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

**I. Denumirea proiectului:**

***“MODERNIZARE DRUMURI COMUNALE SI STRAZI IN COMUNA DARMANESTI”, JUD. DAMBOVITA.***

**II. Titular:**

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

**-** adresa postala:Comuna Darmanesti, Judetul Dambovita, cod postal 137185,

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

tel/fax 0245661306;

- primar: Pavel Ion

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

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

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

Strada 5 L = 126 m, lpc= 4.0 m; S= 504 mp

Strada 3 L = 561 m, lpc= 4.0 m; S= 2244 mp

Strada 35 L = 288 m, lpc= 4.0 m; S= 1152 mp

Strada 39 L = 349 m, lpc= 4.0 m; S= 1396 mp

Strada 30 L = 536 m, lpc= 4.0 m; S= 2259 mp

Strada 31 L = 210 m, lpc= 4.0 m; S= 810 mp

TOTAL L = 2070 m, S= 8365 mp

In Comuna Darmanesti, satele Darmanesti si Marginenii de Sus se vor executa modernizari de strazi pietruite pe o lungime de 2070 m si o suprafata a partii carosabile de 8365 mp. Latimea partii carosabile pentru drumurile comunale si strazile ce fac obiectul prezentului memoriu de prezentare este de 4.00 m.

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.

Pentru realizarea lucrarilor de modernizare pe strazile din prezenta documentatie pentru memoriul de prezentare 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 prin corectii ale curbelor in profil logitudinal, s-au evitat volumele mari de terasamente si s-a diminuat volumul de sapaturi necesar racordarii acestora cu sectoarele de strazi deja modernizate. Pantele in profil longitudinal variaza intre 0.01% si 6.77%.

In profil transversal,s-a adoptat:

- profil transversal tip I si profil transversal tip II avand partea carosabila cu o banda de circulatie de 4.00 m latime, profil cu panta unica de 2.5%, acostamente de 0.50 m pe fiecare latura a partii carosabile si panta transversala de 4 %, profil transversal in rambleu cu inaltimea de 30-35 cm. Scurgerea apelor este asigurata de santurile de pamant existente. Acest tip de profil se aplica pe Strada 5 si Strada 3.

- profil transversal tip III avand partea carosabila cu o banda de circulatie de 4.00 m latime in care se include santul de beton armat cu capace carosabile de 0.50 m latime, profil cu panta unica de 2.5%, acostament de 0. 25 m pe o latura a partii carosabile si panta transversala de 4 %. Acest tip de profil se aplica pe Strada 35.

- profil transversal tip IV avand partea carosabila cu o banda de circulatie de 4.00 m latime, profil cu panta unica de 2.5%, acostamente de 0.25 m pe ambele laturi ale partii carosabile si panta transversala de 4%, rigola triunghiulara din pamant pentru scurgerea apelor, existenta. Acest tip de profil se aplica pe Strada 39, Strada 30 si Strada 31 Km 0+000-0+177.

- profil transversal tip V avand partea carosabila cu o banda de circulatie de 3.00 m latime, la care se ataseaza, pe una din laturile partii carosabile, sant de beton armat cu capace carosabile de 0.60 m latime, profil cu panta unica de 2.5%, acostament de 0.25 m pe o latura a partii carosabile si panta transversala de 4%. Acest tip de profil se aplica pe Strada 31 Km 0+177-0+210.

Structura rutiera proiectata, consta in:

- Strada 3 Km 0+412-0+561; Strada 35; Strada 31 Km 0+177-0+210 se vor executa lucrari de: sapatura ale sistemului rutier pe o adancime de 49 cm; executarea unui strat de forma pe o adancime de 15 cm din pamantul existent in patul drumului tratat cu 4% var; asternea a 25 cm balast amestec optimal ca strat de fundatie, 15 cm piatra sparta cu impanare si innoroire, ca strat superior de fundatie; 5 cm BADPC22.4 ca strat de legatura si 4 cm BAPC16 ca strat de uzura. Acostamentele se vor executa din piatra sparta cu impanare si innoroire pe grosimea stratului de imbracaminte adaugat (profil transversal tip II, tip III si tip V).

