**Memoriu de prezentare**

**-Anexa 5-**

**I. Denumirea proiectului:**

„Asfaltare drumuri de interes local (ulițe) în comuna Mătăsaru”

**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 28 de tronsoane de drumuri de interes local (ulițe) în comuna Mătăsaru, cu o lungime totală de 7471.43ml. Acestea sunt:

**Sat Mătăsaru, L=1757,31m:**

1. Strada Pompe Canton: Km 0+000,00 - 0+450,00
2. Strada Brândușei: Km 0+000,00 - 0+165,50
3. Strada Lăcrămioarei: Km 0+000,00 - 0+281,64
4. Strada Ghiocelului: Km 0+000,00 - 0+234,15
5. Strada Zambilei: Km 0+000,00 - 0+225,90
6. Strada Toporașului: Km 0+000,00 - 0+115,37
7. Strada Mărgăritarului: Km 0+000,00 - 0+145,35
8. Strada Viorelelor: Km 0+000,00 - 0+139,40

**Sat Odaia Turcului: L=810,89m:**

1. Strada Narcisei: Km 0+000,00 - 0+219,06
2. Strada Petuniei: Km 0+000,00 - 0+100,56
3. Strada Panseluței: Km 0+000,00 - 0+120,32
4. Strada Violetei: Km 0+000,00 - 0+054,50
5. Strada Lavandei: Km 0+000,00 - 0+316,45

**Sat Crețulești: L=387,89m:**

1. Strada Gladiolei: Km 0+000,00 - 0+097,88
2. Strada Freziei: Km 0+000,00 - 0+111,45
3. Strada Iasomiei: Km 0+000,00 - 0+178,56

**Sat Tețcoiu: L=1120,26m:**

1. Strada Rozelor tronson A: Km 0+000,00 - 0+807,16
2. Strada Rozelor tronson B: Km 0+000,00 - 0+120,10
3. Strada Crizantemelor: Km 0+000,00 - 0+193,00

**Sat Poroinica: L = 1786,97m:**

1. Strada Garofiței: Km 0+000,00 - 0+064,00
2. Strada Crinului: Km 0+000,00 - 0+256,20
3. Strada Stânjenelului: Km 0+000,00 - 0+683,00
4. Strada Daliei: Km 0+000,00 - 0+337,76
5. Strada Macilor: Km 0+000,00 – 0+256,45
6. Strada Lotusului: Km 0+000,00 – 0+189,56

**Sat Putu cu Salcie: L=1608,11**

1. Strada Sânzienelor: Km 0+000,00 – 0+169,70
2. Strada Bujorului: Km 0+000,00 – 0+301,41
3. Strada Albăstrelelor (DC75): Km 0+930,00 – 2+067,00

Străzile analizate se prezintă astfel: zonele drepte alternează 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 12%). Schimbările de pantă nu sunt racordate conform reglementarilor în vigoare.

În secțiune transversală străzile au în mare parte platforma mărginită de vegetație sau de zone construite. Străzile Zambilei și Mărgăritarului sunt mărginite de sectoare de taluzuri. Strada Lotusului urmărește cursul râului Sabar, pe malul drept al acestuia, iar primii aproximativ 70m ai străzii Stânjenelului se află pe malul stâng al Sabarului.

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. 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. În cazul străzilor Mărgăritarului și Lotusului nu există parapeți metalici de protecție spre taluz, respectiv spre albia râului, care se află la 3...5m de marginea carosabilului.

 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 dispoziție 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 intervenție în caz de urgență;
* generarea unor cantități însemnate de praf mineral ridicat de autovehicule.
* asigurarea medicală și veterinară se desfășoară cu greutate;
* asigurarea unor condiții minime pentru sănătatea, confortul și igiena oamenilor.
* lipsa de interes pentru stabilirea în zona a personalului didactic, medical etc;
* desfășurarea cu greutate a învățământului, educației, generând situații de abandon școlar/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 desfășoară cu dificultate.

**SITUAȚIA PROIECTATĂ**

**Aspecte generale**

În conformitate cu tema de proiectare, asfaltarea drumurilor 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 28 de tronsoane de drumuri de interes local (ulițe) din comuna Mătăsaru, cu o lungime totală de 7471,43ml. 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 și a situației existente în ceea ce privește limitele de proprietăți, urmărește pe cât posibil traseul și amplasamentul existent al drumurilor, pentru evitarea exproprierilor, îmbunătățindu-se razele de curbură și pantele atât 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. . În situații excepționale, unde păstrarea vitezei de proiectare ar implica exproprieri sau cantități ridicate de săpături / umpluturi / consolidări, viteza de proiectare a fost redusă până la 10km/h.

