37
* 15 cm – Agregate naturale stabilizate cu cu lianți hidraulici, cf. SR EN 13282-1:2013 (se va continua stratul de bază al drumului sub zona de acostament;

La realizarea acostamentelor din balast se va dispune

* 15 cm – balast conform SR EN 13242+A1.

Rigolele de acostament

Fundația drumului va continua inclusiv sub rigolele de acostament din elemente prefabricate de beton cu dimensiunile 33x60x25cm.

În alegerea soluției de structură rutieră s-a ținut cont de soluția aleasă în Studiul de Fezabilitate, de situația din teren și datele furnizate de către beneficiar în privința traficului și operatorilor economici/institutiilor din zonă.

Note:

- Pe zonele cu declivitate de peste 7% se va realiza procedeul de clutaj pentru sporirea aderenței suprafeței drumului și se vor respecta următoarele condiții de execuție:

După punerea în operă a stratului de uzură din BA16 și precompactarea acestuia se procedează la execuția unui tratament de rugozitate tip clutaj cu criblură sort 8-16 sau 16-25 neanrobată sau preanrobată cu 1.5...1.8% bitum.

Realizarea clutajului se face de regulă mecanizat prin răspândirea continuă și uniformă a 8...12 kg/m2 criblură pe stratul de uzură precompactat în prealabil cu cilindru compactor greu prin 4...6 treceri pe acceiași urmă. Compactarea finală se face după răspândirea criblurii la o temperatură de 90...100°C prin 10...12 treceri pe aceiași urmă. Darea în circulație se face numai după răcirea stratului.

Se va urmări ca raspândirea criblurii de clutaj și compactarea acesteia să se realizeze atunci când temperatura mixturii din strat are o valoare de 90...110°. În acest mod se va asigura o fixare corespunzătoare evitându-se înglobarea completă a criblurii sau desprinderea ușoară a acesteia.

Darea în circulație se poate face după minimum 2 ore, cu restricții de viteză la max. 30 km/h pâna la fixarea completă a agregatelor.

- Străzile laterale nemodernizate la acest moment se vor amenaja pe min. 15m lungime cu aceeași structură rutieră proiectată pe strada principală din care se desprind, iar cele care sunt deja asfaltate se vor freza pe 0.5m latime și se vor amenja cu geocompozit antifisură, pentru a împiedica transmiterea fisurilor la intersecția dintre straturi, iar la îmbinarea noului strat din mixtură cu cel vechi, se va dispune un dop de bitum pentru sigilare rost. Geocompozitul antifisură folosit la îmbinarea dintre mixturile asfaltice noi și vechi va fi tip GCO și va respecta obligatoriu caracteristicile din tabelul 3 al normativului AND 592 (geocompozitele antifisură tip R + STR + B). Funcțiile îndeplinite de geocompozitul antifisură trebuie să fie conform standardului SR EN 15381 “Geotextile și produse înrudite” si AND 592 anume:

* STR     – reducerea eforturilor (antifisură)
* R          – armare
* B          – barieră (sigilare)

Platformele de încrucișare se vor amenaja cu aceeași structură rutieră precum cea de pe strada principală pe care se dispun.

Accesele la proprietăți vor fi realizate de beneficiar printr-o investiție separată, nefăcând obiectul proiectului de față.

Podețele de la străzile laterale se vor poziționa astfel încât între timpane și acostamente să rămână o zonă de siguranță pentru trafic.

Toate căminele de la rețelele existente în amplasament vor fi ridicate la cota proiectată de pe trama stradală

**Scurgerea apelor**

Evacuarea apelor meteorice este asigurată prin pante longitudinale și transversale, colectarea apelor realizându-se în dispozitivele de colectare ape pluviale proiectate (rigole triunghiulare înierbate sau betonate l=80, h=20cm, rigole carosabile l=0,74, h=45cm, rigole de acostament l=60cm, h=5cm sau șanțuri trapezoidale din beton cu lățimi și adâncimi variabile, unde situația din teren impune acest aspect).

**Semnalizări și marcaje**

La terminarea lucrărilor sectoarele de drum vor fi semnalizate corespunzător cu indicatoare și marcaje de circulație respectând prevederile următoare:

* pentru indicatoare rutiere: SR 1848 - 1,2,3/2011
* pentru marcaje rutiere: SR 1848-7/2015

Se vor folosi indicatoare realizate pe suport de tablă de oțel sau aluminiu cu folie reflectorizantă, clasa Engineering Grade, executate de unitățile specializate, cu dotare tehnică corespunzătoare.

