***MEMORIU DE PREZENTARE NECESAR PROCEDURII DE EVALUARE***

**I. Denumirea proiectului:**

 ***"MODERNIZARE STRAZI IN COMUNA PERSINARI", JUDETUL DAMBOVITA***

**II. Titular:**

 **-** numele:Comuna Persinari, Judetul Dambovita

 **-** adresa postala:Comuna Persinari, Judetul Dambovita, cod postal 137498;

 - numarul de telefon, de fax si adresa de e-mail, adresa paginii de internet;

 tel/fax 0245684618;

 - primar: Primar Bunea Marian si contabil Junghie Luminita.

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

 ***a) un rezumat al proiectului;***

Lucrarile de modernizare a strazilor se vor executa pe traseul existent, dupa cum urmeaza:

 str. Agricultori 284 ml lpc = 4.00 m S= 1136 mp

 str. Garlei 237 ml lpc = 4.00 m S= 948 mp

 str. Fermei 177 ml lpc = 4.00 m S= 718 mp

 str. Pompelor 386 ml lpc = 4.50 m S= 1737 mp

 str. Drumul Rosu 119 ml lpc = 4.00 m S= 476 mp

 str. Mozoc 172 ml lpc = 4.00 m S= 688 mp

 str. Ograzilor 122 ml lpc = 3.00 m S= 366 mp

 str. Scolii Tr. 1 70 ml lpc = 3.50 m S= 245 mp

 str. Scolii Tr. 2 85 ml lpc = 3.50 m S= 297.5 mp

 str. Scolii Tr. 3 85 ml lpc = 2.00 m S= 170 mp

 Total 1737 ml S= 6781.5 mp

 In Comuna Persinari, satul Persinari, se vor executa modernizari de strazi pe o lungime de 1737 m si o suprafata a partii carosabile de 6781.5 mp (inclusiv suprafetele racordarilor orizontale). Latimea partii carosabile pentru strazile ce fac obiectul prezentei documentatii necesara memoriului de prezentare este de 2.00m; 3.00 m; 3.50 m; 4.00 m si 4.50 m.

 **Traseul in plan**

 Lucrarile de modernizare se vor realiza cu mentinerea traseelor existente spre a se evita implicatiile necesare obtinerii de terenuri ce apartin proprietatilor private.

 La amenajarea traseelor in plan s-a urmarit respectarea prevederilor continute in STAS 863/1985. In plan traseele strazilor se vor proiecta si amenaja pentru viteza de proiectare de 25 Km/h.

 Pe strazile supuse modernizarii s-au facut mici corectii ale elementelor geometrice in plan, profil longitudinal si transversal realizandu-se un sistem rutier suplu care sa asigure desfasurarea circulatiei rutiere in conditii de fluenta si cu caracter permanent.

 **In profil longitudinal,** s-a urmarit linia terenului existent pentru majoritatea strazilor pentru a asigura accesul cetatenilor in gospodariile proprii si pentru a asigura scurgerea apelor pluviale spre dispozitivele de scurgere amenajate sau existente si conducerea acestora in afara ariei locuite. De asemenea, s-au facut corectii ale profilului longitudinal in zona de intersectie cu DJ721 si str. Scolii (modernizate anterior).

 **In profil transversal, s-a adoptat:**

 - profil transversal tip I, tip II si tip V avand partea carosabila cu o banda de circulatie de 4.00 m latime, profil cu panta "tip acoperis" de 2.5%, acostamente de 0.25 m pe ambele laturi ale partii carosabile si panta de 4 %, santuri trapezoidale din pamant sau rigole triunghiulare din pamant, existente. Acest tip de profil transversal se aplica pe str. Garlei, str. Agricultori si str. Mozoc.

 - profil transversal tip VI, avand partea carosabila cu o banda de circulatie de 4.00 m latime, profil cu panta unica de 2.5% spre dreapta, acostamente de 0.25 m pe ambele laturi ale partii carosabile si panta de 4 %, rigole triunghiulare din pamant, existente. Acest tip de profil transversal se aplica pe str. Drumul Rosu.

 - profil transversal tip III si tip VIII, avand partea carosabila cu o banda de circulatie de 3.00 m latime, profil cu panta unica de 2.5% spre dreapta, acostamente de 0.25 m pe ambele laturi ale partii carosabile si panta de 4 %, rigole triunghiulare din pamant, existente. Acest tip de profil transversal se aplica pe str. Ograzilor, str. Scolii Tronson 2.

