

MEMORIU DE PREZENTARE

Intocmit conform Legii nr.292/2018 Anexa nr.5E

I. Denumirea proiectului

„MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERA IN CADRUL COMUNEI
TODIRESTI, JUDETUL SUCEAVA”

II. Titular

- Numele: COMUNA TODIRESTI,
- Adresa poștală: Str. Principala, Loc. Todiresti, comuna Todiresti, judetul Suceava,
- Telefon – 0230-539.535 adresa de e-mail: primariatodiresti@yahoo.com

- Numele persoanelor de contact:

- **BOCANCEA MUGUREL**- primar
Tel: 0743.550.444 e-mail: primariatodiresti@yahoo.com
- **DOROFTEIESEI BOGDAN** – proiectant
Tel. 0742.650.268 e-mail: flori.georgis@gmail.com

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect

a) Un rezumat al proiectului;

Scopul acestui proiect este modernizarea unor drumuri comunale si locale care sa deserveasca locuitorii comunei Todiresti. Prezenta documentatie face obiectul modernizarii unor drumuri de interes local din comuna Todiresti, judetul Suceava.

Din punct de vedere al tratării aspectelor tehnice, documentația de față va fi structurata astfel:

1. **Drum comunal Ignatescu Vasile** modernizat de la km 0+000 la km 0+775;
2. **Drum comunal Pod Leahu**, modernizat de la km 0+000 la km 0+493;
3. **Drum comunal Bocancea Domnica**, modernizat de la km 0+000 la km 2+337;
4. **Drum comunal Ulita Boier** , modernizat de la km 0+000 la km 2+000;
5. **Drum comunal Bumbac Sorin-Romascan Ilie**, modernizat de la km 0+000 la km 1+000;
6. **Drum comunal Bulevard**, modernizat de la km 0+000 la km 0+635;
7. **Drum comunal Valea Popii stanga**, modernizat de la km 0+000 la km 0+660;
8. **Drum comunal Lupulese Vasile – Grigorean Arcadie**, modernizat de la km 0+000 la km 0+800;

Modul de asigurare al utilitatilor:

- *Alimentarea cu energie termică*
Nu este cazul.
- *Alimentarea cu apa rece si canalizare*
Nu este cazul

- **Alimentarea cu energie electrica**

Energia electrică necesară organizării de santier va fi asigurată prin intermediul unui bransament electric.

Salubritatea

Deseurile vor fi aduse de către cetățenii de pe raza UAT la centrul de colectare. Accesul acestora se va face pe baza cartii de identitate. Aceștia vor depozita deseurile selectiv, în containerele aferente fiecărui tip de deșeu, sub supravegherea și îndrumarea angajatului centrului de colectare.

Deseurile colectate sunt :

- Deseuri periculoase : vopsele, bidoane de vopsele sau diluanți, medicamente expirate, baterii
- Deseuri de hartie/carton, plastic, textile;
- Deseuri electrice/electronice
- Mobilier din lemn ;
- Deseuri din sticlă-geam, sticle/borcane/recipiente ;
- Anvelope ;
- Deseuri metalice ;
- Deseuri vegetale ;
- Deseuri din construcții ;
- Cadavre de animale mici ;

Acestea vor fi apoi preluate de operatori specializați în ridicarea fiecărui tip de deșeu și procesate conform legislației în vigoare.

b) Justificarea necesității proiectului;

Dc Ignatescu Vasile - are originea în DJ 178A la km 13+216.00 partea dreapta. În prezent drumul este balastat. Nu este amenajată intersecția cu drumul județean iar asigurarea scurgerii apelor în intersecție este defectuoasă. Podetul și santurile sunt inexistente. În imediata apropiere a intersecției, pe drumul județean există un podet tubulat transversal existent care are rolul de a prelua apele atât de pe platforma drumului județean cât și de pe drumul propus spre modernizare;

Dc Pod Leahu - are originea în Dc Nutu Gheorghe la km 0+120.50 partea stângă. În prezent drumul este balastat. Nu este amenajată intersecția cu drumul comunal iar asigurarea scurgerii apelor în intersecție este defectuoasă. Podetul și santurile sunt inexistente. În intersecție nu sunt indicatoare.

Dc Ulita Boier - are originea în DJ 178A la km 15+122.00 partea dreapta. În prezent drumul este balastat. Nu este amenajată intersecția cu drumul județean iar asigurarea scurgerii apelor în intersecție este defectuoasă. Podetul și santurile sunt inexistente. În imediata apropiere a intersecției, pe drumul județean există un podet tubulat transversal existent care are rolul de a prelua apele atât de pe platforma drumului județean cât și de pe drumul propus spre modernizare. În intersecție nu sunt indicatoare.

Dc Bocancea Domnica - are originea în DJ 178A la km 14+689.00 partea dreapta. În prezent drumul este balastat. Nu este amenajată intersecția cu drumul județean iar asigurarea scurgerii apelor în intersecție este defectuoasă. Podetul și santurile sunt inexistente. În imediata apropiere a intersecției, pe drumul județean există un podet tubulat

transversal existent care are rolul de a prelua apele atat de pe platforma drumului judetean cat si de pe drumul propus spre modernizare. In intersectie nu sunt indicatoare.

Dc Bumbac Sorin-Romascan Ilie -In prezent drumul este balastat.Podetul existent este colmatat iar santurile sunt inexistente. Nu este amenajata intersectia cu drumul comunal iar asigurarea scurgerii apelor in intersectie este defectuasa.Podetul si santurile sunt inexistente. In intersectie nu sunt indicatoare.

Dc Bulevard - are originea in drum local Solonet.In prezent drumul este balastat.Nu este amenajata intersectia cu drumul comunal iar asigurarea scurgerii apelor in intersectie este defectuasa.Podetul si santurile sunt inexistente. In intersectie nu sunt indicatoare.

Dc Valea Popii stanga - are originea in dc Valea Popii dreapta.In prezent drumul este balastat.Nu este amenajata intersectia cu drumul comunal iar asigurarea scurgerii apelor in intersectie este defectuasa.Podetul si santurile sunt inexistente. In intersectie nu sunt indicatoare.

Dc Lupulese Vasile-Grigorean Arcadie - In prezent drumul este balastat.Podetul existent este colmatat iar santurile sunt inexistente. Nu este amenajata intersectia cu drumul comunal iar asigurarea scurgerii apelor in intersectie este defectuasa.Podetul si santurile sunt inexistente. In intersectie nu sunt indicatoare.

c) Valoarea investiției;

Valoarea totală a investiției este de: 23.106.150,45 lei (inclusiv TVA)
din care C+M – 21.701.463,65 lei (inclusiv TVA)

d) Perioada de implementare propusă;

Având în vedere volumul de lucrări necesare, durata estimativă de execuție a obiectivului investiției este de 24 luni.

e) Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

Planurile de încadrare în zonă și planurile de situație au fost depuse în etapa de evaluare inițială.

f) O descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele).

Din punct de vedere al tratării aspectelor tehnice, documentația de față va fi structurata astfel:

9. Drum comunal Ignatescu Vasile modernizat de la km 0+000 la km 0+775;
10. Drum comunal Pod Leahu, modernizat de la km 0+000 la km 0+493;
11. Drum comunal Bocancea Domnica, modernizat de la km 0+000 la km 2+337;
12. Drum comunal Ulita Boier , modernizat de la km 0+000 la km 2+000;
13. Drum comunal Bumbac Sorin-Romascan Ilie, modernizat de la km 0+000 la km 1+000;
14. Drum comunal Bulevard, modernizat de la km 0+000 la km 0+635;

15. Drum comunal Valea Popii stanga, modernizat de la km 0+000 la km 0+660;
 16. Drum comunal Lupulese Vasile – Grigorean Arcadie, modernizat de la km 0+000 la km 0+800;

Sistemul rutier propus:

- pamant stabilizat mecanic cu 50 % balast 15 cm;
- strat de fundatie din balast in grosime de 20 cm;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 12 cm;
- strat de legatura din BADPC 22.4 in grosime de 6 cm;
- strat de uzura din BAPC 16/MAS 16 in grosime de 4 cm.

