



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI VÂLCEA

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA
MEDIULUI VÂLCEA
INTRARE / IESIRE
Nr./Data... 8048/1705013

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE
PROIECT

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de COMUNA PERIȘANI, cu sediul în județul Vâlcea, comuna Perișani, strada Principală, nr. 135, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Vâlcea cu nr. 843/18.01.2023, în baza:

- Directivei 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2011/92/UE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- Legea 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea 265/2006, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare, aprobată prin Legea nr. 49/2011,

Agenția pentru Protecția Mediului Vâlcea decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 12.05.2023, că proiectul: „MODERNIZARE STRĂZI ÎN COMUNA PERIȘANI, JUD. VÂLCEA” propus a fi amplasat în județul Vâlcea, comuna Perișani, satele Mlăceni, Perișani, Băiașu, Spinu, Podeni, Poiana și Pripoare, nu se supune evaluării impactului asupra mediului.

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra mediului sunt următoarele:

- a) proiectul se încadrează în prevederile Legii 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, anexa nr. 2, la pct. 13. a) orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 24 din anexa nr. 1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr. 1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului;
- b) autoritățile care au participat la ședința Comisiei de Analiză Tehnică nu au exprimat puncte de vedere cu privire la potențialul impact asupra tuturor factorilor de mediu prevăzuți în Legea 292/2018 art. 7 alin (2), asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar și asupra corpurilor de apă care să conducă la continuarea procedurii de evaluare a impactului asupra mediului;
- c) în conformitate cu criteriile din anexa nr. 3 a Legii 292/2018;

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI VÂLCEA

Strada Remus Bellu, nr. 6, Râmnicu Vâlcea, Județul Vâlcea, cod 240156
e-mail : office@apmvl.anpm.ro; Tel : 0250/735859; Fax : 0250/737921



Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

1) Caracteristicile proiectului:

a) Dimensiunea și concepția întregului proiect:

Proiectul constă în modernizarea infrastructurii rutiere din comuna Perişani, pe pe un număr important de străzi (32 de tronsoane de străzi rurale/drumuri sătești), în lungime de 7.058,00m. Aceste drumuri au următoarele caracteristici. Acestea se află pe teritoriul administrativ al Comunei Perişani și au următoarele caracteristici:

Centralizator CF-uri strazi rurale/drumuri satesti					
Nr. crt.	Denumire strada	Lungime (m)	Nr. extras CF	Suprafata CF (mp)	Localitate
1	Ulita Scolii	170,00	36345	975,00	Mlaceni
2	Ulita Parlogii Tr. 1	245,00	36358	1.338,00	
3	Ulita Matei	213,00	36737	1.207,00	
4	DRUM SATESC VALEA CURATURILOR	191,00	36772	901,00	
5	Ulita Parlogii Tr.2	67,00	36343	585,00	
6	Ulita Infundata Tr. 1	211,00	36346	2.330,00	
7	Ulita Infundata Tr.2	134,00			
8	Ulita Strejii	169,00	36741	790,00	
9	Ulita Mica Tr.1	410,00	36765	10.482,00	
10	Ulita Mica Tr.2	350,00			
11	Ulita Mica Tr.3	565,00			
12	Ulita Mica Tr. 4	70,00			
13	Str Principala	190,00	36741	790,00	
Total=		2.985,00		19.398,00	
14	ULICIOARA PERISANI	240,00	36754	1.483,00	Perisani
15	Strada Cismelei	213,00	36721	1.723,00	Poiana
16	Strada Sub Coasta	287,00	36734	1.964,00	
Total=		500,00		3.687,00	
17	Drumul Satesc Valea VII 2	110,00	36733	584,00	Baiasu
18	Drumul lui Del	51,00	36730	252,00	



		184,00	36774	538,00	
19	Str Ceir		36773	1.980,00	
Total=		345,00		3.354,00	
20	DRUMUL SATESC POTECI TR.1	40,00	36747	3.416,00	Pripoara
21	DRUMUL SATESC POTECI TR.2	335,00			
Total=		375,00		3.416,00	
22	DRUMUL SECATURII 1	826,00	36755	4.823,00	Spinu
23	DRUMUL SECATURII 2	90,00			
24	DRUMUL BISERICII	391,00	36766	1.736,00	
25	DRUMUL TATUI	135,00	36775	1.425,00	
26	DRUM SATESC SUB PLESCIOARA	155,00	36770	665,00	
27	DRUM SATESC LA ROVINA	181,00	36762	2.310,00	
Total=		1.778,00		10.959,00	
28	Strada Sub Pod	324,00	36719	2.390,00	Podeni
29	Strada Principala 1	92,00	36724	17.824,00	
30	Strada Principala 2	125,00			
31	Strada Tanase	219,00	36729	1.010,00	
32	Strada Oprestilor	75,00	36720	1.376,00	
Total=		835,00		22.600,00	

Situația existentă

În vederea îmbunătățirii condițiilor de circulație rutieră precum și pentru a asigura accesul în condiții de siguranță și confort locuitorilor pe străzile din comuna Perisani, județul Vâlcea, în intravilanul celor 7 localități prezentate mai sus, Primăria a solicitat elaborarea unei documentații privind modernizarea unui număr de 32 de străzi ce însumează o lungime de 7.058,00 m și realizarea unui număr de 3 poduri rutiere și a unui podet dalat din beton.

Primăria comunei Perisani în calitate de ordonator de credite și administrator al rețelei de străzi a inițiat proiectul de modernizare a acestor căi rutiere.

Întregul traseu se desfășoară pe teritoriul comunei Perisani, județul Vâlcea în localitățile Perisani, Mlăceni, Băiașu, Spinu, Podeni, Poiana și Pripoare.

Strazile analizate se pot clasifica din punct de vedere al istoricului privind lucrările la structura rutiera realizată pe aceste astfel:

Categoria A- Strazi modernizate pana la nivel de strat de legătura din mixtura asfaltica;

Categoria B- Strazi modernizate pana la nivel de strat de baza din piatra sparta;

Categoria C- Strazi de pământ sau cu pietruire redusa.



Având în vedere cele prezentate mai sus o scurtă descriere a străzilor și zonelor unde se dorește realizarea podurilor/podetelor se prezintă astfel:

Nr. Crt.	Denumire strada	Parte carosabila existenta		Descrierea santurilor si a acceselor	Lungime [m]
		latime [m]	tip		
Categoria A- Strazi modernizate pana la nivel de strat de legatura din mixtura asfaltica					
A-LOC. MLACENI					
14	Ulita Mica Tr.3	4,00	Strada modernizata pana la nivel de strat de baza din asfalt in baza altui proiect. Structura existenta de aprox. 50 cm (5 cm strat de asfalt 15 cm strat de piatra sparta si min 30 cm strat de balast existent)	Santuri de beton realizate corespunzatoare, Accese din beton corespunzatoare. Lipsa elemente de incadrare mixtura asfaltica pe partea dreapta	565,00
Lungime totala strazi in Loc. Mlaceni in cat. A=					565,00
Categoria B- Strazi modernizate pana la nivel de strat de baza din piatra sparta					
A-LOC. MLACENI					
5	Ulita Mica Tr.1	3,00	Strada cu pietruire de aprox. 45cm (15 cm strat de piatra sparta si min. 30 cm strat de balast existent)	Santuri de beton pe aproximativ toata lungimea si accese improvizate	410,00
6	Str Principala	4,00	Drum cu pietruire de aprox. 45cm (15 cm strat de piatra sparta si min. 30 cm strat de balast existent)	Santuri de beton pe aprox. 75% din lungime Podet transversal degradat, lipsa accese si trotuare	190,00
Lungime totala strazi in Loc. Mlaceni in cat. B=					600,00
Categoria C- Strazi de pamant sau cu pietruire redusa					
A-LOC. MLACENI					
1	Ulita Scolii	2.25-3.75	Strada cu pietruire de aprox 30 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	170,00
2	Ulita Parlogii Tr. 1	2.50-2.75	Strada cu pietruire de aprox 20 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	245,00
3	Ulita Matei	2.75-3.50	Strada cu pietruire de aprox 25 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	213,00
4	DRUM SATESC VALEA CURATURILOR	2.25-2.75	Strada cu pietruire de aprox 20 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	191,00
7	Ulita Parlogii Tr.2	2.50-2.75	Strada cu pietruire de aprox 20 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	67,00



8	Ulita Infundata Tr. 1	2.25-2.75	Strada cu pietruire de aprox 30 cm conform SG	Saanturi de pamant si accese improvizate de localnici	211,00
9	Ulita Infundata Tr.2	2.50-3.25	Strada cu pietruire de aprox 30 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	134,00
10	Ulita Strejii	2.75-3.25	Strada cu pietruire de aprox 25 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	169,00
11	Ulita Mica Tr.2	2.00-3.75	Strada cu pietruire de aprox 25 cm conform SG	Santuri de beton pe un sector de 65m dupa care lipsa santuri si accese	350,00
13	Ulita Mica Tr.4	2.00-2.50	Strada de pamant fara zestre	Lipsa santuri si accese	70,00
Lungime totala strazi in Loc. Miaceni in categoria C=					1820,00
B-LOC. PERISANI					
1	ULICIOARA PERISANI	2.25-2.75	Strada cu pietruire de aprox 25 cm conform SG	Sant de pamant si accese realizate artizanal	240,00
Lungime totala strazi in Loc. Perisani in categoria C=					240,00
C-LOC. POIANA					
1	Strada Sub Coasta	2.00-2.50	Strada de pamant fara zestre	Lipsa santuri si accese	287,00
2	Strada Cismelei	2.00-2.50	Strada cu pietruire de aprox 25 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	213,00
Lungime totala strazi in Loc. Poiana in categoria C=					500,00
D-LOC. BAIASU					
1	Drumul Satesc Valea VII 2	2.00-2.50	Strada de pamant fara zestre	Sant de pamant si accese realizate artizanal	110,00
2	Drumul lui Del	2.50-3.75	Strada cu pietruire de aprox 25 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	51,00
3	Str Ceir	2.25-3.25	Strada cu pietruire de aprox 10-25 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	184,00
Lungime totala strazi in Loc. Balasu in categoria C=					345,00
E-LOC. PODENI					
1	Strada Sub Pod	2.00-3.25	Strada cu pietruire de aprox 25 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	324,00



2	Strada Principala 1	1.75-2.25	Strada cu pietruire de aprox 10-25 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	92,00
3	Strada Principala 2	2.00-2.75	Strada cu pietruire de aprox 10-25 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	125,00
4	Strada Tanase	2.00-3.00	Strada cu pietruire de aprox 10-25 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	219,00
5	Strada Oprestilor	1.75-2.00	Strada cu pietruire de aprox 10-25 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	75,00
Lungime totala strazi in Loc. Podeni in categoria C=					836,00
F-LOC. PRIPOARE					
1	DRUMUL SATESC POTECI 1	2,00	Strada de pamant fara zestre	Lipsa santuri si accese	40,00
2	DRUMUL SATESC POTECI 2	2.00-2.25	Strada cu pietruire de aprox 10-25 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	335,00
Lungime totala strazi in Loc. Pripoare in categoria C=					375,00
G-LOC. SPINU					
1	DRUMUL SECATURII 1	2.25-3.00	Strada de pamant fara zestre	Lipsa santuri si accese	826,00
2	DRUMUL SECATURII 2	1.75-2.25	Strada de pamant fara zestre	Lipsa santuri si accese	90,00
3	DRUMUL BISERICII	1.75-2.50	Strada de pamant fara zestre	Lipsa santuri si accese	391,00
4	DRUMUL TATUI	2.25-3.75	Strada cu pietruire de aprox 10-25 cm conform SG	Lipsa santuri si accese	135,00
5	DRUM SATESC SUB PLESCIOARA	1.75-2.25	Strada de pamant fara zestre	Lipsa santuri si accese	155,00
6	DRUM SATESC LA ROVINA	2.00-2.50	Strada cu pietruire de aprox 10-25 cm conform SG	Sant de pamant si accese realizate artizanal	181,00
Lungime totala strazi in Loc. Spinu in categoria C=					1778,00
Total investitie=					7058,00



DESCRIEREA SITUATIE EXISTENTE
PRIVIND REALIZAREA PODURILOR IN COMUNA PERISANI, JUDETUL VALCEA

	Localitate	Strada	Podul nr.	Curs de apă	Observații / Probleme vizibile
1	Mlaceni	Ulita Mica Tr.4	0+045	Paraul V. Dosului Q1%=47,5mc/s	Trecere prin vad. Nu exista lucrari realizate de catre beneficiar, la precipitatii zona devine inpracticabila
2	Baiasu	Drumul Satesc Valea VII 2	0+023	Pr. Necadastrat afl. Dr. al pr. Baias Q1%=23,3 mc/s	Trecere prin vad. Nu exista lucrari realizate de catre beneficiar, la precipitatii zona devine inpracticabila
3	Baiasu	Str. Ceir	0+082	Paraul Dosului Q1%=94,1mc/s	Trecere prin vad. Nu exista lucrari realizate de catre beneficiar, la precipitatii zona devine inpracticabila

De asemenea, pe lângă cele prezentate tabelar in urma vizitelor in teren se poate afirma următoarele:

- Adiacent străzilor incluse in proiect, se afla șanțuri de beton sau de pământ, acestea sunt înierbate si pe alocuri sunt colmate cu excepția străzilor modernizate unde șanțurile sunt corespunzătoare;
- Pe niciuna din strazile analizate nu au fost identificate trotuare pietonale.
- Podetele existente sunt de tipul podețelor tubulare sau sunt podețe dalate D2. Pe anumite străzi podetele au fost realizate cu timpane dar fără camera de cădere in amonte sau canal de scurgere in aval. Iar pe strazile de pământ sau balastate podețele sunt amenajate necorespunzător si necesita înlocuirea acestora;
- Accesele la proprietățile adiacente nu sunt amenajate corespunzător, acestea se colmatează la precipitații mai mari iar apa iese pe partea carosabila cu excepția străzilor modernizate unde acestea sunt corespunzătoare si sunt realizate cu o dala de beton peste șanțul trapezoidal;
- Drumurile laterale nu sunt amenajate corespunzător acestea fiind de pământ sau din balast.
- Pe anumite sectoare din strazile analizate in speciale cele din localitățile Spinu si Podeni unde taluzul amonte prezinta pante cu inclinație mare dispozitivele de colectare a apelor se vor realiza ranforsate astfel încât sa permită amenajarea străzilor precum si pentru a proteja secțiunea de scurgere.
- Pe sectoarele de strazi analizate nu au fost identificate zone cu instabilității geodinamice cu exceptia DRUMULUI SATESC VALEA CURATURILOR din Mlaceni care se dezvoltă in partea de sfarsit in zona unui torent iar pentru protejarea acestuia se impune amenajarea unor ziduri de gabioane sau alte structuri de protecție.