*Traseul în profil longitudinal*

Menținerea traseului în plan a străzilor a condus și la menținerea declivităților acestora în mare parte, mai puțin 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 spațiu 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 drumurilor 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 părții 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 au rezultat 15 profile transversale tip, anexate prezentei documentații.

**ELEMENTE PROIECTATE DEFALCATE PE STRĂZI**

**Sat Mătăsaru:**

**Strada** **Pompe Canton**: Km 0+000,00 - 0+450,00

 Se aplică profil tip 1, de la : Km 0+000,00 - 0+450,00;

 Acostamente balast pe ambele părți ale carosabilului, l=0,75m, L=2x450.00m

 Rigole trapezoidale prefabricate din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: L=2x450.00m

 Marcaj longitudinal pentru delimitare benzi de circulație: 0,45km

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,45km

**Strada Brândușei**: Km 0+000,00 - 0+165,50

 Se aplică profil tip 5 de la Km 0+000,00 – 0+121,50

 profil tip 3 de la Km 0+121,50 – 0+165,50

 Rigola trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 170,5m

 Rigola carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 33,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 192,00m

 Indicatoare rutiere: 2 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,20005km.

 Drum lateral L=35m pe partea dreaptă la km 0+146,00, carosabil l=3.00m, rigolă trapezoidală prefabricată pe partea stângă a carosabilului.

**Strada Lăcrămioarei**: Km 0+000,00 - 0+281,64

 Se aplică profil tip 3A de la Km 0+000,00 – 0+152,07

 Profil tip 2A de la Km 0+152,07 – 0+281,64

 Rigola trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm : 276,64m

 Rigola carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 5,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 281,64m

 Indicatoare rutiere: 2 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,28164km.

**Strada Ghiocelului**: Km 0+000,00 - 0+234,15

 Se aplică profil tip 4A de la Km 0+000,00 – 0+234,15

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 214,15m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 25,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 309,77m

 Indicatoare rutiere: 3 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,31877km.

 Drum lateral L=20m pe partea dreaptă la km 0+140,00, carosabil l=3.00m, rigolă trapezoidală prefabricată pe partea dreaptă a carosabilului.

Drum lateral L=64,62m pe partea stângă la km 0+220,40, carosabil l=2,75m, rigolă trapezoidală prefabricată pe partea stângă a carosabilului.

**Strada Zambilei**: Km 0+000,00 - 0+225,90

 Se aplică profil tip 5 de la Km 0+000,00 – 0+210,90

 Profil tip 2 de la Km 0+210,90 – 0+225,90

 Rigola trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm :225,90m.

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 193,40m.

 Podeț tubular de traversare Ø 500mm tip PREMO, L=6,00m la km 0+110,50

 Podeț tubular de traversare Ø 500mm tip PREMO, L=6,00m la km 0+181,00

 Indicatoare rutiere: 1 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,22590km.

**Strada Toporașului**: Km 0+000,00 - 0+115,37

 Se aplică profil tip 5 de la Km 0+000,00 – 0+115,37

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm :105,37m.

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 10,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 121,37m.

 Indicatoare rutiere: 2 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,11537km.

**Strada** **Mărgăritarului**: Km 0+000,00 - 0+145,35

 Se aplică profil tip 2A de la Km 0+000,00 – 0+052,31 și de la 0+132,31 – 0+145,35

 Profil tip 2B de la km 0+052,31 – 0+132,31

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm :130,35m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 15,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 145,35m.

Parapete metalic de protecție pe partea stângă L=80,00m

 Indicatoare rutiere: 2 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabila: 0,14535km.

**Strada Viorelelor**: Km 0+000,00 - 0+139,40

 Se aplică profil tip 3A de la Km 0+000,00 – 0+139,40

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm :119,40m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 20,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 171,40m.

 Podeț tubular de traversare Ø500mm tip PREMO, L=4,00m la km 0+053,50

 Indicatoare rutiere: 2 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,1394km.

 Platformă de întoarcere

**Sat Odaia Turcului:**

**Strada Narcisei**: Km 0+000,00 - 0+219,06

 Se aplică profil tip 2A de la Km 0+000,00 – 0+219,06

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 204,06m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 15,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 229,06m.

 Podeț tubular la intersecția cu DC70 Ø 500mm tip PREMO, L=7,00m

 Indicatoare rutiere: 2 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,21906m.

