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

**I. Denumirea proiectului:**

 ***"CONSOLIDARE DC42 IN COMUNA CONTESTI ", JUDETUL DAMBOVITA***

**II. Titular:**

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

 **-** adresa postala:Comuna Contesti, Judetul Dambovita, cod postal 137125,

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

 tel/fax 0245241321;

 - primar: Alexandru Marin Nicolae

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

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

 Lucrarile de consolidare ale DC42 se vor executa pe traseul existent, dupa cum urmeaza

- Tronson 1 Km 0+000 – 2+982 L= 2982 m lpc = 5.50m S= 15654 mp- - Tronson 2 Km 0+000 – 5+505 L= 5505 m lpc = 5.50m S= 30261 mp

**Total**  L= 8487 m S= 45915mp

In Comuna Contesti se vor executa lucrari de consolidare ale DC42 pe o lungime de 8487 m si o suprafata a partii carosabile de 45915 mp. Latimea partii carosabile ale DC42 ce face obiectul prezentei notificari este 5.50m.

 **Traseul in plan**

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

 La amenajarea traseelor in plan s-a urmarit respectarea prevederilor continute in STAS 863/1985. In plan traseul DC42 se va proiecta si amenaja pentru viteza de proiectare de 25 Km/h.

 Pe DC42 supus consolidarii s-au facut mici corectii ale elementelor geometrice in plan, profil longitudinal si transversal realizandu-se un sistem rutier care sa asigure desfasurarea circulatiei rutiere in conditii de fluenta si cu caracter permanent.

 **In profil longitudinal,** s-au urmarit linia terenului existent peste care se vor executa lucrarile de consolidare astfel incat sa se asigure accesul cetatenilor in gospodariile proprii si scurgerea apelor pluviale spre dispozitivele de scurgere amenajate sau existente si conducerea acestora in afara ariei locuite. De asemenea, s-au facut corectii ale profilului longitudinal in zona de intersectie cu strazile deja modernizate.

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

 - profil transversal tip I, avand partea carosabila cu doua benzi de circulatie de 5.50 m latime, profil cu panta dubla "tip acoperis" de 2.5%, podete de intrare in curti pe amblele laturi ale partii carosabile amplasate intre marginea partii carosabile si limita proprietati. Acest tip de profil transversal se aplica pe DC42 Tronson 1 pe zonele cu podete de intrare in curti.

 - profil transversal tip II, avand partea carosabila cu doua benzi de circulatie de 5.50 m latime, profil cu panta dubla "tip acoperis" de 2.5%, podete de intrare in curti pe una din laturile partii carosabile (alternativ cu cealalta latura a partii carosabile), santuri trapezoidale din beton si acostament consolidat pe una din laturile partii carosabile (alternativ cu cealalta latura a partii carosabile). Acest tip de profil transversal se aplica pe DC42 Tronson 1 pe zonele cu podete de intrare in curti si sant trapezoidal din beton cu acostament consolidat.

 - profil transversal tip III, avand partea carosabila cu doua benzi de circulatie de 5.50 m latime, profil cu panta dubla "tip acoperis" de 2.5%, , santuri trapezoidale din beton si acostamente consolidate pe ambele laturi ale partii carosabile. Acest tip de profil transversal se aplica pe DC42 Tronson 1 pe zonele cu santuri trapezoidale din beton si acostamente consolidate.

 - profil transversal tip IV, avand partea carosabila cu doua benzi de circulatie de 5.50 m latime, profil cu panta dubla "tip acoperis" de 2.5%, podete de intrare in curti pe amblele laturi ale partii carosabile amplasate intre marginea partii carosabile si limita proprietati. Acest tip de profil transversal se aplica pe DC42 Tronson 2 pe zonele cu podete de intrare in curti.

