

**MEMORIU DE PREZENTARE****I. Denumirea proiectului:**

**„MODERNIZARE DRUM SATESC, LOCALITATEA SCHITUL DE SUS,  
COMUNA IZVORU BÂRZII, JUD. MEHEDINTI”**

**II. Titular:**

- a) denumirea titularului: Primăria Comunei Izvoru Birzii - MH
- b) adresa titularului: Izvoru Birzii, 227295, 0252-342443
- c) reprezentant legal: PRIMAR – BALICA HORIA

**III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:****a) Rezumatul proiectului**

Prezenta documentatie ‘**MODERNIZARE DRUM SATESC, LOCALITATEA SCHITUL DE SUS, COMUNA IZVORU BÂRZII, JUD. MEHEDINTI”** a fost solicitata prin Certificatul de Urbanism nr. .... din ..... eliberat de Primaria Comunei Izvoru Barzii.

Tronsoanele de drumuri de interes local studiate supuse studiului acestui proiect se afla amplasate pe teritoriul comunei Izvoru Barzii si deserveste localitatea Schitul de Sus, facand legatura intre zonele rezidentiale si drumul judetean DJ 607B. Lucrarile ce sunt proiectate sunt lucrari de modernizare a trei tronsoane din drumul satesc ce deserveste loc. Schitu de Sus in lungime totala de **1137.23 ml.**

**2.1.SITUATIA EXISTENTA**

Tronsoanele de drum studiate care se vor moderniza prin realizarea unei structuri rutiere suple, in lungime de **L = 350,00 ml Tronsonul I, L = 376,84 ml tronsonul II si respectiv L = 410,69 tronsonul III,** avute în studiu sunt in prezent din pamant cu urme de pietrisuri si puternic inierbat, care prezintă degradări sub forma de tasari locale, gropi, fâgașe, ca urmare a infiltrațiilor apelor pluviale, datorită lipsei posibilităților de colectare și evacuare a apelor meteorice. El corespunde clasei tehnice V cu o singura banda de circulatie.

Lățimea părții carosabile este variabila fiind cuprinsa intre 3.00 – 3.50 m iar platforma lor are o latime care variaza intre 3.50-4.00 m. Exista de asemenea si stalpi ale retelelor electrice LEA care vor trebui sa ramana in afara partii carosabile.

Șanțurile și rigolele sunt aproape inexistente (colmatate 100%) nu au elementele geometrice corespunzatoare, nu exista sau sunt colmatate și înierbate în unele locuri. Exista doua tronsoane modernizare cu imbracaminte rigida din beton de ciment realizate in anii precedenti.

In profil longitudinal, pe tronsoanele de drum studiate declivitatile sunt medii spre mari, acestea fiind in palier alternand cu rampa si pante pe restul tronsoanelor, rigola de pamant de pe partea dreapta este colmatata

100% și inierbata drept urmare când ploaia se antrenează o parte din zestrea existentă care ajunge în zonele cu cote mai mici ale drumului.

Podetele de sanț și tubulare transversale nu există (nu au fost identificate pe teren), ceea ce face ca apele care ar trebui să fie preluate de rigole să nu poată fi evacuate din zona drumului, ele circulând pe drum creând suprafețe cu șiroiri și fâgașe care creează disconfort pentru participanții la trafic dar și pentru pietoni.

În profil longitudinal drumul se prezintă cu tronsoane în palier (în prima parte), cu rampe și pante medii spre mari.

În profil transversal drumul are pante foarte mici, pe multe tronsoane nu există deloc bombament, aceasta fiind unul din motivele pentru care apele pluviale nu se scurg de pe platforma acestuia, bălțind și ducând la degradarea continuă a lui.

Datorită acestor inconveniente, circulația pe acest drum satesc se desfășoară foarte greu, necesitând multe schimbări de viteză. Circulația se desfășoară cu viteză redusă. Pe timp secetos apare praful ca inconvenient major. Pe timp ploios apar bălțile în gropile din carosabil, ceea ce duce la îngreunarea circulației și a diminuării siguranței și a confortului.

