

Conținutul cadru al memoriului de prezentare

I. Denumirea proiectului : **MODERNIZARE STRAZI SI DRUMURI COMUNALE A.D.I. VALEA DROPIEI, JUD. CONSTANTA**

II. Titular

- Numele companiei : **A.D.I. VALEA DROPIEI, JUD.CONSTANTA**
- Adresa poștală: Tortoman, judetul Constanța, str. 1 Decembrie, nr. 32,
- Numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail : 0241 827 111 / 0241 827 850
- Numele persoanelor de contact:
 - director/manager/administrator- **PRIMAR LUCIAN CHITIC**
 - responsabil pentru protecția mediului –

III. Descrierea proiectului

- un rezumat al proiectului

Obiectivul de investitii este amplasat in Judetul Constanta –drum DC58 legatura cu - U.A.T. Cuza Voda - U.A.T. Tortoman - U.A.T. Nicolae Balcescu.

Traseul drumurilor ce fac obiectul prezentului proiect este cuprins in limitele suprafetei studiului de sistematizare la faza P.U.G.

Drumul comunal DC58 și străzile *Frasinului, Campului, Teiului, Lalelelor, Migdalului, Artarului, Medgidiei si DC58 (intravilan Cuza Voda) ce apartin de U.A.T. Cuza Voda, M. Viteazu, Carol I, Poligonului ce apartin de U.A.T. Tortoman, Canalului, Plopilor, Fragilor, Cuza Voda, M. Eminescu, Dispensarului si Silozului ce apartin de U.A.T. Nicolae Balcescu* pe care se solicită o modernizare au o lungime de 22,391Km și facilitează accesul locuitorilor din localitatile Nicolae Balcescu, Dorobantu, Tortoman si Cuza Voda la principalele obiective economice și social culturale precum și legătura drumului județean DJ222 (localitatea Cuza Voda) cu drumul național DN2A (localitatea Dorobantu).

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

De asemenea inexistenta 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 drumurilor 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:

- executarea de amenajari sigure pentru pietoni.
- 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.

- **Structura constructiva**

Drumurile a caror amenajare fac obiectul prezentului proiect au traseul suprapus pe drumurile existente ale localitatii.

Drumul DC58 si strazile se vor amenaja diferentiat, in functie de tronsoanele caracteristice si starea lor actuala, astfel incat sa corespunda traficului viitor estimat.

Se recomanda adoptarea unui profil transversal corespunzator clasei tehnice V, cu urmatoarele elemente:

- Platforma – 7.00 m
- Parte carosabila: 2x3.00 m
- Acostamente: 2x0.50 m
- Panta transversala pe partea carosabila: 2,5% (panta in acoperis).

Pentru strazile ce fac obiectul proiect ,având în vedere faptul că traficul este compus din autovehicule ale riveranilor care unele dintre acestea vor staționa pe parte carosabilă, se recomandă ca lățimea asfaltată să fie totuși de 5.00-5.50m cu acostamente variabile.

Solutiile pentru realizarea structurii rutiere a străzilor sunt stabilite conform starii tehnice. Astfel se recomanda urmatoarele solutii de reabilitare:

U.A.T. Cuza Voda

Pentru strazile din localitatea Cuza Voda si anume : Artarului, Lalelelor, Frasinului, Campului si DC58 intravilan (str. Medgidiei) se vor amenaja cu urmatorul sistem rutier:

- decapare pietruirii existente pe o grosime de 10 cm;
- adaos de piatra sparta in grosime de 15 cm.
- 6.0 cm strat de uzura din beton asfaltic BA16, conform AND 605 (EB16 rul 50/70)

Strada Migdalului se va amenaja cu un sistem rutier dimensionat corespunzator categoriei functionale si va fi alcatuit din urmatoarele straturi constante:

- scarificare macadam 5 cm;
- reprofilare prin adaos de piatra sparta de 10 cm;
- 6.0 cm strat de uzura din beton asfaltic BA16, conform AND 605 (EB16 rul 50/70).