 - profil transversal tip V, avand partea carosabila cu doua benzi de circulatie de 5.50 m latime, profil cu panta dubla "tip acoperis" de 2.5%, podete de intrare in curti pe una din laturile partii carosabile (alternativ cu cealalta latura a partii carosabile), santuri trapezoidale din beton si acostament consolidat pe una din laturile partii carosabile (alternativ cu cealalta latura a partii carosabile). Acest tip de profil transversal se aplica pe DC42 Tronson 2 pe zonele cu podete de intrare in curti si sant trapezoidal din beton cu acostament consolidat.

 - profil transversal tip VI, avand partea carosabila cu doua benzi de circulatie de 5.50 m latime, profil cu panta dubla "tip acoperis" de 2.5%, , santuri trapezoidale din beton si acostamente consolidate pe ambele laturi ale partii carosabile. Acest tip de profil transversal se aplica pe DC42 Tronson 2 pe zonele cu santuri trapezoidale din beton si acostamente consolidate.

 - profil transversal tip VII, avand partea carosabila cu doua benzi de circulatie de 5.50 m latime, profil cu panta dubla "tip acoperis" de 2.5%,acostamente din piatra sparta cu latime de0.50 m si panta de 4%, santuri trapezoidale din pamant cu deschiderea superioara de 1.20 m. Acest tip de profil transversal se aplica pe DC42 Tronson 2 km 0+000-3+154.

 - profil transversal tip VIII, avand partea carosabila cu doua benzi de circulatie de 5.50 m latime, profil cu panta dubla "tip acoperis" de 2.5% , santuri trapezoidale din beton si acostament consolidat,cu latimea de 0.75 m pe partea stanga a drumului comunal, santuri trapezoidale din pamant si acostament din piatra sparta cu latimea de 0.50 m pe partea dreapta a drumului comunal. Acest tip de profil transversal se aplica pe DC42 Tronson 2 km 3+154-3+279.

**Structura rutiera proiectata,** consta in:

- executarea lucrarilor de reparatii ale suprafetelor de beton de ciment degradate prin decaparea placii de beton degradate in grosime de 18 cm, refacerea fundatiei drumului prin asternerea de 30 cm balast amestec optimal, asternerea unui strat de beton C25/30 in grosime de 18 cm; se vor executa lucrari de colmatare fisuri si crapaturi.Dupa executarea lucrarilor de reparatii se vor executa lucrarile de consolidare prin asternerea unui strat de egalizare din BA8 in grosime minima de 2 cm, asternerea membranei antifisura de geocompozit, asternerea unui strat de BADPC22.4 in grosime de 6 cm si a unui strat de uzura din BAPC16 in grosime de 4 cm.Acest tip de sistem rutier necesar consolidarii se aplica pe cele 2 tronsoane ale DC42 pe suprafata existenta modernizata anterior.

- pentru amenajarea drumurilor laterale se vor executa lucrari de sapatura ale sistemului rutier existent pe o adancime medie de 51 cm, asternerea unei fundatii de 30 cm grosime din balast amestec optimal, asternerea unui strat de piatra sparta amestec optimal din agregate de rau in grosime de 15 cm, a unui strat de baza din ABPC22,4 in grosime de 6 cm peste care se vor asterne membrana antifisura de geocompozit, stratul de legatura din BAPC22,4 in grosime de 6 cm si stratul de uzura din BAPC16 in grosime de 4 cm.Acest tip de sistem rutier se aplica pe toate drumurile laterale pietruite,amplasate adiacent DC42 precum si pe parcarea de pe tronsonul 1 Km 0+010 stg.

