

MEMORIU DE PREZENTARE**I. Denumirea proiectului:**

**„ MODERNIZARE DC 44 SI STRAZI AFERENTE DIN COMUNA BALA – JUDETUL MEHEDINTI
- PARTEA I”**

II. Titular:

- Numele: **COMUNA BALA, judetul MEHEDINTI**

- Adresa poștală: 227 010, **loc. Bala, com. Bala, judetul MEHEDINTI**

- Numărul de telefon, de fax : 0252-386 001

- **Numele persoanelor de contact:**

OHIMA VALENTIN MANDRUT – primar,

reprezentant al PRIMARIEI COMUNEI BALA

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:**a) Rezumatul proiectului**

Prezenta documentatie **“MODERNIZARE DC 44 SI STRAZI AFERENTE DIN COMUNA BALA – JUDETUL MEHEDINTI - PARTEA I”** a fost solicitata prin Certificatul de Urbanism nr. 40 din 13.12.2023 eliberat de Primaria Comunei Bala.

Prezentul proiect studiaza modernizarea a trei tronsoane din drumul comunal DC44 in lungime totala de L=1,502 km situate in comuna Bala, judetul Mehedinti, ce fac legatura intre drumul judetean DJ671A cu locuintele din partea de nord-vest a localitatii Carsu, cu localitatile Bratesul si Crainici, deservind gospodariile desfasurate de-a lungul DC44, precum si modernizarea unei strazi din localitatea Bratesul, comuna Bala in lungime de L=0,525 km.

2.1.SITUATIA EXISTENTA

Drumul comunal DC 44 se afla amplasat in partea de nord a comunei Bala si face legătura intre drumul judetean DJ 671A si localitatea Cârșu deservind comuna Bala si localitatile Bala Bai, Crainici, Brates si Cârșu. Lungimea totala a drumului comunal DC 44 studiat in prezentul proiect (3 tronsoane) este de 1,502 km, iar lungimea strazii aferente din loc. Brates este de 0,525 km. Aceste tronsoane se afla situate in intravilanul si extravilanul comunei Bala .

Comuna Bala este situata in partea de nord a judetului Mehedinti, la limita dintre platforma Strehaiei si Podisul Mehedinti, la o altitudine cuprinsa intre 370 si 650 metri, la poalele Podisului Mehedinti, la o distanta de 50 km de Drobeta Turnu-Severin, intr-o regiune deluroasa brazdata de vai adanci. La vest se invecineaza cu comunele Izverna Balta, la est cu judetul Gorj, la nord cu comuna Ponoarele si Baia de Arama, iar in sud cu comunele Sovarna si Ilovat.

Comuna Bala este situată în extremitatea de sud-vest a țării, în zona deluroasă a Olteniei între Drobeta Turnu Severin și Târgu Jiu, la o distanță de cca. 50 km nord de Drobeta Turnu Severin.

Comuna Bala are în componență 14 sate și anume: Bala, Iupca, Sărdănești, Câmpu Mare, Brativoiești, Comănești, Molani, Cârșu, Brateș, Bala de Sus, Rudina, Vidimirești, Runcușoru, Dâlma.

Comuna Bala este traversată de drumurile județene DJ671A, de mai multe drumuri comunale (DC35, DC42, DC43, DC44, DC45A, DC54), din care pleacă mai multe drumuri locale (satești) spre localitățile componente ale comunei.

Prezentul proiect studiază modernizarea unor tronșoane de drum, astfel :

- **drumul comunal DC44 ce face legătura între DJ671A – Carsu – Bratesul- Crainici în lungime totală de 1502 m ;**
- **strada din loc. Bratesul în lungime de 525 m ;**

Din punct de vedere al situației existente, drumul comunal DC44 și strada din loc. Bratesul sunt drumuri de deal nemodernizate, cu îmbracaminte din balast amestecat cu pamant , pe alocuri degradată, în special în zonele cu declivități accentuate, având aliniamente lungi, cu racordări de curbe mari, cu elemente geometrice necorespunzătoare, atât în plan orizontal cât și în plan vertical.

Pe acest tronșon drumurile studiate au o platformă de 4.00 m lățime și o parte carosabilă de 3.00 m cu suprastructura alcătuită din balast și pamant, marginită de o parte și alta de proprietăți particulare.