**b) justificarea necesității proiectului;**

Dezvoltarea infrastructurii rutiere locale prin lucrări de modernizare a drumurilor existente va avea un impact pozitiv la dezvoltarea economica și socială a regiunii, prin:

* valorificarea superioara a potențialului economic al zonei prin asigurarea accesului atât la locuințele din zonă, cât și la proprietățile agricole (terenuri arabile și livezi), sau la diferiți agenți economici;
* ameliorarea condițiilor de mediu prin diminuarea volumului de praf și noxe produs de circulația vehiculelor și reducerea uzurii acestora;
* crearea de noi locuri de muncă;
* creșterea numărului de societăți comerciale și asociații agricole și întărirea competitivității acestora prin îmbunătățirea infrastructurii de transport.

Scenariul tehnico-economic selectat prevede continuarea dezvoltării comunei într-un ritm mediu și are la bază urmatoarele ipoteze: un cadrul macroeconomic si legislativ favorabil, atragerea unor investitori strategici, îmbunătățirea mediului de afaceri, dezvoltarea antreprenoriatului, un climat investițional atractiv în localitate și cooperarea public-privată eficientă.

Zona studiata prezintă importanță din punct de vedere economic, social și din punct de vedere al dimensiunii, diversității, resurselor naturale și umane pe care le deține.

Prin modernizarea infrastructurii rutiere de interes local se dorește ca în aceasta zonă să crească numărul și importanța investițiilor atrase și dezvoltarea celor existente, asigurând totodată și furnizarea unor condiții de viată adecvate localnicilor.

Varianta folosită până în prezent, aceea de întreținere și intervenție în punctele critice, atunci când circulația vehiculelor nu se mai poate desfășura din cauza condițiilor meteo existente, fără o îmbunătățire a condițiilor de circulație prin realizarea unei structuri rutiere care să permită accesul rapid al vehiculelor în zona, a îmbunătățirii hidraulicii drumurilor prin realizarea de șanțuri și podețe va duce la o degradare accelerată a platformei drumurilor. Din punct de vedere financiar, aceasta variantă este mult mai redusă în ceea ce privește costurile, dar nu va putea satisface cerințele comunității din zonă.

Oportunitatea investiției este indisolubil legată de cele de mai sus și va determina ca circulația publică pe drumurile studiate să se desfășoare în condiții normale de siguranța și confort.

Totodată, realizarea investiției va conduce la crearea infrastructurii necesare dezvoltării diferitelor activități economice (agricole, servicii), creșterea nivelului de trai al locuitorilor, creșterea interesului pentru terenurile din zonă. Prin modernizarea infrastructurii rutiere de interes local se va îmbunătăți accesul la serviciile de bază pentru populația din mediul rural și va creste numărul de sate renovate.

Necesitatea acestui proiect a apărut în ideea asigurării accesului persoanelor riverane precum și a utilizatorilor obiectivelor cu caracter socio-cultural către rețeaua de drumuri naționale și județene cât și spre punctele de interes social din comună (biserici, școli, gară). Necesitatea lucrărilor propuse în prezentul proiect este argumentată și de starea fizică precară a infrastructurii existente raportată la condițiile generale de circulație actuale cât și de perspectivă.

1. **valoarea investiției;**

**1.Valoarea totală**

*12 660 276,39 LEI (Fără TVA)*

*2 380 644,54 LEI (TVA)*

*15 040 920,93 LEI (inclusiv TVA)*

**2. Din care C+M:**

*11 869 313,66 LEI (Fără TVA)*

*2 255 169,55 LEI (TVA)*

*14 124 483,21 LEI (inclusiv TVA)*

**d) perioada de implementare propusă;**

## Durata de implementare obiectivului de investitii este de 24 luni si este influențată

## de posibilitatea finanțării acestuia.

## Durata de execuție a obiectivului de investiții este de 21 luni.

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

Conform planurilor de situație anexate. Lucrările se vor încadra în totalitate pe domeniul public al comunei Mătăsaru.