Tipurile de degradări apărute la suprastructura rutieră existentă sunt:

- denivelări ale structurii rutiere care prin reținerea apei accentuează și grabește procesul de degradare;
- infestarea cu pământ și iarba a acostamentelor și a părții carosabile;
- gropi și fâgașe;
- împiedicarea scurgerii apelor prin realizarea acceselor la proprietăți fără podețe de acces;
- denivelări pronunțate ale suprafeței de rulare;
- suprafața permeabilă și alunecoasă în perioadele cu ploi și zapezi;

Cele mai importante cauze ale apariției degradărilor pe părți carosabile care fac obiectul documentației, sunt:

- durata de funcționare depășită;
- lipsa elementelor geometrice transversale și longitudinale;
- prezența apelor pluviale pe suprafața părții carosabile în perioada de ploi abundente și zapezi;

## **5. PRECIZAREA CATEGORIEI DE IMPORTANȚA A CONSTRUCȚIEI**

Alegerea categoriei de importanță a construcției s-a făcut în conformitate cu prevederile art. 22 Secțiunea 2 "Obligații și răspunderi ale proiectantului" din Legea nr. 10 din 18 ian. 1995, "Legea privind calitatea în construcții" și în baza "Metodologiei de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor" din "Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor" aprobat cu Ordinul MLPAT nr. 3 I/N din 2 oct. 1995 și va fi tratată la un capitol ulterior.

Lucrarea ce face obiectul acestei documentații se încadrează la **categoria de importanță C-construcții de importanță normală.**

## 6. SOLUȚIA TEHNICA ADOPTATA LA PROIECTARE

Lucrările care fac obiectul prezentului proiect se vor executa pe Domeniul Public, zona fiind în administrarea Comunei IZVORU BARZII, Judetul Mehedinti.

Suprafata totala carosabila pe care se va intervenii asupra drumului satesc Schitu de Sus, este dupa cum urmeaza:

<b>TRONSON</b>	<b>LUNGIME (ml)</b>	<b>LATIME PARTE CAROSABILĂ + ACOSTAMENTE (ml)</b>	<b>ACOSTAMENTE CONSOLIDATE</b>
<b>Drum satesc km 0+000 – 0+350,00</b>	350,00	3,50+2x0,25	Consolidate de beton 2 x 0,25
<b>Drum satesc km 0+545 – 0+921,84</b>	376,84	3,50+2x0,25	Consolidate de beton 2 x 0,25
<b>Drum satesc km 0+921,84 – 1+332,23</b>	410,39	3,50+2x0,25	Consolidate de beton 2 x 0,25
<b>Suprafata suplimentara amenajare intersectie cu DJ 607B</b>		180,00 mp	
<b>TOTAL LUNGIME SI SUPRAFATA</b>	<b>1137,23 ml</b>	<b>4548,92 mp + 180,00 mp = 4728,92 mp</b>	<b>consolidate de beton</b>

Prin lucrările ce se vor executa se urmărește viabilizarea zonei, în scopul aducerii acesteia la parametrii tehnici impuși de normativele în vigoare pentru categoria tehnica și clasificarea ei .

Pentru întocmirea documentației tehnico economice s-au efectuat măsurători pe teren, s-au întocmit planuri de situație sc. 1:500 si profiluri transversale curente in diferite zone, un profil transversal tip precum si profilurile longitudinale pentru toate tronsoanele de drum.

Lucrările proiectate in aceasta etapa se încadrează strict in zona existenta a domeniului public fara a depasi limitele imprejmuirilor, nefiind necesare expropriieri.

In plan a fost respectat în principiu traseul actual al drumului satesc corectarea acestuia s-a făcut acolo unde a fost necesar. In prezent exista doua tronsoane modernizate in anii precedenti tronsoane cu o imbracaminte rigida din beton de ciment.

Proiectul tehnic cuprinde totalitatea lucrarilor ce trebuie executate pentru sistematizarea elementelor geometrice ale drumului atat in plan cat si in profil longitudinal (raze minime ale curbelor in plan, declivitati

longitudinale maxime, gabarite, etc.) corespunzatoare unor drumuri de clasa tehnica V, pentru asigurarea unei circulatii fluente in zona. Deoarece drumul se afla intr-o zona bogata in precipitatii, prin proiectare se va asigura scurgerea apelor pluviale prin constructia unor rigole de acostament pereate de beton.

In plan traseul proiectat urmareste traseul drumului existent, cu o geometrizare minima a elementelor, astfel incat ampriza proiectata sa se inscrie in zona drumului existent evitandu-se pe cat posibil exproprierea. Acolo unde este necesar infrastructura drumului (terasamentele) se vor realiza din pamant prin imprumuturi din zona pentru completarea terasamentului existent in sectoarele de rambleu, precum si prin compensari in acelasi profil sau intre profile in celelalte sectoare.