 Platformă de încrucișare 2,75x15,00m

**Strada Petuniei**: Km 0+000,00 - 0+100,56

 Se aplică profil tip 2A de la Km 0+000,00 – 0+100,56

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 100,56m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 108,06m.

 Podeț tubular la intersecția cu DC70 Ø 500mm tip PREMO, L=7,00m

 Indicatoare rutiere: 2 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,10056km

**Strada Panseluței**: Km 0+000,00 - 0+120,32

 Se aplica profil tip 2A de la Km 0+000,00 - 0+034,00 si de la Km 0+069,00 - 0+120,32

 profil tip 6A de la Km 0+034,00 – 0+069,00

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 80,32m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 35,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 120,32m.

 Podeț tubular la intersecția cu DC70 Ø 500mm tip PREMO, L=7,00m

 Indicatoare rutiere: 2 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,12032km.

**Strada Violetei**: Km 0+000,00 - 0+054,50

 Se aplică profil tip 2 de la Km 0+000,00 - 0+054,50

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 45,00m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 5,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 54,50m.

 Indicatoare rutiere: 2 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,0545km

**Strada Lavandei**: Km 0+000,00 - 0+316,45

 Se aplică profil tip 3A de la Km 0+000,00 - 0+25,91

 profil tip 5A de la Km 0+25,91 – 0+316,45

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 291,45m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 20,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 311,45m.

 Indicatoare rutiere: 2 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,33645km

 Drum lateral L=10m pe partea dreaptă la km 0+201,50, carosabil l=3.00m

 Drum lateral L=10m pe partea dreaptă la km 0+219,00, carosabil l=3.00m

**Sat Crețulești:**

**Strada Gladiolei**: Km 0+000,00 - 0+097,88

 Se aplică profil tip 3 de la Km 0+000,00 - 0+097,88

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 92,88m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 5,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 94,88m.

 Podeț tubular la intersecția cu DC71 Ø 500mm tip PREMO, L=4,00m

 Indicatoare rutiere: 2 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,09788km

**Strada Freziei**: Km 0+000,00 - 0+111,45

 Se aplică profil tip 3A de la Km 0+000,00 - 0+111,45

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 102,95m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 123,95m.

 Indicatoare rutiere: 2 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,11145km

 Platformă de încrucișare

**Strada Iasomiei**: Km 0+000,00 - 0+178,56

 Se aplică profil tip 3 de la Km 0+000,00 - 0+141,31

 profil tip 6 de la Km 0+141,31 – 0+178,56

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 128.56m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 50,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 192.56m.

 Podeț tubular de traversare Ø 500mm tip PREMO, L=4,00m la km 0+104,00

 Indicatoare rutiere: 2 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,18856km

Drum lateral L=10m pe partea dreaptă la km 0+107,40, carosabil l=2,75m, rigolă trapezoidală prefabricată pe partea stângă a carosabilului.

**Sat Tețcoiu:**

**Strada Rozelor tronson A**: Km 0+000,00 - 0+807,16

 Se aplică profil tip 1A de la Km 0+000,00 - 0+057,50

 profil tip 1 de la Km 0+057,50 – 0+807,16

 Acostamente pe ambele părți ale carosabilului, l=0,75m, L=2x749,66m

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 1176,32m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 440,00m

 Bordura mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 10,00m

 Podeț tubular de traversare Ø 500mm tip PREMO, L=7,00m la km 0+552,16

 Podeț tubular la intersecția cu DC72 Ø 500mm tip PREMO, L=9,00m

 Indicatoare rutiere: 1 buc.

 Marcaj longitudinal pentru delimitare benzi de circulație: 0,80716km

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,81716km

**Strada Rozelor tronson B**: Km 0+000,00 - 0+120,10

 Se aplică profil tip 2 de la Km 0+000,00 - 0+120,10

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 110,10m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 18,00m

 Indicatoare rutiere: 1 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,121km

**Strada Crizantemelor**: Km 0+000,00 - 0+193,00

 Se aplică profil tip 5B de la Km 0+000,00 - 0+193,00

Acostamente pe ambele părți ale carosabilului, l=0,50m, L=193,00m pe partea stângă, 175,00m pe partea dreaptă.