 - acostamentele amplasate pe zonele pe care nu exista santuri trapezoidale din beton se vor păstra pe lățimea de 0,50m,încadrând partea carosabilă pe ambele laturi ale acesteia. Se vor decapa pentru curățarea de iarba si pământ pe o adancime de 10 cm si se vor completa cu piatra sparta pe grosimea ranforsării. Acostamentele amplasate pe zonele pe care exista santuri trapezoidale din beton se vor executa astfel : se sapa si se indeparteaza sistemul rutier existent pe o adancime de 26 cm si pe latimea de 0.50 m (DC42 tronson 1) / 0.75 m (DC42 tronson 2); se asterne 20 cm piatra sparta amestec optimal si 6 cm strat de baza din mixtura ABPC22.4 dupa care se vor asterne straturile sistemului rutier folosit pentru consolidare (geocompozit antifisura,strat de legatura din BADPC22.4 in grosime de 6 cm si stratul de uzura din BAPC16 in grosime de 4 cm) . Acest tip de sistem rutier se aplica pe zonele de acostament, adiacente santurilor trapezoidale din beton, intre podetele de intrare in curti si serveste largirii partii carosabile existente si asigurarii continuitatii scurgerii apei pluviale spre santurile special amenajate.

 **Drumuri laterale**

In vederea protejarii sistemului rutier de pe DC42 ce face obiectul consolidarii,drumurile laterale s-au amenajat, astfel:

- pe DC42 Tronson 1 s-au amenajat: 1 drum lateral la Km 0+139 dr , cu lungimea de 10 m si o suprafata a partii carosabile de 36 mp; 1 drum lateral la Km 0+191 dr , cu lungimea de 4 m si o suprafata a partii carosabile de 10 mp; 1 drum lateral la Km 2+549 dr , cu lungimea de 10 m si o suprafata a partii carosabile de 20 mp. 1 drum lateral la Km 2+753 stg , cu lungimea de 5 m si o suprafata a partii carosabile de 20 mp.

 ***In total, pe DC42 Tronson 1 se vor amenaja 4 drumuri laterale cu lungimea totala de 29 m si o suprafata totala carosabila de 86 mp.***

- pe DC42 Tronson 2 s-au amenajat: 1 drum lateral la Km 1+511 dr , cu lungimea de 5 m si o suprafata a partii carosabile de 29 mp; 1 drum lateral la Km 1+775 dr , cu lungimea de 3 m si o suprafata a partii carosabile de 22 mp; 1 drum lateral la Km 2+500 dr , cu lungimea de 5 m si o suprafata a partii carosabile de 34 mp. 1 drum lateral la Km 1+230 stg , cu lungimea de 5 m si o suprafata a partii carosabile de 33 mp; 1 drum lateral la Km 1+250 stg , cu lungimea de 11 m si o suprafata a partii carosabile de 71 mp; 1 drum lateral la Km 2+762 stg , cu lungimea de 4 m si o suprafata a partii carosabile de 23 mp; 1 drum lateral la Km 4+366 stg , cu lungimea de 10 m si o suprafata a partii carosabile de 45 mp; 1 drum lateral la Km 4+522 stg , cu lungimea de 4 m si o suprafata a partii carosabile de 20 mp; 1 drum lateral la Km 4+666 stg , cu lungimea de 10 m si o suprafata a partii carosabile de 55 mp.

 ***In total, pe DC42 Tronson 2 se vor amenaja 9 drumuri laterale cu lungimea totala de 57 m si o suprafata totala carosabila de 332 mp.***

 ***In total, pe DC42 se vor amenaja 13 drumuri laterale cu lungimea totala de 86 m si o suprafata totala carosabila de 418 mp***

**Scurgerea apelor**

 ***a) Podete din sant de beton armat cu capace carosabile de 0.90 m***

 Pe DC42 pe zonele pe care sunt necesare lucrari de asigurare a scurgerii apelor in lungul acestuia s-au executat podete din santuri de beton armat cu capace carosabile de 0.90 m, dupa cum urmeaza:

 - pe DC42 Tronson 1 s-au prevazut: 1 podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 90 cm, la Km 0+139 dr cu lungimea de 6.00 m; 1 podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 90 cm, la Km 0+191 dr cu lungimea de 4.00 m; 1 podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 90 cm, la Km 0+493 dr cu lungimea de 12.00 m; 1 podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 90 cm, la Km 0+497 stg cu lungimea de 6.33 m; 1 podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 90 cm, la Km 2+753 stg cu lungimea de 6.00 m; 1 podet din sant de beton armat cu capace carosabile de 90 cm, la Km 2+922 stg cu lungimea de 6.00 m;