La baza prezentării situației existente au stat inspecțiile in teren (concretizate prin fotografii relevante asupra stării actuale ale străzilor), măsurători privind lățimea platformei (limita de proprietăți), măsurători privind lățimea părții carosabile, grosimea structurii rutiere existente etc., precum și studiul geotehnic.

Lungimea totala a străzilor este de 7058,00m si cuprinde străzi cu îmbrăcăminte din piatra sparta sau cu un strat de asfalt realizata pe baza unor proiecte tehnice, pietruiri succesive realizate pentru întreținerile periodice sau de pământ ce necesită lucrări de modernizare a părții carosabile, decolmatarea si modernizarea dispozitivelor de colectare și evacuare a apelor pluviale, realizarea unor podețe transversale pentru evacuarea apelor



colectate către emisarii siguri din zona precum și realizarea, altor lucrări conexe (accese la proprietăți, semnalizare rutiera, ridicarea capacelor aferente căminelor de utilități la cota proiectată etc).

Traseul în plan și profilul longitudinal

Străzile analizate au lățimea platformei cuprinsă între 2.50-4.00 m.

Configurația profilului longitudinal este determinată de topografia zonei străbătute care este una simplă, cu declivități mai însemnate doar pe unele străzi.

Racordarea dintre aliniamente și curbe se face prin intermediul arcelor de cerc. În consecință se poate spune că sunt unele curbe foarte strânse, care vor fi corectate în limita posibilă ținând seama de terenurile disponibile, eventual cu acordul proprietarilor să fie ușor corectate în limita legală.

Traseul în profil transversal

Profilul transversal al străzilor are un sistem rutier format dintr-o structură rutieră conform celei descrise în studiu geotehnic, iar lățimea părții carosabile existente este cuprinsă între 2.50-4.00m. Pe cea mai mare parte a traseului în curbe nu este asigurată panta transversală corespunzătoare care ar asigura o scurgere eficientă a apelor pluviale cu excepția străzilor modernizate până la nivel de piatra sparta.

Din alcătuirea profilului transversal existent al străzilor lipsesc benzile de încadrare a părții carosabile, trotuarele pietonale și platformele de încrucișare, iar acostamentele sunt înierbate și prezintă denivelări cu excepția străzilor modernizate până la nivel de piatra sparta unde s-au realizat șanțuri de beton, accese la proprietăți și trotuare pietonale.

Se poate concluziona că pe majoritatea lungimii nu sunt respectate pantele transversale pentru partea carosabilă, fapt care duce la staționarea apei timp îndelungat pe platforma străzilor, apa infiltrându-se în corpul străzilor ceea ce duce la apariția degradărilor în structura rutieră.

Sistemul rutier existent

În urma investigațiilor geotehnice reiese că străzile analizate au o îmbrăcăminte din piatra sparta sau un strat de asfalt realizată pe baza unor proiecte tehnice, pietruiri succesive realizate pentru întreținerile periodice sau de pământ.

Pe strazile unde s-au realizat lucrări de modernizare până la nivel de piatra sparta grosimea totală a straturilor existente este de aprox. 45-50cm.

Pe strazile cu balastari succesive grosimea acestora este cuprinsă între 10-30cm și se poate utiliza în componenta structurii rutiere ca strat de forma ca umpluturi în acostamente sau ca umpluturi corespunzătoare la lucrările de terasamente.

Pe strazile de pământ nu există o material care se poate reutiliza.

Terenul de fundare din corpul drumului pe strazile analizate este reprezentat litologic argilă nisipoasă cu elemente de pietriș / argilă grasă cu stare fizică predominant consistent-vârtoasă.

Nr. Crt.	Tip podet	Lungime [m]	Poziție kilometrică	Diametru podet	Observatii
A-LOG-MEACENI					
Ulita Scolii					
1	Podet tubular existent	10,00	0+003,00	-	Podet existent Se decolmatează și se amenajează timpane din beton în amonte și aval. L=10.00 m
2	Rigola carosabilă proiectată	4,00	0+019,00	-	Rigola carosabilă proiectată L=4.00 m
3	Rigol carosabilă proiectată	4,50	0+156,00	-	Rigola carosabilă proiectată L=4.50 m.



Ulita Parlogii Tr.1				
1	Podet tubular existent	5,50	0+003,00	Podet existent Se decolmteaza si se amenajeaza timpnane de beton in amonte si aval. L=5.50 m
Ulita Matei				
1	Podet tubular existent	10,00	0+002,00	Podet existent Se decolmteaza si se amenajeaza timpnane de beton in amonte si aval. L=10.00 m
2	Podet tubular existent	8,00	0+211,00	Podet existent Se decolmteaza si se amenajeaza timpnane de beton in amonte si aval. L=8.00 m
Ulita Mica Tr.1				
1	Podet tubular existent	10,00	0+001,00	Podet existent Se decolmteaza si se amenajeaza timpnane de beton in amonte si aval. L=5.00 m
2	Podet tubular existent	10,00	0+325,00	Podet existent Se realizeaza reparatii si se decolmteaza. L=10.00 m
Str Principala				
1	Podet tubular existent	6,12	0+105,00	Podet existent Se inlocuieste cu podet tip P2. L=6.12 m
Ulita Infundata Tr.2				
1	Rigola carosabila proiectata	8,50	0+001,00	Rigola carosabila proiectata, L=4.50 m
Ulita Strejii				
1	Podet tubular existent	7,50	0+002,00	Podet existent Se decolmteaza si se amenajeaza timpnane de beton in amonte si aval. L=7.50 m
2	Podet tubular existent	8,00	0+166,00	Podet existent Se decolmteaza si se amenajeaza timpnane de beton in amonte si aval. L=8.00 m
Ulita Mica Tr.2				
1	Descarcare rigola carosabila longitudinala pe strada	8,00	0+147,00	Descarcare rigola carosabila longitudinala pe strada. L=8.00 m
Ulita Mica Tr. 4				
1	Podet dalat	6,20	0+045,00	Pod dalat proiectat cu lumina de 6.50m si lungimea de 7.70m
B-LOC PERISANI				
ULICIOARA PERISANI				
1	Rigola carosabila betonata cu gratar metalica existenta	7,50	0+002,00	- Rigola carosabila existenta, L=7.50m. Se decolmteaza.
2	Podet existent	3,50	0+057,00	- Podet existent Se elimina, nu se realizeaza alte lucrari.



C-LOC. POIANA					
Strada Sub Coasta					
1	Rigola carosabila proiectata	8,00	0+002,00		Rigola carosabila proiectata L=8.00 m
2	Podet proiectat	8,00	0+241,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=8.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte.
Strada Cismelei					
1	Podet proiectat	4,50	0+186,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400 mm, L=4.50 m. Nu se realizeaza camera de cadere. Se asigura descarcarea in vale.
D-LOC. BAIASU					
Drumul Satesc Valea VII 2					
1	Podet dalat proiectat	6,20	0+023,00	-	Pod dalat proiectat cu oblicitate de 45 grade cu lumina de 5.00m si lungimea de 8.77m
Drumul lui Del					
1	Rigola carosabila proiectata	5,50	0+002,00	-	Rigola carosabila proiectata, L=5.50 m.
Str Ceir					
1	Podet dalat proiectat	12,00	0+082,00	-	Pod pe grinzi proiectat cu oblicitate de 75 grade cu lumina de 8.66m si lungimea de 11.04m
E-LOC. PODENI					
Strada Sub Pod					
1	Podet proiectat	5,00	0+183,00	400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400 mm, L=6.00 m Se amenajeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
Strada Principala 2					
1	Podet proiectat	5,00	0+056,00	315	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN315 mm, L=5.00 m Se amenajeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
Strada Tanase					
1	Rigola carosabila betonata cu gratar metalica existenta	7,50	0+004,00	-	Rigola betonata existenta, L=7.50 m Se decolmateaza.
F-LOC. PRIPOARE					
DRUMUL SATESC POTECI TR.1					
1	Rigola carosabila proiectata	12,00	0+002,00	-	Rigola carosabila proiectata, L=12.00m



DRUMUL SATESC POTECI TR.2					
1	Rigola carosabila proiectata	6,00	0+001,00	-	Rigola carosabila proiectata, L=6.00m
2	Podet proiectat	4,00	0+081,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400 mm, L=4.00 m Se realizeaza camera de cadere prin camin de vizitare DN800 mm, h=1.00m, cu capac din beton in amonte. Se asigura descarcarea in aval
3	Podet proiectat	4,00	0+148,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400 mm, L=4.00 m Se realizeaza camera de cadere prin camin de vizitare DN800 mm, h=1.00m, cu capac din beton in amonte. Se asigura descarcarea in aval
4	Podet proiectat	6,00	0+320,00	DN1000	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN1000 mm, L=6.00 m Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in aval
G-LOC. SPINU					
DRUMUL SECATURII 1					
1	Podet proiectat	4,00	0+038,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=4.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
2	Podet proiectat	4,00	0+095,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=4.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
3	Podet proiectat	4,00	0+231,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=4.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
4	Podet proiectat	5,00	0+375,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=5.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
5	Podet tubular existent	6,00	0+540,00	DN600	Podet existent Se inlocuieste cu podet tubular corugat proiectat DN600 mm, L=6.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in aval.



6	Podet proiectat	4,00	0+777,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=4.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
DRUMUL SECATURII 2					
1	Rigola carosabila prefabricata	9,50	0+001,00	-	Rigola carosabila prefabricata, L=9.50 m
DRUMUL BISERICII					
1	Podet existent	6,12	0+043,00		Podet existent Se inlocuieste cu podet tip P2. L=6.12 m
2	Podet proiectat	4,00	0+130,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=4.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
3	Podet proiectat	4,00	0+308,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=4.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
4	Podet proiectat	4,00	0+353,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=4.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
DRUM SATESC LA ROVINA					
1	Podet dalat existent	2,50	0+181,00	-	Se inlocuieste cu podet tubular corugat proiectat DN1000, L=5.00m. Se asigura descarcarea in vale.

Lățimea părții carosabile este variabilă și mai mică decât lățimea ce urmează a fi adoptată, iar circulația se desfășoară pe platformă cu evitarea suprafețelor degradate. Degradările identificate sunt specifice strazilor pietruire (gropi, praf, noroi, fagase etc).

Gropile apar în urma dislocării pietrelor din stratul de rulare sub acțiunea traficului și a apei. Lipsa de operativitate în acțiunea de plombare a gropilor în faza incipientă conduce la extinderea acestora și transformarea drumului într-un sector greu practicabil.

Făgașele apar sub formă de tasări în profil transversal pe urmele de circulație frecventă a pneurilor vehiculelor. Ele se datorează capacității portante scăzute a sistemului rutier, uzurii fâșiiilor mai solicitate, folosirii unor materiale pietroase cu tendințe de alterare, gelive sau cu un conținut ridicat de argilă.

Scurgerea apelor, poduri, podețe

Sistemele de scurgere existente în zona strazilor analizate sunt alcătuite din șanțuri cu secțiune neprotejată (de pamant) pe strazile balastate sau de pamant și din șanțuri de beton pe strazile pe care s-au realizat lucrări de modernizare a structurii rutiere până la nivel de piatra spartă sau asfalt. În marea majoritate, șanțurile sunt deteriorate și colmatate. Din aceste motive sistemul de scurgere a apelor nu are capacitatea necesară asigurării scurgerii apelor în lungul strazilor, fapt care determină staționarea apei în șanțuri, carosabil și infiltrarea acesteia în terasamente și în corpul strazilor, afectând marginea platformei.



Podetele existente sunt deteriorate si colmatate, acestea nu sunt prevazute cu camera de cadere si cu amenajari in amonte si aval.

Parcări și stații de autobuz existente

De-a lungul străzilor expertizate nu s-au identificat parcări și stații de autobuz semnalizate corespunzător, dar s-au identificat anumite platforme care se folosesc pentru incrucisarea mașinilor pentru strazile cu o singura banda de circulatie. Acestea au structura rutier similara cu cea a partii carosabile.

Lucrări de consolidare

Pe traseul străzilor au fost identificate mai multe sectoare unde taluzul amonte al străzii are panta mai mare iar in urma lucrărilor de extindere/modernizare a partii carosabile exista posibilitatea ca panta taluzului sa crească astfel aceste vor prezenta in viitor potențial de instabilitate astfel se impune amenajarea unor șanțuri/rigole ranforsate care sa peria împingerea terenului înconjurător si sa reducă panta taluzului. De asemenea pe strazile unde traseul se apropie de cursurile de apa acestea se vor proteja prin lucrari de aparari de mal de tipul zidurilor de gabioane/protectilor de anrocamente sau a zidurilor de sprijin din beton.

Siguranța circulației, semnalizări și marcaje rutiere

Străzile nu sunt prevăzute cu un sistem de semnalizare și marcaje rutiere alcătuit din indicatoare rutiere de orientare și reglementare a circulației rutiere și marcaj longitudinal pentru separarea sensurilor de circulație.

