

---

## MEMORIU DE PREZENTARE

Conform Anexa 5 din ORDIN 135/10.02.2010

### I. DENUMIREA PROIECTULUI:

**“MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA CIUPERCENI ,  
JUDETUL TELEORMAN**

### II. TITULARUL PROIECTULUI :

COMUNA CIUPERCENI

Judetul Teleorman  
Cod de inregistrare fiscala 4568560 ,  
Telefon : 0247/419590 , 0766373860 ,  
E mail : primariaciuperceni@yahoo.com  
Persoana de contact : GADEA ANGHEL

### III. DESCRIEREA PROIECTULUI:

Proiectul prevede modernizarea rețelei de drumuri de interes local pe o lungime de 17,876 km și sunt amplasate în intravilanul comunei Ciuperceni , judetul Teleorman in satele Ciuperceni si Poiana

In prezent drumuri de interes locale ce fac obiectul proiectului se afla intr-o stare avansata de deteriorare prezentand degradari de tipul: gropi, fagase, tasari locale, etc.

Sub acțiunea traficului și a factorilor climaterici suprafața drumuri de interes localor proiectate s-a degradat, prezentând defecțiuni de tipul (gropi, șleauri etc.) ceea ce face ca în anotimpurile ploioase drumurile să devină impracticabile, îngreunând accesul locuitorilor către principalele puncte de interes din comună.

Șanțurile pentru scurgerea apelor sunt colmatate, iar pe anumite tronsoane nici nu există apa provenita din precipitatii stagnand pe partea carosabila formand sleauri.

Drumurile de interes local propuse pentru modernizare au o lungime totala de 17,876 km si sunt situate in satele componente , respectiv Poiana si Ciuperceni

Oportunitatea investitiei este impusa de considerente socio -economice și anume:

- prin modernizarea drumuri de interes localor crește viteza de deplasare a autovehiculelor și se reduce timpul de parcurs;
- se reduce consumul de carburanti și scad costurile lucrărilor de intretinere și reparatii ale parcului auto;
- crește atractivitatea zonei;

- reducerea gradului de poluare prin scaderea emisiei diverselor noxe și reducerea volumului de praf.

Modernizarea drumuri de interes local va avea urmatoarele rezultate pozitive asupra comunitatii locale :

- creșterea numarului zilnic de vehicule;
- creșterea volumului de marfuri transportate pe acest drumuri de interes local;
- asigurarea de potential pentru dezvoltarea economica a zonei pe termen mediu ;
- economisirea timpului și a carburantilor;
- reducerea costurilor de operare a vehiculelor;
- scaderea nivelului de poluare fonica prin imbunatatirea planeitatii drumuri de interes locallor;
- scaderea nivelului de poluare a aerului prin eliminarea noxelor.
- reducerea volumului de praf care împânzește atmosfera în anotimpurile călduroase prin circulația autovehiculelor;
- eliminarea băltilor de ape de pe platforma drumuri de interes locallor, care constituie o sursă de formare și transmitere a diferitelor boli infecțioase și care duc la degradarea drumuri de interes locallor.

În aceste conditii sistemul rutier actual nu poate asigura o capacitate portanta necesara desfasurarii unui trafic actual si de perspectiva.

Drumurile de interes local propuse a se moderniza faciliteaza accesul populatiei la DN 51 A si DC 34 , si obiective de interes local precum gradinita, scoala, biserica, farmacie, agenti, economici, dispensar, cimitir etc.