***In total, pe DC42 Tronson 1 se vor executa 6 podete din beton armat cu capace carosabile de 0.90m cu lungimea totala de 40.33ml.***

***In total,pe DC42 se vor executa 6 podete din beton armat cu capace carosabile de 0.90m cu lungimea totala de 40.33ml.***

 ***b) Sant de beton armat cu capace carosabile de 0.90 m***

 Pe DC42 pe zonele pe care sunt necesare lucrari de asigurare a scurgerii apelor in lungul acestuia s-au executat santuri de beton armat cu capace carosabile de 0.90, dupa cum urmeaza:

 - pe DC42 Tronson 1 s-au prevazut: un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 0+434-0+454 dr. cu lungimea de 20 ml; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 0+655-0+674 dr. cu lungimea de 19 ml; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 0+781-0+797 dr. cu lungimea de 16.33 ml; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 0+874-0+891 dr. cu lungimea de 16.66 m; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 0+945-0+962 dr. cu lungimea de 16.66 m; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 1+706-1+724 dr. cu lungimea de 16.66 ml; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 0+151-0+163 stg. cu lungimea de 12 m; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 0+824-0+834 stg. cu lungimea de 10 m; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 2+171-2+181 stg. cu lungimea de 10 m; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 2+228-2+254 stg. cu lungimea de 26 m;

***In total, pe DC42 Tronson 1 se vor executa 163.33 ml de sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90m .***

- pe DC42 Tronson 2 s-au prevazut: un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 4+201-4+219 dr. cu lungimea de 17.66 ml; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 4+252-4+259 dr. cu lungimea de 7.00 ml; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 4+349-4+383 dr. cu lungimea de 33.66 ml; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 4+360-4+386 stg. cu lungimea de 25.33 m; un sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90 m intre Km 4+192-4+218 stg. cu lungimea de 25.66 m;

***In total, pe DC42 Tronson 2 se vor executa 109.33 ml de sant din beton armat cu capace carosabile de 0.90m .***

***In total, pe DC42 se vor executa 272.66 ml de santuri din beton armat cu capace carosabile de 0.90m.***

 ***c) Santuri trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m***

 Pe DC42 pe care sunt necesare lucrari de asigurare a scurgerii apelor in lungul acestora s-au executat santuri trapezoidale din beton C25/30 cu grosimea de 8 cm asezat pe un pat de nisip de 5 cm, astfel:

 - pe DC42 Tronson 1 se vor amenaja: un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 731 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 0+010-0+878 dr; un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 1264 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 1+683-2+982 dr; un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 919 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 0+000-0+979 stg; un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 110 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 1+215-1+325 stg; un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 1223 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 1+699-2+982 stg;

***In total, pe DC42 Tronson 1 se vor executa 4247 ml de sant trapezoidal din beton.***

- pe DC42 Tronson 2 se vor amenaja: un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 812 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 3+279-4+108 dr; un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 1288 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 4+131-5+505 dr; un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 938 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 3+154-4+108 stg; un sant trapezoidal din beton cu lungimea de 1247 m, deschiderea superioara de 1.50 m si adancimea de 0.50 m la Km 4+131-5+505 stg.

***In total, pe DC42 Tronson 2 se vor executa 4285 ml de sant trapezoidal din beton.***

***In total,pe DC42 se vor executa 8532 ml de sant trapezoidal din beton.***

 ***d) Podete de intrare in curti***

Pentru a asigura accesul cetatenilor in gospodariile proprii, se vor amenaja podete de intrare in curti peste santurile trapezoidale din beton, astfel:

 - pe DC42 Tronson 1 se vor executa: 41 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 198 m, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 933.60 mp intre Km 0+010-0+868 dr; 50 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 245 m, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 1045.30 mp intre Km 1+683-2+982 dr; 60 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 283 m, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 1301.90 mp intre Km 0+000-0+979 stg; 5 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 19 m, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 78.60 mp intre Km 1+215-1+325 stg; 44 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 201 m, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 817.70 mp intre Km 1+699-2+982 stg.

