

## Conținutul cadru al memoriului de prezentare

I. Denumirea proiectului : **REABILITARE ȘI MODERNIZARE STRĂZI ÎN COMUNA CUMPĂNA JUD.CONȘTANȘA**

### II. Titular

- Numele companiei : **PRIMARIA CUMPANA , JUD.CONȘTANTA**
- a) - Adresa poștală: ; Cumpana ,judetul Conștanșa, str. Soseaua Constantei, nr. 132,
- b) - Numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail : 0241-739 003 / 0241-739 003,
- Numele persoanelor de contact:
  - director/manager/administrator- **PRIMAR GÂJU MARIANA**
  - responsabil pentru protecșia mediului – **GHEORGHE LUIZA**

### III. Descrierea proiectului

#### - un rezumat al proiectului

Obiectivul de investitii este amplasat in intravilanul localitatii Cumpana, judetul Constanta.

Gradul mare de nesigurantșa a circulașiei si timpul mare de calatorie este un neajuns pentru fiecare dintre locuitorii comunei Cumpana (indiferent de origine, patura sociala, varsta, sex, religie) implicati in diverse activitati.

Starea drumurilor, prin tot ceea ce inseamna acest lucru (carosabil, marcaje, semnalizare) este factorul cel mai important care afecteaza timpul de calatorie.

*De asemenea inexistentia unor drumuri accesibile pe orice anotimp si in orice conditii meteorologice, face ca circulatia mijloacelor de transport, sa fie opturata in cea mai mare parte in perioada a anului.*

Deasemenea delimitarea de la inceput a zonelor de siguranta laterale si a zonei drumului reprezinta un element important referitor la impactul ulterior asupra mediului si incadrarea in conceptul de dezvoltare durabila.

Lucrarile de modernizare constau in realizarea unui sistem rutier dimensionat corespunzator categoriei functionale format din fundatie de piatra sparta ,macadam si imbracaminte asfaltica, avand in vedere rezolvarea scurgerii si evacuarii apelor pluviale, cu descarcarea lor in zone depresionare.

Amenajarea strazilor ce fac obiectul prezentului proiect se va face fara a prejudicia in vreun fel salubritatea,ambientul,starea de sanatate si confort a populatiei. In acest scop se au in vedere urmatoarele:

- realizarea si intretinerea spatiilor verzi ,cu rol antipoluant impotriva noxelor , zgomotului cat si estetic.

- executarea de amenajari sigure pentru pietoni

Deasemenea se vor avea in vedere urmatoarele:

- protectia apelor de suprafata si subterane

- sistemul de scurgere al apelor va fi proiectat si intretinut astfel incat sa fie protejat drumul si terenurile adiacente.

- colectarea apelor de pe suprafata drumului in santuri laterale acestuia ,prevazute si amenajate conform legislatiei in vigoare.

-este interzisă deversarea apelor uzate menajere în santurile laterale drumului.

Străzile care fac obiectul prezentei documentații sunt de categoria a III-a și a IV-a, conform Ordinului nr. 49/1998 al Ministrului Transporturilor. Conform „Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice” adoptate prin Ordinul nr. 46/1998 al Ministrului Transporturilor, acestea sunt de clasa tehnică IV.

Dimensionarea sistemului rutier va fi realizată conform „Normativ privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru străzi” NP 116-04, astfel încât structurile rutiere adoptate să fie capabile să preia solicitările date de traficul estimat, să asigure siguranța în exploatare și protecția împotriva zgometelor pe toată durata de serviciu a drumului, durată estimată la 10 ani.

Amenajarea străzilor se va realiza diferențiat, în funcție de starea lor actuală, ținând cont de lucrările propuse prin raportul de expertiză tehnică.