Din punct de vedere al gospodării apelor, lucrările de modernizare a DC44 și a străzii din loc. Bratesul nu influențează asupra regimului apelor de suprafață sau subterane, a obiectivelor existente și programate a se executa în zona.

Declivitățile în profil longitudinal sunt mari, existând porțiuni în care se ajunge la 8-9%. Rigolele existente sunt rigole de pamant, în general colmatate, iar podetele existente sunt podete tubulare cu diametrul de 0.60-0.80 m, sunt în mare majoritate degradate sau colmatate.

4.SOLUTIA PROIECTATA

Proiectul tehnic cuprinde totalitatea lucrărilor ce trebuie executate pentru sistematizarea elementelor geometrice ale drumului atât în plan cât și în profil longitudinal (raze minime ale curbilor în plan, declivități longitudinale maxime, gabarite, etc.) corespunzătoare unui drum de clasă tehnică V, pentru asigurarea unei circulații fluente în zona. Deoarece drumul se află într-o zonă bogată în precipitații, prin proiectare se va asigura scurgerea apelor pluviale prin construcția de podete și rigole de pamant, respectiv rigole pereate acolo unde declivitatea este mare.

În plan traseul proiectat urmărește traseul drumului existent, cu o geometrizare minimă a elementelor, astfel încât ampriza proiectată să se înscrie în zona drumului existent evitându-se pe cât posibil exproprierile. Infrastructura drumului (terasamentele) se va realiza din pamant prin împrumuturi din zona pentru completarea terasamentului existent în sectoarele de rambleu, precum și prin compensări în același profil sau interprofile în celelalte sectoare.

Structura rutiera propusa pentru **tronsoanele din DC44 (1,502 km)** care se modernizeaza, este dupa cum urmeaza:

- **4 cm beton asfaltic BAPC 16;**
- **6 cm binder BADPC 22,4;**
- **15 cm strat piatra sparta impanata;**
- **10 cm strat balast pentru completare + 25 cm pe acostamente;**

Structura rutiera propusa pentru **strada din localitatea Brates (0,525 km)** care se modernizeaza, este dupa cum urmeaza:

- **4 cm beton asfaltic BAPC 16;**
- **6 cm binder BADPC 22,4;**
- **15 cm strat piatra sparta impanata;**
- **25 cm strat balast ;**

Acostamentele pe toata lungimea de drum si strada vor fi consolidate, avand aceeasi structura rutiera ca si partea carosabila.

De asemenea s-a propus :

- amenajarea acceselor la proprietati : podete tubulare (teava corugata) Dn 300 mm si placa de beton armata cu plasa sudata 100x100x6;
- repararea unui podet transversal L=3,00 ml;
- podete de sant drumuri laterale teava corugata , Dn 300 mm;
- podete transversale Dn 800 mm;
- santuri pereate de beton si santuri neprotejate de pamant;
- lucrari de siguranta circulatiei (marcaje rutiere, semnalizare rutiera pe verticala cu indicatoare, parapet metalic tip semigreu).

Solutia aleasa, este imbracaminte bituminoasa, care este mai avantajoasa din punct de vedere economic, avand costurile initiale de executie mai reduse. De asemenea, in cazul unor crestere de trafic, sau modificare a tipului de trafic, imbracamintea elastica permite sporiri de capacitate portanta cu costuri relative reduse, in comparatie cu imbracamintea din beton de ciment. Un alt avantaj major, care trebuie luat in considerare, data fiind situarea drumului si intr-o zona rezidentiala, este silentiozitatea acestui tip de imbracaminte la viteze moderate de circulatie.

Pentru modernizarea tronsonului de drum comunal DC44 si a strazii adiacente din localitatea Brates nu sunt necesare suprafete noi, unele corectari ale traseului (in unele curbe) se vor face pe suprafata aferenta domeniului public si zona de siguranta a drumului. Lucrarile nu necesita extinderi, deci nu afecteaza proprietatile din zona si nu schimba destinatia terenului. Podetele transversale existente se vor decolmata de potmol impreuna cu camerele de cadere ale acestora.