- Strada 5; Strada 3 Km 0+000-0+412; Strada 39; Strada 30 si Strada 31 Km 0+000-0+177 se vor executa lucrari de scarificare a sistemului rutier existent si indepartare a 5-10 cm din impietruirea virusata cu pamant; asternerea unui strat de fundatie din piatra sparta cu impanare si innoroire in grosime medie de 12 cm; asternerea unui strat de legatura BADPC22.4 in grosime de 5 cm si a unui strat de uzura BAPC16 in grosime de 4 cm. Acostamentele se vor realiza din piatra sparta cu impanare si innoroire pe grosimea stratului de imbracaminte adaugat (profil transversal tip I si tip IV).

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

- pe Strada 3 s-a amenajat un drum lateral la Km 0+231 dr., L=4.00 m, latimea partii carosabile 3.00 m si suprafata partii carosabile inclusiv racordarile necesare de 17 mp si la Km 0+519 stg., L=5.00 m, latimea partii carosabile 4.00 m si suprafata partii carosabile inclusiv racordarile necesare de 23 mp. ***In total pe Strada 3 se vor amenaja 2 drumuri laterale cu lungimea totala de 9.00 m, cu latimea partii carosabile de 3.00 m si 4.00 m si o suprafata totala carosabila de 40 mp.***

- pe Strada 30 s-a amenajat un drum lateral la Km 0+319 stg, L=5.00 m, latimea partii carosabile 3.00 m si suprafata partii carosabile inclusiv racordarile necesare de 32 mp; un drum lateral la Km 0+334 stg, L=5.00 m, latimea partii carosabile 3.00 m si suprafata partii carosabile inclusiv racordarile necesare de 32 mp. ***In total pe Strada30 se vor amenaja 2 drumuri laterale cu lungimea totala de 10.00 m, cu latimea partii carosabile de 3.00 m si o suprafata totala carosabila de 64 mp.***

- pe Strada 31 s-a amenajat un drum lateral la Km 0+177 dr., L=16.00 m, latimea partii carosabile 2.75 m si suprafata partii carosabile inclusiv racordarile necesare de 63 mp. ***In total pe Strada 31 se va amenaja 1 drum lateral cu lungimea totala de 16.00 m, cu latimea partii carosabile de 2.75 m si o suprafata totala carosabila de 63 mp.***

Sistemul rutier pe drumurile laterale consta in: saparea si indepartarea stratului de pamant pe o adancime de 49 cm, executarea unui strat de forma pe o adancime de 15 cm din pamantul existent in patul drumului tratat cu 4% var; asterea a 25 cm balast amestec optimal ca strat de fundatie, 15 cm piatra sparta cu impanare si innoroire, ca strat superior de fundatie; 5 cm BADPC22.4 ca strat de legatura si 4 cm BAPC16 ca strat de uzura. Acostamentele vor avea latimea de 25 cm pe fiecare latura a drumului lateral si grosimea imbracamintii rutiere (profil transversal tip VI, tip VII si tip VIII).

***In total se vor amenaja 5 drumuri laterale cu lungimea totala de 35 ml, cu latimea partii carosabile de 2.75 m; 3.00 m si 4.00 m, si o suprafata totala carosabila de 167 mp.***

Pentru scurgerea apelor din lungul strazilor se vor folosi, in general, santurile de pamant existente. In functie de panta transversala a imbracamintii rutiere se vor amenaja santuri de scurgere sub forma de rigole triunghiulare si santuri trapezoidale din pamant, podete/santuri din beton armat cu capace carosabile, santuri trapezoidale din beton, podete dalate sau se vor decolmata santurile trapezoidale din pamant, existente.

***a) Santuri din beton armat cu capace carosabile***

Pentru asigurarea scurgerii apelor si conducerea acestora in lungul strazilor se vor executa santuri din beton armat cu capace carosabile, astfel:

- pe Strada 35 intre Km 0+002-0+286 dr. se vor executa 284 ml de sant de beton armat cu capace carosabile de 50 cm.