 - profil transversal tip IV, avand partea carosabila cu o banda de circulatie de 4.50 m latime, profil cu panta "tip acoperis" de 2.5%, acostamente de 0.25 m pe ambele laturi ale partii carosabile si panta de 4 %, rigole triunghiulare din pamant, existente. Acest tip de profil transversal se aplica pe str. Pompelor.

 - profil transversal tip VII, avand partea carosabila cu o banda de circulatie de 3.50 m latime, profil cu panta unica de 2.5% spre dreapta, acostament de 0.25 m pe una din laturile partii carosabile si panta de 4 %, sant din beton armat cu capace carosabile pe cealalta latura inclus in latimea partii carosabile. Acest tip de profil transversal se aplica pe str. Scolii Tronson 1.

 - profil transversal tip IX, avand partea carosabila cu o banda de circulatie de 2.00 m latime, profil cu panta unica de 2.5% spre dreapta, acostamente de 0.25 m pe ambele laturi ale partii carosabile si panta de 4 %, profil transversal in rambleu. Acest tip de profil transversal se aplica pe str. Scolii Tronson 3.

 **Structura rutiera proiectata, consta in:**

 - saparea si indepartarea pe 45 cm a sistemului rutier existent, asternerea unui strat anticontaminant si antigeliv de nisip de 5 cm, asternerea unui strat de fundatie din balast amestec optimal in grosime de 25 cm, asternerea unui strat de baza din piatra sparta cu impanare si innoroire in grosime de 15 cm, asternerea unei imbracaminti intr-un strat din BAPC16 in grosime de 7 cm. Acest tip de sistem se aplica pe: str. Garlei si str. Agricultori (profil transversal tip I); str. Fermei (profil transversal tip II); str. Ograzilor (profil transversal tip III); str. Drumul Rosu (profil transversal tip VI); str. Scolii Tronson 1 (profil transversal tip VII); str. Scolii Tronson 2 (profil transversal tip VIII); str. Scolii Tronson 3 (profil transversal tip IX).

 Acostamentele se vor executa din piatra sparta cu impanare si innoroire, cu latimea de 25 cm si o grosime de 7 cm (grosimea imbracamintii).

 - saparea si indepartarea pe 45 cm a sistemului rutier existent, asternerea unui strat anticontaminant si antigeliv de nisip de 5 cm, asternerea unui strat de fundatie din balast amestec optimal in grosime de 25 cm, asternerea unui strat de baza din piatra sparta cu impanare si innoroire in grosime de 15 cm, asternerea unui starat de legatura din mixtura asfaltica BADPC22.4 in grosime de 6 cm si a unui strat de uzura din mixtura asfaltica BAPC16 in grosime de 4 cm. Acest tip de sistem se aplica pe: str. Pompelor (profil transversal tip IV) si str. Mozoc (profil transversal tip V).

 **Drumuri laterale,**

 In vederea protejarii sistemului rutier de pe strazile modernizate s-au amenajat drumurile laterale, astfel:

 - pe str. Pompelor s-a amenajat: un drum lateral la Km 0+247 stg., L=38.00 m, latimea partii carosabile de 4.50 m, o suprafata a partii carosabile de 195 mp (inclusiv racordarile orizontale) si acostamente de 0.25 m pe fiecare latura a drumului lateral;

 - pe str. Ograzilor s-a amenajat un drum lateral la Km 0+073 stg., L=15.00 m, o latime a partii carosabile de 2.50 m, o suprafata a partii carosabile de 44 mp (inclusiv racordarile orizontale) si acostamente de 0.25 m pe fiecare latura a drumului lateral;

 - pe str. Scolii Tronson 2, s-a amenajat: un drum lateral la Km 0+028 dr., L=28.00 m, o latime a partii carosabile de 3.00 m, o suprafata a partii carosabile de 124 mp (inclusiv racordarile orizontale) si acostamente de 0.25 m pe fiecare latura a drumului lateral;

***In total se vor amenaja 3 drumuri laterale cu lungimea totala de 81 m, o suprafata totala carosabila de 363 mp.***

**Scurgerea apelor,**

***- Podete din sant de beton armat cu capace carosabile***

 Pe strazile pe care sunt necesare lucrari de asigurare a scurgerii apelor in lungul acestora s-au executat podete din santuri de beton armat cu capace carosabile de dupa cum urmeaza:

 - pe str. Fermei, la Km 0+000 s-a prevazut un podet din sant de beton armat cu capace carosabile cu lungimea de 8.00 m;

 - pe str. Mozoc, la Km 0+000 s-a prevazut un podet din sant de beton armat cu capace carosabile cu lungimea de 8.00 m;

 - pe str. Ograzilor, la Km 0+000 s-a prevazut un podet din sant de beton armat cu capace carosabile cu lungimea de 6.00 m;

 - pe str. Scolii Tronson 1, la Km 0+000 s-a prevazut un podet din sant de beton armat cu capace carosabile cu lungimea de 4.66 m;

 ***In total, pe strazile ce fac obiectul prezentei documentatii necesara memoriului de prezentare se vor executa 4 podete din sant din beton armat cu capace carosabile in lungime totala de 26.66 ml .***

***- Santuri din beton armat cu capace carosabile***

Pe strazile pe care sunt necesare lucrari de asigurare a scurgerii apelor in lungul acestora se vor executa santuri de beton armat cu capace carosabile, dupa cum urmeaza:

 - pe str. Scolii Tronson 1 s-a prevazut un sant de beton armat cu capace carosabile, cu lungimea de 70 m intre Km 0+000-0+070 dr. ampasat in interiorul partii carosabile;

 ***In total, s-a prevazut executarea a 70 ml de santuri din beton armat cu capace carosabile.***

***- Podete tubulare Dn500***

 Pe str. Garlei, in vederea asigurarii descarcarii apelor pluviale, se va executa un podet tubular Dn500, cu lungimea de 5.00 m la Km 0+145, transversal.

  ***In total se vor executa 5 ml, podet tubular Dn500.***

 **Platforma de incrucisare**

 Pentru asigurarea reglementarilor in circulatia rutiera, avand in vedere spatiul disponibil necesar, pe str. Scolii Trosnon 3, la Km 0+067 stg. se va executa o platforma de incrucisare cu suprafata de 10 mp.

 **Semnalizare rutiera verticala**

 Pentru a asigura semnalizarea rutiera verticala se vor monta urmatoarele table indicatore:

 - fig. B1 - Cedeaza trecerea (pe str. Agricultori la intersectie cu DJ721);

 - fig. B1 - Cedeaza trecerea (pe str. Garlei la intersectie cu DJ721);

  ***In total se vor monta 2 buc. table indicatoare triunghiulare.***

**Acostamente**

Pe toate strazile, inclusiv pe drumurile laterale ce fac obiectul prezentei documentatii necesara memoriului de prezentare, acostamentele se vor amenaja din piatra sparta, pe latimea de 0.25m, pe o grosime de 7-10 cm, grosimea imbracamintii;

 Nu se vor executa acostamente din piatra sparta pe str. Scolii Tronson 1 dr., acesta fiind inlocuit cu santuri din beton armat cu capace carosabile.

 ***b) justificarea necesitatii proiectului;***

 Analizand starea actuala a strazilor Agricultori, Garlei, Fermei, Pompelor, Drumul Rosu, Mozoc, Ograzilor, Scolilor Tronson 1, Scolilor Tronson 2 si Scolilor Tronson 3, din comuna Persinari, jud. Dambovita, se poate concluziona ca investitia este necesara si oportuna. Aceasta deoarece prin finalizarea investitiei se vor realiza:

* Intregirea retelei de cai de comunicatie modernizate la nivelul Comunei Persinari.
* Accesul rutier facil si permanent pentru locuitorii Comunei la obiectivele socio economice.
* Cresterea vitezei de deplasare a mijloacelor auto si reducerea cheltuielilor legate de consumul de combustibil si de reparatii ale autovehiculelor.
* Reducerea nivelului noxelor din aer (in special al prafului) si a fenomenului de degradare al solului datorat scurgerii necontrolate a apelor meteorice.
* Imbunatatirea starii fizice a infrastructurii tehnico – edilitare a Comunei.

- Cresterea atractivitatii zonei, implicit bugetul local se poate alimenta cu fonduri banesti mai mari din impozite pe terenuri si constructii.

- Asigurarea unui confort sonic deosebit precum si o economie de carburanti, transformandu-se astfel categoria drumurilor de la categoria "E" la categoria M, respectiv de la un consum de 1.2% la un consum de 0.9% (corespunzator pentru un drum modernizat).

