

MEMORIU DE PREZENTARE

Conf. LEGEA nr. 292 din 3 decembrie 2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului
(Anexa nr. 5.E la procedură)

I. DENUMIREA PROIECTULUI:

MODERNIZARE DRUMURI COMUNALE ȘI LOCALE ÎN COMUNA ROȘIA MONTANĂ, JUDEȚUL ALBA

II. TITULAR:

- numele companiei: COMUNA ROȘIA MONTANĂ;
- adresa poștală: Primaria Roșia Montană, str. Principala nr. 184, loc. Roșia Montană, comuna Roșia Montană, jud. Alba,
- nr. de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa pag. de internet: Tel: 0258 783 101, fax: 0258 783 102, e-mail:primaria@primariarosiamontana.ro;
- numele persoanelor de contact: *Primar* Furdui Eugen
- responsabil pentru protecția mediului: *Primar* Furdui Eugen

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT:

a) rezumat al proiectului:

Drumurile comunale și locale supuse modernizării se află în proprietatea comunei Roșia Montană și se regăsesc în Anexa nr. 59 - Inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al comunei Roșia Montană, cuprins în Hotărârea Guvernului României nr. 974/2002, Hotărâre privind atestarea domeniului public al județului Alba, precum și al municipiilor, orașelor și comunelor din județul Alba, la pozițiile 54, 55 și 61.

Drumurile comunale și locale supuse prezentei documentații au o lungime proiectată de **10,950 km**, și sunt următoarele:

1. **Drumul comunal DC 146**, își are începutul tronsonului proiectat în centrul istoric Roșia Montană, zona Casina, și sfârșitul tronsonului proiectat în satul Gârda Bărbulești, având o lungime proiectată de 3,15 km.
2. **Drumul local Coasta Hentii**, porneste din dreptul malului stâng al Văii Abrudului din satul Coasta Hentii și urcă pe versanții abrupti ai dealului Coasta Hentii și Dăroaia, având o lungime proiectată de 2,10 km.
3. **Drumul local Hondru Curaturi -Tronson I**, porneste din dreptul malului stâng al Văii Abrudului și după aproximativ 200 m se bifurcă, o ramură (dreapta) urcă pe versanții abrupti ai dealului Curaturi, până în zona de izvoare a Văii Uliului, până la limita administrativă cu orașul

Cimpeni, iar cealalta ramificatie (stanga) urca pe versantii abrupti ai dealului Curaturi, aproape de limita administrativa a oraşului Cimpeni, avand o lungime proiectata de 3,95 km.

4. **Drumul local Hondru Curaturi - Tronson II**, porneste din dreptul malului stang al Vaii Abrudului si urca pe versantii abrupti ai dealului Curaturi, pana in zona de izvoare a Vaii Hentii, pana la cca. 500 de metri de limita administrativa cu comuna Sohodol, avand o lungime proiectata de 1,75 km.

În plan, traseul drumului este caracterizat prin aliniamente ce sunt racordate cu curbe. S-a urmărit traseul existent al drumului în plan astfel încât elementele geometrice să se încadreze în standardele în vigoare ce reglementează proiectarea acestei categorii de drum.

Amenajarea curbelor s-a efectuat în conformitate cu prevederile STAS 863-85. Axa proiectată urmăreşte pe cât posibil axa existentă a traseului.

Elementele drumului comunal proiectat în profil transversal sunt următoarele:

- platforma	3,50;
- partea carosabilă	2,75 m;
- acostamente	2 x 0,375 m;
- panta transversală a părţii carosabile unică	2,5 %;
- panta transversală a acostamentelor	2,5 %.
- rigole protejate/rigole de acostament	

În profil longitudinal, linia roşie s-a proiectat cu respectarea prevederilor ORDIN 1296/2017 Norme tehnice privind proiectarea, construirea şi modernizarea drumurilor. Traseul proiectat urmăreşte pe cât posibil declivităţile existente ale drumurilor, urmărindu-se următoarele criterii:

- asigurarea unor elemente geometrice în profil longitudinal corespunzătoare unei viteze de proiectare de 20...30 km/h;

- urmărirea cât mai fidelă a declivităţilor existente, acolo unde este posibil;
- realizarea unor declivităţi cu lungime cât mai mare;
- realizarea racordărilor verticale cu raze mari;
- respectarea eventualelor punctelor de cotă obligate;

Pentru modernizarea drumului comunal DC 146 (km 0+000 – km 0+390), sector de drum situat în zona istorica Casina şi zona istorica Berg, se va prevedea o structura rutiera supla formata din următoarele straturi:

- 10 cm strat de forma din balast conf SR EN 13242+A1:2008 si STAS 6400-84;
- 20 cm strat inferior de fundatie din balast conf SR EN 13242+A1:2008 si STAS 6400-84;
- 25 cm strat superior de fundatie din piatra sparta conf SR EN 13242+A1:2008 si STAS 6400-84;
- 3...5 cm substrat de nisip pilonat conf SR 6978-95;
- 10...12 cm pavaj din piatră naturală conf SR 6978-95;

Pentru modernizarea drumului comunal DC 146 (km 0+390 – km 3+150) si drumurile locale Coasta Henţii (km 0+000 – 1+750) şi Hondru Curaturi Tronson I si tronson II supus prezentei documentaţiei se va prevedea o structura rutiera supla formata din următoarele straturi:

- 15 cm strat de forma din balast conf SR EN 13242+A1:2008 si STAS 6400-84;
- 20 cm strat inferior de fundatie din balast conf SR EN 13242+A1:2008 si STAS 6400-84;

- 25 cm strat superior de fundatie din piatra sparta conf SR EN 13242+A1:2008 si STAS 6400-84;
- 6 cm strat de legatura din beton asphaltic deschis cu pietris concasat B.A.D.P.C. 22,4 leg 50/70 conf. AND 605;
- 4 cm strat de uzura din beton asphaltic B.A. 16 rul 50/70 conf. AND 605.