**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 capacitățile de producție;*

Lucrări de săpătura, fundații, îmbrăcăminți asfaltice, lucrări de dispozitive de colectare a apelor pluviale.

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

Nu este cazul

***-*** *descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea;*

Nu este cazul

***-*** *materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;*

Nu este cazul

***-*** *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 va menține traseul actual al drumurilor modernizate

***-*** *resursele naturale folosite în construcție și funcționare;*

În etapa de construire se vor utiliza:

* agregate minerale de balastieră;
* nisip natural;
* nisip de concasaj;
* pietrișuri de diferite sorturi;
* balast;
* betoane de ciment;
* filer;
* bitum D50/70;
* alte materiale (cofraje, tipare, etc);

În etapa de funcționare nu vor fi consumate resurse.

***-*** *metode folosite în construcție/demolare;*

Metode tehnologice

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

**Tehnologia de execuție** a lucrărilor cuprinde următoarele etape principale:

* Îndepărtare mecanică asfalt degradat existent (frezare)
* Detensionarea mecanică a dalelor de beton existente pentru a asigura rosturile de dilatație
* Așternerea și cilindrarea unui strat din BA8 RUL 50/70 conform AND 605, pentru reprofilare
* Așternerea unui strat geocompozit antifisură
* Așternerea și cilindrarea stratului de legătură BAD 22,4 LEG 50/70 – 6cm în grosime
* Așternerea și cilindrarea stratului de uzură din BA 16 RUL 50/70 – 4 cm în grosime
* amenajarea de rigole din beton
* amenajarea de rigole carosabile la intrările în proprietăți
* amenajarea de podețe la intersecțiile cu drumurile laterale

Pentru celelalte străzi:

* săpătura generala în medie de 30-60 cm pe platforma drumului
* așternerea mecanică a stratului de fundație din balast, realizat conform SR EN 13242+A1, de 30 cm grosime
* așternerea mecanică a stratului de agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici, conform SR EN 13282-1:2013, de 15 cm grosime
* așternerea și cilindrarea stratului de legătură BADPC22,4 LEG 50/70 în grosime de 6cm
* așternerea și cilindrarea stratului de uzură din BA 16 RUL 50/70 în grosime 4cm
* amenajarea de rigole (triunghiulare înierbate sau din beton, carosabile, de acostament sau șanț trapezoidal cu adâncime variabilă, conform planșelor anexate)
* amenajarea de podețe la intersecțiile cu drumurile laterale sau la traversări

Detalii suplimentare privind alcătuirea în plan și în profil transversal se regăsesc în piesele desenate anexate.

***-*** *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 (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.*

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 (de exemplu, eliminarea deșeurilor).*

Nu este cazul

**V. Descrierea amplasării proiectului:**

*- distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența* [*Convenției*](https://lege5.ro/Gratuit/gy3domzs/conventia-privind-evaluarea-impactului-asupra-mediului-in-context-transfrontiera-din-25021991?d=2019-01-22) *privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea* [*nr. 22/2001*](https://lege5.ro/Gratuit/gmztgnrx/legea-nr-22-2001-pentru-ratificarea-conventiei-privind-evaluarea-impactului-asupra-mediului-in-context-transfrontiera-adoptata-la-espoo-la-25-februarie-1991?d=2019-01-22)*, 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*](https://lege5.ro/Gratuit/guztmmjv/ordinul-nr-2314-2004-privind-aprobarea-listei-monumentelor-istorice-actualizata-si-a-listei-monumentelor-istorice-disparute?d=2019-01-22)*, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului* [*nr. 43/2000*](https://lege5.ro/Gratuit/gezdiobqgy/ordonanta-nr-43-2000-privind-protectia-patrimoniului-arheologic-si-declararea-unor-situri-arheologice-ca-zone-de-interes-national?d=2019-01-22) *privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;*

Lucrările tratate prin acest proiect reprezintă lucrări de modernizare a unor drumuri existente. O parte dintre aceste lucrări de modernizare a drumurilor se vor realiza în zona de protecție a următoarelor monumente istorice:

**• Strada Cactusului**, din satul **Crețulești** se află parțial în zona Sit**ului arheologic de la Creţuleşti – Silişte**, sit identificat prin **cod RAN 68066.01**, restul străzii aflându-se în totalitate în zona de protecție a acestuia. În interiorul sitului arheologic există și o cruce de pomenire din piatră, ridicată în anul 1729, ce ar putea fi un argument al teoriei continuităţii locuirii în această zonă. Această cruce din piatră este înscrisă pe lista monumentelor istorice, **Cod LMI: DB-IV-m-A-17812** și se află în curtea gospodăriei Ştefan Popescu, adiacent Străzii Cactusului.