Acostamentele vor fi realizate din balast sau vor avea aceeasi structura rutiera precum a partii carosabile:

Nrt. Crt.	Tronson	Latime Acostament [m]	Imbracaminte	Pozitii kilometrice		Pozitie fata de ax
1	DC din DJ 178A-Ignatescu	0.50	Balast	0+000	0+775	Dreapta
Lungime totala acostament din balast						775 ml
2	DC din DJ 178A-Nutu Gheorghe	0.50	Balast	0+000	0+167	Dreapta
Lungime totala acostament din balast						167 ml
3	DC Pod Leahu	0.50	Balast	0+000	0+093	Dreapta
		0.50	Balast	0+093	0+493	Stanga
Lungime totala acostament din balast						493 ml
4	DC Bocancea Domnica	0.50	Balast	0+000	0+043	Stanga
		0.50	Balast	0+715	0+940	Dreapta
		0.50	Asfalt	0+940	2+000	Dreapta
		0.50	Asfalt	1+290	1+426	Stanga
		0.50	Asfalt	1+575	2+000	Stanga
Lungime totala acostament balast						1664 ml
5	DC Ulita Boier	0.5	Balast	1+793	2+000	Dreapta
Lungime totala acostament din balast						207 ml
6	DC Bumbac Sorin	0.50	Balast	0+000	0+225	Stanga
		0.50	Asfalt	0+225	1+000	Stanga
		0.25	Asfalt	0+065	0+225	Dreapta
Lungime totala acostament din balast						225 ml
Lungime totala acostament consolidat						935 ml
7	DC Bulevard	0.50	Balast	0+000	0+132	Dreapta
Lungime totala acostment din balast						132 ml
8	DC Lupulese Vasile-Grigorean Arcadie	0.50	Balast	0+000	0+800	Dreapta
		0.50	Balast	0+000	0+800	Stanga
Lungime totala acostament din balast						1600 ml

In profil transversal partea carosabila va avea latimile si pozitii kilometrice de aplicare ale acestora astfel:

Nrt. Crt.	Tronson	Latime Pc [ml]	Pozitii kilometrice	
1	DC din DJ 178A-Ignatescu	4.00	0+000	0+475
		3.00	0+475	0+775
Total lungime DC din DJ-Ignatescu				775 ml
2	DC din DJ 178A-Nutu Gheorghe	5.50	0+000	0+025
		4.00	0+025	0+167
Total lungime DC din DJ-Nutu Gheorghe				167 ml
3	DC Pod Leahu	3.00	0+000	0+493
Total lungime DC Pod Leahu				493 ml
4	DC Bocance Domnica	3.50	0+000	0+715
		4.00	0+715	0+940
		3.00	0+940	1+506
		3.50	1+506	1+523
		3.00	1+523	2+000
Total lungime Bocancea Domnica				2000 ml
5	DC Ulita boier	4.00	0+000	2+000
Total lungime DC Ulita Boier				2000 ml
6	DC Bumbac Sorin	4.00	0+000	0+225
		3.00	0+225	1+000
Total lungime DC Bumbac Sorin				1000 ml
7	DC Bulevard	5.50	0+000	0+700
Total lungime DC Bumbac Sorin				700 ml
8	DC Valea Popii stanga	4.00	0+000	0+500
Total lungime DC Valea Popii stanga				500 ml
9	DC Lupulese Vasile-Grigorean Arcadie	5.50	0+000	0+800
Total lungime DC Lupulese Vasile-Grigorean Arcadie				800 ml

S-au prevazut amenajari ale drumurilor laterale pe o lungime de 15 ml. Drumurile vor avea urmatoarea structura rutiera:

- strat de forma din pamant stabilizat mecanic cu adaos de balast 50% in grosime totala de 15 cm;
- strat de fundatie din balast 0-63 in grosime de 20 cm;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 12 cm;
- strat de legatura din binder BADPC 22.4 in grosime de 6 cm;
- strat de uzura din BAPC 16 in grosime de 4 cm.

Drumurile laterale ce au fost identificate la teren si care necesita amenajare sunt:

Nrt. Crt.	Tronson	pozitie fata de ax	Pozitii kilometrice	lungime amenajata
1	DC din DJ178A-Ignatescu	dreapta	0+155.00	15
		stanga	0+527.00	15
2	DC din DJ178A- Nutu Gheorge	stanga	0+012.00	15
3	DC Pod Leahu	dreapta	0+035.00	15
		dreapta	0+380.00	15
4	DC Bocancea Domnica	stanga	0+108.00	15

		stanga	0+213.00	15
		dreapta	0+403.00	15
		dreapta	0+503.00	15
		dreapta	0+681.00	15
		stanga	0+720.00	15
		dreapta	0+919.00	15
		dreapta	1+234.00	15
		stanga	1+404.00	15
		dreapta	1+426.00	15
		stanga	1+568.00	15
		dreapta	1+696.00	15
		dreapta	1+757.00	15
5	DC Ulita Boier	dreapta	0+106.00	15
		stanga	0+112.00	15
		stanga	1+340.00	15
		dreapta	1+348.00	15
		dreapta	1+788.00	15
		dreapta	1+792.00	15
		dreapta	1+850.00	15
6	DC Bocancea Sorin	dreapta	0+013.00	15
		dreapta	0+021.00	15
		dreapta	0+882.00	15
7	DC Bulevard	dreapta	0+011.00	15
8	DC Valea Popii stanga	dreapta	0+155.00	15
		stanga	0+180.00	15
		stanga	0+289.00	15
9	DC Lupulese Vasile-Grigorean Arcadie	dreapta	0+040.00	15

Pentru evacuarea apelor in afara corpului drumului, s-au prevazut podete tubulare si rigole carosabile. Acolo unde a fost necesar, s-au prevazut podete noi, fie tubulare, fie rigole carosabile pentru asigurarea evacuarii apelor din precipitatii. Pozitiile kilometrice precum si solutiile de interventie propuse se regasesc in tabelul de mai jos:

Nrt. Crt.	Tronson	tip podet	pozitie fata de ax	Pozitii kilometrice	lungime amenajata
1	DC din DJ178A-Ignatescu	rigola carosabila	transversal	0+002.50	7.5
		podet tubular \emptyset 800	transversal	0+435.00	7.5
2	DC din DJ178A- Nutu Gheorge	podet tubular \emptyset 1200	transversal	0+007.00	7.5
		podet tubular \emptyset 600	stanga	0+012.00	7.5
		podet tubular \emptyset 800	transversal	0+108.00	7.5
3	DC Pod Leahu	podet tubular \emptyset 800	transversal	0+100.00	7.5
		podet tubular \emptyset 600	dreapta	0+380.00	7.5

4	<i>DC Bocancea Domnica</i>	podet tubular Ø 600	transversal	0+003.00	7.5
		rigola carosabila	transversal	0+042.00	5
		rigola carosabila	transversal	0+057.00	5
		rigola carosabila	stanga	0+108.00	7.5
		podet tubular Ø 800	dreapta	0+173.00	7.5
		rigola carosabila	stanga	0+213.00	7.5
		podet tubular Ø 800	transversal	0+399.00	7.5
		rigola carosabila	dreapta	0+403.00	7.5
		rigola carosabila	dreapta	0+503.00	7.5
		rigola carosabila	transversal	0+681.00	7.5
		rigola carosabila	stanga	1+404.00	7.50
		podet tubular Ø 1000	transversal	1+426.00	7.50
		rigola carosabila lata	dreapta	1+492.00	13.00
		rigola carosabila	stanga	1+568.00	7.50
		podet tubular Ø 800	transversal	1+692.00	7.50
		podet tubular Ø 800	transversal	1+756.00	7.50
5	<i>DC Ulita Boier</i>	podet tubular Ø 600	transversal	0+003.00	7.5
		rigola carosabila	transversal	0+019.00	7.5
		podet tubular Ø 800	transversal	0+500.00	7.5
		podet tubular Ø 800	transversal	0+790.00	7.5
		podet tubular Ø 600	dreapta	1+106.00	7.5
		podet tubular Ø 600	stanga	1+112.00	7.5
		podet tubular Ø 600	stanga	1+340.00	7.5
		podet tubular Ø 800	transversal	1+344.00	7.5
		podet tubular Ø 600	dreapta	1+788.00	7.5
		podet tubular Ø 800	transversal	1+862.00	7.5
		6	<i>DC Bocancea Sorin</i>	podet tubular Ø 1200	transversal
podet tubular Ø 600	dreapta			0+013.00	15
podet tubular Ø 800	transversal			0+435.00	7.5
podet tubular Ø	dreapta			0+882.00	7.5

		800			
7	DC Bulevard	podet tubular Ø 800	transversal	0+006.00	7.5
		podet tubular Ø 600	transversal	0+634.00	7.5
8	DC Valea Popii stanga	podet tubular Ø 800	transversal	0+000.00	10.00
		podet tubular Ø 800	transversal	0+000.00	7.50
		podet tubular Ø 600	dreapta	0+155.00	7.50
		podet tubular Ø 600	stanga	0+180.00	7.50
		podet tubular Ø 600	stanga	0+289.00	7.50
9	DC Lupulese Vasile- Grigorean Arcadie	podet tubular Ø 800	transversal	0+103.00	7.50