Având în vedere situația inexistentă a semnalizării rutiere pe străzile expertizate se impune realizarea unui sistem de semnalizare rutieră corespunzător conform normativelor în vigoare.

Trafic

Traficul este preponderent compus din autoturisme și autovehicule ale localnicilor. Se apreciază că intensitatea traficului pe acesta stada are valori ce caracterizează un trafic ușor, iar pentru perioada de perspectivă de 15 ani se apreciază că acesta se va menține în limitele aceleiași clase de trafic.

Principalii utilizatori al acestui obiectiv sunt in principal proprietarii imobilelor din zona.

Intersecții cu drumuri laterale

Intersecțiile cu alte drumuri nu sunt amenajate corespunzător, iar racordările în plan cu acestea sunt necorespunzătoare fără sa fie respectate razele minime de racordare.

- Soluția proiectată

La baza alegerii solutiilor proiectate, au stat următoarele criterii principale:

- Respectarea temei de proiectare și a caietului de sarcini;
- Respectarea normelor tehnice în vigoare.

Indicatori tehnici:

Indicatori tehnici				
	<i>Nr.crt.</i>	<i>Denumire</i>	<i>Cantitate</i>	<i>UM</i>
Intreaga investitie	1	Lungime strada (se va realiza marcaj marginal)	7.058,00	m
		Suprafata construita	50.000,00	mp
	2	Latime parte carosabila	3.00-4.00	m
	3	Suprafata carosabila	27.307,00	mp
	5	Numar podete	41,00	buc
	6	Lungime sant/rigola	3.067,00	ml
	7	Lungime rigola carosabila	1.592,00	ml
	8	Numar accese	235,00	buc
	11	Numar drumuri laterale	14,00	buc
	12	Lungime consolidare/zid de sprijin	112,00	ml
	13	Indicatoare rutiere	174,00	buc



- **Structura rutiera proiectată pentru modernizarea drumurilor/străzilor:**

STRUCTURA RUTIERA ELASTICA

A: Structură rutieră parte carosabilă și acostamente consolidate pentru străzile care au fost modernizate până la nivel de strat de legătura din mixtura asfaltică:

Se aplica pe Ulița Mica Tr. 3 unde s-au realizat lucrări de modernizare până la nivel de strat de legătura din mixtura asfaltică.

- 4 cm strat de uzură din BA16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- membrana antifisură Rt min 50 KN/mp conform SR EN 13249:2001;
- reparații locale cu mixtura asfaltică conform AND 547-2013;
- Min. 5 cm strat de legătura din BADPC22.4 existent, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- Min. 15cm-pietruire existentă-reprofilare, săpătura și completare(după caz!) piatra spartă împănată, conform SR EN 13242;
- Min 30cm-str.forma,(fundăție existentă)și/sau completarea la această grosime unde este cazul, conform STAS 12253.

B: Structură rutieră parte carosabilă și acostamente consolidate pentru străzile care au fost modernizate până la nivel de piatră spartă:

Se aplica pe Ulița Mica Tr. 1 și pe Strada Principala unde s-au realizat lucrări de modernizare până la nivel de strat de piatră spartă.

- 4 cm strat de uzură din BA16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- 6 cm strat de legătura din BADPC22.4 leg 50/70, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- Min. 15cm-pietruire existentă-reprofilare, săpătura și completare(după caz!) piatră spartă împănată, conform SR EN 13242;
- Min 30cm-str.forma,(fundăție existentă)și/sau completarea la această grosime unde este cazul, conform STAS 12253.

C: Structură rutieră parte carosabilă și acostamente consolidate pentru străzile de pamant sau balastate sau pentru casetele de extindere cu sistem rutier nou:

Conform temei de proiectare/expertizare, beneficiarul Comuna Perisani a solicitat ca pentru străzile din localitatea Podeni precum și pentru strada Sub Coasta din localitatea Poiana să se realizeze o structură rutieră rigidă cu îmbracamintea din beton rutier. Având în vedere cele prezentate pentru străzile din categoria C se propun două soluții de modernizare:

C1- STRUCTURA RUTIERA ELASTICA

Se aplica pe străzile din localitățile Baiasu, Perisani, Spinu, Pripoara, Mlaceni (cu excepția celor de la pct. A și P), și pe strada Cismelei din Poiana.

- 4 cm strat de uzură din BA16 rul 50/70, cf. SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- 6 cm strat de legătura din BADPC22.4 leg 50/70, cf. SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- 20 cm strat de bază din piatră spartă impanată, cf. SR EN 13242;
- 35 cm strat de fundație din balast, cf. SR EN 13242 și STAS 6400.

C2- STRUCTURA RUTIERA RIGIDA

Se aplica pe toate străzile din localitatea Podeni și pe Strada Sub Coasta din loc. Poiana

- 18 cm îmbracamintă rutieră BCR 3.50 ; NP 081-2002 dispus pe Hartie Kraft;
- 20 cm strat de fundație din balast, cf. SR EN 13242 și STAS 6400;
- 20 cm strat de forma din balast grosier cf. studiului geotehnic cf. SR EN 13242 și STAS 6400.



Având în vedere complexitatea lucrării și pentru o mai bună urmărire, descrierea soluției tehnice proiectate a fost împărțită astfel:

- Lucrări parte carosabilă;
- Accese la proprietăți;
- Drumuri laterale;
- Dispozitive de colectare și evacuare a apelor, podețe;
- Lucrări conexe;
- Siguranța circulației;
- Lucrări pentru protecția mediului.

- Lucrări parte carosabilă

a. Traseul în plan

La proiectarea lucrărilor de modernizare a străzilor se vor reconsidera elementele geometrice existente ale racordărilor în plan cu adoptarea unor elemente superioare celor existente acolo unde este posibil, corespunzătoare vitezei de proiectare adoptate, cu respectarea prevederilor STAS 863/1985 și STAS 10144/3-91. Lucrările proiectate se vor încadra în traseul existent al străzii.

Traseul în plan al străzilor urmărește în general traseul existent, dar în condițiile prevăzute de reglementările tehnice în vigoare cu privire la amenajarea în plan a curbilor (STAS 863/85). Acolo unde situația existentă a permis, s-au introdus curbe de racordare progresivă, precum și supralărgiri în curbe, iar în zonele înguste, în special în localități, unde situația existentă nu a permis aceasta, s-a micșorat viteza în curbe, astfel încât să fie respectate prevederile STAS 863/85. Se va asigura vizibilitatea pentru evitarea accidentelor.

Curbele cu raze mici unde va fi necesară micșorarea vitezelor vor fi semnalizate corespunzător.

Viteza de proiectare variază între 25 și 40 km/h.

Profilul transversal va avea o lățime a platformei între 3.00 m și 5.00 m și o parte carosabilă de 3.00-4.00m la care se adaugă elementele de colectare și evacuare a apelor de suprafața din zona străzilor. În situația în care lățimile existente nu au aceste valori, se va extinde platforma strazilor prin executare de casete.

În intersecții unde se vor amenaja treceri de pietoni bordura prefabricată va fi coborâtă la nivelul părții carosabile astfel încât să se realizeze o rampă de acces de pe strada pe trotuar pentru a asigura accesul persoanelor cu dizabilități în condiții optime cf. Recomandărilor din Normativul 51/2012 accesibilizarea spațiului public la nevoile persoanelor cu dizabilități.

b. Traseul în profilul longitudinal

Prin proiectarea în lung s-a asigurat în primul rând scurgerea apelor. S-a ținut seama și de cotele impuse de racordurile la strazilor laterale precum și de necesitatea asigurării accesului la proprietățile adiacente strazilor. Un alt aspect urmărit a fost acela de a limita volumele mari de terasamente.

În profilul longitudinal, modelarea axului strazilor s-a făcut în funcție de cotele existente ale strazilor existente și de terenul natural. La modelarea axului în plan vertical s-a ținut cont de cotele impuse de racordurile la strazilor laterale, astfel încât funcționalitatea ansamblului din punct de vedere al acceselor și al drenării apelor pluviale să fie optimă.

La proiectarea liniei roșii s-au respectat prevederile STAS 863 – 85 avându-se în vedere și următoarele aspecte:

- evitarea declivităților cu valori sub cele minime pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale;
- evitarea frângerii frecvente a liniei roșii;
- se va evita proiectarea liniei roșii în palier pentru a asigura scurgerea apelor în lungul traseului;
- linia roșie se va proiecta astfel încât volumele de terasamente să fie minime;
- proiectarea liniei roșii va ține cont de soluția proiectată pentru modernizarea structurii rutiere existente a strazilor rurale.



c. Traseul în profil transversal

Elementele geometrice în profil transversal au fost proiectate în conformitate cu prevederile următoarelor stas-uri:

- STAS 2900/89 - "Lucrări de drumuri - LATIMEA DRUMURILOR";
- STAS 10144/2-91 - "Strazi, Trotuare, alei de pietoni și piste de cicliști".

În condițiile acestei investiții, având în vedere spațiul limitat pentru amenajare dintre garduri și faptul că strazile publice sunt destinate unui trafic ușor și local, s-au putut diminua elementele geometrice din profil transversal, astfel încât să se încadreze între limitele de proprietate actuale.

Astfel, străzile modernizate vor avea următoarele caracteristici:

- Lungime străzi modernizate: L=7.058,00m;
- Număr străzi reabilitate: 32 străzi/drumuri rurale;
- Latime parte carosabila 3,00m – 4.00m;
- Lățimea acostamente: 0,00m-0,50m (acestea se vor realiza pe o parte sau pe ambele partii ale strazilor). In situatia in care se renunta la realizarea acostamentului partea carosabila va fi bordata cu borduri prefabricate;
- Panta pe partea carosabila si acostamentele consolidate 2.50%;
- Panta pe acostamentele din piatra sparta va fi de minim 4.00%.

d. Structura rutieră

La dimensionare s-a ținut cont de normele TEM (Trans European Motorway) și normele tehnice românești. Durata de viață calculată a sistemului rutier cu straturi asfaltice este de 15 ani, încărcarea pe osie fiind 115 kN ai cărei parametri sunt: sarcina pe roțile duble 57,5 kN, presiunea de contact 0,625 Mpa, raza suprafeței circulare echivalente suprafeței de contact pneu – drum 0,171m.

Soluțiile pentru realizarea structurii rutiere a tronsoanelor de strada sunt stabilite conform stării tehnice actuale ale străzilor și funcție de zestrea existentă.

Structura rutieră va trebui să fie întreținută ulterior, conform prevederilor Normativului AND 554.

Aceste structuri corespund clasei de trafic ușor, clasa în care se apreciază că se vor încadra strazile analizate pe o perioadă de perspectivă de 15 ani.

Structura rutieră proiectată a fost verificată la acțiunea îngheț-dezghetului conform (STAS 1709-1/90, STAS 1709/2-90 și STAS 1709/3-90).

Pe anumite străzi pentru a corecta defectele de capacitate portanta precum și pentru a completa lățimea părții carosabile existente se vor realiza casete cu blocaj din piatra bruta/beton concasat sau materiale similare.

A: Structură rutieră parte carosabilă și acostamente consolidate pentru străzile care au fost modernizate până la nivel de strat de legatura din mixtura asfaltica:

Se aplica pe Ulița Mica Tr. 3 unde s-au realizat lucrari de modernizare pana la nivel de strat de legatura din mixtura asfaltica.

- 4 cm strat de uzura din BA16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- membrana antifisura Rt min 50 KN/mp conform SR EN 13249:2001;
- reparatii locale cu mixtura asfaltica conform AND 547-2013;
- Min. 5 cm strat de legătura din BADPC22.4 existent, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- Min. 15cm-pietruire existenta-reprofilare, săpătura și completare(după caz!) piatra sparta împănata, conform SR EN 13242;
- Min 30cm-str.forma,(fundatie existenta)si/sau completarea la aceasta grosime unde este cazul, conform STAS 12253.



B: Structură rutieră parte carosabilă și acostamente consolidate pentru străzile care au fost modernizate până la nivel de piatra sparta:

Se aplica pe Ulița Mica Tr. 1 și pe Strada Principala unde s-au realizat lucrări de modernizare până la nivel de strat de piatra sparta.

- 4 cm strat de uzură din BA16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- 6 cm strat de legătură din BADPC22.4 leg 50/70, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- Min. 15cm-pietruire existentă-reprofilare, săpătura și completare(după caz!) piatra sparta împănata, conform SR EN 13242;
- Min 30cm-str.forma,(fundatie existentă)și/sau completarea la această grosime unde este cazul, conform STAS 12253.

C: Structură rutieră parte carosabilă și acostamente consolidate pentru străzile de pamant sau balastate sau pentru casetele de extindere cu sistem rutier nou:

Conform temei de proiectare/expertizare, beneficiarul Comuna Perisani a solicitat ca pentru străzile din localitatea Podeni precum și pentru strada Sub Coasta din localitatea Poiana să se realizeze o structură rutieră rigidă cu îmbracamintea din beton rutier. Având în vedere cele prezentate pentru străzile din categoria C se propun două soluții de modernizare:

C1- STRUCTURA RUTIERA ELASTICA

Se aplica pe străzile din localitățile Baiasu, Perisani, Spinu, Pripoara, Mlaceni (cu excepția celor de la pct. A și P), și pe strada Cismelei din Poiana.

- 4 cm strat de uzură din BA16 rul 50/70, cf. SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- 6 cm strat de legătură din BADPC22.4 leg 50/70, cf. SR EN 13108-1; AND 605-2016;
- 20 cm strat de baza din piatra sparta impanata, cf. SR EN 13242;
- 35 cm strat de fundație din balast, cf. SR EN 13242 și STAS 6400.