***In total, pe DC42 Tronson 1 se vor executa 200 buc podete de intrare in curti cu lungimea totala de 946 m,amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschidere superioara de 1.50 m si o suprafata totala din beton de 4177 mp.***

 - pe DC42 Tronson 2 se vor executa: 40 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 187 ml, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 1116.30 mp intre Km 3+279-4+108 dr ; 26 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 112 ml, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 518 mp intre Km 4+131-5+505 dr; 42 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 181 ml, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 1046.15 mp intre Km 3+154-4+108 stg; 40 buc podete de intrare in curti, cu lungimea totala de 182 ml, amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschiderea superioara de 1.50 m, in suprafata totala de 907.70 mp intre Km 4+131-5+505 stg.

***In total, pe DC42 Tronson 2 se vor executa 148 buc podete de intrare in curti cu lungimea totala de 662 m,amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschidere superioara de 1.50 m si o suprafata totala din beton de 3588.15 mp.***

Podetele de intrare in curti se executa intre marginea partii carosabile si limita de proprietate peste santurile trapezoidale din beton care isi continua sectiunea de libera scurgere si pe sub placa podetelor. Placa podetelor de intrare in curti se executa pe fundatii proprii din beton armat cu dimensiunile de 20x30 cm asezate pe o fundatie din balast cu dimensiunile 20x20 cm. Placa armata a podetelor are dimensiunea de 1.90 m, inclusiv fundatiile proprii. Diferenta dintre lungimea masurata de la marginea partii carosabila pana la limita proprietatilor si dimensiunea de 1.90 m care se executa din beton armat, se executa din beton simplu cu grosime de 12 cm asezata pe o fundatie din balast amestec optimal cu grosimea de 0.20 m. Aceasta diferenta este impartita intre marginea partii carosabila si muchia exterioara a fundatiei proprii si intre marginea opusa a fundatiei proprii si limita de proprietate. Placa se armeaza cu plasa PC52 cu diametrul de 8 mm, pe lungimea de 1.90 m.

***In total, pe DC42 se vor executa 348 buc podete de intrare in curti cu lungimea totala de 1608 m,amplasate peste santurile trapezoidale din beton cu deschidere superioara de 1.50 m si o suprafata totala din beton de 7765.15 mp.***

 **e) Santuri trapezoidale din pamant**

In vederea asigurarii scurgerii apelor pluviale in lungul DC42 se vor desfunda si decolmata santurile trapezoidale din pamant, pe DC42 Tronson 2 Km0+000-3+279 stg si dr, pe o lungime de 6400 ml si cu deschiderea superioara de 1.20 m.

 **f) Santuri pereate cu sectiune trapezoidala**

Pentru a asigura scurgerea apelor pluviale si conducerea acestora de pe partea dreapta DC42 Tronson 2 prin podetele tubulare transversale existente, pe partea stanga a DC42 Tronson 2 si deversarea lor in canalul de desecare amplasat paralel cu drumul comunal pe partea stanga a acestuia, intre acesta si capatul podetului tubular transversal se vor executa santuri pereate cu deschiderea superioara de 1.20 m, dupa cum urmeaza : un sant trapezoidal pereat cu lungimea de 3 m la Km 0+772 stg; un sant trapezoidal pereat cu lungimea de 7 m la Km 1+135 stg; un sant trapezoidal pereat cu lungimea de 5 m la Km 1+960 stg; un sant trapezoidal pereat cu lungimea de 6 m la Km 2+491 stg; un sant trapezoidal pereat cu lungimea de 6 m la Km 2+633 stg; un sant trapezoidal pereat cu lungimea de 5 m la Km 2+854 stg; un sant trapezoidal pereat cu lungimea de 4 m la Km 3+154 stg;

***In total, pe DC42 se vor executa 36 ml de sant trapezoidal pereat cu deschiderea superioara de 1.20 m***

 **g) Podete din teava corugata**

Pentru a asigura scurgerea apelor pluviale pe sub podetul de la km 4+522 stg se va executa un podet tubular din teava corugata Dn400, cu lungime de 5 m si un podet tubular din teava corugata Dn500, cu lungimea de 8 m, amplasat transversal la Km 4+962 care asigura deversarea apelor pluviale de pe partea stanga a DC42 pe santurile de pe strada Podetului.