Asigurarea scurgerii apelor superficiale s-a realizat prin santuri, rigole betonate realizate monolit sau prefabricate. Pozitionarea acestora precum si aplicabilitatea in cadrul proiectului se poate identifica in tabelul de mai jos:

Nrt. Crt.	Tronson	Latime Rigola de Acostament [m]	Imbracaminte	Pozitii kilometrice		Pozitie fata de ax
1	DC din DJ 178A- Ignatescu	0.60	Beton	0+000	0+775	Stanga
Lungime totala rigola de acostament						775 ml
2	DC Bocancea Domcica	0.60	Beton	0+043	0+400	Stanga
		0.60	Beton	0+400	0+715	Dreapta
		0.60	Beton	0+715	1+290	Stanga
		0.60	Beton	1+433	1+565	Dreapta
Lungime totala rigola de acostament						1334 ml
3	DC Ulita Boier	0.60	Beton	0+000	0+500	Stanga
		0.60	Beton	0+000	0+500	Dreapta
Lungime totala rigola de acostament						1000 ml
4	DC Bulevard	0.60	Beton	0+132	0+700	Dreapta
Lungime totala rigola de acostament						568 ml

Nrt. Crt.	Tronson	Latime Rigola [m]	Imbracaminte	Pozitii kilometrice		Pozitie fata de ax
1	DC din DJ 178A-Nutu Gheorghe	1.65	Beton	0+000	0+113	Stanga
Lungime totala rigola betonata tip 1						113 ml
2	DC Pod Leahu	1.65	Beton	0+093	0+493	Dreapta
Lungime totala rigola betonata tip 1						400 ml
3	DC Bocancea Domnica	1.65	Beton	1+290	1+426	Stanga
		1.65	Beton	1+575	2+000	Stanga

<i>Lungime totala rigola betonata</i>						<i>561 ml</i>
4	DC Bumbac Sorin	1.65	Beton	0+000	0+065	Dreapta
		1.65	Beton	0+225	1+000	Dreapta
<i>Lungime totala rigola betonata tip 1</i>						<i>840 ml</i>
5	DC Bulevard	1.65	Beton	0+000	0+132	Stanga
<i>Lungime totala rigola betonata tip 1</i>						<i>132 ml</i>
6	DC Valea Popii stanga	1.65	Beton	0+000	0+500	Dreapta
		1.65	Beton	0+000	0+500	Stanga
<i>Lungime totala rigola betonata</i>						<i>1000 ml</i>

Nrt. Crt.	Tronson	Latime Rigola [m]	Imbracaminte	Pozitii kilometrice		Pozitie fata de ax
1	DC Ulita Boier	1.80	Beton	0+500	1+620	Stanga
		1.80	Beton	0+500	1+620	Dreapta
		1.80	Beton	1+620	1+765	Stanga
		1.80	Beton	1+765	2+000	Stanga
		1.80	Beton	1+765	2+000	Dreapta
<i>Lungime totala rigola betonata tip 2</i>						<i>2855 ml</i>

Nrt. Crt.	Tronson	Latime Sant [m]	Imbracaminte	Pozitii kilometrice		Pozitie fata de ax
1	DC din DJ 178A-Nutu Gheorghe	2.05	Beton	0+113	0+152	Stanga
<i>Lungime sant betonat tip 1</i>						<i>39 ml</i>
2	DC Pod Leahu	2.05	Beton	0+000	0+093	Stanga
<i>Lungime sant betonat tip 1</i>						<i>93 ml</i>

Nrt. Crt.	Tronson	Latime Sant [m]	Imbracaminte	Pozitii kilometrice		Pozitie fata de ax
1	DC Ulita Boier	2.15	Beton	0+000	0+400	Dreapta
		2.15	Beton	0+400	0+715	Stanga
<i>Lungime sant betonat tip 2</i>						<i>715 ml</i>

Nrt. Crt.	Tronson	Latime Sant din pamant [m]	Imbracaminte	Pozitii kilometrice		Pozitie fata de ax
1	DC Ulita Boier	1.65	Pamant	0+103	0+800	Dreapta
<i>Lungime sant din pamant</i>						<i>697 ml</i>

Nrt. Crt.	Tronson	Latime Rigola Carosabila [m]	Imbracaminte	Pozitii kilometrice		Pozitie fata de ax
1	DC Bulevard	0.75	Beton	0+132	0+700	Stanga
<i>Latime totala rigola carosabila</i>						<i>568 ml</i>

Nrt. Crt.	Tronson	Latime Rigola	Imbracaminte	Pozitii kilometrice		Pozitie fata de ax
-----------	---------	---------------	--------------	---------------------	--	--------------------

		Ranforsata [m]				
1	DC Ulita Bocancea Domnica	1.10	Beton	1+620	1+765	Dreapta
Latime totala rigola ranforsata						145 ml
2	DC Bumbac Sorin	1.10	Beton	0+065	0+255	Dreapta
Latime totala rigola ranforsata						190 ml

Pentru asigurarea unui trafic fluent si in siguranta, pe traseul existent au fost prevazute stratii de incrucisare. Acestea vor fi modernizate la randul lor odata cu drumul. Pozitia kilometrica a acestor statii de incrucisare se poate identifica mai jos:

Nrt. Crt.	Tronson	pozitie fata de ax	Pozitii kilometrice		lungime amenajata
1	<i>DC din DJ178A- Ignatescu</i>	dreapta	0+159.00	0+169.0	10
		dreapta	0+418.00	0+428.00	10
		dreapta	0+701.33	0+711.33	10
2	<i>DC din DJ178A- Nutu Gheorge</i>	dreapta	0+106.20	0+116.20	10
3	<i>DC Ulita Boier</i>	dreapta	0+343.00	0+353.00	10
		stanga	0+695.00	0+705.00	10
		dreapta	1+874.80	1+884.60	10
		dreapta	1+968.42	1+978.24	10
4	<i>DC Bocancea Sorin</i>	dreapta	0+049.15	0+059.15	10
		dreapta	0+355.00	0+365.00	10
		dreapta	0+455.33	0+465.33	10
		dreapta	0+694.00	0+704.00	10
		dreapta	0+820.00	0+830.00	10
		dreapta	0+892.00	0+900.00	8
5	<i>DC Valea Popii stanga</i>	stanga	0+095.00	0+105.00	10
		dreapta	0+175.00	0+185.00	10
		stanga	0+350.00	0+360.00	10

Pentru asigurarea latimilor platformei proiectate pe drumul communal Ulita Boier s-a realizat un zid de debleu cu inaltimea de 2.4 m si o lungime de 34 ml intre km 1+433.00 si km 1+467.00 si un zid de rambleu cu inaltimea de 5.0 m si o lungime de 17 ml intre km 1+506.00 si km 1+523.00 .

Descriere solutie tehnica

Dc Ignatescu Vasile- Drumul Dc Ignatescu Vasile se propune a fi modernizat de la km 0+000 la km 0+775. Drumul are o parte carosabila de 4.00 m si acostamente de 2 x 0.5m intre km 0+000 si km 0+475 si de 3.50 intre km 0+475 si 0+775. Structura rutiera este aceeaasi pe intreg traseul si are urmatoarea componenta:

- pamant stabilizat mecanic cu 50 % balast 15 cm;
- strat de fundatie din balast in grosime de 20 cm;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 12 cm;
- strat de legatura din BADPC 22.4 in grosime de 6 cm;

-strat de uzura din BAPC 16 in grosime de 4 cm.

Acostamentele vor fi realizate din balast sau vor avea aceeasi structura rutiera precum a partii carosabile.

Datorita limitelor de proprietate dar si a clasei tehnice a drumurilor, nu s-a putut face amenajarea in plan cu supralargiri.

Pe zona intersectiei, drumul Ignatescu Vasile are partea carosabila de 4.00 m si acostamentele de 2 x 0.50 m. Racordarea cu drumul judetean DJ 178A se face cu arce de cerc, acestea avand razele de 6.00 m racordarea stanga, respectiv 6.00 m racordarea dreapta.

Declivitatea drumului Ignatescu Vasile pe zona intersectiei va fi de 6.20%

Din punct de vedere al scurgerii apelor, transversal drumului Ignatescu Vasile s-a prevazut un podet tip rigola carosabila ce are rolul de a asigura continuitatea santului de pamant adiacent drumului judetean dar si de a prelua o parte din apele ce se scurg de pe drumul proiectat catre drumul judetean si un podet tubular la km 0+435 care v.a prelua apele pluviale de pe drumul Ignatescu Vasile.