Drumurile de interes local propuse pentru modernizare sunt urmatoarele :

Satul Ciuperceni		Lungime [m]	Poziție inventar
1	Uita 18	1,118.79	18
2	Uita 18	328.77	18
3	Uita 19, km 0+000-0+828	828.86	19
	Uita 19, km 0+828.86- 1+019.40	190.54	19
4	Uita 20	646.30	20
5	Uita 21	839.64	21
6	Uita 22	473.00	22
7	Uita 23	424.24	23
8	Uita 24	288.18	24
9	Uita 25	305.00	25
10	Uita 26	29000	26
11	Uita 27	165.54	27
12	Uita 28	148.00	28
13	Uita 29	253.80	29
14	Uita 30	106.94	30
15	Uita 31	75.00	31
16	Uita 32	144-28	32
17	Uita 33	401.00	33
18	Uita 34	70 00	34
19	Uita 35	213.06	35

Satul Poiana		Lungime [m]	Poziție inventar
1	Uita 38	979.55	38
2	Uita 39	254.00	39
3	Uita 40	378.00	40
4	Uita 41	331.00	41
5	Uita 42	34800	42
6	Uita 43	504.22	43
7	Uita 44	432.00	44
8	Uita 45	8938	45
9	Uita 46	239.00	46
10	Uita 47	559.00	47
11	Uita 48	437.15	48
12	Uita 49	553.43	49
13	Uita 50, km 0+000-0+073	73.00	50
	Uita 50, km 0+073-0+273	200.00	50
14	Uita 51	436.00	51
15	Uita 52	44433	52
16	Uita 53	236.19	53
17	Uita 54	239.25	54
18	Uita 55	170.00	55
19	Uita 56	115.00	56
20	Uita 57	410.00	57
21	Uita 58	85.00	58
22	Uita 59	173.00	59
23	Uita 60	330.00	60
24	Uita 61	123.00	61
25	Uita 62	675.40	62
26	Uita 63	378.00	63
27	Uita 64	376.00	64
28	Uita 65	135.00	65
29	Uita 66	441.42	66
30	Uita 67	30537	67
31	Uita 68	115.00	68

### Solutia proiectata

Planurile topografice s-au întocmit la scara de 1:500, și întocmit în proiecție STEREO 1970, sistemul de referință în sistem Marea Neagră

Având în vedere starea mediocră în care se găsește partea carosabilă a drumuri de interes local de interes local, singura soluție pentru asigurarea continuității traficului la nivel admisibil este modernizarea acestora. Modernizarea drumuri de interes local se va face pe o lungime de 17,876 km.

Analizând aspectele de mai sus, considerăm că necesitatea unui asemenea proiect este oportună, deoarece implementarea în condiții normale poate conduce la beneficii generale pentru comunitatea locală și pentru mediul social și economic din zonă.

## ***Elementele geometrice ale drumuri de interes locallor:***

### ***Traseul în plan orizontal***

Proiectarea traseului se face pe baza vitezei de proiectare și a condițiilor naturale, tehnice și economice.

În plan, traseul drumuri de interes locallor propuse pentru modernizare se suprapune peste platforma drumuri de interes locallor existente, nefiind nevoie de exproprieri de terenuri, de demolări sau scoateri din circuitul agricol.

Elementele geometrice corespund în general unei viteze de circulație de 50km/h. La corectarea elementelor geometrice ale traseului se va ține cont de STAS 863/85 și STAS 2900/89.

Îmbunătățirea elementelor geometrice a fost făcută în așa fel încât viitoarea ampriză a drumuri de interes locallor să se mențină pe domeniul public.

La proiectarea în plan s-au avut în vedere normele legale în vigoare pentru proiectarea drumuri de interes locallor în mediul urban:

- ordinul 50/1998 privind proiectarea și realizarea drumuri de interes locallor în localitățile rurale;
- HG 363/2010 privind aprobarea standardelor de cost pentru obiective de investiții finanțate din fonduri publice;
- O.G. nr. 43/1997 aprobată prin legea 82/1998 privind regimul juridic al drumurilor.

Îmbunătățirea elementelor geometrice a fost făcută în așa fel încât viitoarea ampriză a drumuri de interes locallor să se mențină în limita spațiului dintre proprietăți.