- Protejarea mediului inconjurator deoarece prin transformarea categoriei drumului, noxele rezultate prin arderea carburantilor si uleiurilor sunt mai mici, astfel incat poluarea mediului este cu 30% mai mica fata de situatia actuala cu drumurile nereabilitate si nemodernizate.

- Asigurarea accesului locuitorilor la institutiile Comunei aflate in centru civic amplasat pe DJ721.

Neexecutarea la timp a lucrarilor propuse in prezenta documentatie tehnica necesara memoriului de prezentare va conduce cu timpul la costuri de intretinere din ce in ce mai mari, modernizarea strazilor fiind o necesitate evidenta.

 ***c) valoarea investitiei;***

 Valoarea investitiei este de 1282999 lei fara TVA

 ***d) perioada de implementare propusa;***

 3 luni

 ***e) planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar (planuri de situatie si amplasamente);***

 Amplasamentul investitiei a fost stabilit impreuna cu beneficiarul, Comuna Persinari, pe vechile amplasamente ale strazilor Agricultori, Garlei, Fermei, Pompelor, Drumul Rosu, Mozoc, Ograzilor, Scolilor Tronson 1, Scolilor Tronson 2 si Scolilor Tronson 3.

Strazile sunt in proprietate comunitara astfel incat este necesara obtinerea avizului Consiliului Local pentru realizarea lucrarilor propuse.

 Lungimea totala a strazilor ce se vor moderniza este de 1737 m.

 Limitele amplasamentului lucrarilor din prezenta documentatie tehnica necesara memoriului de prezentare sunt specificate pe planul de situatie, planul de incadrare si profilele transversale tip.

 ***f) o descriere a caracteristicilor fizice ale intregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie si altele).***

 Se vor folosi ca materiale de constructie: agregate de balastiera, mixturi asfaltice, armaturi si beton de ciment.

**IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare**

Nu este cazul

**V. Descrierea amplasarii proiectului**

 Lucrarile ce fac obiectul prezentei documentatii tehnice necesara memoriului de prezentare sunt amplasate in satul Persinari, Comuna Persinari, judetul Dambovita.

 In Comuna Persinari, satul Persinari, se vor executa modernizari de strazi pe o lungime de 1737 m si o suprafata a partii carosabile de 6781.5 mp (inclusiv suprafetele racordarilor orizontale). Latimea partii carosabile pentru strazile ce fac obiectul prezentei documentatii tehnice necesara memoriului de prezentare este de 2.00m; 3.00 m; 3.50 m; 4.00 m si 4.50 m.

**VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, in limita informatiilor disponibile:**

 **(A) Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu:**

***a) Proiectia calitatii apelor***: Reteaua hidrografica a zonei pe care se desfasoara strazile Agricultori, Garlei, Fermei, Pompelor, Drumul Rosu, Mozoc, Ograzilor, Scolilor Tronson 1, Scolilor Tronson 2 si Scolilor Tronson 3, Comuna Persinari este tributara raului Dambovita. Acest rau are curs permanent, fiind puternic infuentat si de precipitatii.

Strazile Agricultori si Garlei se afla in apropierea cursului raului Dambovita; nu traverseaza acest rau si nu exista pericolul inundabilitatii investitiei.

Pentru evitarea poluarii apelor cu carburantii si lubrefiantii necesari functionarii utilajelor, alimenarea acestora va fi efectuata din cisterne auto. Apreciem ca o buna masura de protectie a apelor pe perioada de exploatare a strazilor va fi intretinerea si mentinerea in stare de functionare optima a sistemului de santuri necesar preluarii apelor pluviale.

***b) Protectia aerului***: In perioada de executie a lucrarilor activitatile din santier pot avea impact asupra calitatii atmosferei, constituind pe de o parte o sursa de emisii de praf, pe de alta parte o sursa de emisii a poluantilor specifici arderii combustibililor in motoarele utilajelor si mijloacelor de transport. In perioada de executie impactul activitatii asupra calitatii atmosferei va fi local si limitat la aria pe care se lucreaza intr-o anumita perioada de timp, astfel incat aria de impact maxim va coincide cu aria de lucru.