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 183,00m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 10,00m

 Podeț tubular de traversare Ø 500mm tip PREMO, L=7,00m la km 0+552,16

 Podeț tubular la intersecția cu DC72 Ø 500mm tip PREMO, L=9,00m

 Indicatoare rutiere: 1 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,193km

**Sat Poroinica:**

**Strada Garofiței**: Km 0+000,00 - 0+064,00

 Se aplică profil tip 5A de la Km 0+000,00 - 0+064,00

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 64,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 64,00m

 Indicatoare rutiere: 1 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,064km

**Strada Crinului**: Km 0+000,00 - 0+256,20

 Se aplică profil tip 3 de la Km 0+000,00 - 0+143,50

 profil tip 4B de la Km 0+143,50 – 0+256,20

Acostamente pe ambele părți ale carosabilului, l=0,50m, L=2x112,70m

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 133,50m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 10,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 143,50m

 Indicatoare rutiere: 1 buc

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,2562km

**Strada Stânjenelului**: Km 0+000,00 - 0+683,00

 Se aplică profil tip 5A de la Km 0+000,00 - 0+683,00

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 640m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 35,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 691m

 Podeț tubular la intersecția cu DC72 Ø 500mm tip PREMO, L=8,00m

 Indicatoare rutiere: 1 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,683km

 Platforma de întoarcere

**Strada Daliei**: Km 0+000,00 - 0+337,76

 Se aplică profil tip 5 de la Km 0+000,00 - 0+337,76

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton C35/45 cu dimensiunile 66x60x37cm: 312,76m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton C35/45 cu dimensiunile 65x60x37cm: 25,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 351,00m

 Podeț tubular de traversare Ø 500mm tip PREMO, L=5,00m la km 0+219,93

 Indicatoare rutiere: 1 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,4km

 Platformă de întoarcere

**Strada Macilor**: Km 0+000,00 - 0+256,45

 Se aplică profil tip 5A de la Km 0+000,00 - 0+256,45

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton C35/45 cu dimensiunile 66x60x37cm: 241,45m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton C35/45 cu dimensiunile 65x60x37cm: 15,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 256,45m

 Podeț tubular la intersecția cu DJ401A Ø 500mm tip PREMO, L=8,00m

 Indicatoare rutiere: 1 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabila: 0,25645km

**Strada Lotusului**: Km 0+000,00 - 0+189,56

 Se aplică profil tip 4 de la Km 0+000,00 - 0+189,56

 Acostamente pe ambele părți ale carosabilului, l=0,375m, L=2x189,56m

Parapete metalic de protecție pe partea stângă, L=189,56m

 Indicatoare rutiere: 1 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,189,56km

**Sat Puțu cu Salcie:**

**Strada Sânzienelor**: Km 0+000,00 - 0+169,70

 Se aplică profil tip 5A de la Km 0+000,00 - 0+169,70

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton cu dimensiunile 66x60x37cm: 159,70m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton cu dimensiunile 65x60x37cm: 10,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 169,70m

 Indicatoare rutiere: 1 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,1697km

**Strada Bujorului**: Km 0+000,00 - 0+301,41

 Se aplică profil tip 2 de la Km 0+000,00 - 0+141,77 și de la 0+177,77 – 0+301,41

 profil tip 6 de la Km 0+141,77 – 0+177,77

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton C35/45 cu dimensiunile 66x60x37cm: 261,41m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton C35/45 cu dimensiunile 65x60x37cm: 83,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 301,41m

 Podeț tubular de traversare Ø 500mm tip PREMO, L=4,00m la km 0+016,00

 Indicatoare rutiere: 1 buc.

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 0,30141km

**Strada Albăstrelelor** (DC75): Km 0+930,00 – 2+067,00

 Se aplică profil tip 1 de la Km 0+930,00 – 1+536,33 și de la 1+605,75 – 1+866,88

 profil tip 1A de la Km 1+536,33 – 1+605,75 și de la 1+866,88 – 2+067,00

 Acostamente pe ambele părți ale carosabilului de la Km 0+930,00 – 1+536,33 și de la 1+605,75 – 1+866,88, l=0,75m, L=2x867,46m

 Rigolă trapezoidală prefabricată din beton C35/45 cu dimensiunile 66x60x37cm: 2238,20m

 Rigolă carosabilă prefabricată din beton C35/45 cu dimensiunile 65x60x37cm: 66,00m

 Bordură mare prefabricată din beton cu dimensiunile 20x25cm: 47,00m

 Podeț tubular de traversare Ø 500mm tip PREMO, L=7,00m la km 1+291,50

 Podeț tubular de traversare Ø 500mm tip PREMO, L=7,00m la km 1+602,25

Podeț tubular la intersecția drumului lateral cu strada Albăstrelelor Ø 500mm tip PREMO, L=7,00m, pentru asigurarea continuității scurgerii apelor de la podețul situat la km 1+602,20 pe drumul principal.