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

- folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;

Nu este cazul

- politici de zonare și de folosire a terenului;

Nu este cazul

- arealele sensibile;

Nu sunt identificate areale sensibile

*- 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;*

Conform tabel coordonate sistem Stereo 1970 – studii topografice

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr.**  **crt** | **Nume Stradă** | **Început proiect** | | | **Sfârșit proiect** | | |
| **X(est)** | **Y(nord)** | **Z(alt)** | **X(est)** | **Y(nord)** | **Z(alt)** |
| **1** | **Macilor** | 533638,14 | 356209,64 | 172.79 | 533426,17 | 355993,80 | 171.60 |
| **2** | **Margaretei** | 533917,34 | 356184,47 | 172.41 | 533900,65 | 355980,23 | 171.22 |
| **3** | **Magnoliei** | 533549,21 | 356119,44 | 171.64 | 534066,99 | 356068,09 | 171.23 |
| **4** | **Mărului** | 533447,20 | 356015,68 | 171.55 | 533916,30 | 355976,38 | 170.98 |
| **5** | **Mușețelului** | 534051,91 | 356102,15 | 171.09 | 534118,55 | 355947,69 | 170.55 |
| **6** | **Mandarinului** | 534207,86 | 356337,31 | 172.14 | 534110,74 | 356879,12 | 189.22 |
| **7** | **Mușcatei** | 534353,13 | 356237,75 | 171.98 | 534378,07 | 356123,00 | 170.65 |
| **8** | **Mălinului** | 534349,16 | 356245,30 | 172.19 | 534402,43 | 356340,65 | 180.00 |
| **9** | **Micșunelelor** | 534536,69 | 356193,75 | 171.82 | 534523,11 | 356284,16 | 177.95 |
| **10** | **Cactusului** | 534531,25 | 355298,01 | 170.05 | 534581,59 | 355471,60 | 169.65 |
| **11** | **Castanului** | 534735,32 | 355169,39 | 169.05 | 534536,70 | 354948,13 | 169.32 |
| **12** | **Bisericii – Tr. A** | 534917,38 | 355542,55 | 169.25 | 534854,73 | 355440,70 | 170.32 |
| **13** | **Bisericii – Tr. B** | 534905.13 | 355396.29 | 169.39 | 535107.27 | 355516.80 | 169.00 |
| **14** | **Gardeniei** | 535616.15 | 355406.25 | 168.21 | 535547.18 | 355343.93 | 168.29 |
| **15** | **Gutuiului** | 535667.16 | 355420.30 | 168.55 | 535568.00 | 355526.56 | 168.00 |
| **16** | **Gențianei** | 535834.76 | 355346.81 | 168.40 | 535869.15 | 355458.05 | 175.50 |
| **17** | **Gorunului** | 535813.90 | 355545.43 | 181.34 | 536328.18 | 355240.90 | 180.26 |
| **18** | **Gării** | 534691.29 | 354275.81 | 168.58 | 534689.19 | 354036.48 | 168.37 |
| **19** | **Văcăreasca** | 534723.00 | 351651.53 | 165.75 | 533935.31 | 351316.35 | 164.52 |
| **20** | **Pinului** | 535701.06 | 351877.15 | 164.18 | 535340.02 | 351549.04 | 164.82 |

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

Nu este cazul

**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:*

*- sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;*

Având în vedere faptul că apele rezultate de pe suprafața obiectivului nu sunt ape reziduale, nu sunt necesare stații sau instalații de epurare ale acestora.

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curățarea suprafețelor, udarea suprafețelor ş.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 “Apă de preparare pentru beton” și nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

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

Nu este cazul

*b) protecția aerului:*

*- sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri;*

Obiectivul, în sine, la darea lui în folosință, nu va produce noxe care ar putea polua aerul. Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecția calității aerului.