 **h) Parcare**

Pentru asigurarea unei suprafete modernizata necesara parcarii autovehiculelor in apropierea Haltei Boteni, avand in vedere spatiul disponibil necesar, se va amenaja o parcare de 225 mp necesara pentru stationarea autovehiculelor, pe DC42 Tronson 1 Km 0+010 stg.

**Reparatii imbracaminti rutiere**

1. ***Suprafete degradate din beton de ciment***

Pe suprafetele care necesita inlocuirea sistemului rutier din cauza dalelor de beton rupte, cu rosturile blocate,fisurate se vor executa lucrari de inlocuire a intregului sistem rutier prin spargerea imbracaminti din beton de ciment,asternerea unui strat de 30 cm de balast amestec optimal, asternerea foliei de polietilena peste stratul de 2 cm de nisip,refacerea imbracamintii rutiere prin asternerea unui strat de 18 cm de beton de ciment C25/30 pana la nivelul actual al imbracamintii rutiere; pe suprafata astfel reparata se executa straturile convenite pentru consolidare. Se vor executa lucrari de colmatare ale crapaturilor din imbracamintea rutiera. Lucrarile de reparatii se vor executa pe DC42 Tronson 2, dupa cum urmeaza:

- la Km 0+000dr. se va reface sistemul rutier pe 6.00 x 2.75 m, respectiv 16.50 mp

- la Km 0+580dr. se va reface sistemul rutier pe 16.00 x 2.75 m, respectiv 44.00 mp

- la Km 0+920stg. se va reface sistemul rutier pe 4.00 x 2.75 m, respectiv 11.00 mp

- la Km 1+183stg. se va reface sistemul rutier pe 20.00 x 1.50 m, respectiv 30.00 mp

- la Km 1+436stg. se va reface sistemul rutier pe 20.00 x 1.50 m, respectiv 30.00 mp

- la Km 2+107dr. se va reface sistemul rutier pe 20.00 x 2.75 m, respectiv 55.00 mp

- la Km 2+178stg. se va reface sistemul rutier pe 20.00 x 2.75 m, respectiv 55.00mp

- la Km 2+483dr. se va reface sistemul rutier pe 19.00 x 2.75 m, respectiv 52.00 mp

- la Km 2+826dr. se va reface sistemul rutier pe 24.00 x 1.50 m, respectiv 36.00mp

- la Km 3+243dr. se va reface sistemul rutier pe 24.00 x 2.75 m, respectiv 66.00 mp

- la Km 3+534dr. se va reface sistemul rutier pe 8.00 x 2.75 m, respectiv 22.00 mp

- la Km 4+857stg. se va reface sistemul rutier pe 24.00 x 1.50 m, respectiv 36.00 mp

Suprafetele care necesita reparatii sunt marcate pe planurile de situatie.

Se vor repara cu respectarea refacerii sistemului rutier specificat mai sus 453.50 mp de imbracaminte de beton de ciment.

Deoarece suprafata care necesita reparatii se desfasoara pe toata latimea partii carosabile, pe DC42 Tronson 2 Km 4+543-4+662, pe o lungime de 119 m si o latime de 5.50 m se reface sistemul rutier prin spargerea imbracamintii din beton de ciment existente, saparea si indepartarea sistemului rutier existent pe o adancime de 49 de cm, asternerea unui strat inferior de fundatie din balast amestec optimal in grosime de 30 cm, asternerea unui strat superior de fundatie din piatra sparta amestec optimal in grosime de 15 cm, asternerea unui strat de baza din mixtura ABPC22.4 in grosime de 6 cm peste care se vor asterne straturile convenite pentru consolidare. Suprafata care necesita acest tip de reparatii este de 655 mp.