Din punct de vedere al sigurantei circulatiei s-au prevazut marcaje rutiere si indicatoare. Din cadrul marcajelor rutiere, pe drumul Ignatescu Vasile s-au prevazut:

- marcaje longitudinale marginale tip I pe zona cu parte carosabila de 4.00 si 3.50 m;

Din cadrul indicatoarelor rutiere, pe Ignatescu Vasile s-au prevazut urmatoarele indicatoare rutiere:

Nr. Crt.	Tip indicator	Existent/Proiectat	Drum pe care de aplica	Pozitie Kilometrica
1	Indicator tip B2	Proiectat	DC Ignatescu	0+001.00
2	Indicator tip C29	Proiectat	DC Ignatescu	0+005.00
3	Indicator tip B2	Proiectat	DC Ignatescu	0+119.60
4	Indicator tip A43	Proiectat	DC Ignatescu	0+343.00
5	Indicator tip A43	Proiectat	DC Ignatescu	0+393.00
6	Indicator tip A43	Proiectat	DC Ignatescu	0+443.00
7	Indicator tip A9	Proiectat	DC Ignatescu	0+470.00
8	Indicator tip B2	Existent	DC Ignatescu	0+488.00
9	Indicator tip A48	Existent	DC Ignatescu	0+488.00
10	Indicator tip B2	Existent	DC Ignatescu	0+504.00
11	Indicator tip A48	Existent	DC Ignatescu	0+504.00
12	Indicator tip A43	Proiectat	DC Ignatescu	0+548.00
13	Indicator tip A2	Proiectat	DC Ignatescu	0+563.00
14	Indicator tip B2	Proiectat	DC Ignatescu	0+567.00
15	Indicator tip A1	Proiectat	DC Ignatescu	0+577.00
16	Indicator tip A43	Proiectat	DC Ignatescu	0+598.00
17	Indicator tip A43	Proiectat	DC Ignatescu	0+648.00

18	Indicator tip A2	Existent	DJ 178A	13+236.00
19	Indicator tip C27	Existent	DJ 178A	13+236.00

Dc Pod Leahu- Drumul Dc Pod Leahu se propune a fi modernizat de la km 0+000 la km 0+493. Drumul are o parte carosabila de 3.00 m si acostamente de 2 x 0.5m intre km 0+000 si km 0+493. Structura rutiera este aceeași pe intreg traseul si are urmatoarea componenta:

- pamant stabilizat mecanic cu 50 % balast 15 cm;
- strat de fundatie din balast in grosime de 20 cm;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 12 cm;
- strat de legatura din BADPC 22.4 in grosime de 6 cm;
- strat de uzura din BAPC 16 in grosime de 4 cm.

Acostamentele vor fi realizate din balast sau vor avea aceeași structura rutiera precum a partii carosabile.

Datorita limitelor de proprietate dar si a clasei tehnice a drumurilor, nu s-a putut face amenajarea in plan cu supralargiri.

Pe zona intersectiei, drumul Pod Leahu cu drumul Nutu Gheorghe are partea carosabila de 3.00 m si acostamentele de 2 x 0.50 m pana la km 0+025. Racordarea cu drumul Nutu Gheorghe se face cu arce de cerc, acestea avand razele de 6.00 m racordarea stanga, respectiv 3.00 m racordarea dreapta.

Declivitatea drumului Pod Leahu pe zona intersectiei va fi de 3.46%

Din punct de vedere al scurgerii apelor, s-a prevazut un podet tubulat ø800 la km 0+108 care v.a prelua apele din rigola betonata si va asigura scurgerea in santul betonat adiacent drumului.

Din punct de vedere al sigurantei circulatiei s-au prevazut marcaje rutiere si indicatoare. Din cadrul marcajelor rutiere, pe drumul Pod Leahu s-au prevazut:

- marcaje longitudinale marginale tip I pe zona cu parte carosabila de 3.00 m;

Din cadrul indicatoarelor rutiere, pe Pod Leahu s-au prevazut urmatoarele indicatoare rutiere:

Nr. Crt.	Tip indicator	Existent/Proiectat	Drum pe care de aplica	Pozitie Kilometrica
1	Indicator tip B2	Proiectat	DC Pod Leahu	0+000.00
2	Indicator tip B2	Existent	DC Pod Leahu	0+010.50
3	Indicator tip A48	Existent	DC Pod Leahu	0+010.50
4	Indicator tip B2	Existent	DC Pod Leahu	0+023.00
5	Indicator tip A48	Existent	DC Pod Leahu	0+023.00
6	Indicator tip A3	Proiectat	DC Pod Leahu	0+025.00
7	Indicator tip B2	Proiectat	DC Pod Leahu	0+044.00
8	Indicator tip A43	Proiectat	DC Pod Leahu	0+060.00
9	Indicator tip A43	Proiectat	DC Pod Leahu	0+110.00
10	Indicator tip A43	Proiectat	DC Pod Leahu	0+160.00

11	Indicator tip A4	Proiectat	DC Pod Leahu	0+333.00
12	Indicator tip B2	Proiectat	DC Pod Leahu	0+384.00
13	Indicator tip B2	Proiectat	DC Pod Leahu	0+491.00

Dc Ulita Boier- Drumul Dc Ulita Boier se propune a fi modernizat de la km 0+000 la km 2+000. Drumul are o parte carosabila de 5.50 m si acostamente de 2 x 0.5m intre km 0+000 si km 0+025, parte carosabila de 4.00 m si acostamente de 2 x 0.5m intre km 0+025 si km 2+000. Structura rutiera este aceeaasi pe intreg traseul si are urmatoarea componenta:

- pamant stabilizat mecanic cu 50 % balast 15 cm;
- strat de fundatie din balast in grosime de 20 cm;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 12 cm;
- strat de legatura din BADPC 22.4 in grosime de 6 cm;
- strat de uzura din BAPC 16 in grosime de 4 cm.

Acostamentele vor fi realizate din balast sau vor avea aceeaasi structura rutiera precum a partii carosabile.

Datorita limitelor de proprietate dar si a clasei tehnice a drumurilor, nu s-a putut face amenajarea in plan cu supralargiri.

Pe zona intersectiei, drumul Ulita Boier are partea carosabila de 5.50 m si acostamentele de 2 x 0.50 m pana la km 0+025. Racordarea cu drumul judetean DJ 178A se face cu arce de cerc, acestea avand razele de 6.00 m racordarea stanga, respectiv 6.00 m racordarea dreapta.

Declivitatea drumului Ulita Boier pe zona intersectiei va fi de 11.50%

Din punct de vedere al scurgerii apelor, transversal drumului Ulita Boier s-a prevazut un podet tubulat $\varnothing 600$ ce are rolul de a asigura continuitatea santului de pamant adiacent drumului judetean dar si de a prelua o parte din apele ce se scurg de pe drumul proiectat catre drumul judetean, podete tubular si podete tip rigola carosabila care v.ar asigura continuarea scurgerii si preluarea prelua apele pluviale de pe drumul Ulita Boier.

Din punct de vedere al sigurantei circulatiei s-au prevazut marcaje rutiere si indicatoare. Din cadrul marcajelor rutiere, pe drumul Ulita Boier s-au prevazut:

- marcaje longitudinale marginale tip I pe zona cu parte carosabila de 4.00 m;
- marcaje longitudinale tip E, linie continua, pe axul drumului proiectat pe zona drumului cu parte carosabila de 5.50m

Din cadrul indicatoarelor rutiere, pe Ulita Boier s-au prevazut urmatoarele indicatoare rutiere:

Nr. Crt.	Tip indicator	Existent/Proiectat	Drum pe care de aplica	Pozitie Kilometrica
1	Indicator tip B2	Proiectat	DC Ulita Boier	0+001.00
2	Indicator tip C29	Proiectat	DC Ulita Boier	0+003.00
3	Indicator tip B2	Existent	DC Ulita Boier	0+012.00
4	Indicator tip A48	Existent	DC Ulita Boier	0+012.00
5	Indicator tip C17	Existent	DC Ulita Boier	0+012.00
6	Indicator tip B2	Existent	DC Ulita Boier	0+021.00
7	Indicator tip A48	Existent	DC Ulita Boier	0+021.00
8	Indicator tip C17	Existent	DC Ulita Boier	0+021.00