Noxele ce pot polua aerul sunt produse în timpul lucrărilor de execuție: cele rezultate din mixtura asfaltică pe perioada punerii în operă, din realizarea săpăturii și a turnării betoanelor. Se vor utiliza stații de mixturi asfaltice și de betoane ale căror emisii să se încadreze în valorile stabilite în Ordinul nr. 592/2002. Stațiile trebuie dotate cu filtre din saci textili, iar valorile limită pentru concentrațiile de particule la emisie vor fi verificate periodic pentru a fi asigurată încadrarea în limitele impuse prin lege. La transportul și depozitarea materialelor granulare care pot elibera particule fine, se vor lua măsuri de acoperire a acestora.

*- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;*

Nu este cazul

*c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:*

*- sursele de zgomot și de vibrații;*

Carosabilul a fost prevăzut cu o îmbrăcăminte asfaltică, care duce la o circulație cu un nivel de zgomot scăzut.

Zgomote și vibrații vor apărea în perioada de execuție, datorită utilajelor, dar durata acestora este limitată la perioada de lucru de zi.

*- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;*

Nu este cazul

*d) protecția împotriva radiațiilor:*

*- sursele de radiații;*

Obiectivul nu are activitate productiva si nu produce radiații ionizante.

*- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor;*

Nu este cazul

*e) protecția solului și a subsolului:*

*- sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatice și de adâncime;*

În perioada de execuție, sursele de poluare a solului pot fi cele provenite de la traficul de utilaje și vehicule grele desfășurat, prin pierderi de accidentale de ulei sau combustibil, de la manipularea unor substanțe potențial poluatoare (vopseluri, carburanți, solvenți, bitum etc.)

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curățarea suprafețelor, udarea suprafețelor ş.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 și nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

În perioada de operare, sursele de poluare sunt doar accidentale, dar pot apărea în cazul unor accidente rutiere (pierderi de substanțe toxice, produse petroliere). Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecția solului.

*- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;*

Nu este cazul

*f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:*

*- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;*

Execuția lucrărilor necesare realizării obiectivului nu aduce atingere factorilor de mediu. Nu se distruge mediul ambiant al zonei prin care se desfășoară drumurile.

Lucrările de terasamente necesare se vor executa conform normativelor în vigoare.

Se asigură protecția factorilor de mediu în totalitate, faună, floră, sol, apă și aer prin faptul că se asigură protecție prin totalitatea masurilor prevăzute a se respecta pe toată durata execuției.

Protecția se realizează prin următoarele măsuri specifice:

-terasamentele se vor executa fără a se afecta stabilitatea zonei pe unde se desfășoară lucrarea.

-pentru scurgerea apelor s-au prevăzut podețe tubulare si rigole longitudinale, dimensionate conform debitelor din zonă, apa scurgându-se natural pe panta longitudinală și transversală a terenului.

*- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate;*

Nu sunt necesare lucrări, dotări și măsuri speciale.

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

*- 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;*

Drumurile prin natura lor, asigură accesul la obiective de interes public, așezări umane existente în zonă, fiind părți esențiale ale infrastructurii edilitare.

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

Nu este cazul

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

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

Pe drum și în zona învecinată nu pot apărea deșeuri decât la executarea lucrărilor. În această situație, constructorul va avea în vedere ca pe tot parcursul executării lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curățenie. Această sarcină cade în seama executantului, deoarece la terminarea lucrărilor zona va fi predată beneficiarului curată. Constructorul are obligația să încheie contract cu o firmă specializată în gestionarea deșeurilor.

Deșeuri diverse (solide-balast, pietriș, metal, lemn etc.) vâscoase (bitum, grăsimi, uleiuri etc.) în cantități modeste, se vor neutraliza sau se vor depozita în locuri special amenajate conform H.G. 865/2002.

Deșeurile rezultate în urma executării lucrărilor de terasamente, anume pietrișul, pământul, elemente de beton degradate se încarcă și se transportă în locurile special amenajate, indicate de autoritatea contractantă, cu respectarea condițiilor de refacere a cadrului natural.