Acostamentele se vor realiza din aceeași structură rutieră ca și partea carosabilă.

Pentru modernizarea drumului local Coasta Henții (km 1+750 – km 2+100), sector de drum situat în zona cu declivități exceptionale, se va prevedea o structura rutiera supla formata din următoarele straturi:

- 15 cm strat de forma din balast conf SR EN 13242+A1:2008 si STAS 6400-84;
- 20 cm strat inferior de fundatie din balast conf SR EN 13242+A1:2008 si STAS 6400-84;
- 25 cm strat superior de fundatie din piatra sparta conf SR EN 13242+A1:2008 si STAS 6400-84;
- 6 cm strat de legatura din beton asphaltic deschis cu pietris concasat B.A.D.P.C. 22,4 leg 50/70 conf. AND 605;
- 4 cm strat de uzura din mixtura asphaltica stabilizată M.A.S. 16 rul 50/70 conf. AND 605.

Acostamentele se vor realiza din aceeași structură rutieră ca și partea carosabilă.

Drumurile laterale ce se vor amenaja sunt în număr de 17, și se vor amenaja pe o lungime de cca. 10...15,0 m și o lățime de 3,5 m a platformei cu aceeași structură rutieră cu cea a drumurilor prezentă pe tronsonul respectiv de drum.

Deoarece drumurile au fost proiectate cu o parte carosabilă de 2,75 m și o platformă de 3,5 m, au fost prevăzute 51 stații de încrucișare. Acestea au o lățime de 2,75 m, o lungime de 10,0 m...15 m și pene de racordare de 2 x 5,0 m si vor fii amenajate cu o structura rutieră noua, ca și a drumului comunal prezentă tronsonul respectiv de drum.

Scurgerea apelor de suprafață de pe platforma drumurilor se va realiza prin intermediul pantelor transversale de 2,5 % a părții carosabile și a acostamentelor. În lungul drumului scurgerea apelor se face prin intermediul rigolelor existente și proiectate la marginea părții carosabile care vor deversa în podețele existente și proiectate.

S-au proiectat următoarele dispozitive de scurgere a apelor, astfel:

- | | |
|--|---------|
| • Rigola de acostament din pereu de piatra | 575 m; |
| • Rigola triunghiulara din pereu de piatra | 370 m; |
| • Sant trapezoidal din pereu de piatra | 2005 m; |
| • Rigola de acostament din beton | 875 m; |
| • Rigola triunghiulara din beton | 1760 m; |
| • Sant trapezoidal din beton | 4965 m; |
| • Rigole ranforsate din beton | 170 m; |

Pentru preluarea și descărcarea apelor subterane, în zonele cu izvoare, pe drumul comunal DC 146, se vor prevedea drenuri fund de șanț pe o lungime totală de 285,0 m, prevăzute cu cămine de vizitare pentru decolmatarea acestora în număr de cca. 6 bucăți. Drenurile fund de șanț vor avea o adâncime variabilă de 1,20 m... 1,50 m.

Pentru asigurarea scurgerii apelor din zona drumurilor, s-au proiectat podete tubulare din din teava corugată diametrul nominal de cuprins între $\varnothing 400$... $\varnothing 1400$, podete din beton casetate de tipul C2 și 1 podet dalat de tipul D4.

Acestea se vor amenaja cu timpane, pereu amonte și aval, precum și camera de cădere. S-au proiectat următoarele podete transversale:

- Podete tubulare transversale $\varnothing 400$: 8 podete;
- Podete tubulare transversale $\varnothing 600$: 25 podete;
- Podete tubulare transversale $\varnothing 800$: 5 podete;
- Podete tubulare transversale $\varnothing 1000$: 3 podete;
- Podete tubulare transversale $\varnothing 1400$: 2 podete;
- Podete cadru tip C2 transversale: 3 podete;
- Podete dalate tip d4 transversale: 1 podet;

Pentru a facilita accesul oamenilor la proprietăți se vor amenaja accese pe o suprafață medie de cca. 12...15 mp/acces, iar în dreptul lor vor fi prevăzute podete tubulare cu diametrul nominal DN 300 mm pentru asigurare continuității scurgerii apelor pluviale.

Disponerea acestora în teren se va face la faza de proiect tehnic, cu consultarea beneficiarului.

Pentru sprijinirea taluzului de debleu se va executa un zid de sprijin din beton de ciment de clasa 30/37, pe o lungime de 275,0 m.

Acesta se va amplasa astfel:

Drum local Coasta Hentii: 80 m

Drum local Hondru Curaturi Tronson I: 275 m

În spatele zidului se va realiza un dren din piatră iar la baza acestuia se va executa o cuneta de beton pentru preluarea apelor din spatele zidului. În corpul zidului de sprijin se vor prevedea barbacane pentru scurgerea apei din tub PVC cu diametrul dn100, amplasate la cca. 3,0 m, între ele.