9	Indicator tip A9	Proiectat	DC Ulita Boier	0+025.00
10	Indicator tip A43	Proiectat	DC Ulita Boier	0+069.00
11	Indicator tip A43	Proiectat	DC Ulita Boier	0+119.00
12	Indicator tip A43	Proiectat	DC Ulita Boier	0+169.00
13	Indicator tip A4	Proiectat	DC Ulita Boier	0+478.00
14	Indicator tip A3	Proiectat	DC Ulita Boier	0+668.00
15	Indicator tip B2	Proiectat	DC Ulita Boier	1+108.50
16	Indicator tip B2	Proiectat	DC Ulita Boier	1+110.00
17	Indicator tip B2	Proiectat	DC Ulita Boier	1+339.00
18	Indicator tip B2	Proiectat	DC Ulita Boier	1+352.50
19	Indicator tip A4	Proiectat	DC Ulita Boier	1+542.50
20	Indicator tip B2	Proiectat	DC Ulita Boier	1+789.00
21	Indicator tip B2	Proiectat	DC Ulita Boier	1+795.00
22	Indicator tip A4	Proiectat	DC Ulita Boier	1+805.00
23	Indicator tip B2	Proiectat	DC Ulita Boier	1+854.00

Dc Bocancea Domnica- Drumul Bocancea Domnica se propune a fi modernizat de la km 0+000 la km 2+337. Drumul are o parte carosabila de 5.50 m si acostamente de 2 x 0.5m intre km 0+000 si km 0+025, parte carosabila de 3.50 m si acostamente de 2 x 0.5m intre km 0+025 si km 0+715, parte carosabila de 4.00 m si acostamente de 2 x 0.5m intre km 0+715 si km 0+930 si parte carosabila de 3.00 m si acostamente de 2 x 0.5m intre km 0+930 si km 2+000 . Structura rutiera este aceeași pe intreg traseul si are urmatoarea componenta:

- pamant stabilizat mecanic cu 50 % balast 15 cm;
- strat de fundatie din balast in grosime de 20 cm;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 12 cm;
- strat de legatura din BADPC 22.4 in grosime de 6 cm;
- strat de uzura din BAPC 16 in grosime de 4 cm.

Acostamentele vor fi realizate din balast sau vor avea aceeași structura rutiera precum a partii carosabile.

Datorita limitelor de proprietate dar si a clasei tehnice a drumurilor, nu s-a putut face amenajarea in plan cu supralargiri.

Pe zona intersectiei, drumul Bocancea Domnica are partea carosabila de 5.50 m si acostamentele de 2 x 0.50 m pana la km 0+025. Racordarea cu drumul judetean DJ 178A se face cu arce de cerc, acestea avand razele de 6.00 m racordarea stanga, respectiv 6.00 m racordarea dreapta.

Declivitatea drumului Bocancea Domnica pe zona intersectiei va fi de 3.18%

Din punct de vedere al scurgerii apelor, transversal drumului Bocancea Domnica s-a prevazut un podet tubulat $\phi 600$ ce are rolul de a asigura continuitatea santului de pamant adiacent drumului judetean dar si de a prelua o parte din apele ce se scurg de pe drumul proiectat catre drumul judetean, podete tubular si podete tip rigola carosabila care v.ar

asigura continuarea scurgerii si preluarea prelua apele pluviale de pe drumul Bocancea Domnica.

Din punct de vedere al sigurantei circulatiei s-au prevazut marcaje rutiere si indicatoare. Din cadrul marcajelor rutiere, pe drumul Bocancea Domnica s-au prevazut:

- marcaje longitudinale marginale tip I pe zona cu parte carosabila de 4.00, 3.50 si 3.00 m;

- marcaje longitudinale tip E, linie continua, pe axul drumului proiectat pe zona drumului cu parte carosabila de 5.50m

Din cadrul indicatoarelor rutiere, pe drumul Bocancea Domnica s-au prevazut urmatoarele indicatoare rutiere:

Nr. Crt.	Tip indicator	Existent/Proiectat	Drum pe care de aplica	Pozitie Kilometrica
1	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+001.00
2	Indicator tip C29	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+003.00
3	Indicator tip A9	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+025.00
4	Indicator tip B2	Existent	DC Bocancea Domnica	0+032.00
5	Indicator tip A48	Existent	DC Bocancea Domnica	0+032.00
6	Indicator tip C17	Existent	DC Bocancea Domnica	0+032.00
7	Indicator tip B2	Existent	DC Bocancea Domnica	0+045.00
8	Indicator tip A48	Existent	DC Bocancea Domnica	0+045.00
9	Indicator tip C17	Existent	DC Bocancea Domnica	0+045.00
10	Indicator tip A43	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+091.00
11	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+104.00
12	Indicator tip A43	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+141.00
13	Indicator tip A43	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+191.00
14	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+209.00
15	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+406.00
16	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+506.00
17	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+684.00
18	Indicator tip A2	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+712.00
19	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+718.00

20	Indicator tip A1	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+725.00
21	Indicator tip A4	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+870.00
22	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+922.00
23	Indicator tip A4	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+931.00
24	Indicator tip A9	Proiectat	DC Bocancea Domnica	0+933.50
25	Indicator tip A5	Proiectat	DC Bocancea Domnica	1+221.00
26	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bocancea Domnica	1+239.00
27	Indicator tip A5	Proiectat	DC Bocancea Domnica	1+253.00
28	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bocancea Domnica	1+400.00
29	Indicator tip A11	Proiectat	DC Bocancea Domnica	1+423.00
30	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bocancea Domnica	1+431.00
31	Indicator tip A4	Proiectat	DC Bocancea Domnica	1+446.00
32	Indicator tip A4	Proiectat	DC Bocancea Domnica	1+513.00
33	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bocancea Domnica	1+565.00
34	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bocancea Domnica	1+701.00
35	Indicator tip A3	Proiectat	DC Bocancea Domnica	1+748.00
36	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bocancea Domnica	1+760.00
37	Indicator tip A4	Proiectat	DC Bocancea Domnica	1+904.00

Dc Bumbac Sorin-Romascan Ilie – Drumul Bumbac Sorin se propune a fi modernizat de la km 0+000 la km 1+000. Drumul are o parte carosabila de 4.00 m si acostamente de 2 x 0.5 m intre km 0+000 si km 0+225 si parte carosabila de 3.50 m si acostamente de 2 x 0.5m intre km 0+225 si km 1+000. Structura rutiera este aceeași pe intreg traseul si are urmatoarea componenta:

- pamant stabilizat mecanic cu 50 % balast 15 cm;
- strat de fundatie din balast in grosime de 20 cm;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 12 cm;
- strat de legatura din BADPC 22.4 in grosime de 6 cm;
- strat de uzura din BAPC 16 in grosime de 4 cm.

Acostamentele vor fi realizate din balast sau vor avea aceeași structura rutiera precum a partii carosabile.

Datorita limitelor de proprietate dar si a clasei tehnice a drumurilor, nu s-a putut face amenajarea in plan cu supralargiri.

Pe zona intersectiei, drumul Bumbac Sorin are partea carosabila de 4.00 m si acostamentele de 2 x 0.50 m pana la km 0+025. Racordarea cu drumul comunal se face cu arce de cerc, acestea avand razele de 3.00 m racordarea stanga, respectiv 3.00 m racordarea dreapta.

Declivitatea drumului Bumbac Sorin pe zona intersectiei va fi de 2.58%

Din punct de vedere al scurgerii apelor, s-a prevazut un podet tubulat $\varnothing 1200$ pentru asigurarea continuitii scurgerii apelor pluviale sin santurile de pamant adiacente drumului comunal si podete tubulare $\varnothing 800$ si $\varnothing 600$ care preeau si asigura continuarea scurgerii apelor pluviale de pe drumul proiectat.

Din punct de vedere al sigurantei circulatiei s-au prevazut marcaje rutiere si indicatoare. Din cadrul marcajelor rutiere, pe drumul Bumbac Sorin s-au prevazut:

- marcaje longitudinale marginale tip I pe zona cu parte carosabila de 4.00 si 3.50 m;

Din cadrul indicatoarelor rutiere, pe Pod Leahu s-au prevazut urmatoarele indicatoare rutiere:

Nr. Crt.	Tip indicator	Existent/Proiectat	Drum pe care de aplica	Pozitie Kilometrica
1	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bumbac Sorin	0+001.00
2	Indicator tip C29	Proiectat	DC Bumbac Sorin	0+003.00
3	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bumbac Sorin	0+024.00
4	Indicator tip A10	Proiectat	DC Bumbac Sorin	0+221.00
5	Indicator tip A4	Proiectat	DC Bumbac Sorin	0+610.00
6	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bumbac Sorin	0+887.00
7	Indicator tip A3	Proiectat	DC Bumbac Sorin	0+975.00

Dc Bulevard – Drumul Bulevard se propune a fi modernizat de la km 0+000 la km 0+653.

Drumul are o parte carosabila de 5.50 m si acostamente de 2 x 0.5m intre km 0+000 si km 0+700. Structura rutiera este aceeași pe intreg traseul si are urmatoarea componenta:

- pamant stabilizat mecanic cu 50 % balast 15 cm;
- strat de fundatie din balast in grosime de 20 cm;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 12 cm;
- strat de legatura din BADPC 22.4 in grosime de 6 cm;
- strat de uzura din BAPC 16 in grosime de 4 cm.