- pe Strada 31 Km 0+177-0+203 dr. se vor executa 26 ml de sant de beton armat cu capace carosabile de 50 cm.

***Lungimea totala a santurilor de beton armat cu capace carosabile de 50 cm este de 310m.***

***b) Podete din sant de beton armat cu capace carosabile***

Pe strazile pe care sunt necesare lucrari de asigurare a scurgerii apelor in lungul acestora in zona drumurilor laterale s-au executat podete din santuri de beton armat cu capace carosabile.

- pe Strada 5 s-a prevazut un podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 50 cm, la Km 0+000 cu lungimea de 9.00 m;

***In total pe Strada 5 se vor executa 9.00 ml de podete din sant din beton armat cu capace carosabile de 50 cm.***

- pe Strada 3 s-a prevazut un podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 50 cm, la Km 0+519 stg. cu lungimea de 6.33 m;

***In total pe Strada 3 se vor executa 6.33 ml de podete din sant din beton armat cu capace carosabile de 50 cm.***

- pe Strada 35 s-a prevazut un podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 50 cm, la Km 0+002 cu lungimea de 7.00 m si un podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 50 cm, la Km 0+286 cu lungimea de 7.00 m;

***In total pe Strada 35 se vor executa 14.00 ml de podete din sant din beton armat cu capace carosabile de 50 cm.***

- pe Strada 39 s-a prevazut un podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 50 cm, la Km 0+102 cu lungimea de 5.00 m;

***In total pe Strada 39 se vor executa 5.00 ml de podete din sant din beton armat cu capace carosabile de 50 cm.***

- pe Strada 30 s-a prevazut un podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 50 cm, la Km 0+315 cu lungimea de 7.66 m;

***In total pe Strada 30 se vor executa 7.66 ml de podete din sant din beton armat cu capace carosabile de 50 cm.***

- pe Strada 31 s-a prevazut un podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 50 cm, la Km 0+137 cu lungimea de 6.00 m si un podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 50 cm, la Km 0+177 cu lungimea de 5.66 m

***In total pe Strada 31 se vor executa 11.66 ml de podete din sant din beton armat cu capace carosabile de 50 cm.***

***In total, se vor executa 6 podete din santuri de beton armat cu capace carosabile de 50 cm si pe o lungime totala de 53.66 ml.***

***c) Podete dalate***

Pentru asigurarea viabilitatii partii carosabile peste canalul de scurgere existent pe Strada 30 la intersectia cu Strada 31, Km 0+207 se va executa un podet dalat cu lumina de 2.00 m si lungimea de 8.00 m necesar asigurarii scurgerii apelor prin canalul de scurgere amplasat oblic, sub un unghi de 37.2g fata de axul strazii ce urmeaza a fi modernizata. Acest podet il va inlocui pe cel existent, insuficient pentru a asigura scurgerea apelor si care se va demola.

***d) Santuri trapezoidale din beton***

Pe strada 31 se va executa un sant trapezoidal din beton in lungime de 8.00 m la Km 0+137 dr. pentru a asigura deversarea apelor pluviale ce trec din podetul de beton armat cu capace carosabile, amplasat transversal in canalul de scurgere din apropiere. Santul se va executa din beton C25/30, cu grosimea de 8 cm asezat pe un poat de nisip de 5 cm.

***In total se vor executa 8.00 ml de sant trapezoidal din beton.***

***e) Rigole triunghiulare din pamant***

- pe Strada 5 se vor executa, la baza taluzului rambleului, rigole triunghiulare din pamant intre Km 0+000-0+126 stg.

***In total pe Strada 5 se vor executa 126 ml de rigola triunghiulara din pamant.***

- pe Strada 30 se vor executa, la baza taluzului rambleului, rigole triunghiulare din pamant intre Km 0+315-0+536 dr.

***In total pe Strada 30 se vor executa 221 ml de rigola triunghiulara din pamant.***

- pe Strada 31 se vor executa, la baza taluzului rambleului, rigole triunghiulare din pamant intre Km 0+137-0+177 stg. si pe drumul lateral de la Km 0+177 dr.