Din punct de vedere al soluțiilor de amenajare a structurilor rutiere, pornind de la starea existentă a străzilor și de la concluziile raportului de expertiză tehnică, vor fi realizate patru sisteme rutiere distincte:

**Sistem Rutier Tip A**, se execută pe străzile neamenajate, la nivel de pământ: **D. Bolintineanu, Zootehniei** (Veterani - Plopilor), **Cerealelor** (Zootehniei - capăt), **Plopilor** (Amurgului - Spicului), **Aleea Zona G** (din str.Veterani), **Aleea Veteranilor 2** (din str.Veterani), **Vișinilor** (de la Prelungirea Macului), **Vasile Pîrvan** (Iancu de Hunedoara- Vasile Lupu), **Iancu de Hunedoara** (Vasile Pîrvan- Iancu Jianu), **Vasile Lupu** (Vasile Pîrvan- Iancu Jianu), **Duiliu Zamfirescu** (Strajei-Iancu Jianu), **Carol I, I.L. Caragiale, Teiului, Castanilor, Iasomiei, Busuiocului, Arțarului, George Felix** precum și pe tronsonul din **strada Berzei** cuprins între străzile Monumentului și Izvorului (după decaparea stratului de piatră în amestec cu pământ).

#### **Sistem Rutier Tip A**

- Execuția terasamentelor (str. Berzei - decapare piatră în amestec cu pământ)  
10,0 cm nisip
- 25,0 cm piatră spartă
- 10,0 cm macadam
- 6,0 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16

Partea carosabilă a străzilor va fi încadrată de borduri. Unde există cămine de utilități, capacele vor fi aduse ridica la cota superioară a carosabilului modernizat.

**Sistem Rutier Tip B**, se execută pe următoarele străzi cu îmbrăcaminte bituminoasă: **Alimănișteanu, Transformatorului, Monumentului** (sector Alex. Dumitrescu – Osman Gafar).

#### **Sistem Rutier Tip B**

- Frezare straturi bituminoase pe toată grosimea
- Scarificare și reprofilare fundație existentă fără adaos de material
- 6,0 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16

Partea carosabilă a sistemului rutier va fi încadrată de borduri, se vor completa bordurile lipsă și se vor înlocui bordurile deteriorate. Unde este cazul, capacele căminelor de utilități se vor aduce la cota superioară a carosabilului.

**Sistem Rutier Tip C**, se execută pe următoarele străzi cu îmbrăcaminte bituminoasă: **Tractorului, Nucilor, Monumentului** (sector șos. Constanței – Alex. Dumitrescu ).

### **Sistem Rutier Tip C**

- Reparații 30% - pombari, reparații pe suprafețe întinse
- Strat egalizare beton asfaltic BA16
- 6,0 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16

Partea carosabilă a sistemului rutier va fi încadrată de borduri, se vor completa bordurile lipsă și se vor înlocui bordurile deteriorate. Unde este cazul, capacele căminelor de utilități se vor aduce la cota superioară a carosabilului.

**Sistem Rutier Tip D**, se execută pe străzile cu tratament bituminos executat pe macadam: **străzile Cauciucului, Dacia** (sos.C-ței - Alimanisteanu), **Bujorilor, Stadionului** (pîna în Dacia).

### **Sistem Rutier Tip D**

- Decapare tratament bituminos
- Scarificare și reprofilare strat de macadam, fără adaos de material
- 6,0 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16

Partea carosabilă a sistemului rutier va fi încadrată de borduri, se vor completa bordurile lipsă și se vor înlocui bordurile deteriorate. Unde este cazul, capacele căminelor de utilități se vor aduce la cota superioară a carosabilului.

Din punct de vedere al traseului proiectat, acesta se înscrie pe traseul existent al străzilor, încadrat de limitele de proprietate și condiționat de punctele fixe existente în teren (stâlpi, cămine, intersecții, etc.) și urmărește, în general, panta naturală a terenului, pentru a evita volume de lucrări suplimentare și a permite corelarea cu intersecțiile străzilor care nu fac obiectul prezentei documentații.

Standardele care reglementează executarea suprastructurii străzilor, calitatea și receptivitatea sunt cele în vigoare (STAS-6400/84; SR 179/95 ; SR EN 13043; SR EN 13242; SR EN 13108-1:2007; STAS 1589/89; STAS 2900/89; SR EN 933-2/98, normativul AND 605/ 2015, SR EN 13108 -1:2006, Ord.Guvern nr43/28.08.1997 și .45/27.01.1998).

### ***Traseul drumului in plan***

Soluțiile de modernizare au fost stabilite pe baza evaluării stării tehnice și a calculului de dimensionare.