***c) Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor***: Lucrarile proiectate implica folosirea de utilaje mici si autovehicole de transport care prin deplasari provoaca zgomote si vibratii. In consecinta sursele de zgomot in perioada de realizare a modernizarii strazilor si a drumurilor laterale adiacente acestora, executarii santurilor si podetelor din sant de beton armat cu capace carosabile, a executarii semnalizarii rutiere verticale, vor fi cele reprezentate de activitatile propriu-zise si de transportul materialelor. Desi vor exista surse de vibratii pe amplasamentul realizat, mai ales in cazul folosirii utilajelor grele, sistemul rutier existent este alcatuit din straturi diferite ce au rolul de a intrerupe vibratiile (straturi de nisip, balast, piatra sparta, mixturi asfaltice). Din acest motiv nu se considera necesar a se tine seama de aparitia unor niveluri de intensitate mare a vibratiilor peste cele admise.

***d) Proitectia impotriva radiatiilor***: Nu exista surse de radiatii.

***e) Protectia solului si a subsolului***: Activitatile de santier implica manipularea unor cantitati mici de substante poluante pentru sol si subsol, in care se includ carburanti, combustibili, etc. De aceea se vor lua masuri pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale ce pot antrena diferite substante poluante si evitarea stagnarii acestora pe suprafata terenului si infiltrarea in sol si stratul freatic. Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse in santier in stare perfecta de functionare, avand facute reviziile tehnice si schimburile de lubrifianti. Schimbarea lubrifiantilor se va executa dupa fiecare sezon de lucru in ateliere specializate, unde se vor efectua si schimburile de ulei hidraulic si de transmisie. Operatiile de intretinere sau schimbare a acumulatorilor auto precum si schimburile de anvelope nu se vor executa in santier.

***f) Protectia ecosistemelor terestre si acvatice***: Nu este cazul;

***g) Protectia asezarilor umane***: Prin executarea modernizarii strazilor, se creaza premizele unor noi oportunitati pentru populatie, agenti economici si colectivitati locale prin realizarea unor legaturi rutiere sigure si confortabile. In perioada de executie a lucrarilor exista un potential risc de impact asupra populatiei aflate pe strazile pe care se intervine. Aceste potentiale riscuri sunt: disconfort pentru populatie din cauza prezentei santierului, posibile conflicte de circulatie datorate utilajelor care transporta utilaje necesare modernizarii, prezenta unor deseuri solide ce nu au fost evacuate la timp etc. Acest impact va fi eliminat printr-un control sever al executiei lucrarilor, evitandu-se descarcarile accidentale pe traseul strazilor, marcarea frontului de lucru, masuri de ecologizare a zonei de lucru.

***h) Prevenirea si gestionarea deseurilor generate pe amplasament in timpul realizarii proiectului/in timpul exploatarii***

Deseurile produse ca urmare a modernizarii strazilor trebuie estimate separat pe cele doua etape.

In perioada de executie a lucrarilor conform HG 856/2002 privind evidenta gestiunii deseurilor si pentru aprobarea listei cuprinzand, deseurile, inclusiv deseurile periculoase, se stabileste obligativitatea agentilor economici sau alti generatori de deseuri de a tine evidenta gestiunii deseurilor pe baza listei cuprinzand deseurile, inclusiv deseurile periculoase.

Conform listei se vor genera deseuri din constructii (pamant, materiale excavate etc.) si deseuri menajere (resturi menajere, ambalaje etc.).

Se impune ca toate aceste deseuri sa fie evacuate si depozitate intr-un depozit ecologic indicat de Beneficiar. Pentru aceasta Antreprenorul General va trebui sa incheie contracte cu operatorii de salubritate locali autorizati in acest sens.

Aprovizionarea cu materii prime si materiale auxiliare se va face astfel incat sa nu se creeze stocuri care prin depreciere sa duca la formarea de deseuri.

Zonele de depozitare a deseurilor vor fi clar delimitate, marcate, iar containerele inscriptionate.

Se va interzice depozitarea deseurilor in zonele particulare.

Deseurile menajere rezultate in amplasament de la personalul de executie (hartie, pungi, folii de plastic, butelii, resturi alimentare) vor fi depozitate in containere la locurile de munca in continua miscare. Aceste deseuri se vor elimina periodic, prin grija executantilor, la firme specializate pentru revalorificarea dupa caz a acestora sau la un depozit ecologic de deseuri situat in zonele fronturilor de lucru.