 Indicatoare rutiere: 19 buc.

 Marcaj longitudinal pentru delimitare benzi de circulație: 1137m

 Marcaje longitudinale pentru delimitare parte carosabilă: 1137m

Drum lateral L=10m pe partea stângă la km 1+153,50, carosabil l=3,00m, rigolă trapezoidală prefabricată pe partea dreaptă a carosabilului.

Drum lateral L=10m pe partea dreaptă la km 1+316,50, carosabil l=3,00m, rigolă trapezoidala prefabricata pe partea stângă a carosabilului.

Drum lateral L=10m pe partea dreaptă la km 1+536,33, carosabil l=4,00m, rigolă trapezoidala prefabricata pe partea stângă a carosabilului.

Drum lateral L=20m pe partea dreaptă la km 1+616,50, carosabil l=4,00m, rigolă trapezoidală prefabricată pe partea stângă a carosabilului.

Drum lateral L=22m pe partea stângă la km 1+852,46, carosabil l=4,00m, rigolă trapezoidală prefabricată pe partea stângă a carosabilului.

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.
* Creșterea siguranței circulației

**Structura Rutieră:**

Structura rutieră propusă pentru partea carosabilă este urmatoarea:

* 4 cm – strat de uzură BA 16 RUL 50/70 conform AND 605
* 6 cm – strat de legătură BADPC 22,4 LEG 50/70 conform AND 605
* 20 cm – strat de bază din piatră spartă SR EN 13242+A1
* 30 cm – strat de fundație din balast conform SR EN 13242+A1
* săpătură

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

Acostamentele

La realizarea acostamentelor se ve utiliza următoarea structură :

* 10 cm – balast conform SR EN 13242+A1
* 20 cm – piatră spartă SR EN 13242+A1 (se va continua stratul de bază al drumului sub zona de acostament;

 În alegerea soluției de structură rutieră s-a ținut cont de soluția aleasă în Documentația de Avizare a Lucrărilor de Intervenții, de situația din teren și datele furnizate de către beneficiar în privința traficului și operatorilor economici/instituțiilor 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 răspândirea criblurii de clutaj și compactarea acesteia să se realizeze atunci când temperatura mixturii din strat are o valoare de 90...110°C. 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 până la fixarea completă a agregatelor.

Străzile laterale nemodernizate la acest moment se vor amenaja pe cel puțin 10m lungime cu aceeași structură rutieră proiectată pe strada principală pe care o intersectează, iar cele care sunt deja asfaltate se vor freza pe 0.5m lățime și se vor amenaja cu geocompozit antifisură pentru a împiedica transmiterea fisurilor la intersecția dintre straturi. 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 și de întoarcere se vor amenaja cu aceeași structură rutieră precum cea de pe strada principală pe care se dispun.

Accesele la proprietăți se vor realiza cu rigole carosabile prefabricate l=0,65m cu lungime de 5,00m.

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 trapezoidale din elemente prefabricate din beton C35/45, cu dimensiunile 66x45x37cm (rigole de tip R8) sau rigole carosabile din elemente prefabricate din beton C35/45, cu dimensiunile 65x60x37cm (rigole de tip R3) acoperite cu plăcuțe carosabile prefabricate din beton C35/45, cu dimensiunile 49x30x15cm (plăcuțe tip PRC1).

**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 certificată.

**b) justificarea necesității proiectului;**

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

* valorificarea superioară 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 următoarele ipoteze: un cadrul macroeconomic și legislativ favorabil, atragerea unor investitori strategici, îmbunătățirea mediului de afaceri, dezvoltarea antreprenoriatului, un climat investițional atractiv în localitate și cooperarea public-privată eficientă.