Santurile pentru scurgerea apelor vor fi din percu de beton cu sectiune trapezoidala medie (1,8 x 0,4 x 0,4).

Obiectul 1 este reprezentat de lucrarile de modernizare a tronsoanelor mai sus mentionate :

Nr crt	Tronsoane studiate	Structura rutiera	Lungime tronson (ml)	Latime parte carosabila (ml)	Acostamente consolidate (mp)	Suprafata parte carosabila (mp)
1.	0+000-0+545	Balast 14-16 cm	545,00	3,00	2 x 0.5	1635,00
2.	0+000-0+680	Balast 12-15 cm	680,00	3,00	2 x 0.5	2040,00
3.	0+000-0+277	Balast 8-12 cm	277,00	3,00	2 x 0.5	831,00
4.	Strada Brates + zona intersectie cu DC 44 0+000-0+500 0+00-0+025	Balast 5 cm	525,00	3,00	2 x 0.5	1575,00
TOTAL			2027,00		2027,00	6081,00

Modernizare drum comunal DC 44 + strada loc. Bratesul – Partea I

Lungimea totala a tronsoanelor studiate este 2,027 km.

Platforma drumurilor = 4,00 ml;

Ampriza drumurilor este de maxim 7,60 ml;

Suprafata totala a partii carosabile studiate este de 6 081,00 mp;

Suprafata totala a acostamentelor consolidate este de 2027,00 mp;

Suprafata platforma drumuri este de 8 108,00 mp;

Lungimea santurilor pereate de beton este de 2700,00 ml;

Suprafata desfasurata a santurilor pereate este de 5670,00 mp;

Lungimea santurilor neprotejate de pamant este de 220,00 ml;

Suprafata drumurilor laterale este de 300,00 mp (6,00 buc.)

Accese la proprietati sunt in numar de 40,00 buc. (15,00 mp suprafata 1 acces)

Suprafata totala accese la proprietati este de 600,00 mp;

Podete transversale Dn 800mm L=5,00 ml = 2 buc.
Podete de sant drumuri laterale Dn 300 mm = 30,00 ml;
Parapet metalic tip semigreu = 24,00 ml;
Reparatii podet L= 3,00 ml = 1 buc.
Pereu de beton sub podet L=3.00 m = 50 mp;
Marcaje rutiere longitudinale = 2,027 km;
Indicatoare rutiere = 20,00 buc.

Suprafata totala ocupata definitiv = 13 215,00 mp

Consideratii privind starea tehnica a partii carosabile

Expertiza realizata pentru aceste drumuri a apreciat starea tehnica a tronsoanelor acestora punand in evidenta degradarile inregistrate pe acestea si solutiile care trebuie avute in vedere la elaborarea proiectului tehnic.

Traseul in plan

Traseele proiectate se suprapun pe traseele actuale ale drumurilor in lungime de 2027,00 m , fiind in administrarea Consiliului Local Bala, constituite din succesiuni de aliniamente si curbe cu raze variabile.

Elementele geometrice in plan vertical cat si in plan orizontal au fost calculate conform STAS 863/85.

Pentru evitarea expropriilor de terenuri cat si de imobile, linia rosie (plan vertical) cat si traseele existente (plan orizontal), vor fi respectate, curbele periculoase semnalizandu-se corespunzator.

Profilul longitudinal

In profil longitudinal, drumul prezinta declivitati relativ mari. La proiectarea in profil longitudinal s-a urmarit, in general, profilul existent al terenului, urmarindu-se pastrarea linei rosii cat mai apropiate de profilul terenului natural, corectand denivelarile existente in lungul drumurilor, pentru a valorifica zestrea acestora acolo unde este si pentru a evita scurgerea apelor pe proprietati prin inaltarea cotelor drumului.

S-a tinut in special seama de racordarile de la capetele traseului, care reprezinta puncte de cota obligatorii, asigurarea racordarilor la accesele riveranilor si realizarea unui volum cat mai mic de lucrari.

Tinand seama de aceste considerente s-a proiectat linia rosie a carosabilului ,rezultand declivitati cuprinse intre 0,20% si 18,00%.