Strada Teiului - carosabilul se va amenaja cu un sistem rutier dimensionat corespunzator categoriei functionale si va fi alcatuit din urmatoarele straturi constante:

- scarificare macadamului 5 cm;
- reprofilare prin adaos de piatra sparta de 10 cm;
- 6.0 cm strat de uzura din beton asfaltic BA16, conform AND 605 (EB16 rul 50/70)

- **Pentru drumul comunal DC58 extravilan se aplica urmatorul sistem rutier:**

- 4cm strat de uzura BA16, conform AND 605 (EB16 rul 50/70)
- 5cm strat de binder BAD20, conform AND 605 (EB20 leg 50/70)
- 4cm frezare asfalt existent degradat

U.A.T. Tortoman

Pentru drumul comunal DC58 extravilan se recomanda urmatorul sistem rutier:

- Scarificare strat existent pe 5.0cm
- 20 cm fundație de piatră spartă 0-63
- 5cm strat de binder BAD20, conform AND 605 (EB20 leg 50/70)
- 4cm strat de uzura BA16, conform AND 605 (EB16 rul 50/70)

Pentru largirea strazii Mihai Viteazu

- 10 cm nisip;
- 25 cm fundatie piatra sparta;
- 10 cm macadam;
- 5 cm strat binder BAD 20;
- 4 cm strat de uzuraBA16.

Pentru strazile din localitatea Tortoman - *Strada Carol I, Mihai Viteazu si Poligonului* se recomanda a fi reabilitate cu urmatorul sistem rutier :

- scarificare macadam pe 5 cm;
- 20 cm fundație de piatră spartă 0-63
- 6.0 cm strat de uzura din beton asfaltic BA16, conform AND 605 (EB16 rul 50/70)

U.A.T. Nicolae Balcescu

Pentru drumul comunal DC58 extravilan si strada Canalului (DC58 intravilan) se recomanda urmatorul sistem rutier:

- Scarificare strat existent pe 5.0cm;
- 20 cm fundație de piatră spartă 0-63;
- 5 cm strat de binder BAD20;
- 4cm strat de uzura BA16.

Pentru strada Silozului din localitatea Nicolae Balcescu se recomanda urmatorul sistem rutier:

- 4cm frezare
- Geocompozit antifisură
- 4cm strat de uzura BA16.

Pentru strazile Dispensarului, Mihai Eminescu, Fragilor, Plopilor si Cuza Voda se recomanda urmatorul sistem rutier:

- Scarificare strat existent pe 5.0cm;
- 20 cm fundație de piatră spartă sort 0-63;
- 6cm strat de uzura BA16;

Scurgerea apelor va fi asigurata prin santuri de pamant reprofileate sau proiectate, santuri betonate sau rigole triunghiulare, iar in zonele depresionare sau la intersectii se vor prevedea canale puviale din beton cu gratar metalic.

Soluțiile pentru structura rutieră au fost adoptate în conformitate cu prevederile Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (PD 177-2001), Normativ privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru străzi NP116-2005 și a STAS 1709/1, 2, 3/90 (pentru verificarea la îngheț).

Traseul drumului in plan

Solutiile de reabilitare au fost stabilite pe baza evaluarii starii tehnice si a calculului de dimensionare.

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

Profil longitudinal

In profil longitudinal, drumurile prezinta elemente geometrice specifice atat zonelor de campie , cu profile longitudinale situate in palier si aliniament sau in panta <4%.

Profilul transversal

În profil transversal strazile prezintă o parte carosabilă variabila.

- Justificarea necesității proiectului

Drumul comunal DC58 și străzile *Frasinului, Campului, Teiului, Lalelelor, Migdalului, Artarului, Medgidiei si DC58(intravilan Cuza Voda) ce apartin de U.A.T. Cuza Voda, M. Viteazu, Carol I, Poligonului ce apartin de U.A.T. Tortoman, Canalului, Plopilor, Fragilor, Cuza Voda, M. Eminescu, Dispensarului si Silozului ce apartin de U.A.T. Nicolae Balcescu* pe care se solicită o modernizare au o lungime de 22,391Km și facilitează accesul locuitorilor din comunele Nicolae Balcescu, Tortoman si Cuza Voda la principalele obiective economice și social culturale precum și legătura drumului județean DJ222 (localitatea Cuza Voda) cu drumul național DN2A (localitatea Dorobantu).