C2- STRUCTURA RUTIERA RIGIDA

Se aplica pe toate străzile din localitatea Podeni și pe Strada Sub Coasta din loc. Poiana

- 18 cm îmbracamintea rutieră BCR 3.50 ; NP 081-2002 dispus pe Hartie Kraft;
- 20 cm strat de fundație din balast, cf. SR EN 13242 și STAS 6400;
- 20 cm strat de forma din balast grosier cf. studiului geotehnic cf. SR EN 13242 și STAS 6400.

- Accese la proprietăți

Pe străzile propuse spre modernizare, pentru asigurarea continuității șanțurilor din beton proiectate, se vor realiza accese la proprietate cu o lățime conform părților desenate prevăzute cu tuburi corugate din polipropilenă Dn200-1000mm.

Tuburile corugate din polipropilenă vor fi așezate pe un pat de beton C16/20 cu o grosime de 8-10cm.

Structura rutieră pe accesele la proprietate va fi:

- 12 cm dala din beton C30/37 armat cu plasa sudată 6x100x100mm, conform NE012-2;
- min. 15 cm strat de fundație din balast conform SR EN 13242 și STAS 6400.

De asemenea, datorită particularităților amplasamentului, este necesară realizarea unor accese pietonale la proprietăți. Pentru a facilita accesul pietonal și datorită diferenței de nivel dintre partea carosabilă și proprietăți, este necesară realizarea de scări din beton armat. Acestea se vor adapta situației real găsite în teren. Totodată, accesele pietonale vor fi prevăzute cu tuburi corugate din polipropilenă D200-500mm.

Accesele existente realizate pe străzile modernizate până la nivel de piatra sparta se vor păstra, acestea se vor racorda la cota finală a străzii cu beton C30/37. Prin asfaltarea străzilor unde se păstrează accesele Cota proiectată a asfaltului nu trebuie să blocheze accesul în proprietățile adiacente.



- Dispozitive de colectare și evacuare a apelor

Pentru colectarea apelor de suprafața pe strazile analizate s-a proiectat un sistem de colectare a apelor de suprafața format din santuri pereate cu beton C30/37 și canale cu secțiune betonată sau rigole carosabile/ranforsate conform detaliilor de execuție.

Astfel, pentru colectarea și scurgerea apelor au fost prevăzute următoarele:

Nr. crt	Denumire	De la...	Pana la ...	Lungime [m]	Modalitatea de colectare și evacuare a apelor pluviale	
					STANGA	DREAPTA
A-LOC. MLACENI						
1	Ulita Scolii	0+000	0+020	20,00	Rigola carosabila prefabricata, h=30 cm	-
		0+020	0+170	150,00	-	Rigola carosabila prefabricata, h=30 cm
2	Ulita Parlogii Tr.1	0+000	0+035	35,00	-	-
		0+035	0+245	210,00	Rigola carosabila prefabricata, h=30 cm	-
3	Ulita Matei	0+000	0+213	213,00	-	-
4	DRUM SATESC VALEA CURATURILOR	0+000	0+195	195,00	-	-
5	Ulita Mica Tr. 1	0+000	0+335	335,00	-	Sant trapezoidal din beton existent
		0+335	0+410	75,00	Sant trapezoidal din beton existent	-
6	Str Principala	0+000	0+105	105,00	Sant trapezoidal din beton existent	-
		0+105	0+190	85,00	Sant trapezoidal din beton C30/37, h=30 cm, TIP1	-
7	Ulita Parlogii Tr.2	0+000	0+067	67,00	Rigola de acostament din beton C30/37	-
8	Ulita Infundata Tr. 1	0+000	0+028	28,00	-	Rigola carosabila prefabricata, h=30 cm
		0+028	0+154	126,00	-	Sant trapezoidal din beton C30/37 proiectat, h=30 cm, TIP2
		0+154	0+211	57,00	-	Rigola carosabila prefabricata, h=30 cm
9	Ulita Infundata Tr.2	0+000	0+134	134,00	-	Rigola de acostament din beton C30/37
10	Ulita Strejii	0+000	0+169	169,00	-	Sant trapezoidal din beton existent
11	Ulita Mica Tr.2	0+000	0+045	45,00	-	Sant trapezoidal din beton existent
		0+045	0+159	114,00	Rigola carosabila- central	-
		0+159	0+350	191,00	-	-
12	Ulita Mica Tr. 4	0+000	0+050	50,00	Sant trapezoidal din beton C30/37, h=30 cm, TIP1	-
		0+050	0+070	20,00	Sant raforsat din beton armat, h=30 cm	-
13	Ulita Mica Tr.3	0+000	0+565	565,00	Sant trapezoidal din beton existent	-



B-LOC. PERISANI						
1	ULICIOARA PERISANI	0+000	0+240	240,00	Rigola carosabila monolita, h=50 m	-
C-LOC. POIANA						
1	Strada Sub Coasta	0+000	0+233	233,00	-	Sant trapezoidal din beton C30/37, h=30 cm, TIP1
		0+233	0+287	54,00	Sant trapezoidal din beton C30/37, h=30 cm, TIP1	-
2	Strada Cismelei	0+000	0+213	213,00	-	
D-LOC. BAIASU						
1	Drumul Satesc Valea VII 2	0+000	0+032	32,00	-	-
		0+032	0+110	78,00	-	Rigola carosabila monolita, h=50 cm
2	Drumul lui Del	0+000	0+045	45,00	Rigola de acostament din beton C30/37	Rigola de acostament din beton C30/37
3	Str Ceir	0+000	0+076	76,00	-	Rigola de acostament din beton C30/37
		0+076	0+184	108,00	Rigola de acostament din beton C30/37 proiectata	-
E-LOC. PODENI						
1	Strada Sub Pod	0+007	0+013	20,00	-	Rigola carosabila prefabricata, h=30 cm
		0+013	0+152	139,00	Rigola triunghiulara ranforsata din beton C30/37	-
		0+152	0+183	31,00	-	-
		0+183	0+226	43,00	Sant trapezoidal din beton C30/37, h=30 cm, TIP1	Rigola de acostament din beton C30/37
		0+226	0+268	42,00	-	-
		0+268	0+324	56,00	-	-
2	Strada Principala 1	0+324	0+416	92,00	-	-
3	Strada Principala 2	0+000	0+075	75,00	Rigola triunghiulara din beton C30/37, h=25 cm, TIP1	-
		0+075	0+125	50,00	Rigola triunghiulara ranforsata din beton C30/37	-
4	Strada Tanase	0+000	0+035	35,00	Rigola triunghiulara existenta din beton	-
		0+035	0+219	184,00	Rigola triunghiulara din beton C30/37, h=15-30 cm, TIP2	-
5	Strada Oprestilor	0+000	0+075	75,00	-	Sant trapezoidal din beton C30/37, h=45 cm, TIP2
F-LOC. PRIPOARE						
1	DRUMUL SATESC POTECI TR.1	0+000	0+040	40,00	-	-



2	DRUMUL SATESC POTECI TR.2	0+000	0+335	335,00	-	Rigola de acostament din beton C30/37
G-LOC. SPINU						
1	DRUMUL SECATURII 1	0+000	0+186	186,00	-	Rigola triunghiulara din beton C30/37, h=25 cm, TIP3
		0+186	0+232	46,00	-	Rigola triunghiulara ranforsata din beton C30/37
		0+232	0+484	252,00	-	Rigola triunghiulara din beton C30/37, h=25 cm, TIP3
		0+484	0+528	44,00	Rigola triunghiulara ranforsata din beton C30/37	Rigola triunghiulara ranforsata din beton C30/37
		0+528	0+826	298,00	-	Sant trapezoidal din beton C30/37, h=30 cm, TIP2
2	DRUMUL SECATURII 2	0+000	0+090	90,00	-	Rigola triunghiulara din beton C30/37, h=15-30 cm, TIP2
3	DRUMUL BISERICII	0+000	0+043	43,00	Rigola triunghiulara ranforsata din beton C30/37	-
		0+043	0+117	74,00	Rigola triunghiulara din beton C30/37, h=25 cm, TIP1	-
		0+117	0+248	131,00	Rigola triunghiulara ranforsata din beton C30/37	-
		0+248	0+391	143,00	-	Rigola triunghiulara ranforsata din beton C30/37
4	DRUMUL TATUI	0+000	Acces	18,00	Rigola triunghiulara ranforsata din beton C30/37	-
		0+011	0+027	16,00	Rigola triunghiulara ranforsata din beton C30/37	
		0+027	0+135	108,00	Rigola triunghiulara monolita din beton C30/37, h=25cm, TIP4	
5	DRUM SATESC SUB PLESCIOARA	0+000	0+042	42,00	-	Rigola triunghiulara ranforsata din beton C30/37
		0+042	0+062	20,00	-	Rigola triunghiulara monolita din beton C30/37, h=25 cm, TIP4
		0+062	0+155	93,00	-	Rigola triunghiulara ranforsata din beton C30/37
6	DRUM SATESC LA ROVINA	0+000	0+181	181,00	-	Sant trapezoidal proiectat din beton C30/37, h=80 cm, TIP4

De asemenea podetele transversale care sunt subdimensionate sau care sunt degradate se vor înlocui astfel:

**Anexa nr. 2 la indicatorii tehnici pentru determinarea cantitatilor
PODETE PROIECTATE**

Nr. Crt.	Tip podet	Lungime [m]	Pozitie kilometrica	Diametru podet	Observatii
----------	-----------	-------------	---------------------	----------------	------------



A-LOC. MLACENI					
Ulita Scolii					
1	Podet tubular existent	10,00	0+003,00	-	Podet existent Se decolmateaza si se amenajeaza timpane din beton in amonte si aval. L=10.00 m
2	Rigola carosabila proiectata	4,00	0+019,00	-	Rigola carosabila proiectata L=4.00 m
3	Rigol carosabila proiectata	4,50	0+156,00	-	Rigola carosabila proiectata L=4.50 m.
Ulita Parlogii Tr.1					
1	Podet tubular existent	5,50	0+003,00		Podet existent Se decolmateaza si se amenajeaza timpane de beton in amonte si aval. L=5.50 m
Ulita Matei					
1	Podet tubular existent	10,00	0+002,00		Podet existent Se decolmateaza si se amenajeaza timpane de beton in amonte si aval. L=10.00 m
2	Podet tubular existent	8,00	0+211,00		Podet existent Se decolmateaza si se amenajeaza timpane de beton in amonte si aval. L=8.00 m
Ulita Mica Tr.1					
1	Podet tubular existent	10,00	0+001,00		Podet existent Se decolmateaza si se amenajeaza timpane de beton in amonte si aval. L=5.00 m
2	Podet tubular existent	10,00	0+325,00		Podet existent Se realizeaza reparatii si se decolmateaza. L=10.00 m
Str Principala					
1	Podet tubular existent	6,12	0+105,00		Podet existent Se inlocuieste cu podet tip P2. L=6.12 m
Ulita Infundata Tr.2					
1	Rigola carosabila proiectata	8,50	0+001,00		Rigola carosabila proiectata, L=4.50 m



Ulita Strejii					
1	Podet tubular existent	7,50	0+002,00		Podet existent Se decolmteaza si se amenajeaza timpnane de beton in amonte si aval. L=7.50 m
2	Podet tubular existent	8,00	0+166,00		Podet existent Se decolmteaza si se amenajeaza timpnane de beton in amonte si aval. L=8.00 m
Ulita Mica Tr.2					
1	Descarcare rigola carosabila longitudinala pe strada	8,00	0+147,00		Descarcare rigola carosabila longitudinala pe strada. L=8.00 m
Ulita Mica Tr. 4					
1	Podet dalat	6,20	0+045,00		Pod dalat proiectat cu lumina de 6.50m si lungimea de 7.70m
B-LOC. PERISANI					
ULICIOARA PERISANI					
1	Rigola carosabila betonata cu gratar metalica existenta	7,50	0+002,00	-	Rigola carosabila existenta, L=7.50m. Se decolmteaza.
2	Podet existent	3,50	0+057,00	-	Podet existent Se elimina, nu se realizeaza alte lucrari.
C-LOC. POIANA					
Strada Sub Coasta					
1	Rigola carosabila proiectata	8,00	0+002,00		Rigola carosabila proiectata L=8.00 m
2	Podet proiectat	8,00	0+241,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=8.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte.
Strada Cismelei					
1	Podet proiectat	4,50	0+186,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400 mm, L=4.50 m. Nu se realizeaza camera de cadere. Se asigura descarcarea in vale.
D-LOC. BAIASU					
Drumul Satesc Valea VII 2					



1	Podet dalat proiectat	6,20	0+023,00	-	Pod dalat proiectat cu oblicitate de 45 grade cu lumina de 5.00m si lungimea de 8.77m
Drumul lui Del					
1	Rigola carosabila proiectata	5,50	0+002,00	-	Rigola carosabila proiectata, L=5.50 m.
Str Ceir					
1	Podet dalat proiectat	12,00	0+082,00	-	Pod pe grinzi proiectat cu oblicitate de 75 grade cu lumina de 8.66m si lungimea de 11.04m
E-LOC. PODENI					
Strada Sub Pod					
1	Podet proiectat	5,00	0+183,00	400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400 mm, L=6.00 m Se amenajeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
Strada Principala 2					
1	Podet proiectat	5,00	0+056,00	315	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN315 mm, L=5.00 m Se amenajeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
Strada Tanase					
1	Rigola carosabila betonata cu gratar metalica existenta	7,50	0+004,00	-	Rigola betonata existenta, L=7.50 m Se decolmateaza.
F-LOC. PRIPOARE					
DRUMUL SATESC POTECI TR.1					
1	Rigola carosabila proiectata	12,00	0+002,00	-	Rigola carosabila proiectata, L=12.00m
DRUMUL SATESC POTECI TR.2					
1	Rigola carosabila proiectata	6,00	0+001,00	-	Rigola carosabila proiectata, L=6.00m
2	Podet proiectat	4,00	0+081,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400 mm, L=4.00 m Se realizeaza camera de cadere prin camin de vizitare DN800 mm, h=1.00m, cu capac din beton in amonte. Se asigura descarcarea in aval



3	Podet proiectat	4,00	0+148,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400 mm, L=4.00 m Se realizeaza camera de cadere prin camin de vizitare DN800 mm, h=1.00m, cu capac din beton in amonte. Se asigura descarcarea in aval
4	Podet proiectat	6,00	0+320,00	DN1000	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN1000 mm, L=6.00 m Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in aval

G-LOC: SPINU

DRUMUL SECATURII 1

1	Podet proiectat	4,00	0+038,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=4.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
2	Podet proiectat	4,00	0+095,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=4.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
3	Podet proiectat	4,00	0+231,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=4.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
4	Podet proiectat	5,00	0+375,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=5.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.