 Zona studiată 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 de interes local studiate să se desfășoare în condiții normale de siguranță 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 la rețeaua de drumuri naționale și județene cât și spre punctele de interes social din comună (biserici, instituții de învățământ, gară, etc). 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**

*14 907 070,99 LEI (Fără TVA)*

*2 802 990,86 LEI (TVA)*

*17 710 061,85 LEI (inclusiv TVA)*

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

*14 094 334,26 LEI (Fără TVA)*

*2 677 923,54 LEI (TVA)*

*16 772 257,80 LEI (inclusiv TVA)*

**d) perioada de implementare propusă;**

##  Durata de implementare obiectivului de investiții este de 27 luni și este influențată

## de posibilitatea finanțării acestuia. (3 luni proiectare + 24 luni execuție)

**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 drum din agregate naturale (balast, piatră spartă), îmbrăcăminți asfaltice, lucrări la dispozitive de colectare a apelor pluviale (rigole din elemente prefabricate din beton)

***-*** *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;
* piatră spartă
* 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:

* săpătură generală în medie de 30-60 cm pe platforma drumurilor (se va îndepărta împietruirea primară infestată cu pământ existentă în prezent, aceasta nefiind propice a fi folosită ca fundație pentru drum);
* așternerea și cilindrarea stratului de fundație din balast, realizat conform SR EN 13242+A1, de 30 cm grosime
* așternerea și cilindrarea stratului de piatră spartă, realizat conform SR EN 13242+A1, de 20 cm grosime
* așternerea și cilindrarea stratului de legătură BADPC22,4 LEG 50/70, realizat conform AND 605/2016, în grosime de 6cm
* așternerea și cilindrarea stratului de uzură din BA 16 RUL 50/70 realizat conform AND 605/2016, în grosime 4cm
* amenajarea de rigole trapezoidale și carosabile din elemente prefabricate din beton, 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 Viorelelor din satul Mătăsaru, se află în parțial în zona de protecție a monumentului istoric „Biserica Sf. Grigore Teologul”, biserică de cult ortodox de la 1854, identificată prin cod LMI DB-II-m-B-17571;

- Strada Crizantemelor din satul Tețcoiu este situată parțial în interiorul „Sitului arheologic de la Teţcoiu – Vatra satului”, identificat prin cod RAN 68057.01, cod LMI DB-I-s-B-17136 restul străzii fiind situat în întregime în zona de protecție a acestuia; Lucrările pe aceste două străzi se vor efectua în concordanță cu avizul obținut de la Ministerul Culturii în acest sens.

*- 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 în 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** | **Pompe Canton** | 533974.62 | 357576.25 | 192.81 | 533985.47 | 358026.15 | 194.26 |
| **2** | **Brândușei** | 533845.43 | 356922.10 | 190.35 | 534006.48 | 356883.92 | 186.80 |
| **3** | **Lăcrămioarei** | 533419.17 | 356905.90 | 190.51 | 533571.42 | 356694.34 | 187.30 |
| **4** | **Ghiocelului** | 533592.99 | 356920.37 | 177.75 | 533698.50 | 356729.94 | 190.55 |
| **5** | **Zambilei** | 533760.90 | 356833.00 | 189.33 | 533725.43 | 356636.54 | 175.80 |
| **6** | **Toporașului** | 533690.46 | 356677.26 | 174.81 | 533610.36 | 356613.15 | 171.75 |
| **7** | **Mărgăritarului** | 533891.48 | 356690.97 | 189.28 | 533781.03 | 356646.77 | 188.23 |
| **8** | **Viorelelor** | 534171.04 | 356367.87 | 171.86 | 534048.08 | 356402.28 | 171.75 |
| **9** | **Narcisei** | 535500.69 | 355441.23 | 168.35 | 535427.35 | 355250.47 | 167.70 |
| **10** | **Petuniei** | 535840.78 | 355339.48 | 168.21 | 535804.98 | 355245.21 | 167.70 |
| **11** | **Panseluței** | 535850.86 | 355335.78 | 168.10 | 535818.20 | 355219.14 | 167.75 |
| **12** | **Violetei** | 536625.89 | 355068.74 | 169.95 | 536573.30 | 355080.98 | 168.35 |
| **13** | **Lavandei** | 536218.66 | 354385.22 | 166.09 | 536447.90 | 354562.80 | 165.75 |
| **14** | **Gladiolei** | 534334.92 | 354877.97 | 169.19 | 534261.71 | 354836.38 | 169.25 |
| **15** | **Freziei** | 534410.68 | 354934.00 | 169.29 | 534498.69 | 354884.71 | 168.90 |
| **16** | **Iasomiei** | 534609.92 | 355008.02 | 168.88 | 534688.95 | 354891.31 | 169.00 |
| **17** | **Rozelor – tr. A** | 534697.05 | 353609.12 | 167.11 | 533893.94 | 353539.80 | 168.80 |
| **18** | **Rozelor – tr. B** | 534455.74 | 353571.61 | 167.95 | 534476.90 | 353453.66 | 167.75 |
| **19** | **Crizantemelor**  | 534808.76 | 353275.87 | 166.14 | 534629.97 | 353203.29 | 166.90 |
| **20** | **Garofiței** | 535425.82 | 352244.05 | 164.61 | 535446.00 | 352304.95 | 164.93 |
| **21** | **Crinului** | 535496.98 | 352190.85 | 164.34 | 535478.85 | 351953.35 | 164.00 |
| **22** | **Stânjenelului** | 535755.29 | 352081.70 | 163.90 | 536059.65 | 352686.12 | 164.20 |
| **23** | **Daliei** | 534467.75 | 351530.26 | 165.39 | 534741.28 | 351475.73 | 165.20 |
| **24** | **Macilor** | 535350.15 | 351540.62 | 164.81 | 535186.27 | 351351.99 | 164.30 |
| **25** | **Lotusului** | 535746.40 | 351851.20 | 164.70 | 535770.33 | 352038.41 | 163.24 |
| **26** | **Sânzienelor** | 536328.09 | 350635.79 | 161.59 | 536479.15 | 350712.86 | 161.35 |
| **27** | **Bujorului** | 535814.47 | 350041.60 | 160.66 | 535526.90 | 350099.77 | 161.40 |
| **28** | **Albăstrelelor(DC75)** | 535561.94 | 349842.65 | 162.95 | 535540.98 | 348979.40 | 160.31 |