***In total pe Strada 31 se vor executa 56 ml de rigola triunghiulara din pamant.***

***In total se vor executa 403 ml de rigole triunghiulare din pamant.***

***f) decolmatare santuri trapezoidale din pamant***

- pe Strada 5 se vor decolmata santurile trapezoidale existente pe o lungime de 570 m si intre podetele de intrare in curti;

- pe Strada 3 se vor decolmata santurile trapezoidale existente pe o lungime de 1122 m si intre podetele de intrare in curti;

- pe Strada 39 se vor decolmata santurile trapezoidale existente pe o lungime de 349 m si intre podetele de intrare in curti;

- pe Strada 30 se vor decolmata santurile trapezoidale existente, intre Km 0+000-0+315 stg. pe o lungime de 315 m si intre podetele de intrare in curti;

- pe Strada 31 se vor decolmata santurile trapezoidale existente, intre Km 0+000-0+137 dr. pe o lungime de 137 m si intre podetele de intrare in curti;

***Lungimea totala a santurilor trapezoidale din pamant care se vor decolmata este de 2493ml.***

Pe Strada 5 acostamentele se vor amenaja din piatra sparta cu impanare si innoroire, pe latimea de 0.50 m pe fiecare latura a partii carosabile si pe o grosime de 9 cm, grosimea imbracamintii;

Pe Strada 3 acostamentele se vor amenaja din piatra sparta cu impanare si innoroire, pe latimea de 0.50 m pe fiecare latura a partii carosabile si pe o grosime de 9 cm, grosimea imbracamintii;

Pe Strada 35 acostamentul se va amenaja din piatra sparta cu impanare si innoroire, pe latimea de 0.25 m, pe o latura a partii carosabile si pe o grosime de 9 cm, grosimea imbracamintii;

Pe Strada 39 acostamentele se vor amenaja din piatra sparta cu impanare si innoroire, pe latimea de 0.25 m, pe fiecare latura a partii carosabile si pe o grosime de 9 cm, grosimea imbracamintii;

Pe Strada 30 acostamentele se vor amenaja din piatra sparta cu impanare si innoroire, pe latimea de 0.25 m, pe fiecare latura a partii carosabile si pe o grosime de 9 cm, grosimea imbracamintii;

Pe Strada 31 Km 0+000-0+177 acostamentele se vor amenaja din piatra sparta cu impanare si innoroire, pe latimea de 0.25 m, pe fiecare latura a partii carosabile si pe o grosime de 9 cm, grosimea imbracamintii;

Pe Strada 31 Km 0+177-0+210 acostamentul se va amenaja din piatra sparta cu impanare si innoroire, pe latimea de 0.25 m, pe o latura a partii carosabile si pe o grosime de 9 cm, grosimea imbracamintii;

Pe drumurile laterale, in lungime totala de 35 ml, acostamentele se vor amenaja din piatra sparta cu impanare si innoroire, pe latimea de 0.25 m, pe fiecare latura a partii carosabile si pe o grosime de 9 cm, grosimea imbracamintii;

Pe strazile si drumurile comunale, ce fac obiectul prezentei notificari exista retea de canalizare pe care sunt amplasate camine de vizitare cu capace metalice inglobate in beton 1.20 m x 1.20 m. Aceste capace necesita aducerea la cota imbracamintii asfaltice proiectate, numarul acestora, pe fiecare drum comunal si strada fiind dispus astfel:

Strada 5 - 8 buc; Strada 3 - 8 buc; Strada 35 - 7 buc; Strada 39 - 7 buc si Strada 30 - 13 buc. Pe Strada 31 nu exista retea de canalizare.