5	Podet tubular existent	6,00	0+540,00	DN600	Podet existent Se inlocuieste cu podet tubular corugat proiectat DN600 mm, L=6.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in aval.
6	Podet proiectat	4,00	0+777,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=4.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
DRUMUL SECATURII 2					
1	Rigola carosabila prefabricata	9,50	0+001,00	-	Rigola carosabila prefabricata, L=9.50 m
DRUMUL BISERICII					
1	Podet existent	6,12	0+043,00		Podet existent Se inlocuieste cu podet tip P2. L=6.12 m
2	Podet proiectat	4,00	0+130,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=4.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
3	Podet proiectat	4,00	0+308,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=4.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
4	Podet proiectat	4,00	0+353,00	DN400	Podet proiectat Podet tubular corugat proiectat DN400, L=4.00 m. Se realizeaza camera de cadere in amonte. Se asigura descarcarea in vale.
DRUM SATESC LA ROVINA					
1	Podet dalat existent	2,50	0+181,00	-	Se inlocuieste cu podet tubular corugat proiectat DN1000, L=5.00m. Se asigura descarcarea in vale.

Prevederi tehnice privind execuția șanțurilor:

- La execuția dispozitivelor pentru scurgerea și evacuarea apelor cu secțiunea neprotejată se vor respecta prevederile STAS 2914 privind execuția lucrărilor de terasamente
- Betonul turnat în șanțurile protejate cu pereu din beton trebuie protejat împotriva



- soarelui sau a ploii începând din momentul turnării betonului prin acoperirea cu acoperișuri mobile iar după ce priza este complet terminată prin stropire cu apă atât cât este nevoie în funcție de condițiile atmosferice.
- Suprafața pereului trebuie să fie regulată, neadmițându-se abateri de peste 2,0 cm față de suprafața teoretică a taluzului.
- Rigola carosabila se vor adapta la situatia reala gasita în teren.
- Rigola carosabila monolita si rigolele ranforsate se vor arma conform planselor si se vor realiza in tronsoane de maxim 6.00m cu rosturi de dilatare.

- **Lucrări conexe**

a. Drumuri laterale

Drumurile laterale se vor amenaja in conformitate cu structura rutiera existenta pe acestea astfel:

Nr. Crt.	Pozitie kilometrica	Observatii	Pozitie fata de drum
A-LOC. MLACENI			
Unitate fundamentala Nr. 1			
1	0+410,00	Se amenajeaza pe o lungime de 15.00 m si o latime de 4.00-8 m (75mp asfalt) conform planului de situatie; intersectie cu strada Principala	Stanga
Unitate fundamentala Nr. 1			
1	0+010,00	Se amenajeaza pe o lungime de 25.00 m si o latime de 3.00 m (15.00 m asfalt , 10.00 m pietruire) conform planului de situatie.	Dreapta
2	0+204,00	Se amenajeaza pe o lungime de 25.00 m si o latime de 3.00 m (15.00 m asfalt , 10.00 m pietruire) conform planului de situatie.	Dreapta
DRUM SAȚESC VALEA CĂRĂTURILOR			
1	0+145,00	Drum lateral dreapta se amenajeaza pe o lungime de 75m pe o latime de 3.00m. Se va realiza sant trapezoidal pe partea dreapta si sant ranforsat pe partea stanga Se realizeaza podet dalat monolit D4 si aparari de mal conform planului de situatie	Dreapta
Unitate fundamentala Nr. 2			
1	0+016,00	Se amenajeaza pe o lungime de 15.00 m si o latime de 3.00 m cu asfalt conform planului de situatie.	Stanga
B-LOC. PERISANI			
Unitate fundamentala PERISANI			
1	0+059,00	Se amenajeaza pe o lungime de 15.00 m si o latime de 3.00 m cu asfalt conform planului de situatie.	Stanga
D-LOC. BAIASU			
Unitate fundamentala Valea Vișii			
1	0+032,00	Se amenajeaza pe o lungime de 15.00 m si o latime de 3.00 m cu asfalt conform planului de situatie. Se amenajeaza rigola carosabila monolita pe o lungime de 18.00 m.	Dreapta



DRUMUL 1 (D1)			
1	0+041,00	Se amenajeaza pe o lungime de 4 m si o latime de 3.50 m cu asfalt conform planului de situatie.	Dreapta
E-LOC. PODENI			
STRADA PRINCIPALA 1			
1	0+101,00	Se amenajeaza pe o lungime de 25.00 m si o latime de 3.50 m (15.00 m asfalt , 10.00 m pietruire) conform planului de situatie.	Dreapta
STRADA PRINCIPALA 1			
1	0+378,00	Se amenajeaza pe o lungime de 15.00 m si o latime de 3.00 m conform planului de situatie.	Dreapta
STRADA PRINCIPALA 2			
1	0+052,00	Se amenajeaza pe o lungime de 20.00 m si o latime de 3.00 m conform planului de situatie. Se amenajeaza rigola triunghiulara pe o lungime de 15.00 m.	Stanga
STRADA PRINCIPALA 2			
1	0+164,00	Se amenajeaza pe o lungime de 25.00 m si o latime de 3.00 m (15.00 m asfalt , 10.00 m pietruire) conform planului de situatie.	Dreapta
G-LOC. SPINU			
DRUMUL SECATURII 1			
1	0+367,00	Se amenajeaza pe o lungime de 15.00 m si o latime de 3.00 m cu asfalt conform planului de situatie.	Stanga
2	0+795,00	Se amenajeaza pe o lungime de 15.00 m si o latime de 3.00 m conform planului de situatie.	Dreapta
DRUMUL SECATURII 2			
DRUMUL SECATURII 2			
1	0+250,00	Se amenajeaza pe o lungime de 15.00 m si o latime de 3.50 m cu asfalt conform planului de situatie.	Stanga
<p>Structura drumuri laterale: Nota: Structura pe drumurile laterale va fi identica cu cea de pe strada proiectata pe lungimea si latimea prezentata in tabel. Structurile pot fi elastice (Tip 1) sau rigide (Tip 2) astfel: TIP NR. 1-STRUCTURA ELASTICA *4 cm strat de uzura din BA16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1; AND 605-2016; *6 cm strat de legatură BADPC22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108-1, AND 605-2016; *20 cm strat de bază din piatră spartă conform SR EN 13242; *35 cm strat de fundație din balast conform SR EN 13242 si STAS 6400; STRUCTURA TIP 2- RIGIDA *18 cm imbracaminte rutiera BCR 4.00 ; NP 081-2002 - 20 cm strat de fundatie din balast, cf. SR EN 13242 si STAS 6400 - 20 cm strat de forma din balast grosier cf. studiului geotehnic cf. SR EN 13242 si STAS 6400</p>			

Avand in vedere ca pe drumul lateral amplasat pe DRUM SATESC VALEA CURATURILOR la km 0+145 partea dreapta se va realiza un podet dalat acesta se va realiza respectand detaliile de executie cu urmatoarele caracteristici:



FISA TEHNICA PODET 4			
Denumire podet:	Podet nou in localitatea Mlaceni Uilta Curaturi Tr.2		
Amplasament	Loc. Mlaceni, Comuna Perisani, jud. Valcea		
Curs de apa traversat:	Torrent neidentificat		
Debit de calcul Q1%	0		
Coordonate amplasament:	X(EST)=	X = 456152.96	
	Y(NORD)=	Y = 431644.53	
Oblicitate:	0	Podet perpendicular pe cursul de apa	
Lungimea podului:	5,20	m	
Latimea podului pe oblicitate:	5,50	m	
Lumina pod (perpendiculara ax apa):	4,00	m	
Lungimea podului (perpendiculara ax apa):	5,20	m	
Parte carosabila:	5,00	m	
Nr. grinzi parapet si latimea acestora:	2 x 0.25	m	2 grinda parapet metalic pietonal, l=0.25m
Latime trotuar	-	m	
Latimea totala pod	5,50	m	
Sistem de fundare	Fundatii directe beton C20/25		
Dimensiuni fundatii LxIxh,u:	5.70x1.90x1.75m		
Dimensiuni elevatie:HxL	2.0x 5.5m-Parament inclinat, beton C25/30		
Dren (HxI):	min. 1.30 x 0,5m in spatele elevatiilor din material granular		
Suprastructura:	Suprastructura din beton armat - Podet Dalat		
Calea pe pod:	1cm-Hidroizolatie performanta, 6 cm BAD22,4+4 cm BA16		
Rampa mal stang	Se va racorda podetul la strada proiectata. Sistemul rutier fiind evaluat in cadrul strazii		
Rampa mal drept	Se va racorda podetul la strada proiectata. Sistemul rutier fiind evaluat in cadrul strazii		
Amenajare maluri in aval	Se vor amenaja aripi din beton, H.e=2.00m (L=12.00m - mal stang, - mal drept) evazate. Se realizeaza racordare din anrocamente la capatul lucrarilor amenajate.		
Amenajare maluri in amonte	Se vor amenaja aripi din beton, H.e=2.00m (L=12.00m - mal stang, - mal drept) evazate. Se realizeaza racordare din anrocamente la capatul lucrarilor amenajate.		
Amenajare fund albie	Se va realiza pereu din piatra cu beton C30/37 intre culei si aripi. La extremitatile amonte si aval ale pereului se vor realiza pinteni din beton C25/30, h x l=1.20x0.60m Se va realiza rizberma din piatra bruta amonte si aval, h=50cm, l=2.00m Se va decolmata albia pe o lungime de 15.00m amonte si aval, distante masurate de la pinterii din beton ai pereului		



Lucrari conexe:	Se va amenaja trotuar pe pod l=1.00m, delimitat fata de partea carosabila cu bordura prefabricata din beton 20x25cm care se continua si pe rampa de pe malul drept
Siguranta circulatie:	Se vor monta parapete de siguranta Cf. AND593 pe pod
Rețele de utilitati in zona podului:	Nu este cazul
Scurgerea apelor in zona rampelor	Se va realiza conform solutiilor propuse pentru modernizarea strazii

b. Platforme asfaltate

Pe traseul străzilor cuprinse în prezentul proiect există zone unde ampriza acestora permite realizarea de platforme asfaltate. Acestea vor avea rol de parcuri. Platformele se vor amenaja conform planului de situație și vor avea o structură rutieră similară cu cea de pe partea carosabilă (casete).

Suprafata platformelor fiind inclusa in suprafata carosabila a strazii. Acestea au fost evaluate in cadrul structurii rutiere

c. Consolidări/sprrijiniri

Avand in vedere situatia din teren pe strazile analizate se vor realiza si urmatoarele lucrari de consolidare:

ZID DE SPRIJIN, TIP "L", H=1.75m				
Strada Sub Pod				
Nr. crt.	km - start	km-sfarsit	Lungime	Parte
1	0+226,00	0+268,00	42,00	Stanga
2	0+226,00	0+268,00	42,00	Dreapta
Total=			84,00	
Zid de sprijin de gabioane h=2.00m				
Ulita Curaturi Tr. 1				
Nr. crt.	km - start	km-sfarsit	Lungime	Parte
1	0+110,00	0+138,00	28,00	Stanga
Total=			28,00	

d. Poduri

Conform temei de proiectare precum si pentru a asigura continuitatea strazilor in zona cursurilor de apa in cadrul DALI-ului s-au proiectat urmatoarele poduri rutiere:

Nr. crt.	Localitate	Strada	Pozitie (km)	Tipul de pod	Starea actuala	Proprietati proiectate
1	Mlaceni	Ulita Mica Tr.4	0+045	Paraul V. Dosului Q1%=47,5mc/s	Trecere prin vad. Nu exista lucrari realizate de catre beneficiar, la precipitatii zona devine impracticabila	Pod dalat proiectat cu lumina de 6.50m si lungimea de 7.70m
2	Baiasu	Drumul Satesc Valea VII 2	0+023	Pr. Necadastrat afl. Dr. al pr. Baias Q1%=23,3 mc/s	Trecere prin vad. Nu exista lucrari realizate de catre beneficiar, la precipitatii zona devine impracticabila	Pod dalat proiectat cu oblicitate de 45 grade cu lumina de 5.00m si lungimea de 8.77m
3	Baiasu	Str. Ceir	0+082	Paraul Dosului Q1%=94,1mc/s	Trecere prin vad. Nu exista lucrari realizate de catre beneficiar, la precipitatii zona devine impracticabila	Pod pe grinzi proiectat cu oblicitate de 75 grade cu lumina de 8.66m si lungimea de 11.04m

Lucrarile proiectate pentru fiecare pod sunt prezentate in fisele tehnice de mai jos:



FISA TEHNICA POD 1			
Denumire pod:	Pod nou in localitatea Baiasu Strada Ceir		
Amplasament	Loc. Baiasu, Comuna Perisani, jud. Valcea		
Curs de apa traversat:	Paraul Dosul		
Debit de calcul Q1%	94,10 mc/s		
Coordonate amplasament:	X(EST)=	X = 452525.491	
	Y(NORD)=	Y = 430366.950	
Oblicitate:	75 grade	Oblicitate la dreapta	
Lungimea podului pe oblicitate:	11,04	m	
Latimea podului pe oblicitate:	5,99	m	
Lumina pod (perpendiculara ax apa):	8,66	m	
Lungimea podului (perpendiculara ax apa):	10,68	m	
Parte carosabila:	4,00	m	
Nr. grinzi parapet si latimea acestora:	2 x 0.50	m	2 grinda parapet metalic H4b, l=0.50m
Latime trotuar	1x1.00	m	Pe partea
Latimea totala pod	6,00	m	
Sistem de fundare	Fundatii directe beton C20/25		
Dimensiuni fundatii LxIxh,u:	5.99x2.40x2.00m		
Dimensiuni elevatie:HxL	2.0 (2.10) x 5.79m-Parament inclinat, beton C25/30		
Dren (Hxl):	min. 1.30 x 0,5m in spatele elevatiilor din material granular		
Suprastructura:	Grinzi prefabricate din beton tip "T intors" GL42-7, 9 buc, L=10.00m cu oblicitate dreapta de 75 grade		
Calea pe pod:	1cm-Hidroizolatie performanta, 6 cm BAD22,4+4 cm BA16		
Rampa mai stang	Se va racorda podul la strada proiectata. Sistemul rutier fiind evaluat in cadrul strazii		
Rampa mai drept	Se va racorda podul la strada proiectata. Sistemul rutier fiind evaluat in cadrul strazii		



Amenajare maluri in aval	Se vor amenaja aripi din beton, H.e=2.00m (L=10.00m - mal stang, L=12.50m- mal drept) evazate. Se realizeaza racordare din anrocamente la capatul lucrarilor amenajate.
Amenajare maluri in amonte	Se vor amenaja aripi din beton, H.e=2.00m (L=16.50m - mal stang, L=10.00m - mal drept) evazate. Se realizeaza racordare din anrocamente la capatul lucrarilor amenajate.
Amenajare fund albie	Se va realiza pereu din piatra cu beton C30/37 intre culei si aripi. La extremitatile amonte si aval ale pereului se vor realiza pinteni din beton C25/30, h x l=1.20x0.60m Se va realiza rizberma din piatra bruta amonte si aval, h=50cm, l=2.00m Se va decolmata albia pe o lungime de 15.00m amonte si aval, distante masurate de la pinterii din beton ai pereului
Lucrari conexe:	Se va amenaja trotuar pe pod l=1.00m, delimitat fata de partea carosabila cu bordura prefabricata din beton 20x25cm care se continua si pe rampa de pe malul drept
Siguranta circulatie:	Se vor monta parapete de siguranta tip H4b Cf. AND593 pe pod
Rețele de utilitati in zona podului:	Nu este cazul
Scurgerea apelor in zona rampelor	Se va realiza conform solutiilor propuse pentru modernizarea strazii

FISA TEHNICA POD 2

Denumire pod:	Pod nou in localitatea Baiasu Strada Drumul Satesc Valea VII 2		
Amplasament	Loc. Baiasu, Comuna Perisani, jud. Valcea		
Curs de apa traversat:	Pr. Necadastrat afl. Dr. al pr. Baias		
Debit de calcul Q1%	23,3 mc/s		
Coordonate amplasament:	X(EST)=	X = 451987.036	
	Y(NORD)=	Y = 430233.998	
Oblicitate:	45 grade	Oblicitate la dreapta	
Lungimea podului pe oblicitate:	8,77	m	
Latimea podului pe oblicitate:	7,78	m	
Lumina pod (perpendiculara ax apa):	5,00	m	
Lungimea podului (perpendiculara ax apa):	6,20	m	
Parte carosabila:	5,00	m	
Nr. grinzi parapet si latimea acestora:	2 x 0.25	m	2 grinda parapet metalic pietonal, l=0.25m
Latime trotuar	-	m	
Latimea totala pod	5,50	m	
Sistem de fundare	Fundatii directe beton C20/25		
Dimensiuni fundatii Lxlxh,u:	8,06x2.69x1.75m		



Dimensiuni elevatie:HxL	1.5x 7,78m-Parament inclinat, beton C25/30
Dren (Hxl):	min. 1.30 x 0,5m in spatele elevatiilor din material granular
Suprastructura:	Suprastructura din beton armat - Pod Dalat
Calea pe pod:	1cm-Hidroizolatie performanta, 6 cm BAD22,4+4 cm BA16
Rampa mal stang	Se va racorda podul la strada proiectata. Sistemul rutier fiind evaluat in cadrul strazii
Rampa mal drept	Se va racorda podul la strada proiectata. Sistemul rutier fiind evaluat in cadrul strazii
Amenajare maluri in aval	Se vor amenaja aripi din beton, H.e=1.50m (L=10.00m - mal stang, -24.00ml mal drept) evazate. Se realizeaza racordare din anrocamente la capatul lucrarilor amenajate.
Amenajare maluri in amonte	Se vor amenaja aripi din beton, H.e=1.50m (L=16.00m - mal stang, - 12ml mal drept) evazate. Se realizeaza racordare din anrocamente la capatul lucrarilor amenajate.
Amenajare fund albie	Se va realiza pereu din piatra cu beton C30/37 intre culei si aripi. La extremitatile amonte si aval ale pereului se vor realiza pinteni din beton C25/30, h x l=1.20x0.60m Se va realiza rizberma din piatra bruta amonte si aval, h=50cm, l=2.00m Se va decolmata albia pe o lungime de 15.00m amonte si aval, distante masurate de la pinterii din beton ai pereului
Lucrari conexe:	Se va amenaja trotuar pe pod l=1.00m, delimitat fata de partea carosabila cu bordura prefabricata din beton 20x25cm care se continua si pe rampa de pe malul drept
Siguranta circulatie:	Se vor monta parapete de siguranta Cf. AND593 pe pod
Rețele de utilitati in zona podului:	Nu este cazul
Scurgerea apelor in zona rampelor	Se va realiza conform solutiilor propuse pentru modernizarea strazii

EISA TEHNICA POD 3

Denumire pod:	Pod nou in localitatea Mlaceni, Ulita Mica Tr.4	
Amplasament	Loc. Mlaceni, Comuna Perisani, jud. Valcea	
Curs de apa traversat:	Paraul V. Dosului, Loc. Mlaceni	
Debit de calcul Q1%	47,50 mc/s	
Coordonate amplasament:	X(EST)=	X = 455394.664
	Y(NORD)=	Y = 431117.540
Oblicitate:	0	Pod perpendicular pe cursul de apa
Lungimea podului:	7,70	m



Latimea podului pe oblicitate:	5,50	m	
Lumina pod (perpendiculara ax apa):	6,50	m	
Lungimea podului (perpendiculara ax apa):	7,70	m	
Parte carosabila:	5,00	m	
Nr. grinzii parapet si latimea acestora:	2 x 0.25	m	2 grinda parapet metalic pietonal, l=0.25m
Latime trotuar	-	m	
Latimea totala pod	5,50	m	
Sistem de fundare			
Sistem de fundare	Fundatii directe beton C20/25		
Dimensiuni fundatii LxIxh,u:	5.70x1.90x1.75m		
Dimensiuni elevatie:HxL	2.0x 5.5m-Parament inclinat, beton C25/30		
Dren (Hxl):	min. 1.30 x 0,5m in spatele elevatiilor din material granular		
Suprastructura:	Suprastructura din beton armat - Pod Dalat		
Calea pe pod:	1cm-Hidroizolatie performanta, 6 cm BAD22,4+4 cm BA16		
Rampa mal stang	Se va racorda podul la strada proiectata. Sistemul rutier fiind evaluat in cadrul strazii		
Rampa mal drept	Se va racorda podul la strada proiectata. Sistemul rutier fiind evaluat in cadrul strazii		
Amenajare maluri in aval	Se vor amenaja aripi din beton, H.e=2.00m (L=12.00m - mal stang, - mal drept) evazate. Se realizeaza racordare din anrocamente la capatul lucrarilor amenajate.		
Amenajare maluri in amonte	Se vor amenaja aripi din beton, H.e=2.00m (L=12.00m - mal stang, - mal drept) evazate. Se realizeaza racordare din anrocamente la capatul lucrarilor amenajate.		
Amenajare fund albie	Se va realiza pereu din piatra cu beton C30/37 intre culei si aripi. La extremitatile amonte si aval ale pereului se vor realiza pinteri din beton C25/30, h x l=1.20x0.60m Se va realiza rizberma din piatra bruta amonte si aval, h=50cm, l=2.00m Se va decoimata albia pe o lungime de 15.00m amonte si aval, distante masurate de la pinterii din beton ai pereului		
Lucrari conexe:	Se va amenaja trotuar pe pod l=1.00m, delimitat fata de partea carosabila cu bordura prefabricata din beton 20x25cm care se continua si pe rampa de pe malul drept		
Siguranta circulatie:	Se vor monta parapete de siguranta Cf. AND593 pe pod		
Rețele de utilitati in zona podului:	Nu este cazul		
Scurgerea apelor in zona rampelor	Se va realiza conform solutiilor propuse pentru modernizarea strazii		

- Siguranța circulației

Pentru a asigura o circulație rutieră în deplină siguranță, se va executa un marcaj rutier corespunzător: demarcația benzilor de circulație, marcarea zonelor periculoase, marcarea trecerilor de pietoni, benzi rezonatoare și sisteme de calmare a traficului înainte de locuri publice. Marcajele se vor executa conform SR 1848-7.

Se vor monta semne de circulație în toate zonele unde se impune montarea lor,



conform SR 1848-1:2011, pe baza unui proiect de semnalizare rutieră avizat de Inspectoratul de Poliție al Județului Vâlcea, Serviciul rutier.

Proiectarea sistemului de semnalizare și marcaje trebuie făcută atât pentru traseul studiat cât și pentru căile de comunicații rutiere care îl intersectează, cu acces la acesta, urmărindu-se respectarea prevederilor SR 1848-1,2,3.

Pentru siguranța circulației se vor respecta prevederile STAS 1948/1-91, STAS 1948/2-95 și Indicativului AND 593-2012 (Catalog de sisteme de protecție pentru siguranța circulației la drumuri și autostrăzi) pentru amplasarea dispozitivelor de siguranța circulației, respectiv prevederile SR 1848/1-2011, SR 1848/2-2011, SR 1848/3-2008 și SR 1848-7 pentru realizarea semnalizării orizontale și verticale.

În cea mai mare parte lucrările de modernizare a străzilor se vor executa sub circulație, pe jumătate de cale, pe tronsoane bine stabilite, în concordanță cu tehnologia de execuție. Pentru aceasta se va întocmi un plan de management a traficului și vor fi stabilite măsurile speciale de siguranță care vor fi aplicate pe timpul execuției lucrărilor. Fluentizarea traficului se va realiza prin dirijarea și orientarea șoferilor cu ajutorul unor semafoare temporizate sau piloți de circulație, poziționați la capetele sectoarelor de lucru.

Indicatoare

Se vor prevedea următoarele tipuri de indicatoare:

- de avertizare a pericolului;
- de reglementare (de prioritate, de interdicție și/sau restricție, de obligație);
- de orientare și informare;
- cu semne adiționale

Semnalizare orizontala

Se vor prevedea următoarele tipuri de semnalizare orizontala, astfel:

- a)-marcaje longitudinale, pentru delimitarea părții carosabile;
- b)-marcaje transversale, de oprire, de cedare trecerii pietonilor

Se va asigura semnalizarea și marcajul corespunzător punctului de lucru pe timpul execuției lucrărilor, (conform Ordinului MT/MI/411/1112/2000, se vor monta parapete grele pe amplasamente provizorii în zonele afectate), iar la finalizarea acestora se va asigura semnalizarea și marcajul final al drumului.

Parapete de siguranță

Pentru a asigura o circulație rutieră și pietonală în deplină siguranță se vor executa parapete de siguranță metalici.

În lungul străzilor proiectate s-a dispus amplasarea de parapete metalici de siguranță tip H1 conform poștelor transversale tip și ale planului de situație.

- Lucrări pentru protecția mediului

Datorită soluțiilor tehnice adoptate, nu este nevoie de tăieri de arbori.

Pentru zonele unde se vor amenaja spații verzi s-au prevăzut suprafețe cu pământ vegetal înșămânțat cu iarba. De asemenea se vor planta arbori decorativi în zonele verzi unde amplasamentul permite.

- Mutări și protejări de instalații

Aerisitoarele și capacele căminelor de vizitare a utilităților aflate în platforma drumului vor fi înălțate la cota finală de realizare a părții carosabile.

În cadrul proiectului datorită faptului că se vor realiza lucrări de modernizare la partea carosabilă și trotuare se impune aducerea căminelor existente la cota proiectată, atât cele existente la momentul întocmirii documentației tehnice cât și cele ce se vor realiza după întocmirea prezentei documentații.

Lucrările cuprinse pentru ridicarea capacului de cămin presupune:

- Se va asigura protecția locului lucrării în trafic;
- Marcarea prealabilă a poziției capacului;



- Taierea și spargerea covorului de asfalt, stratului de legatură;
- Scoaterea capacului, ramei și a sistemului rutier până la adâncimea de aproximativ 50 cm;
- Curățirea marginii capacului;
- Compactarea pământului din jurul caminului;
- Se verifică starea interioară a camerei de lucru, aceasta dacă este necesară se va reface până la o cota egală cu cota cailor din care se scade grosimea de aprox. 3 cm, grosime de pozare;
- Se așterne un pat de nisip pilonat care să înglobeze caminul de utilități în grosime de 10 cm, peste care se toarnă cu rost de 5 cm la camin, o dală din beton simplu monolit C25/30 sau o placă prefabricată.
- Se așează capacul căminului pe un strat de mortar de maxim 5 cm grosime, pozându-se la cota cailor de rulare, la panta transversală a drumului. Nu se va așeza capacul din beton direct peste buza cosului căminului întrucât la o rezemare neuniformă acesta se sparge. Rosturile se vor menține cu ajutorul polistirenului extrudat;
- Se vor respecta timpurile de întărire ale betoanelor;
- Se vor realiza straturile sistemului rutier propus inclusiv refacerea asfaltului pe spațiul dintre rama și asfaltul cailor.
- Capacele de camin necarosabile ce vor intra în gabaritul părții carosabile, se vor înlocui cu capace cu rama carosabile.

Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier

Organizarea de șantier se va realiza pe amplasamentul investiției ;

Prin realizarea organizării de șantier nu se vor realiza exproprieri și nici nu se vor ocupa provizoriu spații verzi adiacente drumului.

Lucrările pentru organizarea de șantier cuprind:

- Curățirea și nivelarea terenului;
- Împrejmuirea incintei;
- Construcții sumare, provizorii (magazii, platforme, vestiare, WC-ecologic etc)

Lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității:

- acoperirea cu pământ vegetal, însămânțare și plantare de vegetație specifică sitului (dacă este cazul);
- deșeurile generate vor fi colectate selectiv și transportate la firmele specializate pentru eliminare.

- materiile prime, energia și combustibilii utilizați:

La realizarea lucrărilor, se vor utiliza materiale de construcții caracteristice tipului de lucrare efectuat (ciment, balast, piatră spartă, bitum, pământ vegetal, aditivi și adaosuri, etc.), conform cu reglementările naționale în vigoare, precum și legislației și standardelor naționale armonizate cu legislația U.E., aprovizionate de la bazele autorizate.

Combustibili auto necesari funcționării utilajelor și vehiculelor vor fi aprovizionați din stații de distribuție carburanți.

- **racordarea la rețele utilitare existente în zona:** nu este cazul

b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate: nu este cazul.

c) utilizarea resurselor naturale în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității

Suprafața totală construită este de 50000 mp și o lungime a străzilor de 7058,00



m conform CU nr. 3 din 16.01.2023 eliberat de Primăria Comunei Perișani, județul Vâlcea. Terenul va avea aceeași utilizare, anume cea de drumuri publice.

Lucrarile proiectate în cadrul acestui proiect nu afectează ecosistemele terestre (flora, fauna) sau cele acvatice.

Apa va fi aprovizionată din sursă mobilă (autocisternă). Apa potabilă va fi aprovizionată din comerț la sticle PET.

d) cantitatea și tipurile de deșuri generate/gestionate;

Prin realizarea lucrărilor proiectate pot să apară următoarele tipuri de deșuri:

- deșuri de piatră și spărturi de piatră;
- beton, cărămizi, materiale ceramice;
- lemn;
- sticlă;
- materiale plastice;
- amestecuri metalice;
- pământ și materiale excavate;
- deșuri amestecate de materiale de construcție.

Conform Programului de prevenire și reducere a cantităților de deșuri generate și planul de gestionare a deșurilor.

- se vor recicla deșeurile re folosibile iar o parte din deșeurile rezultate din lucrările de construcție pot fi re folosite prin integrarea lor în lucrările de umpluturi. Celelalte deșuri se vor depozita în spații special amenajate

- se vor respecta condițiile de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare.

Gestionarea deșeurilor

Deșeurile care vor rezulta ca urmare a lucrărilor de demolare și desființare se vor gestiona conform prevederilor OUG nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor, aprobată prin Legea nr. 17/2023 cu modificările și completările ulterioare.

Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

Substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse

Modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației

Realizarea lucrărilor de investiții, ce fac obiectul proiectului, vor necesita utilizarea unor materiale care prin compoziție sau prin efectele potențiale asupra sănătății angajaților, sunt încadrate în categoria substanțelor toxice și periculoase (carburanți pentru funcționarea utilajelor, acetilena, oxigen etc.).

Gospodărirea substanțelor toxice și periculoase posibile se va face cu respectarea prevederilor în vigoare.

Alimentarea cu carburanți a utilajelor se face numai în stații PECO.

Transportul buteliilor de acetilena și oxigen se va face cu vehicule autorizate, depozitarea și utilizarea lor făcându-se în condiții de siguranță, conform cu datele cuprinse în fișele cu date de securitate.

e) Poluarea și alte efecte negative:

- surse de emisii în aer

În perioada de execuție a lucrărilor de construcție, sursele primare de poluare care vor afecta, temporar și pe arii restrânse, calitatea aerului constau din:

- eventuale emisii de pulberi în suspensie degajate în timpul operațiilor de încărcare, transport și descărcare a pământului și a materialelor de construcție;
- noxe gazoase generate de la motoarele cu ardere internă ale utilajelor și mașinilor de



transport (CO, SO₂, NO_x, pulberi in suspensie).

In perioada de operare a lucrarilor proiectate nu vor aparea surse suplimentare de poluare a aerului

Masuri de protectie:

- utilajele vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic in vederea cresterii performantelor.
- limitarea emisiilor de substante poluante provenite de la utilaje consta in folosirea de utilaje si camioane de generatie recenta, prevazute cu sisteme performante de minimizare si retinere a poluantilor in atmosfera.
- pentru limitarea disconfortului ce poate sa apara mai ales pe timpul verii se vor alege trasee optime pentru vehiculele ce deserveasc santierul, mai ales pentru cele care transporta materii prime si materiale de constructie ce pot elibera in atmosfera particule fine. Drumurile de acces la santier, daca va fi cazul, pot fi udate periodic.
- transportul materialelor de constructie se va face pe cat posibil acoperit.
- **instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă** - nu este cazul.

- surse de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul:

Execuția lucrărilor de infrastructură se va face astfel încât contaminarea potențială a cursurilor de apă și a pânzei freatice să fie evitată.

- Surse de poluanți pentru ape

In perioada de executie a lucrarilor sursele posibile de poluare a apelor pot fi:

- Executia propriu-zisa a lucrarilor;
- Traficul de santier rezultat din circulatia vehiculelor grele pentru transport de materiale, si personal la punctele de lucru, utilajele;
- Organizările de santier care pot avea in componenta lor statii de asfalt si betoane, statii de intretinere a utilajelor si masinilor de transport, cantine, spatii pentru dormitoare, birouri etc.

In perioadele ploioase, poluantii din aer sunt transferati in ceilalti factori de mediu (apa de suprafata si subterana, sol etc).

- Locul de evacuare sau emisar

In cadrul proiectului apele de suprafata vor fi colectate prin santuri betonate. Apele colectate vor deversa prin intermediul podețelor tubulare existente sau proiectate in emisari siguri.

Amplasarea podețelor noi se va face astfel încât să se evite :

- modificarea dinamicii scurgerii apelor prin reducerea secțiunii albilor;
- întreruperea scurgerii apelor subterane

In cadrul proiectului nu se vor devia cursuri de apa existente.

Deversarea apelor uzate menajere în șanțurile adiacente investitiei este interzisă.

Pe perioada de desfasurarea a lucrarilor de executie aferente realizarii lucrarilor proiectate organizarea de santier va fi dotata cu WC ecologic.

- **stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute** - nu este cazul.

- surse de poluanți pentru sol, subsol și ape freatice:

În perioada de execuție a lucrărilor sursele de poluare sunt:

- depozitarea necorespunzătoare a materialelor rezultate din operațiile de săpătură;
- scurgerile accidentale de carburanți și lubrefianți de la utilajele și mijloacele de transport.

În perioada de operare a obiectivului nu sunt surse de poluare a solului.

- **lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;**

Antreprenorul lucrărilor de drumuri pe parcursul desfășurării lucrărilor de execuție a strazilor, va lua măsuri pentru asigurarea stabilității solului, corelând lucrările de



construcție cu lucrările de ameliorare a terenurilor afectate.

Pe durata exploatării și întreținerii străzii se vor respecta măsurile de protecție a mediului în conformitate cu legislația în vigoare:

- se vor menține în stare de funcționare amenajările antiplouante și protecția mediului
- se vor marca zonele sensibile ecologic, cu indicarea regimului de circulație și prin informarea publicului asupra importanței ecologice a obiectivului;
- utilajele vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic;
- prin grija beneficiarului după realizarea investiției se recomandă realizarea de plantații rutiere pentru protecția solului.

- surse de zgomot și de vibrații;

În faza de execuție a lucrărilor de construcții, sursele de zgomot și vibrații sunt:

- circulația mijloacelor de transport în cadrul șantierului;
- funcționarea instalațiilor, utilajelor, echipamentelor în cadrul bazei de producție (în baza de producție).

Nivelul sonor depinde în mare măsură de următorii factori:

- Fenomenele meteorologice și în particular, viteza și direcția vântului, gradientul de temperatură și de vânt;
- Absorbția undelor acustice de către sol, fenomen denumit "efect de sol";
- Absorbția în aer, dependentă de presiune, temperatură, umiditatea relativă, componenta spectrală a zgomotului;
- Topografia terenului și vegetația.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

Se va acorda o atenție sporită manevrării utilajelor în apropierea zonelor locuite și a obiectivelor care își desfășoară activitatea lângă drum. Funcționarea acestora va fi verificată periodic.

Lucrările se vor realiza, pe cât posibil, în timpul zilei, respectând un program care să nu afecteze orele de odihnă ale populației rezidente.

Realizarea lucrărilor proiectate va duce la creșterea fluentei circulației auto și implicit la reducerea nivelului de zgomot și vibrații. Astfel, îmbunătățirea suprafeței de rulare și circulația fluentă fără frânări și accelerații, va avea un impact pozitiv.

- surse de radiații: În faza de execuție a lucrărilor de construcții, cât și în faza de funcționare a obiectivului, nu se folosesc surse generatoare de radiații.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor: nu este cazul.

- sursele de poluanți ale ecosistemelor terestre și acvatice

Distanța față de arii naturale protejate:

- Amplasamentul se află la o distanță semnificativă (cel puțin 6-7km) față de cele trei arii protejate din zonă și anume:

- ROSCI0132 – Oltul Mijlociu – Cibin -Hârțibaciu
- ROSCI0046 – Cozia
- ROSCI0122 – Munții Făgăraș

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate- respectarea măsurilor pe ceilalți factori de mediu.

Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

- identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional:

Modernizarea străzilor nu va afecta construcțiile și așezările umane din vecinătate



și va ajuta la reducerea poluării cu praf și la eliminarea deteriorării terenurilor limitrofe strazilor și locuințelor datorată inexistenței unei dirijări corecte a apelor pluviale. Soluția tehnică proiectată nu prevede utilizarea sau manipularea de substanțe toxice periculoase pe parcursul execuției sau întreținerii ulterioare a strazilor.

- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public:

- datorită folosirii drumurilor publice pentru transportul betoanelor sau al altor materiale, se va executa curățarea pneurilor de pământ sau de alte reziduuri din șantier.

- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni.

- se va exercita un control sever la transportul de beton din ciment cu autobetoniere, pentru a se preveni în totalitate descărcări accidentale pe traseu sau spălarea tobelor și aruncarea apei cu lapte de ciment în parcursul din șantier sau drumurile publice.

- procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic sau se va urmări o umectare mai intensă a suprafețelor.

- la sfârșitul săptămânii se va efectua curățirea fronturilor de lucru, eliminându-se toate deșeurile.

f) Riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform cunoștințelor științifice - nu este cazul.

g) Riscurile pentru sănătatea umană (de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice) - nu este cazul .

2. amplasarea proiectelor:

a. utilizarea actuală și aprobată a terenurilor – Conform Certificatului de Urbanism CU nr. 3 din 16.01.2023 eliberat de Primăria Comunei Perișani, județul Vâlcea.

b. bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale (inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea) din zonă și din subteranul acesteia – nu este cazul;

c. capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

(i) **Zone umede, zone riverane, guri ale râurilor - nu este cazul.**

(ii) **Zone costiere și mediul marin - nu este cazul.**

(iii) **Zone montane și forestiere - nu este cazul.**

(iv) **Rezervații și parcuri naturale - nu este cazul.**

(v) **Zone clasificate sau protejate de dreptul național; zone Natura 2000 desemnate de statele membre în conformitate cu Directiva 92/43/CEE și cu Directiva 2009/147/CE - nu este cazul.**

(vi) **Zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute în dreptul Uniunii și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri - nu este cazul.**

(vii) **Zonele cu o densitate mare a populației - nu este cazul.**

(viii) **Peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic - nu este cazul.**

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

(a) importanța și extinderea spațială a impactului (de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată) – Impactul este local, nesemnificativ, cu durată limitată, numai în zona frontului de lucru



b) natura impactului – impactul asupra mediului este negativ în perioada de execuție și pozitiv în perioada de operare.

(c) natura transfrontalieră a impactului - nu este cazul.

(d) intensitatea și complexitatea impactului - mică.

(e) probabilitatea impactului – redusă.

(f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului

Impactul lucrărilor proiectate va fi temporar în anumite intervale de timp din perioada de execuție, impactul va fi variabil și reversibil.

(g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate - nu este cazul.

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului

Respectarea măsurilor și condițiilor impuse prin memoriu de prezentare, prin prezenta decizie și a avizelor emise de alte autorități conduc la reducerea impactului asupra factorilor de mediu.

II. Motivele pe baza carora s-a stabilit neefectuarea evaluării adecvate sunt următoarele:

a) proiectul propus **nu intră** sub incidența art 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice.

III. Motivele pe baza carora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra corpurilor de apă în conformitate cu decizia justificată privind necesitatea elaborării studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă, după caz

a) proiectul propus **intră** sub incidența prevederilor art. 54 (1) din Legea apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare.

S-a eliberat Avizul de gospodărire a apelor nr....., emis de către Sistemul de Gospodărire a Apelor Vâlcea, cu următoarele condiții:

Dupa receptia la terminarea lucrarilor avizate, bunurile imobile reprezentand terenurile afectate aflate in administrarea A.N."Apele Romane", inclusiv noua albie, noua linie de aparare impotriva inundatiilor si lucrarile hidrotehnice propuse prin prezentul aviz se dau in administrarea Ministerului Mediului, Apelor si Padurilor - A.N. "Apele Romane".