Elementele de profil longitudinal s-au racordat in plan vertical cu arce de cerc cu raza de 500 m respective 1000 ml , 2000 ml care respecta normele impuse de legislatia privind incadrarea in clasa tehnica si privind viteza de proiectare, pentru asigurarea desfasurarii circulatiei in conditii de deplina siguranta si confort.

Profilul transversal

In profil transversal tip, drumul se amenajeaza pe traseul existent cu urmatoarele caracteristici:

- latimea partii carosabile : Bc = 1 x 3,00 m pe toata lungimea din proiect;
- acostamentele : vor fi consolidate cu aceeasi structura ca si partea carosabila si vor avea urmatoarele dimensiuni: 2 x 50 cm.
- panta transversala a carosabilului 2,5 % unica la strazi cu 3.0 ml parte carosabila .

Elementele geometrice in profil transversal au fost adoptate in conformitate cu clasa tehnica V a drumului si “ Normele privind incadrarea in categorii a drumurilor “art. 1, Anexa 1, Hotararea de Guvern nr. 43/1997.

Pe lungimea totala de 2027,0 m se aplica patru profiluri transversale tip si anume:

- P.T. 1 – lucrari de modernizare, cu Bc = 3,00 m, cu o banda de circulatie, acostamente 2x50 si santuri pereate trapezoidale de beton pe ambele parti. Se aplica pe zona rezidentiala DC 44 si acolo unde panta in profil longitudinal este mai mare de 3%.
- P.T. 2 – lucrari de modernizare, cu Bc = 3,00 m, cu o banda de circulatie, acostamente 2x50 si santuri neprotejate de pamant pe o singura parte. Se aplica pe zona drumurilor laterale
- P.T. 3 – lucrari de modernizare, cu Bc = 3,00 m, cu o banda de circulatie, acostamente 2x50 si santuri pereate trapezoidale de beton pe ambele parti. Se aplica pe zona rezidentiala strada Brates si acolo unde panta in profil longitudinal este mai mare de 3%.
- P.T. 4 – lucrari de modernizare, cu Bc = 3,00 m, cu o banda de circulatie, acostamente 2x50 si santuri neprotejate de pamant pe o singura parte. Se aplica pe zona strazii din localitatea Brates.

Concluzii

Prin prezentul proiect se propune modernizarea unor tronsoane de drum comunal si strada adiacenta pe o lungime totala de **2,027 km**. Traseele prezinta o succesiune de aliniamente si curbe dupa cum sunt prezentate in planul de situatie.

Lungimea aliniamentelor, frecventa curbilor, si marimea razelor au depins de relieful zonei, de viteza de proiectare, de conditiile geologice si hidrologice precum si de folosirea la maximum a traseului si deci a platformei drumurilor existente.

Proiectarea traseelor s-a facut pe baza vitezei de proiectare si a conditiilor tehnice, naturale si economice.

In plan si profil longitudinal, s-a realizat proiectarea unor elemente geometrice corespunzatoare, unei viteze de proiectare de min. 25 km/h, cu pastrarea in totalitate a traseelor existente si cu proiectarea si amenajarea conform normelor in vigoare a racordarilor din plan si profilul longitudinal (se vor respecta prevederile STAS 863-85) .In acest sens, toate racordarile din plan cu raze mai mici de 225 m au fost prevazute cu supralargirile necesare si toate racordarile cu raze mai mici decat raza recomandabila vor fi amenajate prin convertire sau suprainaltare, conform normelor in vigoare.

Curbele s-au amenajat corespunzator in plan orizontal si vertical cu minim de lucrari suplimentare pentru a asigura vizibilitate cat mai buna, supralargindu-se calea spre interiorul curbilor si realizandu-se panta transversala unica tot spre interior (pentru realizarea virajului auto in siguranta si combaterea derapajului).

Din analiza traseului s-a constatat ca aliniamentele sunt lungi, curbele nefiind foarte frecvente.

Aliniamentele succesive care formau unghiuri mai mari de 197° s-au considerat franturi si care nu au necesitat amenajari speciale.

La proiectarea liniei rosii s-a urmarit sa se asigure in primul rand circulatia autovehiculelor in conditii de siguranta, confort si economicitate.

Linia rosie alcatuita din rampe, pante si paliere prezinta discontinuitati in punctele de schimbare a declivitatilor care pot fi mai mult sau mai putin accentuate.