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

Nu este cazul

*- planul de gestionare a deșeurilor;*

Nu este cazul

*i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:*

*- substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;*

Nu se utilizează și nu se produc substanțe chimice periculoase

*- modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.*

Nu este cazul

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

Nu este cazul

**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.**

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

**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*](https://lege5.ro/Gratuit/gm2donzwga/directiva-nr-75-2010-privind-emisiile-industriale-prevenirea-si-controlul-integrat-al-poluarii-reformare-text-cu-relevanta-pentru-see?d=2019-01-22) *(IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva* [*2012/18/UE*](https://lege5.ro/Gratuit/gmzdmnrtgm/directiva-nr-18-2012-privind-controlul-pericolelor-de-accidente-majore-care-implica-substante-periculoase-de-modificare-si-ulterior-de-abrogare-a-directivei-96-82-ce-a-consiliului-text-cu-relevanta-pe?d=2019-01-22) *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](https://lege5.ro/Gratuit/gi3dsmruga/directiva-nr-82-1996-privind-controlul-asupra-riscului-de-accidente-majore-care-implica-substante-periculoase?d=2019-01-22) a Consiliului, Directiva [2000/60/CE](https://lege5.ro/Gratuit/gi3tinjxge/directiva-nr-60-2000-de-stabilire-a-unui-cadru-de-politica-comunitara-in-domeniul-apei?d=2019-01-22) 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](https://lege5.ro/Gratuit/gi3tsmjwha/directiva-privind-deseurile-si-de-abrogare-a-anumitor-directive-text-cu-relevanta-pentru-see?d=2019-01-22) 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.

Politica locală de dezvoltare este implementată în colaborare cu Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, care stabilește cadrul legal pentru implementarea unor proiecte de importantă națională, ce susțin dezvoltarea regională prin realizarea acestui tip de lucrări de infrastructură.

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

*- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;*

Amplasamentul pentru organizarea de șantier va fi pus la dispoziție de către beneficiar. Vor fi necesare:

1. Platformă de parcare pentru autovehicule și utilaje;

2. Containere contractor (birouri și magazie pentru depozitarea uneltelor/materialelor mărunte): 1 bucată;

3. Wc ecologic: 2 bucăți. Aceastea se vor vidanja la umplere sau maximum la o săptămâna;

4. Șantierul se va semnaliza printr-un panou de identificare, conform cu H.G.nr 300/02.03.2006.

5. La nivelul șantierului va mai fi instalat un cofret PSI ce se va dota cu materialele specifice prevenirii și stingerii incendiilor.

6. Incinta se va împrejmui pentru a împiedica accesul neautorizat

7. La intrarea în zona organizării de șantier va fi prevăzută o cabină de pază;

*- localizarea organizării de șantier;*

Având în vedere specificul proiectului, nu se poate vorbi despre o localizare fixă a șantierului, lucrările desfășurându-se în lungul căilor de acces care se vor moderniza, răspândite pe teritoriul a mai multe sate componente ale comunei Mătăsaru: Mătăsaru, Crețulești, Odaia Turcului, Tețcoiu și Poroinica. Materialele ce se vor aproviziona vor fi puse în operă pe cât posibil în aceeași zi, evitându-se astfel depozitarea acestora în amplasamentul lucrărilor.

*- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;*

La terminarea fiecărei zile de lucru utilajele vor fi retrase în locurile de parcare puse la dispoziție de beneficiar.

Muncitorii care participă la execuția lucrărilor vor fi din zonă, nefiind necesară cazarea lor.

*- 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 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);*

D01-PLAN GENERAL 1:50000

D02-PLAN DE ÎNCADRARE ÎN ZONĂ MATASARU 1:10000

D03-PLAN DE ÎNCADRARE ÎN ZONĂ CREȚULEȘTI ȘI ODAIA TURCULUI 1:10000

D04-PLAN DE ÎNCADRARE ÎN ZONĂ TEȚCOIU 1:10000

D05-PLAN DE ÎNCADRARE ÎN ZONĂ POROINICA 1:10000

D06-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MACULUI – PLANȘA 1 1:500

D07-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MACULUI – PLANȘA 2 1:500

D08-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MARGARETEI – PLANȘA 1 1:500

D09-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MARGARETEI – PLANȘA 2 1:500

D10-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MAGNOLIEI – PLANȘA 1 1:500

D11-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MAGNOLIEI – PLANȘA 2 1:500

D12-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MAGNOLIEI – PLANȘA 3 1:500

D13-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MĂRULUI – PLANȘA 1 1:500