***In total, pe DC42 se vor executa 1108.50 mp de reparatii imbracaminti rutiere din beton de ciment.***

 ***b) Reparatii parte carosabila poduri***

Partea carosabila a podului peste raul Dambovita de la Km 1+085, cu lungimea de 113 m si o suprafata carosabila (exclusiv trotuarelor) de 863 mp se repara prin inlocuirea in totalitate a acesteia,respectiv frezarea suprafetei carosabile existente pe o adancime de 4 cm si asternerea unui strat BAPC16 in grosime de 4 cm.

 **Semnalizare rutiera orizontala**

Pentru a asigura semnalizarea rutiera orizontala se vor executa marcaje axiale si de delimitare a partii carosabile,astfel:

 - DC42 Tr 1 4.5 Km marcaje axiale si de delimitare a partii carosabile;

- DC42 Tr 2 8.5 Km marcaje axiale si de delimitare a partii carosabile;

 ***In total, se vor executa 13.00 Km de marcaje axiale si de delimitare a partii carosabile.***

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

 Analizand starea actuala a strazilor din Comuna Contesti, se poate concluziona ca investitia este necesara si oportuna. Aceasta deoarece prin finalizarea investitiei se vor realiza:

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

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

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

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

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

 DN 71

Neexecutarea la timp a lucrarilor propuse in prezenta documentatie necesara memoriului de prezentare va conduce cu timpul la costuri de intretinere din ce in ce mai mari, consolidare DC42 fiind o necesitate evidenta.

Documentatia tehnica raspunde obiectivului general al Comunei Contesti, prin satisfacerea unor nevoi ale comunitatii locale, dezvoltarea socio-economica a teritoriului, imbunatatirea conditiilor de trai pentru populatia rurala, stoparea fenomenului de depopulare din mediul rural prin reducerea decalajelor rural-urban, precum si crearea unor noi locuri de munca, prin santierul de constructie al drumurilor, concomitent cu reactivarea altor sectoare de activitate, ceea ce va avea efecte benefice asupra gradului de ocupare a fortei de munca in zona si obiectivului specific al masurii prin modernizarea strazilor. Conform statisticii cuprinse in Rezultatul final al *Recensamantului populatiei si locuintelor din anul 2011*, populatia stabila a Comunei Contesti este de 5562 locuitori*.*

 ***c) valoarea investitiei;***

 Valoarea investitiei este de 12389943lei fara TVA

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

 12 luni

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

 Amplasamentul investitiei a fost stabilit impreuna cu beneficiarul, Comuna Contesti, pe vechiul amplasament al DC 42.

 Suprafata totala ocupata definitiv de obiectivul de investitie este de 84475 mp reprezentand suprafata ocupata de partea carosabila a drumului comunal, suprafata ocupata de platforma drumurilor laterale, suprafata acostamentelor, suprafata podetelor de intrare in curti, suprafata santurilor trapezoidale din beton si de pamant, suprafata parcarii si suprafata santurilor pereate de forma trapezoidala.

 Lungimea totala a strazilor ce se vor moderniza este de 8487 m.

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

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

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

**IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare**

Nu este cazul

**V. Descrierea amplasarii proiectului**

 Lucrarile ce fac obiectul prezentei documentatii pentru memoriul de prezentare sunt amplasate in satele Boteni, Contesti, Helesteu, Calugareni si Mereni din Comuna Contesti, judetul Dambovita. Comuna are in componenta 9 sate: Conţeşti de Sus, Conţeşti de Jos, Crângaşi, Boteni, Bălteni, Gămăneşti, Mereni, Călugăreni, Heleşteu.