*- 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, umectarea suprafețelor în vederea compactării, prepararea betoanelor, mortarului 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 din beton asfaltic BA16, 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 productivă și 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, umectarea suprafețelor în vederea compactării, prepararea betoanelor, mortarului 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 pot fi 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 urmându-și cursul natural pe panta longitudinală și transversală a terenului, care va fi menținută.

*- 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, Lucrărilor Publice și Administrației, care stabilește cadrul legal pentru implementarea proiectelor 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 ~1400 m2;

2. Containere contractor (birouri și magazie de scule și materiale mărunte): 1+1=2 bucăți;

3. Wc ecologic: 2 bucăți. Acestea 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 drumurilor de interes local care se vor moderniza, răspândite pe teritoriul a mai multe sate componente ale comunei Mătăsaru: Mătăsaru, Crețulești, Odaia Turcului, Tețcoiu, Poroinica și Puțu cu Salcie. Beneficiarul va pune la dispoziție o suprafață de aprox. 1960mp în zona centrală a comunei pentru organizarea punctului de lucru, de unde utilajele și materialele vor fi aduse în zona străzilor pe care se va interveni. 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 COMUNA MATASARU 1:50000

D02-PLAN DE INCADRARE IN TERITORIU MATASARU 1:10000

D03-PLAN DE INCADRARE IN TERITORIU ODAIA TURCULUI 1:10000

D04-PLAN DE INCADRARE IN TERITORIU CRETULESTI 1:10000

D05-PLAN DE INCADRARE IN TERITORIU TETCOIU 1:10000

D06-PLAN DE INCADRARE IN TERITORIU POROINICA 1:10000

D07-PLAN DE INCADRARE IN TERITORIU PUTU CU SALCIE 1:10000

D08-PLAN DE SITUATIE – STRADA POMPE CANTON –PLANSA 1 1:500

D09-PLAN DE SITUATIE – STRADA POMPE CANTON –PLANSA 2 1:500

D10-PLAN DE SITUATIE – STRADA POMPE CANTON –PLANSA 3 1:500

D11-PLAN DE SITUATIE – STRADA BRANDUSEI 1:500

D12-PLAN DE SITUATIE –STRADA LACRAMIOAREI- PLANSA 1 1:500

D13-PLAN DE SITUATIE –STRADA LACRAMIOAREI- PLANSA 2 1:500

D14-PLAN DE SITUATIE –STRADA GHIOCELULUI - PLANSA 1 1:500

D15-PLAN DE SITUATIE –STRADA GHIOCELULUI - PLANSA 2 1:500

D16-PLAN DE SITUATIE –STRADA ZAMBILEI - PLANSA 1 1:500

D17-PLAN DE SITUATIE –STRADA ZAMBILEI - PLANSA 2 1:500

D18-PLAN DE SITUATIE –STRADA TOPORASULUI 1:500

D19-PLAN DE SITUATIE –STRADA MARGARITARULUI 1:500

D20-PLAN DE SITUATIE –STRADA VIORELELOR 1:500

D21-PLAN DE SITUATIE –STRADA NARCISEI 1:500