Având în vedere cele prezentate mai sus, sunt propuse următoarele lucrări pentru îmbunătățirea elementelor geometrice și a căii de rulare.

Lucrările de modernizare constau în realizarea unui sistem rutier dimensionat corespunzător categoriei funcționale format din fundație de piatră spartă, macadam și îmbrăcaminte asfaltică, având în vedere și rezolvarea scurgerii și evacuării apelor pluviale, cu descărcarea lor în zone de depresionare.

### ***Profil longitudinal***

Se menționează că realizarea profilului longitudinal, studiat în baza ridicărilor topografice a fost condiționat de existența unor puncte obligatorii întâlnite pe traseu (podete existente, intersecții cu drumurile laterale existente, fire de vale, canal de irigație cu adâncime apreciabilă).

Linia roșie pe baza cotelor minime urmărește pe cât posibil declivitățile existente. Caracteristicile geometrice proiectate se încadrează în prevederile STAS 863-85.

S-a urmărit pe cât posibil ca în profilul în lung să se păstreze panta naturală a terenului, pentru a evita volume de terasamente suplimentare și pentru a exista o bună

corelare cu cotele punctelor fixe intalnite pe traseu . Razele de racordare in plan vertical au valori cuprinse intre 500 m si 3000m .

### ***Profilul transversal***

Strazile se vor amenaja pe traseul existent pastrand limitele fronturilor construite existente si a punctelor fixe (stalpi ,camine etc.).

Panta transversala va fi gen „acoperis„, cu valoarea de 2,5% indreptata spre exteriorul carosabilului.

### **- Justificarea necesității proiectului**

Strazile ce fac obiectul prezentului proiect au o lungime de **10217.89 m.** și facilitează accesul locuitorilor din localitatea Cumpana la principalele obiective economice și social culturale precum și legăturile rutiere cu DN39 cu DC1A (DN39E), drumuri ce asigura legatura cu intreg teritoriului.

Pentru a fi functionale aceste strazi ce urmeaza a fi modernizate trebuie sa raspunda criteriilor **de rezistenta si stabilitate la sarcini statice, dinamice si seismic.**

Pentru rezolvarea scurgerii si evacuarii apelor meteorice de pe amplasamentul drumurilor este necesara realizarea unor pante longitudinale si transversale ce vor permite descarcarea acestora spre emisari (in special in firele de vale regularizate), lipsite de interes.

Modernizarea strazilor se va face fara prejudicia in vreun fel salubritatea, ambientul, starea de sanatate si confort a populatiei.In acest scop se au in vedere urmatoarele:

- protectia apelor de suprafata si subterane
- sistemul de scurgere al apelor va fi proiectat si intretinut astfel incat sa fie protejat drumul si terenurile adiacente.
- colectarea apelor de pe suprafata drumului in santuri laterale acestuia ,prevazute si amenajate conform legislatiei in vigoare.
- este interzisa deversarea apelor uzate menajere in santurile laterale drumului.

*Modernizarea strazilor ce fac obiectul prezentului proiect vor duce la creerea legaturii rutiere in conditii de siguranta a traficului.*

**- Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului** inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar ;

*- nu este cazul*

**- Formele fizice ale proiectului** (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție etc.)

*- nu este cazul*

**Se prezintă elementele specifice caracteristice proiectului propus:**

- **profilul și capacitățile de producție;** *- nu este cazul*
- **descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament** (după caz); *- nu este cazul*
- **descrierea proceselor de producție ale proiectului propus,** în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea;*- nu este cazul*
- **materiile prime, energia și combustibilii utilizați,** cu modul de asigurare a acestora- *piatra sparta, beton asfaltic BA16 ( EB16 rul 50/70), beton , motorina pentru utilaje si vor fi asigurate prin grija constructorului desemnat ulterior.*

- **racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;**- *nu este cazul*
- **descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;**- *zona de amplasare a organizării de santier va fi scarificată, nivelată și adusă la starea inițială .*
- **căi noi de acces sau schimbări ale celor existente-** *nu este cazul*
- **resursele naturale folosite în construcție și funcționare** – piatra sparta
- **metode folosite în construcție**

Traseul acestor strazi se desfasoara pe terenuri stabile unde de-a lungul anilor nu s-au constatat fenomene de alunecari active, prabusiri, miscari. Mai mult nu au probleme de gelivitate in care drumurile sa sufere degradari datorita fenomenelor de inghet-dezghet.