Lăţimea platformei este variabila 3.50 – 4.00 m. Viteza de proiectare este de 25 km/h.

## **2. Stabilirea alcatuirii structurii rutiere**

Deoarece tronsoanele de drum ce se vor moderniza corespund categoriei tehnice V s-a ales varianta :

In cadrul acestei variante structura rutiera va fi alcatuita din :

- **4 cm strat de uzura din beton asphaltic tip BAPC 16;**
- **6 cm strat de legatura din beton asphaltic tip BADPC 22,4 ;**
- **15 cm strat superior de piatra sparta impanata;**
- **20 cm strat inferior de fundaţie de balast;**

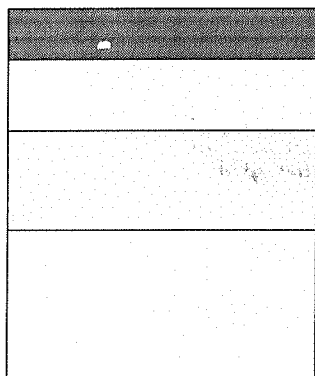
### **1. Drum satesc, loc. Schitul de Sus**

La realizarea investitiei se vor utiliza numai materiale agrementate conform HG 766/1997 si a Legii 10/1995 .

Tronsoanele de drum proiectate are urmatoarele caracteristici tehnice :

- clasa tehnica V ;
- viteza de proiectare de baza - 25 km/h. (zona de deal)
- lungime tronsoane de drum  $L = 1137,23$  ml ;
- suprafata parte carosabila + suprafata intersectie DJ607B = 4728,92 m ;
- suprafata acostamente consolidate = 568,62 mp;
- latime platforma = 4,00 ml ;
- latime parte carosabila + acostamente = 4,00 m ( $3,50+2 \times 0,25$ );

In vederea aducerii zonei la o stare normala de exploatare, care sa asigure siguranta şi confortul circulaţiei s-au proiectat următoarele lucrări :



- 4 cm - Strat de uzura din beton asfaltic tip BAPC 16
- 6 cm - Strat de legatura din beton asfaltic tip BADPC 22,4
- 15 cm - Strat de superior de fundatie din piatra sparta
- 20 cm - Strat de inferior de fundatie din balast

**Pentru partea carosabila:**

- trasarea lucrarii si pichetarea ei ;
- saparea la cota de fundare (parte carosabila, acostamente);
- reprofilarea stratului suport (parte carosabila, acostamente);
- pregatirea terenului de fundare prin nivelare si compactare (parte carosabila, acostamente);
- realizarea stratului inferior de fundatie din balast de 20 cm (parte carosabila, acostamente);
- realizarea stratului superior de piatra sparta impanata de 15 cm (parte carosabila, acostamente);
- realizarea stratului de legatura din beton asfaltic tip BAPC 22,4 – 6 cm (parte carosabila, acostamente)
- amorsarea partii carosabile si a acostamentelor consolidate cu EBCR;
- realizarea stratului de uzura din beton asfaltic tip BAPC 16 – 4 cm (parte carosabila, acostamente).
- montare indicatoare rutiere – 1 buc. „STOP” la intersectia cu DJ 607B ;
- realizarea marcajului rutier longitudinal.
- materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;

Materiile prime puse in opera (balast, piatra sparta, betoane) vor si aduse de antreprenor si puse direct opera, fara a se crea depozite pe amplasament.

- 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 folosesc traseele existente ale strazilor, fara a fi necesare exproprieri.

- resursele naturale folosite în construcție și funcționare;

Materiile prime naturale puse in opera (balast, piatra sparta) vor si aduse de antreprenor si puse direct opera, fara a se crea depozite pe amplasament.

- metode folosite în construcție/demolare;

- se vor respecta toate fazele de constructie necesare pentru modernizarea drumurilor respective: terasamente, asternerii, turnari de betoane, etc.