În vederea reglementării circulației și asigurării siguranței în trafic, pe drumul comunal DC 146 și drumurile locale proiectate s-au prevăzut marcaje longitudinale laterale conform SR 1848-7: 2015 și 250 indicatoare de circulație conform SR 1848-1: 2011

S-au prevăzut indicatoare de tipul:

- indicatoare de Cedeaza trecerea - fig. B1
- indicatoare - Curba deosebit de periculoasa - Fig. A5
- indicatoare - curba la stanga, dreapta, curba dubla sau succesiune de curbe - fig. A1...A4
- indicatoare - coborare, urcare deosebit de periculoasa (fig. A7, A8)

Deoarece drumurile sunt în profil mixt, iar în anumite zone înălțimea taluzului este mai mare de 1,5 m, pentru siguranța circulației rutiere au fost prevăzuți parapeti de siguranță metalici pe o lungime totală de 1835,0 m, (conform Stas 593 – 2012):

b) justificarea necesității proiectului:

Starea tehnică a drumurilor publice se determină în scopul stabilirii lucrărilor de întreținere și respectiv a lucrărilor de readucere prin intervenții a stării tehnice la nivelul cerut de trafic, astfel încât circulația să se desfășoare în condiții de siguranță și confort.

În urma investigațiilor efectuate, s-a constatat că starea de viabilitate existentă este total necorespunzătoare pentru desfășurarea circulației în condiții normale, cu defecțiuni ale suprafeței de rulare și ale complexului rutier frecvente și pe suprafețe extinse.

În ce privește situația existentă a obiectivelor de investiție, în urma inspecției vizuale efectuate pe teren și a investigațiilor geotehnice, s-au constatat următoarele:

- drumurile proiectate se desfășoară într-o zonă de munte cu declivități mari, drept urmare acestea prezintă în plan o complexitate ridicată, iar în profil longitudinal declivitățile sunt mari și pe alocuri excepționale;

- suprafața de rulare este alcătuită dintr-o îmbrăcăminte bituminoasă, într-un singur strat, regăsită pe primii 0,5 kilometri pe drumul comunal DC 146, iar pe restul drumului comunal și pe celelalte drumuri locale este alcătuită dintr-o pietruire având o grosime de până la 0,3 m (conf. Studiului geotehnic), aflată în prezent într-o stare tehnică necorespunzătoare.

- partea carosabilă, prezintă o serie de defecțiuni specifice drumurilor pietruite și din asfalt, de tipul gropilor, denivelărilor și fâgașelor, fapt ce împiedică desfășurarea normală a circulației și conduce la generarea de praf pe timp uscat, respectiv de noroi pe timp umed (adus pe partea carosabilă de pe acostamente, drumurile laterale);

- în ceea ce privește elementele geometrice ale drumului, acestea au lățimea părții carosabile variabilă de 2,5...4,0 m;

- dispozitivele de colectare și evacuare a apelor de suprafață pe drumurile analizate sunt necorespunzătoare iar pe majoritatea traseelor acestea lipsesc. De asemenea este necesară proiectarea de podețe tubulare/dalate noi, întrucât pe majoritatea traseelor acestea lipsesc, se afla într-o stare de degradare avansată sau sunt subdimensionate.

- lucrările de semnalizare rutieră lipsesc pe majoritatea traseului, fiind necesară realizarea semnalizării verticale și orizontale și de asemenea amplasarea de dispozitive de protecție, respectiv parapete;

- nu sunt amenajate platforme de încucișare, intersectarea autovehiculelor făcându-se cu dificultate pe unele porțiuni de traseu.

- este necesară proiectarea de ziduri de sprijin pe anumite tronsoane care prezintă insabillitate a versantului.

În ansamblu, drumurile analizate nu corespund prevederilor "Normativului privind stabilirea cerințelor tehnice de calitate a drumurilor legate de cerințele utilizatorilor", indicativ NE 021-2003 și a "Instrucțiunilor tehnice privind determinarea stării tehnice a drumurilor publice", motiv pentru care se impun lucrări urgente de refacere și modernizare a acestora.

Prin modernizarea drumurilor supuse prezentei investiții, care necesită o îmbunătățire a stării tehnice și o sporire a capacității portante, se va asigura o circulație corespunzătoare, îmbunătățindu-se substanțial starea tehnică, siguranța și confortul utilizatorilor.

c) valoarea investiției

Valoarea investiției – total general cap. 6 (inclusiv T.V.A.) este de: 22.137.514,57 lei.

d) perioada de implementare propusă;

Durata estimată de realizare a investiției este de 24 luni, din care durata de execuție a lucrărilor este de 18 luni.

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

Drumul Comunal DC 146 este amplasat în zona N-E a UAT-ului între satul Roșia Montană și Gârda Bărbulești.



Fig. 1 Amplasamentul drumului comunal DC 146

Drumul local Coasta Henții se află în zona S-V a comunei Roșia Montană. Acesta este cuprins între Coasta Henții, Gura Roșie și Dăroaia. La Est de acesta este dispus de la Nord la Sud Drumul Național 74A.