***Numarul total al capacelor caminelor de vizitare este de 43 buc.***

Pentru asigurarea reglementarii prioritatilor in desfasurarea circulatiei rutiere se vor monta table indicatoare la intersectiile strazilor cu drumurile clasificate (nationale si judetene), astfel:

-pe Strada 5 se va monta o tabla indicatoare CEDEAZA TRECEREA la intersectia cu DJ720D;

-pe Strada 3 se va monta o tabla indicatoare CEDEAZA TRECEREA la intersectia cu DJ720D;

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

Pentru asigurarea sigurantei rutiere se vor executa marcaje axiale pe drumurile comunale si strazile cu doua benzi de circulatie si marcaje de delimitare a partii carosabile pe strazile cu o singura banda de circulatie. Astfel, se vor executa:

- pe Strada 5 - marcaj delimitare parte carosabila 0.13 Km;

- pe Strada 3 - marcaj delimitare parte carosabila 0.56 Km;

- pe Strada 35 - marcaj delimitare parte carosabila 0.29 Km;

- pe Strada 39 - marcaj delimitare parte carosabila 0.35 Km;

- pe Strada 30 - marcaj delimitare parte carosabila 0.54 Km;

- pe Strada 31 - marcaj delimitare parte carosabila 0.21 Km;

***In total se vor executa 1.79 Km de marcaj de delimitare a partii carosabile.***

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

Analizand starea actuala a strazilor 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 Darmanesti.
* 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 Darmanesti.

- 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.

- Arigurarea accesului locuitorilor la institutiile Comunei aflate in centru civic amplasat pe DN72.

Neexecutarea la timp a lucrarilor propuse in prezentul memoriu de prezentare va conduce cu timpul la costuri de intretinere din ce in ce mai mari, modernizarea strazilor fiind o necesitate evidenta.

Proiectul „*Modernizare strazi in Comuna Darmanesti*” corespunde Planului Urbanistic General si care stabileste, regimul juridic/economic al terenului aferent obiectivului de investitii este: teren intravilan aflat in domeniul public al Comunei.

Conform statisticii cuprinse in Rezultatul final al *Recensamantului populatiei si locuintelor din anul 2011*, populatia stabila a Comunei Darmanesti este de 4810 locuitori – corespunzator cu Anexa 7 - *Rezultate finale recensamantul Populatiei 2011.*

***c) valoarea investitiei;***

Valoarea investitiei este de 1168913 lei fara TVA

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

12 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 Darmanesti, pe vechile amplasamente ale strazilor.

Suprafata totala ocupata definitiv de obiectivul de investitie este de 13964 mp reprezentand parte carosabila, acostamente, santuri trapezoidale si rigole triunghiulare din pamant, drumuri laterale si santuri trapezoidale din beton, decolmatare santuri trapezoidale din pamant.

***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, beton de ciment si elemente prefabricate din beton.

**IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare**

Nu este cazul

**V. Descrierea amplasarii proiectului**

Lucrarile ce fac obiectul prezentei documentatii necesara memoriului de prezentare sunt amplasate in judetul Dambovita, Comuna Darmanesti, satele Darmanesti si Marginenii de Sus.

In Comuna Darmanesti, satele Darmanesti si Marginenii de Susi de Sus se vor executa modernizari de strazi pietruite pe o lungime de 2070 m si o suprafata a partii carosabile de 8365 mp. Latimea partii carosabile pentru drumurile comunale si strazile ce fac obiectul prezentei documentatii tehnice este de 4.00 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) Protectia calitatii apelor***: Reteaua hidrografica a zonei pe care se desfasoara strazile din satele Darmanesti si Marginenii de Sus este compusă din paraul Provita si paraul Cricovul Dulce.

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, executarii santurilor/podetelor din sant de beton armat cu capace carosabile, de executie a rigolelor triunghiulare din pamant, a executarii semnalizarii rutiere orizontale si verticale, a executarii podetului dalat, 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 ulitele 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 Darmanesti.

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 2 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 necesara memoriului de prezentare sunt amplasate in judetul Dambovita, Comuna Darmanesti, satele Darmanesti si Marginenii de Sus.

In Comuna Darmanesti, satele Darmanesti si Marginenii de Susi de Sus se vor executa modernizari de strazi pietruite pe o lungime de 2070 m si o suprafata a partii carosabile de 8365 mp. Latimea partii carosabile pentru drumurile comunale si strazile ce fac obiectul prezentei documentatii tehnice este de 4.00 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