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

- 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 - 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 – nu este cazul;

#### V. Descrierea amplasării proiectului:

- distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare – nu este cazul;
- localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare: - nu este cazul
- 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;

#### 1.6.BILANȚ TERITORIAL:

TRONSON	LUNGIME (ml)	LATIME PARTE CAROSABILĂ + ACOSTAMENTE (ml)	ACOSTAMENTE CONSOLIDATE
<b>Drum satesc km 0+000 – 0+350,00</b>	350,00	3,50+2x0,25	Consolidate de beton 2 x 0,25
<b>Drum satesc km 0+545 – 0+921,84</b>	376,84	3,50+2x0,25	Consolidate de beton 2 x 0,25
<b>Drum satesc km 0+921,84 – 1+332,23</b>	410,39	3,50+2x0,25	Consolidate de beton 2 x 0,25
<b>Suprafata suplimentara</b>		180,00 mp	

<b>amenajare intersectie cu DJ 607B</b>			
<b>TOTAL LUNGIME SI SUPRAFATA</b>	<b>1137,23 ml</b>	<b>4548,92 mp + 180,00 mp = 4728,92 mp</b>	<b>consolidate de beton</b>

Coordonatele punctelor topo Stereo 70 care delimiteaza lucrarea sunt:

**Tronsonul I - L = 350,00 ml**

1. X=365111.08 Y=305407.93
2. X=365075.87 Y=305408.53
3. X=365387.32 Y=305550.99
4. X=365387.36 Y=305546.99

**Tronsonul II - L = 376,84 ml**

1. X=365529.08 Y=305669.10
2. X=365527.59 Y=305672.81
3. X=365803.30 Y=305920.46
4. X=365806.58 Y=305918.17

**Tronsonul III - L = 410,39 ml**

1. X=365803.30 Y=305920.46
2. X=365806.58 Y=305918.17
3. X=3656130.97 Y=306157.18
4. X=366128.14 Y=306159.50

**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:**

Proiectarea lucrarilor de suprastructura se va face astfel incit contaminarea potentiala a cursurilor de apa, a lacurilor, a panzei freatice sa fie evitata.

Apele pluviale vor fi colectate prin amenajarea unor rigole perate cu beton si se vor deversa la emisar.

**b. Protecția aerului:**

Pe toata perioada executie solutiile adoptate trebuie sa asigure masuri speciale pentru protectia fonica a surselor generatoare de zgomot si vibratii , pentru a nu depasi pragul admis.

**c. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:**

Datorita uniformizării vitezei se scade intensitate zgomotului , iar accesul autovehiculelor cu masa mai mare de 10 to va fi interzisă.

**d. Protecția împotriva radiațiilor:**

Nu exista surse de radiatii si nu sunt necesare masuri speciale impotriva lor.

**e. Protecția solului și a subsolului:**

Pe perioada lucrarilor nu exista un impact semnificativ asupra mediului inconjurator

**f. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:**

Amplasamentul nu este situat într-un cadru semnificativ ca ecosistem ocrotit prin programe speciale nationale sau locale.

**g. Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:**

Prin lucrarile de executie a rigolelor se protejeaza proprietatile din zona prin preluarea de catre santurile laterale a apelor pluviale, se elimina disconfortul creat dedeplasarea frecventa a locuitorilor si lucratorilor acestor asezari prin balti si noroaie.

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

- se vor recicla deseurile refolosibile , prin integrarea lor in lucrarile de umpluturi

- se vor respecta conditiile de refacere a cadrului natural in zonele de depozitare

- intretinerea utilajelor si vehiculelor folosite in activitatea de constructie si intretinere se efectueaza doar in locuri special amenajate pentru a evita contaminarea solului.

Deseurile de tip menjer se se vor colecta in pubele sanjabile ce vor fi evacuate prin contract cu firmele de salubritate .

**i. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:**

Nu exista surse de substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse si nu sunt necesare masuri speciale impotriva lor.

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

**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 .**

Pe toata perioada executie solutiile adoptate trebuie sa asigure masuri speciale pentru protectia fonica a surselor generatoare de zgomot si vibratii ,pentru a nu depasi pragul admis.

Vor fi amplasate panouri avertizoare de reducere a vitezei de circulatie, conform proiectului.

Traseele de transport a materialelor de constructii vor fi reduse, pe cat posibil, a numarului de curse.

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

Scopul proiectului este de utilitate publica. Pentru încadrarea în prevederile Uniunii Europene privind protecția mediului și ecosistemelor existente proiectul va respecta simultan legislația națională și europeană în domeniu.

**A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene:** Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele): - nu este cazul;

**B. Se va menționa planul / programul / strategia /documentul de programare / planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.**

Investitia face parte din strategia de dezvoltarea a infrastructurii comunei Izvoru Barzii, fiind cuprinsa in PUG comuna Izvoru Barzii, din alocatii bugetare.