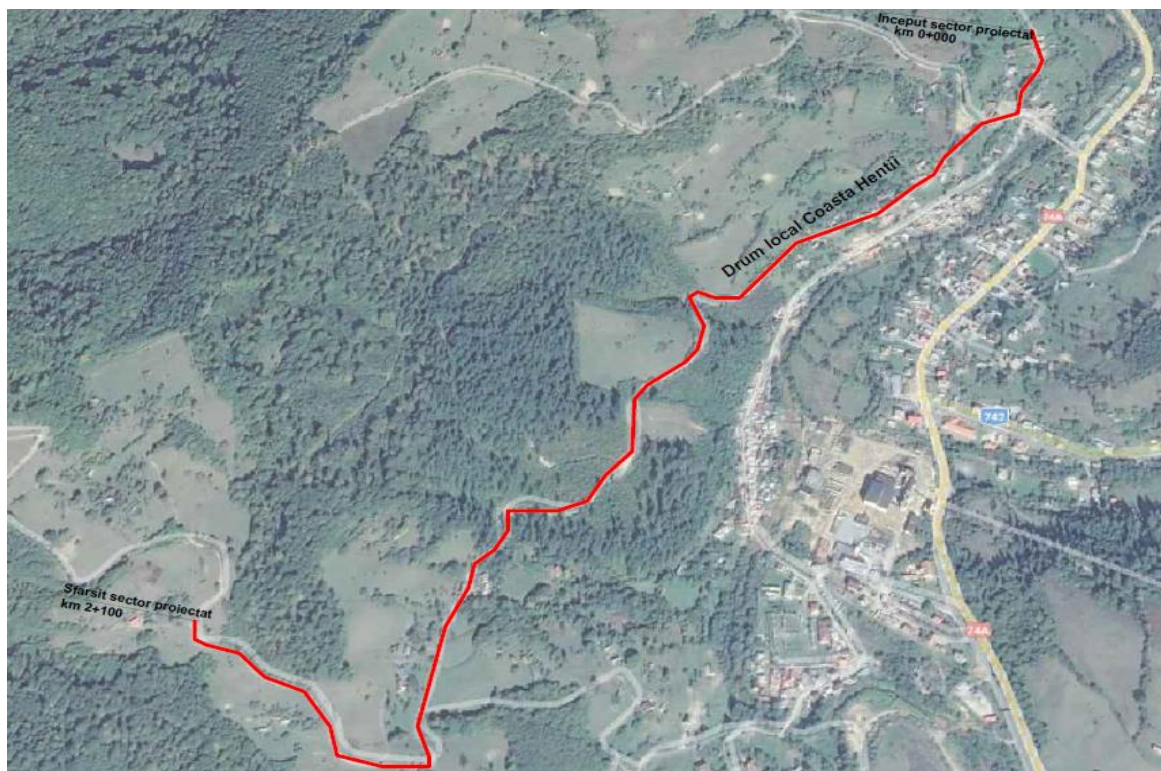


Fig. 2 Amplasamentul drumului local Coasta Henții

Tronsonul I al drumului Hondru – Curături este amplasat în zona N-E a comunei Roșia Montană și face legătura dintre Cărpiniș și limita administrativă dintre UAT Roșia Montană și UAT Sohodol. În vecinătatea Estică a acestuia este dispus de la Nord la Sud Drumul Național 74A.

Tronsonul II al drumului Hondru – Curături este amplasat în zona N-E a comunei Roșia Montană. Acesta este paralel cu tronsonul I al aceluiași drum, dispus la Sud față de acesta și face legătura dintre Cărpiniș și limita administrativă dintre UAT Roșia Montană și UAT Sohodol. În vecinătatea Estică a acestuia este dispus de la Nord la Sud Drumul Național 74A.