D22-PLAN DE SITUATIE –STRAZILE PETUNIEI SI PANSELUTEI 1:500

D23-PLAN DE SITUATIE –STRADA VIOLETEI 1:500

D24-PLAN DE SITUATIE –STRADA LAVANDEI - PLANSA 1 1:500

D25-PLAN DE SITUATIE –STRADA LAVANDEI - PLANSA 2 1:500

D26-PLAN DE SITUATIE –STRADA GLADIOLEI 1:500

D27-PLAN DE SITUATIE –STRADA FREZIEI 1:500

D28-PLAN DE SITUATIE –STRADA IASOMIEI 1:500

D29-PLAN DE SITUATIE –STRADA ROZELOR TRONSON A- PLANSA 1 1:500

D30-PLAN DE SITUATIE –STRADA ROZELOR TRONSON A -PLANSA 2 1:500

D31-PLAN DE SITUATIE –STRADA ROZELOR TRONSON A - PLANSA 3 1:500

D32-PLAN DE SITUATIE –STRADA ROZELOR TRONSON A - PLANSA 4 1:500

D33-PLAN DE SITUATIE –STRADA ROZELOR TRONSON A - PLANSA 5 1:500

D34-PLAN DE SITUATIE –STRADA ROZELOR TRONSON B 1:500

D35-PLAN DE SITUATIE –STRADA CRIZANTEMELOR 1:500

D36-PLAN DE SITUATIE –STRADA GAROFITEI 1:500

D37-PLAN DE SITUATIE –STRADA CRINULUI - PLANSA 1 1:500

D38-PLAN DE SITUATIE –STRADA CRINULUI - PLANSA 2 1:500

D39-PLAN DE SITUATIE –STRADA STANJENELULUI - PLANSA 1 1:500

D40-PLAN DE SITUATIE –STRADA STANJENELULUI - PLANSA 2 1:500

D41-PLAN DE SITUATIE –STRADA STANJENELULUI - PLANSA 3 1:500

D42-PLAN DE SITUATIE –STRADA STANJENELULUI - PLANSA 4 1:500

D43-PLAN DE SITUATIE –STRADA DALIEI - PLANSA 1 1:500

D44-PLAN DE SITUATIE –STRADA DALIEI - PLANSA 2 1:500

D45-PLAN DE SITUATIE –STRADA MACILOR- PLANSA 1 1:500

D46-PLAN DE SITUATIE –STRADA MACILOR - PLANSA 2 1:500

D47-PLAN DE SITUATIE –STRADA LOTUSULUI 1:500

D48-PLAN DE SITUATIE –STRADA SANZIENELOR 1:500

D49-PLAN DE SITUATIE –STRADA BUJORULUI- PLANSA 1 1:500

D50-PLAN DE SITUATIE –STRADA BUJORULUI- PLANSA 2 1:500

D51-PLAN DE SITUATIE –STRADA ALBASTRELELOR (DC75)- PLANSA 1 1:500

D52-PLAN DE SITUATIE –STRADA ALBASTRELELOR (DC75)- PLANSA 2 1:500

D53-PLAN DE SITUATIE –STRADA ALBASTRELELOR (DC75)- PLANSA 3 1:500

D54-PLAN DE SITUATIE –STRADA ALBASTRELELOR (DC75)- PLANSA 4 1:500

D55-PLAN DE SITUATIE –STRADA ALBASTRELELOR (DC75)- PLANSA 5 1:500

D56-PLAN DE SITUATIE –STRADA ALBASTRELELOR (DC75)- PLANSA 6 1:500

D57-PLAN DE SITUATIE –STRADA ALBASTRELELOR (DC75)- PLANSA 7 1:500

D58-PROFIL TRANSVERSAL TIP 1 SI 1A 1:50

D59-PROFIL TRANSVERSAL TIP 2, 2A SI 2B 1:50

D60-PROFIL TRANSVERSAL TIP 3 SI 3A 1:50

D61-PROFIL TRANSVERSAL TIP 4, 4A SI 4B 1:50

D62-PROFIL TRANSVERSAL TIP 5, 5A SI 5B 1:50

D63-PROFIL TRANSVERSAL TIP 6 SI 6A 1:50

D64-SECTIUNI PODETE DE TRAVERSARE Ø 500 mm 1:50

D65-SECTIUNI PODETE Ø 500 mm LA INTERSECTII CU DRUMURI LATERALE 1:50

D66-DETALII REFACERE INTRARI IN PROPRIETATI 1:20

*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:**

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

Semnătura și ștampila titularului

………………