Imbracamintea bituminoasa este alcatuita dintr-un singur strat - BA16 (EB16 rul 50/70) in grosime de 6.00 cm.

Inainte de asternerea mixturii, stratul suport trebuie bine curatat. In cazurile in care straturile suport au un profil transversal necorespunzator sau denivelari, se vor lua masuri de rectificarea acestora. Suprafata stratului suport trebuie sa fie uscata.

La executarea imbracamintilor bituminoase se va amorsa stratul suport cu bitum taiat -60% bitum , 40% white spirt. Amorsarea se face in fata finisorului la o distanta de 100m.

Stratul suport se va amorsa obligatoriu in urmatoarele conditii:

In functie de compactitatea stratului suport se foloseste 0.3-0.5 kg/mp material de amorsat. Liantul trebuie sa fie compatibil cu cel utilizat la fabricarea mixturii bituminoase .

Punerea in opera a mixturii asfaltice va trebui sa fie efectuata cu un finisor capabil de a le repartiza fara sa produca segregarea lor, respectand profilele si grosimile fixate .

Asternerea mixturilor asfaltice se efectueaza numai mecanizat cu repartizoare – finisoare prevazute cu sistem de nivelare automat si care asigura o precompactare. In cazul lucrarilor executate in spatii inguste (zona casetelor) asternerea mixturilor asfaltice se poate face manual .

Dupa asternere , acestea se vor cilindra cu ruloul compresor de 10-12t ,imediat pana ce temperatura nu coboara sub 120<sup>0</sup> C.

Dupa executarea stratului de uzura se procedeaza la inchiderea porilor suprafetei prin raspandirea de 2-3 kg/mp nisip de 0-3 mm, bitumat cu 2-3% bitum, dupa care se cilindreaza.

Suprafata stratului suport pe care se asterne imbracamintea bituminoasa trebuie sa fie uscata.

Imbracamintile asfaltice se vor executa de preferinta in anotimpul calduros ,lucrul oprindu-se cand se inregistreaza temperaturi ale aerului sub +10<sup>0</sup> C .

Pentru asigurarea fluentei traficului rutier si pietonier ,se vor amenaja intersectiile din trama stradala ,respectand categoria functionala a fiecarei strazi.

In acest mod se va asigura o trama stradala completa prin densitatea si gradul de ocupare al terenului corelata in plan orizontal si pe verticala in conditii de eficienta estetica si economica.

Prin natura lucrarilor prevazute în proiect nu este necesara racordarea la energie electrica, apa curenta sau alte utilitati. Executia acestor lucrari se va face in baza unui proiect de catre constructori cu experienta in domeniu .

- **planul de execuție cuprinzând faza de construcție**, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară,- *nu este cazul*
- **relația cu alte proiecte existente sau planificate-** *nu este cazul*
- **detalii privind alternativele** care au fost luate în considerare –*nu este cazul*
- **alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului** (ex. extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport a

energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor).- *nu este cazul*

- **alte autorizații cerute pentru proiect:**

- aviz
- aviz
- aviz

### **Localizarea proiectului**

Amplasamentul strazilor ce fac obiectul prezentului proiect este situat în intravilanul localității Cumpăna, județul Constanța.

**Caracteristicile impactului potențial**, în măsura în care aceste informații sunt disponibile .

O scurtă descriere a impactului potențial cu luarea în considerare a următorilor factori:

- **impactul asupra populației, sănătății umane, faunei și florei**, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei, zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural, și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ).

Conform analizelor efectuate în rândul populației comunei Cumpăna, s-a constatat că situația drumurilor are implicații la nivelul întregii circulații de autovehicule, pe diferite nivele interdependente:

❖ **La nivelul factorului uman** afectează siguranța populației, mobilitatea acesteia, confortul acesteia, costurile de diferite tipuri (energetice prin carburanți și emisii de noxe, de timp, de întreținere, toate acestea reprezentând în final costuri banesti);

❖ **La nivelul factorului economic** afectează transportul de marfuri și produse agricole (cu toate consecințele implicate).