Acostamentele vor fi realizate din balast sau vor avea aceeași structura rutiera precum a partii carosabile.

Datorita limitelor de proprietate dar si a clasei tehnice a drumurilor, nu s-a putut face amenajarea in plan cu supralargiri.

Pe zona intersectiei, drumul Bulevard are partea carosabila de 5.50 m si acostamentele de 2 x 0.50 m. Racordarea cu drumul comunal se face cu arce de cerc, acestea avand razele de 3.00 m racordarea stanga, respectiv 3.00 m racordarea dreapta.

Declivitatea drumului Bulevard pe zona intersectiei va fi de 1.65%

Din punct de vedere al scurgerii apelor, s-a prevazut un podet tubulat $\varnothing 600$ pentru asigurarea continuitii scurgerii apelor pluviale din santurile de pamant adiacente drumului comunal si podete tubulare $\varnothing 600$ care preeau si asigura continuarea scurgerii apelor pluviale de pe drumul proiectat.

Din punct de vedere al sigurantei circulatiei s-au prevazut marcaje rutiere si indicatoare. Din cadrul marcajelor rutiere, pe drumul Bulevard s-au prevazut:

- marcaje longitudinale marginale tip I
- marcaje longitudinale tip E, linie continua, pe axul drumului proiectat pe zona drumului cu parte carosabila de 5.50m

Din cadrul indicatoarelor rutiere, pe Dc Bulevard s-au prevazut urmatoarele indicatoare rutiere:

Nr. Crt.	Tip indicator	Existent/Proiectat	Drum pe care de aplica	Pozitie Kilometrica
1	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bumbac Sorin	0+001.00
2	Indicator tip C29	Proiectat	DC Bumbac Sorin	0+002.00
3	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bumbac Sorin	0+015.00
4	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bumbac Sorin	0+634.50

Dc Valea Popii – Drumul Valea Popii se propune a fi modernizat de la km 0+000 la km 0+660. Drumul are o parte carosabila de 4.00 m si acostamente de 2 x 0.5m intre km 0+000 si km 0+660. Structura rutiera este aceeaasi pe intreg traseul si are urmatoarea componenta:

- pamant stabilizat mecanic cu 50 % balast 15 cm;
- strat de fundatie din balast in grosime de 20 cm;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 12 cm;
- strat de legatura din BADPC 22.4 in grosime de 6 cm;
- strat de uzura din BAPC 16 in grosime de 4 cm.

Acostamentele vor fi realizate din balast sau vor avea aceeaasi structura rutiera precum a partii carosabile.

Datorita limitelor de proprietate dar si a clasei tehnice a drumurilor, nu s-a putut face amenajarea in plan cu supralargiri.

Pe zona intersectiei, drumul Valea Popii are partea carosabila de 4.00 m si acostamentele de 2 x 0.50 m. Racordarea cu drumul comunal se face cu arce de cerc, acestea avand razele de 6.00 m racordarea stanga, respectiv 3.00 m racordarea dreapta.

Declivitatea drumului Valea Popii pe zona intersectiei va fi de 7.84%

Din punct de vedere al scurgerii apelor, s-a prevazut un podet tubulat ø800 pentru asigurarea continuitii scurgerii apelor pluviale spre santurile de pamant adiacente drumului comunal si podete tubulare ø600 care preeau si asigura continuarea scurgerii apelor pluviale de pe drumul proiectat.

Din punct de vedere al sigurantei circulatiei s-au prevazut marcaje rutiere si indicatoare. Din cadrul marcajelor rutiere, pe drumul Valea Popii s-au prevazut:

- marcaje longitudinale marginale tip I pe zona cu parte carosabila de 4.00;

Din cadrul indicatoarelor rutiere, pe Dc Bulevard s-au prevazut urmatoarele indicatoare rutiere:

Nr. Crt.	Tip indicator	Existent/Proiectat	Drum pe care de aplica	Pozitie Kilometrica
1	Indicator tip B2	Proiectat	DC Valea Popii	0+001.00
2	Indicator tip C29	Proiectat	DC Bumbac Sorin	0+011.00
3	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bumbac Sorin	0+161.00
4	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bumbac Sorin	0+175.00
5	Indicator tip B2	Proiectat	DC Bumbac Sorin	0+285.00

Dc Lupulese Vasile-Grigorean Arcadie – Drumul Lupulese Vasile se propune a fi modernizat de la km 0+000 la km 0+800. Drumul are o parte carosabila de 5.50 m si acostamente de 2

x 0.5m între km 0+000 și km 0+800. Structura rutieră este aceeași pe întreg traseul și are următoarea componentă:

- pământ stabilizat mecanic cu 50 % balast 15 cm;
- strat de fundație din balast în grosime de 20 cm;
- strat de bază din piatră spartă în grosime de 12 cm;
- strat de legătură din BADPC 22.4 în grosime de 6 cm;
- strat de uzură din BAPC 16 în grosime de 4 cm.

Acostamentele vor fi realizate din balast sau vor avea aceeași structură rutieră precum a părții carosabile.

Datorită limitelor de proprietate dar și a clasei tehnice a drumurilor, nu s-a putut face amenajarea în plan cu supralargiri.

Pe zona intersecției, drumul Lupulese Vasile are partea carosabilă de 5.50 m și acostamentele de 2 x 0.50 m. Racordarea cu drumul comun se face cu arce de cerc, acestea având razele de 3.00 m racordarea stânga, respectiv 3.00 m racordarea dreapta.

Declivitatea drumului Bulevard pe zona intersecției va fi de 0.80%

Din punct de vedere al scurgerii apelor, s-a prevăzut un podet tubulat $\varnothing 600$ pentru asigurarea continuității scurgerii apelor pluviale din santurile de pământ adiacente drumului

Din punct de vedere al siguranței circulației s-au prevăzut marcaje rutiere și indicatoare. Din cadrul marcajelor rutiere, pe drumul Lupulese Vasile s-au prevăzut:

- marcaje longitudinale marginale tip I

- marcaje longitudinale tip E, linie continuă, pe axul drumului proiectat pe zona drumului cu parte carosabilă de 5.50m

Din cadrul indicatoarelor rutiere, pe Dc Lupulese Vasile s-au prevăzut următoarele indicatoare rutiere:

Nr. Crt.	Tip indicator	Existenț/Proiectat	Drum pe care de aplica	Poziție Kilometrică
1	Indicator tip B2	Proiectat	DC Lupulese	0+001.00
2	Indicator tip C29	Proiectat	DC Lupulese	0+010.00
3	Indicator tip C29	Proiectat	Drum lateral	0+001.00
4	Indicator tip B2	Proiectat	DC Lupulese	0+017.00

Modul de asigurare al utilitatilor:

Alimentarea cu apă rece și canalizare

-Nu este cazul

Alimentarea cu energie electrică

Energia electrică necesară pentru organizarea de șantier va fi asigurată prin intermediul unui bransament electric.

Salubritatea

Materialele aduse de cetățeni la centrul de colectare vor fi selectate, sortate și depozitate în containerele aferente fiecărui tip de deșeu. Acestea vor fi colectate, periodic, de către un operator specializat în colectarea fiecărui tip de deșeu.

Amenajare teren

Terenul nu este afectat de fenomene fizico-mecanice care să-i periclitaze stabilitatea și nu face parte din patrimoniul cultural sau din alta zonă de protecție.

După finalizarea lucrărilor, se vor amenaja spații verzi plantate/inierbate și paralel cu împrejurimea se vor planta arbori și arbusti.

Nu există vegetație valoroasă în zonă.

La execuție vor fi respectate prevederile Legii 319/2006 și HGR 1425/2006 privind SSM și Legea 307/06 pentru apărarea împotriva incendiilor.

Alte avize solicitate pentru proiect:

- DELGAZ GRID Servicii Energie Electrica
- Sanatatea populatiei
- Sistemul de gospodarie a apelor

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare

Amplasamentul lucrărilor proiectate nu este ocupat, pentru eliberarea acestuia nu sunt necesare lucrări de demolare.

V. Descrierea amplasării proiectului

Lucrările proiectate sunt amplasate în județul Suceava, comuna Todirești, satele Todirești, Costana, Parhauti și Solonet. Lucrările se vor realiza numai pe terenul beneficiarului.

- distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin legea nr.22/2001, cu completările ulterioare;

- localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr.43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Ariile naturale protejate cele mai apropiate sunt:

-5.306 ml fata de aria protejata Padurea Patrauti ROSCI0075 (cel mai apropiat);

Conform certificatului de urbanism amplasamentul nu este inclus in Lista monumentelor istorice si/sau ale naturii ori in zona de protectie a acestora.