In acest sens dezvoltarea localitatiilor comunei Cuza Voda, Tortoman si Nicolae Balcescu, precum si diversificarea activitatilor economice, agroturismul, preluarea si comercializarea produselor agricole, investitiile in exploatatatiile agricole sunt afectate de lipsa unei infrastructuri rutiere minim functionala care sa asigure legaturi cu drumurile nationale, judetene si comunale (DN2A, DJ222, DC58) si in continuare cu restul teritoriului, in punctele de interes economic si social.

In cadrul Planului de Amenajare a Teritoriului Judetean Constanta, comunele Cuza Voda, Tortoman si Nicolae Balcescu sunt mentionate ca localitati rurale cu functiuni mixte,industriale si de servire .

Asigurarea circulatiei rutiere pe tot parcursul anului in vederea deservirii principalelor obiective, impune necesitatea modernizarii drumului comunal DC58 al carui traseu se suprapune pe traseul drumului existent .

Pentru rezolvarea scurgerii si evacuarii apelor meteorice de pe amplasamentul drumului este necesara realizarea unor pante longitudinale si transversale ce vor permite descarcarea acestora spre rigole si in zone depresionare (in special in firele de vale reguralizate).

Lucrarile de modernizare constau intr-o scarificare pe tronsoanele la nivel de piatra, frezare pentru zonele cu imbracaminte asfaltica, completarea stratului de fundatie, realizarea unui strat de macadam si a imbracamintii asfaltice.

Modernizarea drumului comunal DC58 si a strazilor ce fac obiectul prezentului proiect 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 suprafața drumului în santuri laterale acestuia, prevăzute și amenajate conform legislației în vigoare.
- este interzisă deversarea apelor uzate menajere în santurile laterale drumului.

Modernizarea drumurilor ce fac obiectul prezentului proiect vor duce la creerea legăturii rutiere în condiții de siguranță a traficului precum și accesul rutier la drumul național DN2A și drumul județean DJ222, evitând suprapunerea traficului rutier pe drumul național DN2A cu cel generat de DC58.

- **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, BAD20, beton, motorina pentru utilaje și 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 șantier 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 străzi se desfășoară pe terenuri stabile unde de-a lungul anilor nu s-au constatat fenomene de alunecări active, prăbușiri, mișcări. Mai mult nu au probleme de gelivitate în care drumurile să sufere degradări datorită fenomenelor de îngheț-dezghet.

Imbracamintea bituminoasă este alcătuită :

- BA16 în grosime de 4.00 cm pentru strada Silozului din N. Balcescu și 6.00 cm pentru celelalte străzi din localitatea Cuza Voda, Tortoman, Dorobantu și Nicolae Balcescu.
- BA16 în grosime de 4.00 cm, BAD20 în grosime de 5.0 cm pentru drumul comunal DC58.

Înainte de asternerea mixturii, stratul suport trebuie bine curățat. În cazurile în care straturile suport au un profil transversal necorespunzător sau denivelări, se vor lua măsuri de rectificarea acestora. Suprafața stratului suport trebuie să fie uscată.

La executarea imbracamintilor bituminoase se va amorsa stratul suport cu bitum tăiat -60% bitum, 40% white spirit. Amorsarea se face în fața finisorului la o distanță de 100m. Stratul suport se va amorsa obligatoriu în următoarele condiții:

În funcție de compactitatea stratului suport se folosește 0.3-0.5 kg/mp material de amorsat.

Liantul trebuie să fie compatibil cu cel utilizat la fabricarea mixturii bituminoase .

Punerea în opera a mixturii asfaltice va trebui să fie efectuată cu un finisor capabil de a le repartiza fără să producă segregarea lor, respectând profilele și grosimile fixate .

Asternerea mixturilor asfaltice se efectuează numai mecanizat cu repartizoare – finisoare prevăzute cu sistem de nivelare automat și care asigură o precompactare. În cazul lucrărilor executate în spații înguste (zona casetelor) asternerea mixturilor asfaltice se poate face manual .

După asternere , acestea se vor cilindra cu ruloul compresor de 10-12t, imediat până ce temperatura nu coboară sub 120⁰C.