D14-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MĂRULUI – PLANȘA 2 1:500

D15-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MĂRULUI – PLANȘA 3 1:500

D16-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MĂRULUI 1:500

D17-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MANDARINULUI – PLANȘA 1 1:500

D18-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MANDARINULUI – PLANȘA 2 1:500

D19-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MANDARINULUI – PLANȘA 3 1:500

D20-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MANDARINULUI – PLANȘA 4 1:500

D21-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MUȘCATEI 1:500

D22-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MĂLINULUI 1:500

D23-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA MICȘUNELELOR 1:500

D24-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA CACTUSULUI 1:500

D25-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA CASTANULUI – PLANȘA 1 1:500

D26-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA CASTANULUI – PLANȘA 2 1:500

D27-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA BISERICII TRONSON A 1:500

D28-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA BISERICII TRONSON B – PLANȘA 1 1:500

D29-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA BISERICII TRONSON B – PLANȘA 1 1:500

D30-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA GARDENIEI 1:500

D31-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA GUTUIULUI 1:500

D32-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA GENȚIANEI 1:500

D33-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA GORUNULUI – PLANȘA 1 1:500

D34-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA GORUNULUI – PLANȘA 2 1:500

D35-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA GORUNULUI – PLANȘA 3 1:500

D36-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA GORUNULUI – PLANȘA 4 1:500

D37-PLAN DE SITUAȚIE – ULIȚA GĂRII – PLANȘA 1 1:500

D38-PLAN DE SITUAȚIE – ULIȚA GĂRII – PLANȘA 2 1:500

D39-PLAN DE SITUAȚIE – ULIȚA GĂRII – PLANȘA 3 1:500

D40-PLAN DE SITUAȚIE – ULIȚA GĂRII – PLANȘA 4 1:500

D41-PLAN DE SITUAȚIE – ULIȚA GĂRII – PLANȘA 5 1:500

D42-PLAN DE SITUAȚIE – ULIȚA VĂCĂREASCA – PLANȘA 1 1:500

D43-PLAN DE SITUAȚIE – ULIȚA VĂCĂREASCA – PLANȘA 2 1:500

D44-PLAN DE SITUAȚIE – ULIȚA VĂCĂREASCA – PLANȘA 3 1:500

D45-PLAN DE SITUAȚIE – ULIȚA VĂCĂREASCA – PLANȘA 4 1:500

D46-PLAN DE SITUAȚIE – ULIȚA VĂCĂREASCA – PLANȘA 5 1:500

D47-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA PINULUI – PLANȘA 1 1:500

D48-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA PINULUI – PLANȘA 2 1:500

D49-PLAN DE SITUAȚIE - STRADA PINULUI – PLANȘA 3 1:500

D50-PROFILE TRANSVERSALE TIP – PLANȘA 1 1:50

D51-PROFILE TRANSVERSALE TIP – PLANȘA 2 1:50

D52-PROFILE TRANSVERSALE TIP – PLANȘA 3 1:50

D53-PROFILE TRANSVERSALE TIP – PLANȘA 4 1:50

D54-PROFILE TRANSVERSALE TIP – PLANȘA 5 1:50

D55-PROFILE TRANSVERSALE TIP – PLANȘA 6 1:50

D56-PROFILE TRANSVERSALE TIP – PLANȘA 7 1:50

D57-PROFILE TRANSVERSALE TIP – PLANȘA 8 1:50

D58-PROFILE TRANSVERSALE TIP – PLANȘA 9 1:50

*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.*

Nu este cazul

**XIII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor** [**art. 28**](https://lege5.ro/Gratuit/geydqobuge/ordonanta-de-urgenta-nr-57-2007-privind-regimul-ariilor-naturale-protejate-conservarea-habitatelor-naturale-a-florei-si-faunei-salbatice?pid=48878121&d=2019-01-22#p-48878121) **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**](https://lege5.ro/Gratuit/ge2donzuge/legea-nr-49-2011-pentru-aprobarea-ordonantei-de-urgenta-a-guvernului-nr-57-2007-privind-regimul-ariilor-naturale-protejate-conservarea-habitatelor-naturale-a-florei-si-faunei-salbatice?d=2019-01-22)**, 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. 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

*- corpul 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 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 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

Semnatura si stampila titularului

………………