### ***In profil longitudinal***

Drumurile se află în general în zone cu pante mici și medii (între 0,1 și 2.5%). Pentru a reduce cât mai mult lucrările de terasamente linia roșie va fi proiectată în așa fel încât să urmărească foarte aproape și cât mai fidel linia terenului natural. În punctele de schimbare de declivitate dintre două aliniamente se vor face racordări verticale, acolo unde este cazul ( $m > 0,5\%$ ).

### ***In profil transversal***

În conformitate cu Ordinul M.T. nr. 50 din 1998 privind Norme tehnice privind proiectarea și realizarea drumuri de interes locallor în localitățile rurale, HG 363/2010 privind aprobarea standardelor de cost pentru obiective de investiții finanțate din fonduri publice și Ordinul M.T. nr. 46/1998 pentru aprobarea Normelor privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor, drumuri de interes locale se încadrează în categoria de drumuri de interes local de interes local în mediul rural și se va aplica urmatorul profil transversal tip:

În conformitate cu Ordinul M.T. nr. 50 din 1998 privind Norme tehnice privind proiectarea și realizarea drumurilor în localitățile rurale, HG 363/2010 privind aprobarea standardelor de cost pentru obiective de investiții finanțate din fonduri publice și Ordinul M.T. nr. 1296/2017 pentru aprobare Normele tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, se vor aplica următoarele profile transversale tip:

**Profil transversal tip nr.1, lungime totala 6.311,76 m**

- partea carosabilă: 2x2.50m=5,00 m;
- acostamente : 2x0,50 m ;
- panta transversală parte carosabila : 2,5 %;
- panta transversal acostamente : 4,0 %;
- șanțuri sau rigole pe ambele părți

**Profil transversal tip nr.2, lungime totala 4.266,38 m**

- partea carosabilă: 2x3,00m=6,00 m;
- acostamente : 2x1,00 m =2,00m din care :  
-2x0,25 =0,50m benzi de incadrare cu acelasi SR ca  
partea carosabila;

- 2x0,75=1,50m acostamente balastate

- panta transversală parte carosabila si benzi de incadrare: 2,5 %;
- panta transversala acostamente : 4,0 %;
- șanțuri sau rigole pe ambele părți

**Profil transversal tip nr.3, lungime totala 4.959,35 m**

- partea carosabilă: 4,00 m;
- acostamente : 1x0,50 m ;
- panta transversală unica parte carosabila : 2,5 %;
- panta transversala acostament : 2,5 %;
- șanțuri sau rigole pe o singura parte

**Profil transversal tip nr.4, , lungime totala 2.339,34 m**

- partea carosabilă: 3,00 m;
- acostamente : 1x0,50 m ;
- panta transversală unica parte carosabila : 2,5 %;
- panta transversala acostament : 2,5 %;
- șanțuri sau rigole pe o singura parte

**Descrierea lucrărilor de modernizare**

Pentru aducerea drumuri de interes localor la nivelul exigențelor de siguranță în exploatare, de rezistență și de stabilitate la sarcinile din trafic, precum și pentru a nu interveni nefavorabil asupra mediului înconjurător propunem un set de lucrări necesare pentru modernizarea drumuri de interes localor după cum urmează:

- sistem rutier nou executat în urma calculului de dimensionare;
- asigurarea scurgerii apelor prin realizarea de santuri noi si rigole carosabile;

- executarea de noi podețe și reparația și decolmatarea celor existente;
- siguranța circulației.

### **Sistem rutier nou**

Pentru drumuri de interes locale proiectate s-a adoptat o structură rutieră adecvată pentru clasa de trafic ușor care este următoarea:

- balast în grosime de 15 cm după compactare conform STAS 6400-84;
- macadam în grosime de 10 cm după compactare conform SR 179-95;
- strat de legătura din beton asfaltic deschis BAD 20 în grosime de 5 cm după compactare conform Normativ mixturi asfaltice executate la cald AND 605/2014 ;
- strat de uzură din beton asfaltic BA16 în grosime de 4 cm după compactare conform Normativ mixturi asfaltice executate la cald AND 605/2014.