După executarea stratului de uzură se procedează la închiderea porilor suprafeței prin răsândirea de 2-3 kg/mp nisip de 0-3 mm, bitumat cu 2-3% bitum, după care se cilindrează.

Suprafața stratului suport pe care se asternă îmbracamintea bituminoasă trebuie să fie uscată.

Îmbracamintile asfaltice se vor executa de preferință în anotimpul cald, lucrul oprindu-se când se înregistrează temperaturi ale aerului sub +10⁰ C .

Prin natura lucrărilor prevăzute în proiect nu este necesară racordarea la energie electrică, apă curentă sau alte utilități. Execuția acestor lucrări se va face în baza unui proiect de către constructorii cu experiență în 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 drumurilor ce fac obiectul prezentului proiect este în Județul Constanța – drum DC58 legatură cu - U.A.T. Cuza Voda - U.A.T. Tortoman - U.A.T. Nicolae Balcescu.

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 Cuza Voda, Tortoman și

Nicolae Balcescu s-a constatat ca situatia drumurilor are implicatii la nivelul intregii circulatii de autovehicule, pe diferite nivele interdependente:

❖ **La nivelul factorului uman** afecteaza siguranta populatiei, mobilitatea acesteia, confortul acesteia, costurile de diferite tipuri (energetice prin carburanti si emisie de noxe, de timp, de intretinere, toate acestea reprezentand in final costuri banesti);

❖ **La nivelul factorului economic** afecteaza transportul de marfuri si produse agricole (cu toate consecintele implicate).

Modernizarea drumului si a 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.

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.

Factorii de impact pot fi:

emisii - poluare directa a mediului ca efect al traficului;

rezultate - poluare directa a mediului ca efect al activitatii de întretinere si 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 protectie a mediului;
 - obligativitatea procedurii de evaluare a impactului drumului asupra mediului, în faza initiala a proiectelor, programelor sau activitatilor
- **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 drumului si a strazilor se va face fara a afecta panza freatica, ca urmare a sapaturii realizate (pentru strazile aflate la stadiul de pamant) prin excavarea terenului pentru realizarea casetei (sapatura de maxim 0.60 m din patul drumului pentru tronsoanele aflate la stadiul de pamant);

Pentru realizarea obiectivului nu se realizeaza constructii sau instalatii necesare alimentarii cu apa in scop piscicol sau potabil;obiectivul nu produce si nu evacueaza ape uzate de nici un fel.

In perioada realizarii obiectivului va fi dotat cu un W.C. tip uscat dotat cu bazin vidanjabil.

2. Protecția aerului:

Activitatea de modernizare si reabilitare a drumurilor prin utilizarea utilajelor si mijloacelor de transport produce gaze de esapament dar care se incadreaza in limitele admise si nu afecteaza semnificativ atmosfera zonei.

Principalele surse de poluare ale atmosferei sunt:

- emisiile gazelor de ardere de la motoarele cu ardere interna de antrenare a utilajelor terasiere si a mijloacelor de transport agregate;aceste emisii sunt instantanee cu o disipare rapida in atmosfera zonei;

- pulberi fine de praf datorate activitatii de sapare ,incarcare si transport piatra in mijloacele de transport;aceste emisii se produc instantaneu in timpul lucrului utilajelor terasiere;

- vapori de apa datorati evaporarii apei din zona de lucru (la stropirea straturilor de piatra).

Dispersia acestor poluanti este mare si nu se pun probleme de afectare a aerului de pe amplasamentul drumurilor.

3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Principalele surse de zgomot si vibratii sunt: utilajele terasiere de sapat 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 sapatunii

- sursele principale de poluare sunt scurgerile accidentale 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 recipiente metalici in vederea evacuarii 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 deseurilor 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 desfasoara in Judetul Constanta – drum DC58 legatura cu - U.A.T. Cuza Voda - U.A.T. Tortoman - U.A.T. Nicolae Balcescu.

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.)

Incadrarea in 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. 2016 privind calitatea în construcții, Lege publicată în Monitorul Oficial al României .

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 în zona;**
- **plan de situație;**
- **plan profile transversale tip și detalii podet tubular.**

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

Semnătură și ștampilă