In perioada de exploatare a strazilor vor rezulta o serie de deseuri specifice transportului apelor pluviale colectate de pe partea carosabile (mal, namol etc.) dar si deseuri datorate unui comportament neadecvat al participantilor la traficul rutier cum ar fi aruncarea de diverse ambalaje, si nu numai, din autovehicolele in mers direct in natura. Aceste deseuri sunt de natura deseurilor menajere. Acestea vor trebui curatate prin grija personalului de exploatare a strazilor si preluate de societatea colectoare care deserveste Comuna Persinari.

Ca urmare a scurgerii apelor pe suprafata carosabila, in special cu ocazia primei ploi, vor fi spalate diverse reziduuri din circulatie (scurgeri de carburanti si lubrifianti, urme de pulberi din anvelope in procesul de franare etc.) care vor fi deversate in santurile laterale. Aceste ape ce pot fi poluate vor fi decantate in reteaua de santuri care vor fi curatate periodic.

***i) Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase***

Nu se folosesc substante chimice periculoase in procesul de productie.

**(B) Utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversitatii**

Nu e cazul.

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

Nu sunt afectate aspectele de mediu, din contra, aspectele de mediu se imbunatatesc prin modernizarea strazilor.

**VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului**

In faza de constructie, in vederea supravegherii calitatii factorilor de mediu si a monitorizarii activitatii se pot efectua rapoarte lunare a performantelor activitatilor referitoare la protectia mediului. Stabilirea terenurilor de amplasare a organizarii de santier a bazelor de productie, a gropilor de imprumut si a depozitelor de deseuri, precum si a celorlalte terenuri ocupate temporar, se face de catre Constructor la elaborarea ofertelor. In faza de exploatare nu se considera necesare actiuni speciale de monitorizare.

**IX. Legatura cu alte acte normative si/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare**

Nu e cazul.

**X. Lucrari necesare organizarii de santier**

Nu e cazul.

**XI. Lucrari de refacerea amplasamentului**

Dupa finalizarea lucrarilor de modernizare a strazilor, zona santierului va fi desfiintata, utilajele, masinile toaletele ecologice, pubelele vor fi transportate astfel incat sa ramana in urma un spatiu curat, redat circulatiei. Poluari accidentale se pot produce in cazul unor scurgeri de hidrocarburi, a pierderii de carburant, iar masurile preventive vizeaza limitarea riscului de producere a unor poluari accidentale prin utilizarea unor echipamente si masini in buna stare de functionare, revizuite conform normativelor. Masurile operative de evitare a unor poluari accidentale constu intr-o actiune rapida pentru stoparea scurgerilor, pentru doecoperatrea slului care a fost infestat, colectarea lui intr-un recipient inchis si impiedicarea extinderii poluarii pe sol, in subsol sau apa. Se va informa APM Dambovita asupra situatiei accidentale. Masurile de reabilitare a unei zone infestata de o poluare accidentala, sunt interventii complexe, iar probabilitatea de producere este minima.

**XII. Anexe - piese desenate**

Plan de incadrare 5 buc, profile transversale tip 9 buc;

**XIII. Completari pentru proiectele care intra sub incidenta prevederilor art. 28 din OUG 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate**

Nu este cazul.

**XIV. Pentru proiectele care se realizeaza pe ape sau au legatura cu apele**

***1. Localizarea proiectului:***

 Lucrarile ce fac obiectul prezentei documentatii tehnice necesara memoriului de prezentare sunt amplasate in satul Persinari, Comuna Persinari, judetul Dambovita.

 In Comuna Persinari, satul Persinari, se vor executa modernizari de strazi pe o lungime de 1737 m si o suprafata a partii carosabile de 6781.5 mp (inclusiv suprafetele racordarilor orizontale). Latimea partii carosabile pentru strazile ce fac obiectul prezentei documentatii tehnice necesara memoriului de prezentare este de 2.00m; 3.00 m; 3.50 m; 4.00 m si 4.50 m.

 ***Deci, investitia nu se realizeaza pe ape si nu are legatura cu apele.***

***2. Indicarea starii ecologice/potentialului ecologic si starea chimica a corpului de apa de suprafata; pentru corpul de apa subteran se vor indica starea cantitativa si starea chimica a corpului de apa.***

Nu e cazul.

***3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apa identificat, cu precizarea exceptiilor aplicate si a termenelor aferente, dupa caz***.

Nu e cazul.

**XV. Criteriile prevazute in anexa nr. 3 la Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului se iau in considerare, daca este cazul, in momentul compilarii informatiilor in conformitate cu punctele III-XIV.**

Nu e cazul.

Intocmit,

Ing. Capatina Iulian