- Titularii de proiect, raportat la bunurile imobile aflate in administrarea A.N."Apele Romane"

raspund pentru remedierea oricaror vicii care apar pe perioada de garantie, pana la receptia finala a lucrarilor.

Atat beneficiarul cat si proiectantul vor urmari indeaproape executarea lucrarilor prevazute in documentatia tehnica de fundamentare.

Beneficiarul va anunta in scris S.G.A. Vlacea cu zece zile inainte data inceperii lucrarilor.

Se vor respecta cu strictete conditiile impuse in avizele si acordurile obtinute.

In cazul producerii unor daune de orice fel riveranilor, beneficiarul va suporta integral cheltuielile generate de remedierea acestora.

In perioada de executie a lucrarilor se va intocmi planul de prevenire si combatere a poluarilor accidentale in conformitate cu prevederile legale in vigoare, se vor lua toate masurile care se impun pentru evitarea poluarii apelor de suprafata, pentru protectia factorilor de mediu, a zonelor apropiate, se va asigura stocul minim de materiale pentru interventie si se va respecta intocmai tehnologia de executie prezentata in documentatie.

Orice poluare accidentala produsa de beneficiar va fi anuntata in timp util la dispecerat SGA Vlacea; se vor lua masuri operative de stopare, eliminare a cauzelor ce au produs-o si inlaturarea efectelor acesteia.

Beneficiarul, prin intermediul constructorului, are obligatia sa asigure



scurgerea normala a apelor, pe perioada executiei lucrarilor.

Se interzice evacuarea de ape uzate, deseuri si alte substante poluante in apele de suprafata sau subterane.

Pe parcursul executiei lucrarilor, constructorul va permite in caz de necesitate accesul si interventia pentru executia unor lucrari sau actiuni necesare in caz de inundatii, poluari accidentale sau alte situatii specifice cursurilor de apa.

Executia lucrarilor avizate nu va pune in pericol lucrarile existente din albia si malurile cursurilor de apa precum si executia altor lucrari hidrotehnice necesare in viitor.

Beneficiarul va solicita si obtine toate avizele si acordurile legale necesarea realizarii investitiei.

In cazul in care, pe perioada de executie apar elemente noi neprecizate in documentatia tehnica de fundamentare, beneficiarul are obligatia sa solicite aviz de gospodarire a apelor modifcator.

Se interzice aruncarea sau introducerea în orice mod, în albiile cursurilor de apă, în cuvele lacurilor sau ale bălților, în zonele umede, precum și depozitarea pe malurile acestora a deșeurilor de orice fel.

Este interzisa degradarea albiei si malurilor cursurilor de apa pe parcursul executiei si exploatarii. Se vor lua toate masurile pentru asigurarea stabilitatii malurilor si albiilor cursurilor de apa, atat pe parcursul executiei, cat si pe parcursul exploatarii.

Orice avarie survenita la lucrari in timpul executiei sau exploatarii acestora, datorata viiturilor sau altor fenomene independente de activitatea de intretinere si exploatare a lucrarilor hidrotehnice, intra in sarcina beneficiarului.

Beneficiarul va urmari comportarea in timp a lucrarilor executate.

Se interzice depozitarea in albiile, pe malurile cursurilor de apa sau in zonele de protectie a acestora a materialelor de orice fel.

La terminarea lucrarilor se vor dezafecta si reda folosintei initiale terenul ocupat cu drumurile de acces si cu platformele de lucru.

Este interzisa modificarea sau reducerea sectiunii de curgere a cursului de apa la niveluri maxime de 1%, in timpul executiei si exploatarii lucrarilor care fac obiectul prezentului aviz de gospodarire a apelor.

In timpul executiei lucrarilor cat si dupa terminarea acestora albia cursului de apa va fi degajata de terasamente, resturi materiale si alte obstacole in vederea asigurarii scurgerii libere a apei.

Pe perioada executiei lucrarilor de investitii la acest obiectiv, se interzice extractia de nisipuri si pietrisuri din albia cursului de apa, fara avizul si autorizatia de gospodarire a apelor emise de autoritatea teritoriala de gospodarire a apelor.

In timpul executarii lucrarilor beneficiarul si constructorul sunt obligati sa urmareasca evolutia talvegului raului in zona traversarii si sa ia masuri corespunzatoare pentru stabilitatea albiei si a malurilor

Prezentul aviz nu se refera la stabilitatea si rezistenta lucrarilor propuse si nici la calitatea materialelor puse in opera.

Dupa finalizarea lucrarilor beneficiarul are obligatia de a solicita Autorizatia de gospodarire a apelor, in conformitate cu prevederile **Legii Apelor nr. 107/1996 cu modificarile si completarile ulterioare.**

In conformitate cu prevederile art. 32 alin. (1) din "Procedura și competențele de emitere, modificare și retragere a avizului de gospodărire a apelor, inclusiv procedura de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă" aprobată de Ordinul M.A.P. nr. 828/2019, avizul de gospodărire a apelor este aviz conform și trebuie respectat ca atare de către titularul de proiect, proiectant și constructor, la contractarea și execuția lucrărilor aferente proiectului.

Avizul de gospodărire a apelor este valabil pe toată perioada de realizare a lucrărilor înscrise în acesta. Avizul de gospodărire a apelor își pierde valabilitatea



după 2 ani dacă execuția lucrărilor nu a început în acest interval.

Nerespectarea prevederilor prezentului aviz atrage raspunderea administrativa dupa caz, precum si raspunderea civila sau penala conform prevederilor Legii Apelor nr.107/1996 cu modificarile si completarile ulterioare, in cazul producerii de prejudicii persoanelor fizice sau juridice.

Documentatia tehnica de fundamentare, vizata spre neschimbare de catre autoritatea competenta de gospodarire a apelor face parte din prezentul aviz de gospodarire a apelor.

Elaboratorul documentației își asumă responsabilitatea exactității datelor și informațiilor cuprinse în documentația tehnică aferentă.

Condițiile de realizare pentru evitarea sau prevenirea eventualelor efecte negative semnificative asupra mediului:

- Titularul proiectului este obligat să notifice în scris APM Vâlcea despre orice modificare sau extindere a proiectului survenită după emiterea acordului de mediu/ deciziei etapei de încadrare și înainte de obținerea aprobării de dezvoltare sau după emiterea aprobării de dezvoltare, în condițiile legislației specifice.
- În cazul în care lucrările desfășurate pentru realizarea obiectivelor proiectului afectează suprafața fondului forestier național sau sunt în apropierea acestuia, este necesară întocmirea documentațiilor în conformitate cu legislația în vigoare (vezi Legea nr. 46/2008 – Codul Silvic republicat, cu modificările și completările ulterioare și OM nr. 694/2016).
- Pe perioada lucrărilor de construcții – montaj se vor utiliza utilaje și echipamente al căror nivel de zgomot și vibrații se încadrează în limitele admise.
- Limitarea suprafețelor de teren ocupate temporar sau permanent.
- Prevederea în proiect a măsurilor de protecție împotriva alunecărilor de teren/eroziunii terenurilor și a poluării solului și apei prin dotări pentru interceptarea și tratarea scurgerilor de apă de pe suprafața drumului.
- Limitarea preventivă a emisiilor de la autovehicule se face prin condițiile tehnice impuse la omologarea acestora în vederea înscrierii în circulație și pe toată durata de utilizare a acestora prin inspecții tehnice periodice obligatorii.
- Respectarea de către șoferii vehiculelor de transport și utilajelor de construcții a rutelor de transport prestabilite.
- Supravegherea transportului materialelor vrac; supravegherea locurilor de depozitare a materialelor din săpături.
- Se vor reduce la minimum necesar al timpilor de funcționare al utilajelor.
- Se va reduce viteza de deplasare a utilajelor pe drumurile de acces la frontul de lucru pentru diminuarea emisiilor de praf în perioadele secetoase.
- Stabilirea programului de lucru (ore pe zi) în care se vor desfășura activitățile de construcție de drum.
- Organizarea traficului de șantier în vederea limitării frecvenței de traversare a zonelor rezidențiale .
- Prevederea și utilizarea unor bariere antifonice temporare acolo unde este cazul.
- Se vor amenaja spații corespunzătoare, dotate cu recipiente adecvate pentru colectarea și stocarea temporară pe categorii a deșeurilor generate în perioada de execuție; evacuarea ritmică a acestora (prin firme autorizate) pentru a se evita crearea de stocuri pe amplasamente.
- Stocarea temporară a stratului fertil de sol numai în zone special desemnate și în condiții corespunzătoare, urmată de reinstalarea acestuia după umplerea excavațiilor pentru a permite revegetarea naturală.
- Întreținerea, alimentarea cu combustibil, spălarea vehiculelor și operațiile de reparații / întreținere a utilajelor să se efectueze la locații prevăzute cu dotări adecvate de prevenire



scurgerilor de produse poluante sau, pentru situații accidentale, măsuri de limitare a infiltrării acestora în sol.

- Organizarea de șantier va fi dotată cu grup sanitar ecologic;
- Aprovizionarea cu materiale se va face în funcție de planificarea lucrărilor, astfel încât să se evite stocarea acestora pe amplasamente;
- Stocarea materialelor de construcție în etapa de realizare proiect se va face pe suprafețe special amenajate.
- Se interzice deversarea pe sol a uleiurilor uzate, a combustibililor.
- Se vor utiliza doar căile de acces și zonele de parcare stabilite pentru utilajele de lucru.
- Pe durata pauzelor se vor opri motoarele de la utilaje și/sau autovehicule.
- Se interzic activitățile de construcții pe timpul nopții și se impun restricții în timpul orelor de odihnă în zonele sensibile (ex. spitale, grădinițe etc.).
 - Este necesară identificarea structurilor construite vulnerabile amplasate în zona lucrărilor sau în imediata apropiere a amplasamentelor unde se desfășoară activități de construcții și utilizarea de metode și echipamente de siguranță; dacă este cazul, renunțarea la echipamentele care pot genera vibrații periculoase.
 - Utilizarea traseelor optime pentru transportul materialelor, stropirea drumurilor în perioadele secetoase.
 - Referitor la gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase: substanțele vehiculate se vor gospodări conform fișelor cu date de securitate.
 - Se vor respecta măsurile și condițiile de reducere a impactului asupra mediului și protecție a calității factorilor de mediu menționate în memoriul de prezentare depus la APM Vâlcea.
 - Documentațiile elaborate pentru obținerea aprobării de dezvoltare se vor întocmi în conformitate cu avizele și acordurile stabilite prin certificatul de urbanism.
 - Se interzice : spălarea în cursuri de apă sau în lacuri și pe malurile acestora a vehiculelor, a altor utilaje și agregate mecanice, precum și a ambalajelor sau obiectelor care conțin substanțe periculoase.
 - Pentru asigurarea unui grad înalt de valorificare, producătorii de deșeuri și deținătorii de deșeuri sunt obligați să colecteze separat cel puțin următoarele categorii de deșeuri: hârtie, metal, plastic și sticlă.
 - Gestionarea deșeurilor se va realiza fără a pune în pericol sănătatea umană și fără a dăuna mediului, în special:
 - a) fără a genera riscuri pentru aer, apă, sol, faună sau floră;
 - b) fără a crea disconfort din cauza zgomotului sau a mirosurilor;
 - c) fără a afecta negativ peisajul sau zonele de interes special.
 - În perioada de utilizare pe șantier, utilajele vor funcționa la parametrii cărților tehnice ale utilajului, conform verificărilor tehnice impuse de legislația în vigoare
 - Vor fi utilizate vehicule și utilaje aflate în stare bună de funcționare, care corespund cerințelor de mediu privind emisiile acustice, valorile nivelului de zgomot propagat în atmosferă se încadrează în limitele maxime admise de legislația în vigoare.
 - La finalul perioadei de execuție a lucrărilor, vehiculele și utilajele folosite vor fi îndepărtate de pe amplasament și suprafața de teren pe care s-au executat lucrările, se vor desființa construcțiile provizorii ce constituie organizarea de șantier, iar terenul se readuce la starea inițială.
 - Vor fi luate măsuri de prevenire a degradării zonelor învecinate amplasamentului și a vegetației existente prin staționarea utilajelor, efectuarea de reparații ale acestora, depozitarea de materiale etc.
 - Se vor respecta normele de securitate și sănătate în muncă.



La finalizarea proiectului titularul are obligația să notifice APM Vâlcea în vederea verificării respectării prevederilor deciziei etapei de încadrare.

Procesul-verbal, astfel întocmit se va anexa și va face parte integrantă din procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.

Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a proiectului, iar în situația în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifică condițiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligația de a notifica autoritatea competentă emitentă.

Orice persoană care face parte din publicul interesat și care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanței de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanțial, actele, deciziile ori omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Se poate adresa instanței de contencios administrativ competente și orice organizație neguvernamentală care îndeplinește condițiile prevăzute la art. 2 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, considerându-se că acestea sunt vătămate într-un drept al lor sau într-un interes legitim.

Actele sau omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului se atacă în instanță odată cu decizia etapei de încadrare, cu acordul de mediu ori, după caz, cu decizia de respingere a solicitării de emiterie a acordului de mediu, respectiv cu aprobarea de dezvoltare sau, după caz, cu decizia de respingere a solicitării aprobării de dezvoltare.

Înainte de a se adresa instanței de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art. 21 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului au obligația să solicite autorității publice emitente a deciziei prevăzute la art. 21 alin. (3) sau autorității ierarhic superioare revocarea, în tot sau în parte, a respectivei decizii. Solicitarea trebuie înregistrată în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoștința publicului a deciziei.

Autoritatea publică emitentă are obligația de a răspunde la plângerea prealabilă prevăzută la art. 22 alin. (1) în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia la acea autoritate.

Procedura de soluționare a plângerii prealabile prevăzută la art. 22 alin. (1) este gratuită și trebuie să fie echitabilă, rapidă și corectă.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și ale Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