In Comuna Contesti se vor executa lucrari de consolidare ale DC42 pe o lungime de 8487 m si o suprafata a partii carosabile de 45915 mp. Latimea partii carosabile ale DC42 ce face obiectul prezentei notificari este 5.50m.

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

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

***a) Protectia calitatii apelor***: Reteaua hidrografica a zonei pe care se desfasoara DC42 ce face obiectul memoriului de prezentare este tributara raului Dambovita, raului Colentina si paraului Ilfov. Aceste cursuri de apa sunt permanente, fiind puternic infuentate de precipitatii.

DC42 traverseaza cele trei ape curgatoare, astfel:

-raul Dambovita la Km 1+085 pe tronsonul 1 al DC 42, peste podul existent;

-paraul Colentina la Km 4+108 pe tronsonul 2 al DC 42, peste podul existent

**-paraul Ilfov la Km 1+273 pe tronsonul 2 al DC 42, peste podul existent**

Chiar daca DC42 traverseaza cele trei ape curgatoare, nu exista pericolul inundabilitatii investitiei. Pentru evitarea poluarii apelor cu carburantii si lubrefiantii necesari functionarii utilajelor, alimenarea acestora va fi efectuata din cisterne auto. Apreciem ca o buna masura de protectie a apelor pe perioada de exploatare a DC42 va fi intretinerea si mentinerea in stare de functionare optima a sistemului de santuri necesar preluarii apelor pluviale.

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

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

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

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

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

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

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

Deseurile produse ca urmare a consolidarii drumului comunal trebuie estimate separat pe cele doua etape.

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

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

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

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

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

Se va interzice depozitarea deseurilor in zonele particulare.

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

In perioada de exploatare a DC42 vor rezulta o serie de deseuri specifice transportului apelor pluviale colectate de pe partea carosabile (mal, namol etc.) dar si deseuri datorate unui comportament neadecvat al participantilor la traficul rutier cum ar fi aruncarea de diverse ambalaje, si nu numai, din autovehicolele in mers direct in natura. Aceste deseuri sunt de natura deseurilor menajere. Acestea vor trebui curatate prin grija personalului de exploatare a drumurilor comunale si preluate de societatea colectoare care deserveste Comuna Contesti.

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

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

Nu se folosesc substante chimice periculoase in procesul de productie.

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

Nu e cazul.

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

Nu sunt afectate aspectele de mediu, din contra, aspectele de mediu se imbunatatesc prin consolidarea partii carosabile existente, modernizata anterior.

**VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului**

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

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

Nu e cazul.

**X. Lucrari necesare organizarii de santier**

Nu e cazul.

**XI. Lucrari de refacerea amplasamentului**

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

**XII. Anexe - piese desenate**

Plan de incadrare 2 buc, profile transversale tip 9 buc;

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

Nu este cazul.

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

1. ***Localizarea proiectului:***

 Lucrarile ce fac obiectul prezentei documentatii pentru memoriul de prezentare sunt amplasate in satele Boteni, Contesti, Helesteu, Calugareni si Mereni din Comuna Contesti, judetul Dambovita. Comuna are in componenta 9 sate: Conţeşti de Sus, Conţeşti de Jos, Crângaşi, Boteni, Bălteni, Gămăneşti, Mereni, Călugăreni, Heleşteu.

 In Comuna Contesti se vor executa lucrari de consolidare ale DC42 pe o lungime de 8487 m si o suprafata a partii carosabile de 45915 mp. Latimea partii carosabile ale DC42 ce face obiectul prezentei documentatii necesara memoriului de prezentare este 5.50m.

 ***Investitia se realizeaza prin consolidarea unui traseu de drum existent, cu imbracaminte de beton de ciment, modernizat anterior si care isi pastreaza traseul vechi precm si suprafata carosabila amenajata anterior. Nu se executa reparatii ale infrastructurii podurilor de pe traseu.***

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

Nu e cazul.

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

Nu e cazul.

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

Nu e cazul.

Intocmit,

Ing. Capatina Iulian