Întrucât în prezent aceste drumuri de interes local nu au un trafic intens fiind constituit numai din autoturismele și atelajele locuitorilor din zona, dimensionarea s-a făcut pe criterii constructive din care a rezultat un trafic de perspectivă probabil. Posibilitatea creșterii traficului presupunând intervenții de reparații când a fost depășit traficul de calcul anticipat.

La realizarea structurii rutiere s-au avut în vedere următoarele:

- utilizarea agregatelor naturale locale de balastieră atât pentru realizarea fundației, cât și pentru stratul de legătură și acostamente;
- reducerea distanțelor de transport și implicit a investiției prin adoptarea soluției cu agregate naturale de balastieră;

Soluțiile tehnice adoptate în prezenta documentație au avut în vedere utilizarea materialelor de construcție conform reglementărilor naționale în vigoare, precum și legislației și standardelor naționale corelate cu legislația U.E.

Aceste materiale sunt în conformitate cu prevederile H.G. nr. 766/1997 și a Legii nr. 10/1995 privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate la execuția lucrărilor.

Pentru aducerea drumuri de interes local la nivelul exigențelor de siguranță în exploatare, de rezistență și de stabilitate la sarcinile din trafic, precum și pentru a nu interveni nefavorabil asupra mediului înconjurător în condițiile impuse prin tema de proiectare, propunem un set de lucrări necesare pentru modernizarea acestor drumuri de interes local.

### **Lucrarile necesare sunt :**

- a) – trasarea și pichetarea lucrărilor
- b) – pregătirea patului drumului
- c) – executarea stratului de fundatie din balast in grosime de 15 cm după compactare
- d) – executia stratului de bază din macadam în grosime de 10 cm după compactare;
- e) - strat de uzură din beton asfaltic BA 16 in grosime de 4 cm;
- f) – amenajarea acostamentelor;
- g) – executarea santurilor noi si decolmatarea celor existente;
- h) – executarea podețelor noi;
- i) - executarea drumurilor laterale
- j) – semnalizare rutieră.

#### **a. Trasarea și pichetarea lucrărilor**

Trasarea și pichetarea lucrărilor se fac pe baza planurilor de situație, a profilelor longitudinale și a profilelor transversale.

#### **b. Pregătirea patului drumului**

Înainte de executarea structurii rutiere noi se va executa mai întâi o scarificare și reprofilare a drumului de interes local existent.

Drumuri de interes local fiind de pământ se va executa pregătirea patului, în vederea aplicării stratului de fundație din balast, care constă în următoarele operații:

- săpătura mecanică cu buldozerul a platformei drumului pe adâncimea medie de min 20 cm pentru îndepărtarea stratului vegetal;

- săpătura mecanică cu buldozerul inclusiv împingerea pământului săpat până la 20,00 m pentru aducerea la cotele din proiect;

- transportat și nivelat pământ pentru aducerea la cotele proiectate a lucrărilor de terasamente;

- compactarea mecanică a platformei de pământ cu rulou compresor static autopropulsat într-un strat

Gradul de compactare trebuie să fie de 100 %

#### **c. Executarea fundației din balast în grosime de 20 cm după compactare**

După recepționarea patului drumului conform STAS 6400-84 se trece la executarea stratului de fundație din balast în grosime de 20 cm după compactare.