Pentru a se asigura o circulatie comoda precum si vizibilitatea necesara, declivitatile s-au racordat prin curbe circulare cu raze diferite in functie de viteza de proiectare si de felul racordarii convexa-concava.

- materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;

Materiile prime puse in opera (balast, piatra sparta, betoane, mixturi asfaltice) vor si aduse de antreprenor si puse direct opera, fara a se creea depozite pe amplasament.

- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;

Nu este cazul.

- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;

Nu este cazul.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;

Nu este cazul, se folosesc traseele existente ale strazilor, fara a fi necesare expropieri.

- resursele naturale folosite în construcție și funcționare;

Materiile prime naturale puse in opera (balast, piatra sparta) vor si aduse de antreprenor si puse direct opera, fara a se creea depozite pe amplasament.

- metode folosite în construcție/demolare;

- se vor respecta toate fazele de constructie necesare pentru modernizarea drumurilor respective: terasamente, asteneri, turnari de betoane, etc.

- 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 - nu este cazul;

- alte autorizații cerute pentru proiect – nu este cazul;

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

- planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului- nu este cazul;

- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului- nu este cazul;

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz- nu este cazul;

- metode folosite în demolare- nu este cazul;

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare- nu este cazul;

- alte activități care pot apărea ca urmare a demolării – nu este cazul;

V. Descrierea amplasării proiectului:

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

- localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, 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: - nu este cazul

- 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;

DC 44 km 0+000 – 1+502

1. X=380727.39 Y=328132.15
2. X=381589.57 Y=328796.60
3. X=381414.79 Y=329042.91
4. X=381411.08 Y=329041.33
5. X=381584.38 Y=328795.41
6. X=380722.18 Y=328130.52

STRADA AFERENTA LOC. BRATES km 0+000-0+500

1. X=381589.60 Y=328792.20
2. X=381587.94 Y=328801.46
3. X=381787.53 Y=328369.06
4. X=381781.65 Y=328369.20

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:

Proiectarea lucrarilor de suprastructura se va face astfel incit contaminarea potentiala a cursurilor de apa, a lacurilor, a panzei freatice sa fie evitata.

Apele pluviale vor fi colectate prin amenajarea unor rigole pereate cu beton si se vor deversa la emisar.

b. Protecția aerului:

Pe toata perioada executie solutiile adoptate trebuie sa asigure masuri speciale pentru protectia fonica a surselor generatoare de zgomot si vibratii , pentru a nu depasi pragul admis.

c. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Datorita uniformizarii vitezei se scade intensitate zgomotului , iar accesul autovehiculelor cu masa mai mare de 10 to va fi interzisa.

d. Protecția împotriva radiațiilor:

Nu exista surse de radiatii si nu sunt necesare masuri speciale impotriva lor.

e. Protecția solului și a subsolului:

Pe perioada lucrarilor nu exista un impact semnificativ asupra mediului inconjurator

f. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Amplasamentul nu este situat intr-un cadru semnificativ ca ecosistem ocrotit prin programe speciale nationale sau locale.

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

Prin lucrările de execuție a rigolelor se protejează proprietățile din zona prin preluarea de către santurile laterale a apelor pluviale, se elimină disconfortul creat de deplasarea frecventă a locuitorilor și lucrătorilor acestor așezări prin baltă și noroaie.

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

- se vor recicla deșeurile re folosibile, prin integrarea lor în lucrările de umpluturi
- se vor respecta condițiile de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare
- întreținerea utilajelor și vehiculelor folosite în activitatea de construcție și întreținere se efectuează doar în locuri special amenajate pentru a evita contaminarea solului.

Deșeurile de tip menjer se vor colecta în pubele sanjabile ce vor fi evacuate prin contract cu firmele de salubritate.

i. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

Nu există surse de substanțe și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse și nu sunt necesare măsuri speciale împotriva lor.

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

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), zgomotului și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ); - nu este cazul;
- extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate)- nu este cazul
- magnitudinea și complexitatea impactului- nu este cazul;
- probabilitatea impactului- nu este cazul;
- durata, frecvența și reversibilitatea impactului- nu este cazul;
- măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului- nu este cazul;
- natura transfrontalieră a impactului- nu este cazul;

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

Pe toată perioada execuției soluțiile adoptate trebuie să asigure măsuri speciale pentru protecția fonică a surselor generatoare de zgomot și vibrații, pentru a nu depăși pragul admis.