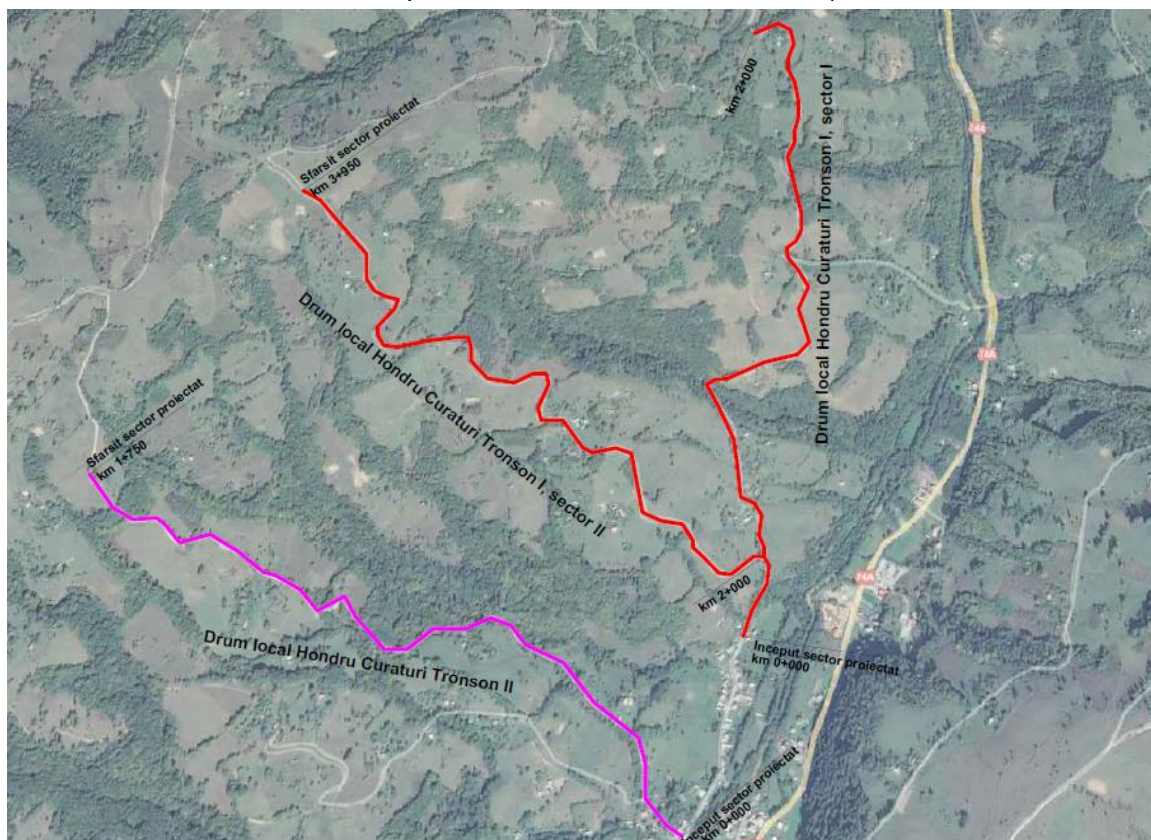


Fig. 3 Amplasamentul drumului local Hondru Curaturi

f) o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele).

Nu este cazul.

- **profilul și capacitățile de producție:** Nu este cazul. Obiectivul prezentei investiții nu este destinat producției.

- **descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament:** Nu este cazul.

- **descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea:**

Nu este cazul. Obiectivul prezentei investiții nu este destinat producției.

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

Materiile prime utilizate la respectiva lucrare sunt următoarele:

- piatră spartă;
- balast;
- beton;
- mixturi asfaltice.

Materialele utilizate corespund normelor și STAS-urilor în vigoare și sunt însoțite de certificate de conformitate.

- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă:

Pentru realizarea proiectului nu este necesară racordarea la rețelele de utilități existente.

Evacuarea apelor uzate menajere - nu este cazul;

Alimentarea cu apă - nu este cazul;

Alimentare cu curent electric - nu este cazul;

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

Executantul va lua măsurile necesare ca la terminarea lucrărilor și consemnarea în procesul verbal de recepție, să aducă amplasamentul la starea inițială, prin îndepărtarea pământului în exces, refacerea accesului la corpurile clădirilor existente, nivelarea zonei, etc. De asemenea, executantul va îndepărta de pe aceste amplasamente toate resturile de conducte, cabluri, moloz, etc, care au rămas ca urmare a lucrărilor efectuate.

Platforma organizării de șantier va fi dezafectată, iar terenul va fi refăcut pentru folosința anterioară. Deșeurile generate vor fi eliminate de pe amplasament și transportate către un depozit conform.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente:

Deoarece lucrările de modernizare care se execută sunt amplasate în ampriza drumurilor existente, nu sunt necesare realizarea unor căi de acces provizorii la obiectiv.

- resursele naturale folosite în construcție și funcționare:

- apa;
- nisip;
- balast;
- piatră spartă.

- metode folosite în construcție:

Execuția lucrărilor se va face pe baza unui proiect în faza detalii de execuție, conform normelor legale în vigoare.

- planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară:

- realizarea lucrărilor de săpătură;

- realizarea stratului inferior de fundație din balast;
- realizarea stratului superior de fundație din piatră spartă;
- realizarea imbrăcăminților din betoane asfaltice;
- executarea lucrărilor de colectare și evacuare a apelor de suprafață: sanțuri, podețe;
- elemente privind siguranța circulației.

- **relația cu alte proiecte existente sau planificate:** Obiectivul de investiție propus nu se suprapune peste alte proiecte existente sau planificate.

- **detalii privind alternativele care au fost luate în considerare:** Nu este cazul.

- **alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor):**

Îmbunătățirea condițiilor de trafic pe drumurile proiectate, va crea condiții decente de trai locuitorilor zonei și în consecință dezvoltarea zonei. De asemenea va reduce nivelul de zgomot și de praf și va spori confortul și siguranța circulației rutiere.

- **alte autorizații cerute pentru proiect:**

Pentru obținerea autorizației de construcție este obligatoriu obținerea avizelor solicitate prin Certificatul de Urbanism.

IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE:

Nu este cazul.

V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI:

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

Nu este cazul.

- **localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;**

Proiectul de Modernizare drumuri comunale și locale în comuna Roșia Montană se suprapune parțial atât peste zona protejată trasată prin PUZ, Zona istorică centrală Roșia Montană, abrogat în urma anulării HCL 46/2002, cât și peste situl înscris în Lista Patrimoniului Mondial.