Modernizarea drumurilor, se va face fără prejudiciu în vreun fel salubritatea, mediul, starea de sănătate și confort a populației. În acest scop se au în vedere următoarele:

- protecția apelor de suprafață și subterane.
- sistemul de scurgere al apelor va fi proiectat și întreținut astfel încât să fie protejat drumul și terenurile adiacente.
- colectarea apelor de pe suprafața drumului în santuri laterale acestuia, prevăzute și amenajate conform legislației în vigoare.
- este interzisă deversarea apelor uzate menajere în santurile laterale drumului.

De asemenea delimitarea de la început a zonelor de siguranță laterale și a zonei drumului reprezintă un element important referitor la impactul ulterior asupra mediului și încadrarea în conceptul de dezvoltare durabilă.

Factorii de impact pot fi:

emisii - poluare directă a mediului ca efect al traficului;

rezultate - poluare directă a mediului ca efect al activității de întreținere și exploatare a infrastructurii rutiere.

- **extinderea impactului** (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate)- *nu este cazul*

- **magnitudinea și complexitatea impactului** – *nu este cazul*

- **probabilitatea impactului**- *nu este cazul*
- **durata, frecvența și reversibilitatea impactului**- *nu este cazul*
- **măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului** semnificativ asupra mediului
  - armonizarea programelor de dezvoltare a drumurilor cu politicile de protecție a mediului;
  - obligativitatea procedurii de evaluare a impactului drumului asupra mediului, în faza inițială a proiectelor, programelor sau activităților
- **natura transfrontieră a impactului**.- *nu este cazul*

**IV. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu.**

### **1. Protecția calității apelor:**

Modernizarea drumurilor se va face fără a afecta pânza freatică, ca urmare a săpăturii realizate (pentru strazile aflate la stadiul de pamant) prin excavarea terenului pentru realizarea casetei (săpătura de maxim 0.60 m din patul drumului pentru tronsoanele aflate la stadiul de pamant);

Pentru realizarea obiectivului nu se realizează construcții sau instalații necesare alimentării cu apă în scop piscicol sau potabil; obiectivul nu produce și nu evacuează ape uzate de nici un fel.

În perioada realizării obiectivului va fi dotat cu un W.C. tip uscat dotat cu bazin vidanjabil.

### **2. Protecția aerului:**

Activitatea de modernizare și reabilitare a drumurilor prin utilizarea utilajelor și mijloacelor de transport produce gaze de esapament dar care se încadrează în limitele admise și nu afectează semnificativ atmosfera zonei.

Principalele surse de poluare ale atmosferei sunt:

- emisiile gazelor de ardere de la motoarele cu ardere internă de antrenare a utilajelor terasiere și a mijloacelor de transport agregate; aceste emisii sunt instantanee cu o disipare rapidă în atmosfera zonei;
- pulberi fine de praf datorate activității de săpare, încărcare și transport piatră în mijloacele de transport; aceste emisii se produc instantaneu în timpul lucrului utilajelor terasiere;
- vapori de apă datorati evaporării apei din zona de lucru (la stropirea straturilor de piatră).

**Dispersia acestor poluanți este mare și nu se pun probleme de afectare a aerului de pe amplasamentul drumurilor.**

### **3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:**

Principalele surse de zgomot și vibrații sunt: utilajele terasiere de săpat și mijloacele de transport (autobasculantele).

Toate sursele de zgomot se înscriu în limitele admisibile (90 dB) pentru zgomote de tip industrial, zgomotele fiind produse de utilaje specifice acestor activități.

### **4. Protecția împotriva radiațiilor: *nu este cazul***

### **5. Protecția solului și a subsolului:**

Din descrierea activității în obiectiv se pot identifica principalele zone cu risc de poluare ale solului:

-Zona de executie a sapaturii

- sursele principale de poluare sunt scurgerile accidentale de de combustibili si lubrefianti de la utilajele de sapat si de la mijloacele de transport;in cazul unor scurgeri locale se va asigura colectarea urgenta a materialului afectat dupa presararea cu material absorbant-nisip sau rumegus;materialul colectat se va stoca temporar in recipienti metalici in vederea evacuării din obiectiv.