#### **d. Executarea stratului de baza din macadam în grosime de 10 cm după compactare**

După recepționarea stratului de fundație din balast se trece la executarea stratului de baza din macadam în grosime de 10 cm după compactare, conform SR 179-95;

#### **e. Strat de legătură din beton asfaltic deschis BAD 20**

După executarea stratului de baza din macadam și recepția lui se trece la executarea stratului de legătură din beton asfaltic deschis BAD 20 în grosime de 5 cm după compactare, conform Normativ AND 605/2014

**f. Strat de uzură din beton asfaltic BA 16** după compactare conform Normativ AND 605/2014.

După executarea stratului de legătură din beton asfaltic BAD 20 și recepția lui se trece la executarea stratului de uzură din beton asfaltic BA 16 în grosime de 4 cm după compactare.

#### **g. Amenajarea acostamentelor**

La drumuri de interes locale principale sunt executate din balast în grosime de 10 cm. Panta transversală a acostamentelor este de 4,00 %.

Panta transversală a acostamentelor este identică cu cea a părții carosabile și va fi de 2,50 %.

#### **h. Execuția șanțurilor noi și decolmatarea celor existente**

Apele pluviale de pe suprafața părții carosabile sunt colectate lateral în șanțuri de pământ sau beton de unde apele sunt conduse spre firele de văi existente în zonă, unde se vor descărca.

Se vor executa șanțuri din pământ și betonate

#### **i. Executarea podețelor noi**

Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în lungul drumurilor de interes local se vor executa podețe tubulare cu diametru de 500 mm

#### **j. Semnalizarea rutieră**

În documentație sunt prevăzute marcaje longitudinale pentru separarea sensurilor de circulație și indicatoare rutiere la intersecția cu drumul național DN 51 A și drumul comunal DC 34 pe care îl intersectează la diverse poziții kilometrice, precum și la intersecția a diverse drumuri de interes local proiectate care formează între ele unghiuri apropiate de 90°.

Astfel se vor executa indicatoare de circulație ce vor fi montate la intersecția drumurilor comunale cu drumurile județene

La semnalizarea rutieră se va ține seama de STAS 1848/1, 2, 3, 7, precum și SR 6900. Se va executa marcaj longitudinal pe întreaga lungime a drumurilor de interes locale.

Vopseaua utilizată pentru realizarea marcajelor trebuie să aibă proprietăți antiderapante reflectorizante și să aibă o durată de viață cât mai ridicată (rezistentă la uzură).

Toate materialele utilizate (vopseaua de marcaj, indicatoare, etc) vor fi agrementate conform HGR 766/1997 și cele care nu sunt agrementate vor fi însoțite de Certificate de Calitate.

#### **Justificarea necesității proiectului:**

Sub acțiunea traficului și a factorilor climaterici suprafața drumurilor proiectate s-a degradat, prezentând defecțiuni de tipul (gropi, șleauri etc.) ceea ce face ca în anotimpurile ploioase drumurile să devină impracticabile, îngreunând accesul locuitorilor către principalele puncte de interes din comună.



Șanțurile pentru scurgerea apelor sunt colmatate, iar pe anumite tronsoane nici nu există apa provenita din precipitații stagnând pe partea carosabilă formând sleauri.

La nivelul întregii țări este necesar un efort financiar susținut pentru ridicarea nivelului de trai al populației, prin crearea unor condiții de confort minime necesare asigurării unor condiții optime igienico-sanitare, concomitent cu eliminarea factorilor de poluarea mediului, mai ales în mediul rural.

Modernizarea drumurilor de interes local sus menționate va conduce la:

- posibilitatea utilizării lor în tot cursul anului indiferent de starea vremii;
- reducerea consumului de carburanți și lubrefianți la vehicule;
- reducerea cheltuielilor de întreținere a autovehiculelor;
- creșterea vitezei de circulație;
- reducerea volumului de praf care împânzește atmosfera în anotimpurile călduroase prin circulația autovehiculelor;
- eliminarea bălților de ape de pe platforma drumurilor de interes local, care constituie o sursă de formare și transmitere a diferitelor boli infecțioase și care duc la degradarea drumurilor de interes local.

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

Modernizarea drumurilor de interes local se face pe actualele trasee, conform planurilor generale, nefiind necesare exproprieri, demolări sau scoateri de terenuri din circuitul agricol.