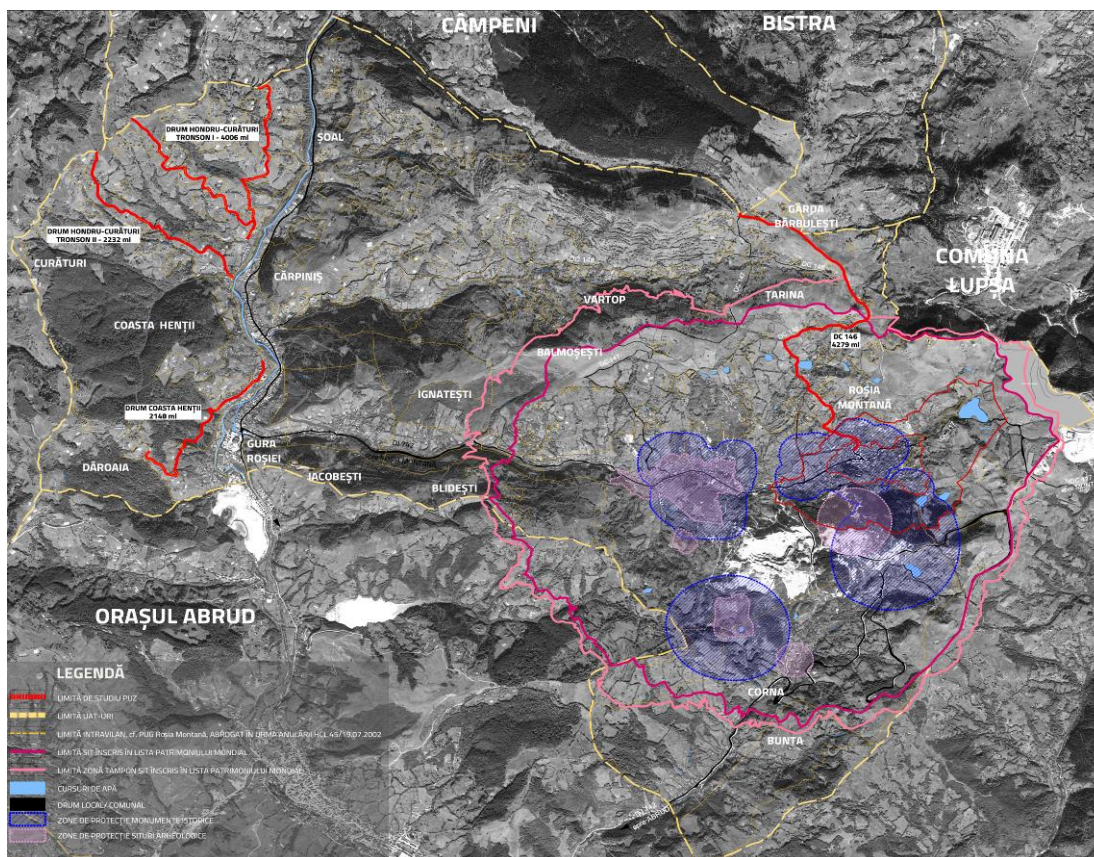


Fig 4. Încadrarea în localitate, cu marcarea diferitelor zone protejate. Sursă: PUZ

Elementele de patrimoniu cultural ale Roșiei Montane se încadrează în două dintre cele trei categorii de monumente istorice definite prin legea 422/2001 - Legea privind protejarea monumentelor istorice, respectiv monument și sit, regăsite la nivelul zonei de studiu (sau limitrof acesteia) astfel: - Situl arheologic Alburnus Maior – Roșia Montană (COD LMI 2004: AB-I-S-A-00065) - pentru drumul DC146 - Centrul istoric al localității Roșia Montană (cod LMI 2004: AB-II-S-B-00270) - pentru drumul DC 146 - Ansamblul de Cale ferată îngustă Abrud-Vidolm (cod LMI AB-II-a-B-20914 - pentru drumurile Coasta Hentii și Hondru-Curaturi.

Ierarhizarea care se desprinde din încadrarea juridică, prin care întreg situl și galeriile romane aparțin grupeii valorice A – monumente istorice de valoare națională și universală, exprimă prevalența componentei arheologice de suprafață și a celei miniere. Toate celelalte elemente de patrimoniu sunt încadrate în grupa valorică B – monumente istorice reprezentative pentru patrimoniul cultural local, dar aceleași elemente sunt desemnate prin PATN/III drept monumente de valoare națională excepțională a căror protejare și punere în valoare reprezintă obiective de utilitate publică, de interes național (L. 5-2000, art.3).

De asemenea, conform Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea III - ZONE PROTEJATE (aprobat prin legea 5/2000), elementele de patrimoniu cultural al Roșiei Montane se înscriu în următoarele categorii de monumente istorice de valoare excepțională, cuprinse în Lista Valorilor de Patrimoniu Cultural de Interes Național :

- ansamblu urban (Anexa III, nr. crt. 174, poziția g.3)
- arhitectură industrială (Anexa III, nr.crt. 483, poziția l.1)
- monumente de arhitectură populară (Anexa III, nr.crt. 497, poziția m.2)
- unități administrative cu concentrare foarte mare a patrimoniului construit cu valoare culturală de interes național (Anexa III, Nr. Crt.663, Poziția „comune”)

Din fondul construit al Roșiei Montane și al celorlalte sate studiate în documentația de completare a PUG, au fost identificate 181 de construcții sau corpuri de construcție valoroase. Dintre acestea 41 sunt înscrise în LMI, la grupa valorică B – monumente de importanță locală. Altele sunt cuprinse în teritoriul monumentului istoric categoria sit Centrul istoric al satului Roșia Montană. Celelalte nu se află sub incidența nici unei prevederi explicite menite să le asigure protejarea. Cele care aparțin zonei de protecție a unuia dintre monumente sunt protejate implicit. Delimitarea zonelor de protecție ale monumentelor istorice nu este precizată prin studii de specialitate avizate. Se aplică în acest caz–prevederile legale care stabilesc drept zonă de protecție implicită pentru monumente amplasate în mediu rural, o bandă de 200 m lățime care circumscrie terenul aferent monumentului (L.5-2000, art.10).