Nu se permite din aceasta cauza accesul in perimetrul de exploatare a utilajelor si mijloacelor de transport care au defectiuni ce produc scurgeri accidentale de carburanti si lubrefianti.

Nu se va permite depozitarea pe terenul obiectivului a deșeurilor de natura solida de orice fel care vor fi colectate in pubele din PVC;

Se face precizarea ca lucrarile propuse nu vor afecta solul si subsolul statiei;

**6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice: nu este cazul**

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

Lucrarile propuse se desfasor in intravilanul localitatii Cumpana si in urma masurilor propuse anterior acesta nu v-a fi afectata decat o perioada scurta si mai mult fonic .

**8. Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament:**

Pentru perioada de executie a obiectivului constructorul se va organiza pentru colectarea deșeurilor produse ,in special deseuri menajere si materiale de constructie uzate.

Se apreciaza ca lunar se vor produce urmatoarele cantitati de deseuri:

- deseuri menajere si ambalaje ale produselor alimentare – cca.100kg/luna;
- ulei uzat –cca 50l/luna ;deseuri de natura feroasa diferite- cca.50kg./luna ;
- deseuri feroase –cca.50kg./luna.

**9. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase: nu este cazul**

**V. Prevederi pentru monitorizarea mediului**

- nu este cazul;

**VI. Justificarea încadrării proiectului**, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară (IPPC, SEVESO, COV, LCP, Directiva Cadru Apă, Directiva Cadru Aer, Directiva Cadru a Deșeurilor etc.)

**Încadrarea în planurile de urbanism** – Suprafata drumurilor ce fac obiectul prezentului proiect este cuprinsa in limitele suprafetei studiului de sistematizare la faza P.U.G. avand legaturi functionale cu drumurile principale existente in zona.

**VII. Lucrări necesare organizării de șantier**

Proiectul privind organizarea santierului pentru realizarea investitiei, întocmit în faza I-a (schema generala de organizare) în conformitate cu prevederile HCM 170/58 si instructiunile de aplicare cu privire la reglementarea modului de utilizare a fondurilor de



organizare, HCM 1397/74 art.VII si instructiunile B.I. nr.1338e/74 privind justificarea fondurilor si organizarea în limitele cotelor procentuale.

Constructorul va elabora proiectul de organizare faza a II-a, la prezentarea ofertei.

Din analiza documentatiei rezulta ca lucrarile de constructii-montaj nu vor ridica probleme speciale de executie pentru constructor.

**VIII. 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 perioada în care se vor realiza lucrarile propuse si apoi dupa ce vor intra in functiune, nu se vor produce schimbări esențiale ale amplasamentului;viitorul obiectiv nu va avea loc un impact semnificativ asupra factorilor de mediu din zona; de aceea nu vor fi necesare lucrări de refacere a amplasamentului.

Pe timpul execuției lucrărilor , beneficiarul este obligat să respecte prevederile Legii nr. 10/95/ACT. 2015 privind calitatea în construcții, Lege publicată în Monitorul Oficial al României nr. 12/95.

Se vor respecta toate normele de protecție a muncii specificate în ”Regulamentul de igienă și protecție a muncii pentru lucrările de construire” editat de INCERC – București și aprobate prin Ordinul nr.9/N/1993 emis de M.L.P.A.T.

În conformitate cu Legea 50/91 trecerea efectivă la executarea lucrărilor se va face numai după ce beneficiarul va obține Autorizația de Construire de la organele abilitate.

**IX. Anexe - piese desenate**

- **certificat de urbanism;**
- **cerere;**
- **plan de încadrare in zona ;**
- **plan de situatie ;**
- **plan profil transversal tip, detaliu stratURI constante carosabil si detaliu canal pluvial cu gratar metalic.**

**X. Pentru proiectele pentru care în etapa de evaluare inițială –nu este cazul**

**Semnătură și ștampilă**