Vor fi amplasate panouri avertizoare de reducere a vitezei de circulație, conform proiectului.

Traseele de transport a materialelor de constructii vor fi reduse, pe cat posibil, a numarului de curse.

IX. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare:

Scopul proiectului este de utilitate publica. Pentru încadrarea in prevederile Uniunii Europene privind protectia mediului si ecosistemelor existente proiectul va respecta simultan legislatia nationala si europeana in domeniu.

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): - nu este cazul;

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

Investitia face parte din strategia de dezvoltarea a infrastructurii comunei Bala, fiind cuprinsa in PUG comuna Bala, din alocatii bugetare.

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

Lucrarile de investitii vor fi realizate si vor fi executate intr-un timp cat mai scurt. Programul de lucru va fi pe timp de zi. Lucrarile se vor realiza etapizat, astfel incat impactul general sa fie cat mai mic. Lucrarile de executie a lucrarilor vor fi realizate in timp optim, astfel incat impactul asupra oamenilor si a mediului sa fie cat mai redus.

- localizarea organizării de șantier;

Amplasarea organizarii de santier se va face in intravilanul comunei Bala, jud. Mehedinti.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Vor fi amplasate panouri avertizoare de reducere a vitezei de circulatie, conform proiectului.

Prin realizarea investitiei nu vor fi efectuate defrisari.

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

Traseele de transport a materialelor de constructii vor fi reduse, pe cat posibil, cu reducerea numarului de curse.

- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

Amplasarea organizarii de santier si executarea lucrarilor se va face astfel incit sa se evite:

- modificarea dinamicii scurgerii apelor subterane
- modificarea dinamicii scurgerii apelor de suprafata.
- infestarea apelor subterane si de suprafata cu carburanti sau materiale poluate.

XI. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile:

- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;

Nu este cazul, proiectul fiind pentru modernizarea unor tronsoane de drum din com. Bala, jud. Mehedinti.

- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;

Nu este cazul, proiectul fiind pentru modernizarea unor tronsoane de drum din com. Bala, jud. Mehedinti.

- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

Nu este cazul, proiectul fiind pentru modernizarea unor tronsoane de drum din com. Bala, jud. Mehedinti.

- modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.

Nu este cazul, proiectul fiind pentru modernizarea unor tronsoane de drum din com. Bala, jud. Mehedinti.

XII. Anexe - piese desenate:

1. planul de încadrare în zonă , plan de situație;

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.

Prezentul proiect studiaza modernizarea a trei tronsoane din drumul comunal DC44 in lungime totala de L=1,502 km situate in comuna Bala, judetul Mehedinti, ce fac legatura intre drumul judetean DJ671A cu locuintele din partea de nord-vest a localitatii Carsu, cu localitatile Bratesul si Crainici, deservind gospodariile desfasurate de-a lungul DC44, precum si modernizarea unei strazi din localitatea Bratesul, comuna Bala in lungime de L=0,525 km.

DC 44 km 0+000 – 1+502

7. X=380727.39 Y=328132.15
8. X=381589.57 Y=328796.60
9. X=381414.79 Y=329042.91
10. X=381411.08 Y=329041.33
11. X=381584.38 Y=328795.41
12. X=380722.18 Y=328130.52

STRADA AFERENTA LOC. BRATES km 0+000-0+500

5. X=381589.60 Y=328792.20

6. X=381587.94 Y=328801.46

7. X=381787.53 Y=328369.06

8. X=381781.65 Y=328369.20

b) numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar – 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

-alte informații prevăzute în legislația în vigoare- **nu este cazul;**

XIV. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate:

- **bazinul hidrografic - Jiu**

- **cursul de apă: -**

- **corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): ROJI06 – Lunca si terasele Dunarii-Calafat**

2. Indicarea stării ecologice/potențialului 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- nu este cazul;

3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz- nu este cazul;

XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. 292/2019 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.

- **pct. 10 – Proiecte de infrastructura**

Semnătura și ștampila titularului

.....