Amplasamentul pe care se va realiza investiția este inclus în lista monumentelor istorice și/sau ale naturii ori în zona de protecție a acestora, astfel:

- Situl arheologic Alburnus Maior – Roșia Montană (COD LMI 2004: AB-I-S-A-00065) - pentru drumul DC 146;
- Centrul istoric al localității Roșia Montană (cod LMI 2004: AB-II-S-B-00270) - pentru drumul DC 146;
- Ansamblul de Cale ferată îngustă Abrud-Vidolm (cod LMI AB-II-a-B-20914 - pentru drumurile locale Coasta Hentii și Hondru Curaturi.

- hărți, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale și alte informații privind:

- folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;
- politici de zonare și de folosire a terenului;
- arealele sensibile

Drumurile comunale și locale sunt de clasă tehnică V, cu o bandă de circulație. Drumul Comunal DC 146 prezintă o structură rutieră nerigidă care prezintă o îmbrăcăminte asfaltică pe

primii 0,5 km iar pe restul tronsoanelor de drum structura rutieră este formată dintr-o pietruire având o grosime de pana la 0,3 m, aflată în prezent într-o stare stare tehnică necorespunzătoare.



Fig. 5,6 Situatia existenta a drumului comunal DC 146



Fig. 7,8 Situatia existenta a drumului local Coasta Hentii



Fig. 9,10 Situatia existenta a drumului local Hondru Curaturi – Tronson I



Fig. 11,12 Situatia existenta a drumului local Hondru Curaturi – Tronson II

- **coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;**

Coordonatele topografice ale amplasamentului proiectului în referință de proiecție Stereo 70 sunt:

Inventar de coordonate DC 146 : Inceput proiect: X= 356114.208; Y= 535841.932;
Sfarsit proiect: X= 355975.119; Y= 537765.473;

Inventar de coordonate DL Coasta Hentii: Inceput proiect: X= 350527.031; Y= 536761.246;
Sfarsit proiect: X= 349428.576; Y= 535788.637;

Inventar de coordonate DL Hondru Curaturi -Tronson I:

Inceput proiect: X= 350388.645; Y= 538038.057;
Sfarsit proiect: X= 349336.288; Y= 539248.484;

Inventar de coordonate DL Hondru Curaturi -Tronson II:

Inceput proiect: X= 350250.585; Y= 537634.326;
Sfarsit proiect: X= 348970.271; Y= 538480.324;

- **detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.**

Suprafața de teren ocupată de lucrările de reabilitare și modernizare a drumurilor comunale este situată în totalitate în ampriza existentă și ca urmare nu sunt necesare exproprieri, scoateri din

circuitul agricol, mutări de garduri, demolări de case sau construcții. De asemenea nu sunt afectate spațiile verzi și nu este necesară taierea de copaci.

VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE:

A. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu:

a) Protecția calității apelor:

Acest subcapitol vizează identificarea surselor de poluare a factorului de mediu apă, identificarea instalațiilor pentru epurarea sau preepurarea apelor și respectiv a măsurilor pentru prevenirea sau reducerea impactului asupra mediului.

- sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;

În faza de execuție a investiției sursele de poluare a apelor de suprafață și a celor subterane sunt următoarele:

- depozitarea necorespunzătoare a materiilor prime utilizate în implementarea investiției; – scurgeri de uleiuri și carburanți de la funcționarea utilajelor de intervenție în caz de avarii;
- depozitarea necorespunzătoare a deșeurilor tehnologice care pot contamina factorul de mediu apă și pot modifica proprietățile fizico-chimice ale componentei hidrice; – amplasarea necorespunzătoare sau avarierea containerelor sanitare în cadrul organizării de șantier.

In faza de funcționare a investiției sursele de poluare a apelor de suprafață și a celor subterane sunt următoarele:

- eventuale avarii ale lucrărilor realizate și activitățile de intervenție pentru remedierea avariilor
- stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute.

Prin această investiție nu se intervine asupra sistemului de colectare a apelor, și nici asupra instalațiilor de epurare sau de preepurare.

Apele pluviale de pe carosabil vor fi dirijate prin intermediul pantelor transversale și longitudinale spre sanțurile de colectare a apelor amplasate la marginea platformei drumurilor și se vor evacua din zona drumului prin intermediul podețelor transversale existente și proiectate.

În vederea prevenirii și reducerii impactului asupra factorului de mediu apă în **perioada de execuție a investiției** vor fi luate următoarele măsuri:

– verificarea periodică a stării de funcționare a utilajelor în vederea evitării eventualelor disfuncționalități;

– gestionarea corespunzătoare a materiilor prime, respectarea arealelor de depozitare (depozitarea în aer liber, în spații închise) în funcție de starea fizică a materialelor folosite și de potențialul impact asupra mediului;

- amenajarea platformelor/spațiilor de depozitare a deșeurilor rezultate (deșeurii menajere, deșeurii metalice, folie de geotextil), astfel încât să fie evitat contactul cu componenta hidrică;

– întreținerea și menținerea într-o stare curată și permanent funcțională a containerelor sanitare