Drumurile de interes local sunt amplasate în intravilanul și pe teritoriul administrativ al comunei Ciuperceni județul Teleorman și au o lungime totală de 10,829 km.

Drumurile de interes local sunt în proprietatea comunei Dracseneu fiind evidențiate în inventarul domeniului public al comunei Ciuperceni .

### **Forme fizice ale proiectului.**

Materiale de construcție:

- fundație din balast în grosime de 10 cm după compactare;
- strat de bază din macadam în grosime de 10 cm după compactare;
- strat de legătură din beton asfaltic deschis cu BAD 20 în grosime de 5 cm după compactare;
- strat de uzură din beton asfaltic BA 16 în grosime de 4 cm după compactare
- indicatoare și marcaje rutiere;
- betoane de ciment pentru realizarea podetelor și santurilor pereate cu beton.

### **Profilul și capacitățile de producție**

Realizarea **“MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL ÎN COMUNA CIUPERCENI , JUDEȚUL TELEORMAN”**

### **Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament:**

Pentru realizarea proiectului vor fi necesare următoarele categorii de lucrări de construcții:

- lucrari de terasamente;
- executia sistemului rutier proiectat;
- executarea de dispozitive de colectarea și evacuarea apelor pluviale ca podete dalate, santuri betonate sau din pamant;
- amenajarea acostamentelor pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale spre dispozitivele de scurgere si evacuare a apelor pluviale;
- realizarea marcajelor longitudinale pentru separarea sensurilor de circulatie, indicatoare rutiere pentru informarea participantilor la trafic;

Se vor executa urmatoarele operatii tehnologice:

- sapaturi, excavari, incarcarea pamintului in autocamioane;
- compactarea terasamentului pentru realizarea sistemului rutier propus;
- realizarea dispozitivelor de scurgerea a apelor pluviale;
- umpluturi care includ descarcare de balast si piatra sparta din autocamioane, imprastierea materialului, compactare;
- asternerea straturilor asfaltice si cilindrea acestora;
- realizarea marcajelor orizontale si realizarea semnalizarii verticale.

**Descrierea proceselor de productie ale proiectului propus, in functie de specificul investitiei, produse si si materiile prime, marimea si capacitate:**

- lucrari de realizare a suprastructurii drumului, care constau in descarcarea din autocamioane a balastului, nisipului, stratului de beton asfaltic.
- restabilirea legaturilor rutiere existente;
- podete dalate;
- santuri din pamant sau pereate cu beton.

**Materii prime, energia si combustibili utilizati, cu modul de asigurare a acestora;**

*Materii prime:*

*Materiale de constructie:*

Lungime drumuri de interes local – Lungime totala = 17,876.83 m

Fundatie din balast - 26,722.65 mc

Macadam - 9,807.90 mc

Beton asfaltic deschis BAD 20 – 11,025.02 t

Strat de uzura din beton asfaltic BA 16 - 8,495.16 t

Santuri trapezoidale de pamant - 16,775.05 m

Santuri trapezoidale pereate cu beton – 2,482.18 m

*Combustibili utilizati:* carburanti motorina.

Modul de asigurare:

- agregate naturale, balast, nisip, de la statiile de sortare din zona, pe baza de contract;

- elemente prefabricate pentru podetele dalate si tubulare din beton, vopseluri pentru marcaje, de la firmele de specialitate din zona, pe baza de comanda si contract;

Combustibili-motorina:

- utilajele si mijloacele de transport necesare activitatii vor fi alimentate cu combustibili de la statiile de combustibili din zona.