- hărți, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind:

Se ataseaza extrasul de carte funciara al imobilelor.

- folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;

Folosinta actuala a terenului este neconstruit, Categoria de folosinta: drumuri.

- politici de zonare și de folosire a terenului;

Conform prevederilor Legii 50/1991 R, art. 11¹: „Se emit autorizatii de construire/desfiintare fara elaborarea, avizarea si aprobarea in prealabil a unei documentatii de amenajare a teritoriului si/sau a unei documentatii de urbanism pentru: h) centre de colectare cu aport voluntar precum si centre integrate de colectare separata pentru aglomerari urbane, pe terenurile cu destinatie agricola, indiferent de categoria de folosinta a acestora, precum si pe terenuri neproductive si degradate.

- coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970:

1. X = 582511.5329	Y = 690167.9649
2. X = 582517.1826	Y = 690175.3097
3. X = 582928.5575	Y = 690578.3299
4. X = 582938.4215	Y = 690573.0958
5. X = 581606.1481	Y = 690927.3880
6. X = 581747.8617	Y = 690990.4346
7. X = 581736.2000	Y = 690991.3703
8. X = 581739.2494	Y = 691004.3853
9. X = 581366.9353	Y = 691181.7082
10. X = 581350.2256	Y = 691184.3599
11. X = 581366.6230	Y = 691013.7454
12. X = 581439.6435	Y = 691601.0848
13. X = 581865.8043	Y = 691549.9937
14. X = 581615.7179	Y = 692091.0641
15. X = 580939.9331	Y = 690945.2826
16. X = 580961.6177	Y = 691613.6705
17. X = 581139.9680	Y = 692273.2490
18. X = 581329.6709	Y = 692547.1158
19. X = 584736.8284	Y = 688433.8930
20. X = 584853.2589	Y = 688809.7103
21. X = 585354.8187	Y = 688882.6689
22. X = 577649.2342	Y = 687810.6326
23. X = 577817.0323	Y = 688113.8441
24. X = 577953.2612	Y = 688365.8743
25. X = 576540.4119	Y = 688250.3624
26. X = 576118.4596	Y = 688316.9419
27. X = 575755.2558	Y = 688362.9614
28. X = 580725.8600	Y = 691053.6647
29. X = 580519.8528	Y = 691237.1001
30. X = 580347.9439	Y = 691371.1586

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:

In perioada de exploatare a constructiei sursele de poluanți pentru ape sunt :

Apele de pe carosabil care pot transporta poluanți.

In perioada de executie a lucrarilor, sursele de poluare a apelor pot fi urmatoarele:
Pe perioada organizarii de santier se va amplasa o toaleta ecologica pentru muncitori , aceasta se va vidanja de către o societate autorizata.

b) Protecția aerului:

Surse de poluanți pentru aer, poluanți:

In perioada realizarii construcției:

- mijloacele de transport vor fi asigurate astfel încât să nu existe pierderi de material sau deșeuri în timpul transportului; autovehiculele folosite la construcții vor avea inspecția tehnică efectuată prin Stații de Inspecție Tehnică autorizate, în vederea reglementării din punct de vedere al emisiilor gazoase în atmosferă ;
- pentru a se evita creșterea concentrației de pulberi în suspensie în aer se va avea în vedere stropirea suprafețelor de teren la zi și curățirea corespunzătoare a mijloacelor de transport la ieșirea din șantier;

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Surse de zgomot și vibrații:

In perioada desfasurarii lucrarilor de constructie principalele surse de zgomot si vibratii sunt utilajele ce vor executa lucrări de terasamente.

Amplasamentul este situat la o distanta mica fata de cele mai apropiate locuinte avand in vedere ca este o cale de acces. Se vor avea in vedere urmatoarele masuri:

- se va alege un program de lucru astfel încat să nu producă disconfort populației;
 - aprovizionarea cu materiale în perioada de executie a proiectului se va face cu vehicule de tonaj redus;
 - se va avea in vedere ca descarcarea materialelor si realizarea lucrarilor sa evite producerea de zgomote prin aruncarea materialelor, izbirea acestora, etc.;
 - toate echipamentele mecanice vor respecta standardele referitoare la emisiile de zgomot în mediu conform H.G 1756/2006 privind emisiile de zgomot în mediu produse de echipamentele destinate utilizării în exteriorul clădirilor
- În perioada de funcționare:
- nivelul de zgomot se va încadra în limitele stabilite prin Ordinul 10009/88 și Ordinul 119/2014;
 - construcțiile din ansamblul studiat vor avea funcțiuni de gospodărie comunala: platforma depozitare gunoi de grajd.

d) Protecția împotriva radiațiilor;

Nu este cazul.

e) Protecția solului și a subsolului;

Sursele de poluanți pentru sol și subsol:

În perioada de realizare a proiectului:

- în cadrul organizării de șantier se vor amenaja platforme balastate pentru depozitarea materialelor de construcție, a solului excavat și pentru depozitarea temporară a deșeurilor generate;
- se vor amenaja spații destinate depozitării deșeurilor rezultate din realizarea proiectului în incinta punctului de lucru; se va asigura colectarea selectivă a deșeurilor rezultate în urma lucrărilor, depozitarea și eliminarea acestora, în funcție de natura lor, se va face prin firme specializate,
- utilajele se vor alimenta cu carburanți numai în zone special amenajate fără a se contamina solul cu produse petroliere;
- întreținerea utilajelor (spălarea lor, efectuarea de reparații, schimburile de ulei) se vor face numai la service-uri / baze de producție autorizate;

În perioada de funcționare:

- În perioada de funcționare sursele de poluanți sunt apele din precipitații scurse pe partea carosabilă care pot să transporte materiale poluante (uleiuri, etc.)

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice;

Nu se vor efectua lucrări în albiile raurilor.

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:

În zonă nu sunt bunuri de patrimoniu; nu se pune problema de refacere sau reabilitare urbană sau peisagistică în zona propusă investițiilor.

Pe parcursul lucrărilor se vor respecta prevederile avizelor de specialitate și al certificatului de urbanism.

Tehnologiile adoptate la execuție vor proteja construcțiile și celelalte obiecte de interes public.

Măsurile adoptate pentru protecția aerului și măsurile pentru diminuarea zgomotului produs de lucrări vor avea impact pozitiv și asupra zonei rezidențiale în care de desfășoară lucrările.

h) Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatarei, inclusiv eliminarea:

Deșeurile rezultate în urma execuției lucrărilor de construcție, se vor colecta selectiv și se vor preda la operatori autorizați în vederea valorificării/eliminării. Pământul excavat va fi depozitat organizat urmând să fie reutilizat la lucrările de umpluturi necesare. Surplusul de material va fi transportat numai în locațiile indicate în Autorizația de Construire.

a) Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

Nu este cazul.

În perioadele de execuție și exploatare nu se utilizează substanțe și preparate chimice periculoase.

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

Realizarea proiectului de investiție nu implică utilizarea resurselor naturale.

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, patrimoniul 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);

- În perioada de execuție impactul asupra așezărilor umane din vecinătate și a obiectivelor de interes public este redus.
- Extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate)
- Local, numai în zonele de lucru, numai pe perioada de execuție
- Magnitudinea și complexitatea impactului –
- Impact redus pe perioada execuției proiectului.
- Probabilitatea impactului –
- Redusă, numai pe perioada realizării obiectivelor aferente proiectului de investiție
- Durata, frecvența și reversibilitatea impactului –
- Nu este cazul.
- Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului –
- În etapa de execuție
- Constructorul va aplica proceduri de lucru specifice și va adopta măsuri tehnice pentru protecția mediului.
- Natura transfrontalieră a impactului –
- Execuția lucrărilor și funcționarea investiției nu au efecte transfrontaliere.

a. Atenuarea schimbărilor climatice

- Proiectul propus nu va emite gaze cu efect de seră: dioxid de carbon (CO₂), protoxid de azot (N₂O), metan (CH₄) etc.

Modernizarea drumurilor propuse se va realiza pe un teren intravilan, categoria de folosință: drumuri. Conform certificatului de urbanism, amplasamentul este situat în zona de gospodărie comunala. Prin realizarea acestuia nu sunt propuse despaduriri și nici vreun fel de taieri de arbori. Proiectul propus va respecta directivele europene, respectiv Comunicarea Comisiei – Orientări tehnice privind aplicarea principiului de „a nu aduce prejudicii semnificative” în temeiul Regulamentului privind Mecanismul de redresare și reziliență (2021/C58/01).

- Proiectul propus nu va influența în mod semnificativ consumul de energie.