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

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

Lucrarile de investitii vor fi realizate si vor fi executate intr-un timp cat mai scurt. Programul de lucru va fi pe timp de zi. Lucrarile se vor realiza etapizat, astfel incat impactul general sa fie cat mai mic. Lucrarile de executie a lucrarilor vor fi realizate in timp optim, astfel incat impactul asupra oamenilor si a mediului sa fie cat mai redus.

- localizarea organizării de șantier;

Amplasarea organizarii de santier se va face in intravilanul comunei Izvoru Barzii, jud. Mehedinti.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Vor fi amplasate panouri avertizoare de reducere a vitezei de circulație, conform proiectului.

Prin realizarea investiției nu vor fi efectuate defrisări.

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

Traseele de transport a materialelor de construcții vor fi reduse, pe cât posibil, cu reducerea numărului de curse.

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

Amplasarea organizării de șantier și executarea lucrărilor se va face astfel încât să se evite:

- modificarea dinamicii scurgerii apelor subterane

- modificarea dinamicii scurgerii apelor de suprafață.

- infestarea apelor subterane și de suprafață cu carburanți sau materiale poluate.

**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, proiectul fiind pentru modernizarea unui drum satec în com. Izvoru Barzii, jud. Mehedinți.

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

Nu este cazul, proiectul fiind pentru modernizarea unui drum satec în com. Izvoru Barzii, jud. Mehedinți.

- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

Nu este cazul, proiectul fiind pentru modernizarea unui drum satec în com. Izvoru Barzii, jud. Mehedinți.

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

Nu este cazul, proiectul fiind pentru modernizarea unui drum satec în com. Izvoru Barzii, jud. Mehedinți.

**XII. Anexe - piese desenate:**

1. planul de încadrare în zonă, plan de situație;

**XIII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, 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.

Tronsoanele de drum satec studiat (**drum Schitu de Sus**) supus studiului acestui proiect se afla amplasat pe teritoriul comunei Izvoru Barzii și deserveste localitatea Schitu de Sus, făcând legătura între zona rezidențială și drumul județean DJ607B (Dr.Tr. Severin- Breznita Ocol- Ciresu).

**1.6.BILANȚ TERITORIAL:**

<b>TRONSON</b>	<b>LUNGIME (ml)</b>	<b>LATIME PARTE CAROSABILĂ + ACOSTAMENTE (ml)</b>	<b>ACOSTAMENTE CONSOLIDATE</b>
<b>Drum satesc km 0+000 – 0+350,00</b>	350,00	3,50+2x0,25	Consolidate de beton 2 x 0,25
<b>Drum satesc km 0+545 – 0+921,84</b>	376,84	3,50+2x0,25	Consolidate de beton 2 x 0,25
<b>Drum satesc km 0+921,84 – 1+332,23</b>	410,39	3,50+2x0,25	Consolidate de beton 2 x 0,25
<b>Suprafata suplimentara amenajare intersectie cu DJ 607B</b>		180,00 mp	
<b>TOTAL LUNGIME SI SUPRAFATA</b>	<b>1137,23 ml</b>	<b>4548,92 mp + 180,00 mp = 4728,92 mp</b>	<b>consolidate de beton</b>

Coordonatele punctelor topo Stereo 70 care delimiteaza lucrarea sunt:

**Tronsonul I - L = 350,00 ml**

1. X=365111.08 Y=305407.93
2. X=365075.87 Y=305408.53
3. X=365387.32 Y=305550.99
4. X=365387.36 Y=305546.99

**Tronsonul II - L = 376,84 ml**

1. X=365529.08 Y=305669.10
2. X=365527.59 Y=305672.81
3. X=365803.30 Y=305920.46
4. X=365806.58 Y=305918.17

**Tronsonul III - L = 410,39 ml**

1. X=365803.30 Y=305920.46
2. X=365806.58 Y=305918.17
3. X=3656130.97 Y=306157.18
4. X=366128.14 Y=306159.50

b) numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar – 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

-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:

- **bazinul hidrografic - Jiu**

- **cursul de apă: Topolnita**

- **corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): ROJI06 – Lunca și terasele Dunării-Calafat**

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. 292/2019 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.

- **pct. 10 – Proiecte de infrastructura**

Semnătura și stampila titularului