#### **Racordarea la retelele utilitare existente in zona;**

- alimentare cu apa - nu este cazul;
- canalizare - nu este cazul;
- alimentare cu energie electrica- nu este cazul

#### **Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investitiei:**

Lucrările proiectate nu introduc efecte negative suplimentare față de situația existentă asupra solului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei, peisajului sau din punct de vedere artistic, deci nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Lucrările de reabilitare nu reprezintă și nu produc surse de:

- poluare a apelor;
- poluare a aerului;
- zgomot și vibrații;
- radiații;
- poluare a solului și subsolului;
- poluare a ecosistemelor terestre și acvatice;
- poluarea așezărilor umane și a altor obiective de interes public;
- deșeuri de orice natură;
- substanțe toxice periculoase.

#### **Lucrări de reconstrucție ecologică**

După executarea lucrărilor proiectate vor apărea influențe favorabile asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economico-social, în strânsă legătură cu efectele pozitive ce rezultă din îmbunătățirea condițiilor de trafic ce apar în urma realizării lucrărilor de modernizare a drumuri de interes locallor.

Prin executarea lucrărilor proiectate vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, cât și din punct de vedere economic și social:

- va scădea gradul de poluare al aerului și al apei;
- se va reduce volumul de praf care se depune pe vegetația din zona drumului împiedicând procesul de fotosinteză;
- se va evita eroziunea solului din zona drumuri de interes locallor, prin colectarea și evacuarea apelor pluviale în condiții hidraulice îmbunătățite;

După realizarea lucrărilor de modernizare, circulația rutieră și lucrările de întreținere curentă vor avea un impact redus asupra mediului.

Prin modernizarea acestor drumuri de interes local se va asigura o circulație fluentă a autovehiculelor și a persoanelor, reducerea consumului specific de carburanți și a noxelor.

În concluzie, nu sunt necesare măsuri de monitorizare a calității factorilor de mediu.

### **Sănătatea oamenilor**

Prin executarea lucrărilor de modernizare, vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, de sănătate publică, și din punct de vedere economic și social.

Toate acestea, vor avea ca rezultat următoarele:

- va scădea gradul de poluare al aerului, implicit al apei, al vegetației, și al solului arabil, prin reducerea emanațiilor de praf și a mirosului de băhilit de la apele ce stagnează în șanțurile fără continuitate de pe drumuri de interes local, în comparație cu drumuri de interes locale modernizate.

- se va evita eroziunea terasamentului și a platformei drumului - prin realizarea lucrărilor de colectare și dirijare a apelor provenite din ploii și zăpezi.

Prin modernizarea drumurilor de interes local se reduce zgomotul. Imprăștierea și reducerea zgomotului se face și datorită existenței și menținerii de arbori între partea carosabilă și curți.

### **Cai noi de acces sau schimbări ale celor existente:**

Drumuri de interes locale propuse pentru modernizare în cea mai mare parte a lor au punct de plecare la intersecția cu drumul național DN 51 A și drumul comunal DC 34 și fac legătura cu diferite puncte de interes local.

### **Resursele naturale folosite în construcție și funcționare:**

Resurse neregenerabile folosite în construcție:

- minerale: balast, nisip, piatră;
- combustibili: motorina folosită pentru funcționarea utilajelor la executarea terasamentelor.

### **Resurse regenerabile folosite în construcție :**

- pământ de umplutură;
- apă

### **Metode folosite în construcție:**

Se vor folosi și materiale de construcție naturale, locale alături de cele care se utilizează în mod obișnuit în astfel de lucrări.

Soluțiile tehnice propuse în proiect țin cont de:

- condițiile meteorologice,
- posibilitatea reutilizării materialelor excavate,
- utilitatea tehnică, funcțională și siguranța dezvoltării propuse,

- dotarile, caracteristicile functionale, geologice, hidrogeologice, institutionale ale zonei,
- vecinatatile existente

### **PĂRȚILE DESENATE**

- 1 Plan de incadrare in zona 1:50.000
- 2 Plan de situatie 1:500
- 3 Profil transversal tip 1:50

**PRIMAR  
GADEA ANGHEL**