- Proiectul nu va determina modificari semnificative ale deplasarilor personale sau a transportului de marfa. Traseul urmat de cetatenii comunei pentru a ajunge in diferite zone ale localitatii este relativ redus, pozitia acestuia fiind aproximativ in fiecare sat din cadrul comunei

b. Adaptarea la schimbarile climatice

- Punerea in aplicare a proiectului nu va fi afectata de schimbarile climatice:
 - Valuri de caldura – Nu este cazul;
 - Seceta – Spatiile verzi amenajate au fost propuse cu arbori si arbusti din specii locale, adaptate la clima locala si fara un necesar ridicat de apa.
 - Cantitati extreme de precipitatii, inundatii: Zona amplasamentului nu este inundabila. S-a prevazut un sistem de colectare si epurare a apelor pluviale dimensionat corespunzator;
 - Furtuni si vanturi puternice: Lucrarea nu va fi afectata de aceste fenomene.
 - Alunecari de teren – terenul este plat, stabil din punct de vedere geotehnic;
 - Nivelul in crestere al marilor, marea de furtuna, eroziunea coastelor si intruziunea salina: nu este cazul;
 - Perioade reci: Nu este cazul;
 - Daune provocate de inghet dezghet: Structura rutiera a fost verificata la inghet dezghet.
- Nu este necesara adaptarea proiectului la schimbarile climatice si la posibile evenimente extreme si nici nu va afecta vulnerabilitatea climatica a persoanelor si activelor din vecinatatea sa. Proiectul are la baza un proiect tip realizat de catre Ministerul Mediului, adaptat la conditiile din amplasamentul studiat.

Proiectul a fost intocmit conform Comunicarii comisiei europene nr. 2021/C 373/01 - **Orientări tehnice referitoare la imunizarea infrastructurii la schimbările climatice în perioada 2021-2027** si include masuri privind imunizarea infrastructurii la schimbările climatice pentru perioada de programare 2021-2027.

Imunizarea la schimbările climatice este un proces care integrează măsurile de atenuare a schimbărilor climatice și de adaptare la acestea în dezvoltarea proiectelor de infrastructură:

- **sunt în concordanță cu Acordul de la Paris și cu obiectivele UE în materie de climă**, ceea ce înseamnă că sunt în concordanță cu o traiectorie credibilă de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES), în conformitate cu noile obiective climatice ale UE pentru 2030 și privind neutralitatea climatică până în 2050, precum și cu dezvoltarea rezilientă la schimbările climatice. Infrastructura cu o durată de viață care se extinde după 2050 ar trebui, de asemenea, să ia în considerare exploatarea, întreținerea și dezafectarea finală în condiții de neutralitate climatică, putând include considerații privind economia circulară.
- **respectă principiul „eficiența energetică înainte de toate”**, definit la articolul 2 punctul 18 din Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului.
- respectă principiul de „a nu prejudicia în mod semnificativ”, care derivă din abordarea UE privind finanțarea durabilă și este consacrat în Regulamentul (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului (6) (Regulamentul privind

taxonomia). Prezentele orientări abordează două dintre obiectivele de mediu prevăzute la articolul 9 din Regulamentul privind taxonomia, și anume atenuarea schimbărilor climatice și adaptarea la acestea.

Conform Comunicării comisiei europene nr. 2021/C 373/01 - Orientări tehnice referitoare la imunizarea infrastructurii la schimbările climatice în perioada 2021-2027, Tabelul 2 – pentru centrul de colectare cu aport voluntar-CAV – asimilat stațiilor de transfer NU VA FI necesară o evaluare a amprentei de carbon, iar în ceea ce privește procesul de imunizare la schimbările climatice pentru atenuarea schimbărilor climatice din figura 7, procesul se încheie cu etapa 1 (examinare).

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 este cazul.

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 (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).

MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERA IN CADRUL COMUNEI TODIRESTI, JUDETUL SUCEAVA

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

Soluția propusă se corelează cu Planul Urbanistic General aprobat cu Hotărârea Consiliului Local Comuna Todirești, regulamentele locale de urbanism și prevederile Legii 50/1991 R, art 11¹.

De asemenea, modernizarea drumurilor locale respecta directivele europene , respectiv Comunicarea Comisiei – Orientări tehnice privind aplicarea principiului de „a nu aduce prejudicii semnificative” în temeiul Regulamentului privind Mecanismul de redresare și reziliență (2021/C58/01).

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

- Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;
- se va amenaja o baracă pentru muncitori și se va instala un grup sanitar ecologic care se va vidanța periodic către o stație de epurare autorizată;
- în cadrul organizării de șantier se vor amenaja platforme balastate pentru depozitarea materialelor de construcție, a solului excavat și pentru depozitarea temporară a deșeurilor generate;
- se vor amenaja spații destinate depozitării deșeurilor rezultate din realizarea proiectului în incinta punctului de lucru; se va asigura colectarea selectivă a deșeurilor rezultate în urma lucrărilor, depozitarea și eliminarea acestora, în funcție de natura lor, se va face prin firme specializate, conform prevederilor în vigoare;

- Localizarea organizării de șantier;

Organizarea de șantier va fi amplasată în incinta amplasamentului.

Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Acestea au fost descrise, pentru fiecare factor de mediu, în capitolul 6.

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

Se va înregistra o creștere a nivelului de zgomot în zona amplasamentului, determinată în principal de intensificarea traficului în zonă, ca urmare a aprovizionării șantierului cu materiale, echipamente și utilaje, lucrări de încărcare – descărcare a materialelor necesare execuției proiectului.

- Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu

Se interzice spălarea mașinilor sau a utilajelor în zona de lucru ori deversarea de ape uzate necontrolat în zona amplasamentului;

Se interzice executarea lucrărilor de reparații/întreținere a autovehiculelor , utilajelor, echipamentelor utilizate în cadrul lucrărilor de construcții, în incinta organizării de șantier;

Utilizarea echipamentelor și utilajelor corespunzătoare din punct de vedere tehnic, de generații recente, prevăzute cu sisteme performante de minimizare a poluanților emiși în atmosferă;

Utilizarea de combustibili cu conținut redus de sulf, conform prevederilor legislative în vigoare, curățirea și stropirea periodică a zonei de lucru , eventual zilnic dacă este cazul, pentru diminuarea cantității de pulberi din atmosferă;

Încărcarea pământului excavat în mijloace de transport se va face astfel încât distanța dintre cupa excavatorului și bena autocamionului să fie cât mai mică evitându-se astfel împrăștierea particulelor fine de pământ în zonele adiacente;

Se va urmări transferul cât mai rapid al deșeurilor din zona de generare către zonele de depozitare, evitându-se stocarea acestora un timp mai îndelungat în zona de producere și apariția astfel a unor depozite neorganizate și necontrolate de deșeuri;

Dotarea organizării de șantier cu material absorbant astfel încât în cazul apariției unor scurgeri de produse petroliere să se intervină prompt și eficient pentru înlăturarea/diminuarea efectelor poluării;

Se va asigura curățarea roților autovehiculelor la ieșirea din organizarea de șantier/zona de lucru, înainte de pătrunderea acestora pe drumurile publice.

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:

În cadrul lucrărilor proiectate sunt cuprinse valori pentru refacerea cadrului natural, implicit reconstrucția ecologică.

Dintre acestea enumerăm:

- refacere spații verzi;
- plantare perdea copaci;
- transport pământ și moloz excedentar;
- sistematizare pe verticală a terasamentelor;

Lucrările prevăzute nu constituie factor de poluare. Prin urmare nu este necesară supravegherea calității factorilor de mediu și monitorizarea activităților destinate protecției mediului.

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);
2. scheme-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare;
3. schema-flux a gestionării deșeurilor;
4. alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.

Planurile de încadrare și planurile de situație au fost depuse în faza de evaluare inițială.

XIII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor art.28 din ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.49/2011, cu modificările și completările ulterioare, memoriul va fi completat cu următoarele:

- a) descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. 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 forma electronică conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

Ariile naturale protejate cele mai apropiate sunt:

-5.306 ml fata de aria protejata Padurea Patrauti ROSCI0075 (cel mai apropiat);

- b) numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar;
Padurea Patrauti ROSCI0075
- 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.

Acest proiect nu intră sub incidența prevederilor art.28 din ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.49/2011, cu modificările și completările ulterioare.

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:

1. Localizarea proiectului:

-Bazinul hidrografic: Solonet

- 2. Indicarea stării ecologice/potențialul ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă.
- 3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz.

XV. Criteriile prevăzute în anexa nr.3 la legea nr..... 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.

Proiectant,
S.C. FLORI-GEORGIS CONSULTING S.R.L

Ing. Dorofteiesei Bogdan