În vederea prevenirii și reducerii impactului asupra factorului de mediu apă în **perioada de funcționare a investiției** vor fi luate următoarele măsuri:

– intervenția rapidă și remedierea urgentă a situațiilor de avarie, în special în zonele care se află în proximitatea râurilor;

– monitorizarea periodică a stării de funcționare a lucrărilor executate pentru a interveni cât mai prompt în caz de degradare;

b) Protecția aerului:

- sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri;

În cadrul proiectului analizat există un potențial impact asupra factorului de mediu aer în **faza de realizare a investiției**, sursele potențiale de poluare a aerului fiind următoarele:

– emisiile de gaze rezultate din traficul auto generat de aprovizionarea cu materii prime a obiectivului și de manipularea acestora pe amplasamentul proiectului;

– antrenarea unor particule fine în atmosferă;

În cadrul proiectului analizat există un potențial impact asupra factorului de mediu aer în **faza de funcționare a investiției**, sursele potențiale de poluare a aerului fiind următoarele:

– emisii de gaze generate de traficul auto;

În ceea ce privește caracterul impactului asociat acestor surse de poluare, acesta este unul direct, potențial negativ, pe termen lung. Atât în faza de realizare a investiției, cât și în faza de exploatare a investiției, nu se vor utiliza instalații pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă.

În **perioada de realizare a investiției** se vor lua următoarele măsuri preventive:

– delimitarea clară a arealelor de execuție a lucrărilor;

– reducerea vitezei de deplasare a autovehiculelor de transport la intrarea pe amplasament;

– pulverizarea apei pe amplasament pentru evitarea antrenării pulberilor fine de praf în atmosferă (în cazul verilor secetoase);

– depozitarea corespunzătoare a deșeurilor sub formă de pulberi pentru evitarea antrenării acestora în masele de aer;

În **perioada de funcționare investiției** se vor lua următoarele măsuri cu scopul eliminării surselor de poluare a aerului:

– respectarea limitărilor de viteză legale și reducerea vitezei de deplasare a autovehiculelor de transport utilizate în cadrul activităților de mentenanță;

– realizarea lucrărilor de mentenanță cu utilaje de capacitate redusă.

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- sursele de zgomot și de vibrații;

În ceea ce privește proiectul propus, principalele surse de zgomot și vibrații sunt cele din **perioada de execuție a lucrărilor** și sunt asociate utilajelor folosite în această etapă (autogredere, compactoare, autobasculante, etc). Activitățile generatoare de zgomot și vibrații sunt:

– transportul pe amplasament al materiei prime necesare realizării investiției;

– manipularea materialelor de construcție, descărcarea și depozitarea acestora pe amplasament;

– lucrările desfășurate la fronturile de lucru

Nivelul de zgomot este reglementat prin STAS-uri, norme pentru diverse tipuri de utilaje, vehicule, pentru incinte industriale, etc., în funcție de natura și tipul de zgomot. Limitele maxim admisibile pe baza cărora se apreciază starea mediului din punct de vedere acustic sunt precizate în SR 10009-2017 „Acustica urbană – Limite admisibile ale nivelului de zgomot”. De asemenea se vor avea în vedere prevederile Ordinului 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației. Potențialul impact asociat acestor surse de poluare este unul direct, potențial negativ, pe termen scurt, reversibil, redus ca și complexitate și extindere și cu probabilitate ridicată de producere.

În **perioada de exploatare a investiției**, principalele surse de zgomot și vibrații vor fi:

– traficul autovehiculelor utilizate în deplasările persoanelor în exteriorul și interiorul localității;

– traficul autovehiculelor utilizate în activitățile de mentenanță a drumului.

Principalele măsuri de prevenire și reducere a zgomotului și vibrațiilor în **perioada de realizare a proiectului** propus sunt:

– utilizarea unor utilaje dotate cu motoare ecranate acustic;

- desfășurarea activităților doar pe timp de zi;
- manipularea materialelor de construcție în condiții de atenție sporită, în special la operațiunile de descărcare a acestora;
- limitarea vitezei utilajelor de transport pentru diminuarea nivelului de zgomot și de vibrații pe amplasamente și în vecinătăți.

Odată cu finalizarea lucrărilor, sursele de zgomot vor fi înlăturate de pe amplasamente.

Principalele măsuri de prevenire și reducere a zgomotului și vibrațiilor în **perioada de funcționare a investiției** sunt:

- limitarea vitezei autovehiculelor pentru diminuarea nivelului de zgomot și de vibrații;
- utilizarea unor utilaje dotate cu motoare ecranate acustic.

d) Protecția împotriva radiațiilor:

Nu este cazul. Activitatea de reabilitare și modernizare a drumurilor comunale nu emană și nu folosește surse de radiații.

e) Protecția solului și a subsolului:

- sursele de poluanți pentru sol, subsol și ape freactice și de adâncime;

În **perioada de realizare a investiției** solul și subsolul pot fi afectate ca urmare a:

- scurgerilor de produse petroliere de la utilajele folosite pe amplasament;
- contactului deșeurilor tehnologice rezultate cu componenta edafică.

Prin contact direct cu solul se produce o modificare a proprietăților fizico-chimice ale acestuia și pot să apară schimbări în activitatea biotică din cuvertura edafică. Produsele petroliere (motorină, uleiuri minerale) se pot scurge pe amplasament de la motoarele autovehiculelor care transportă materiale de construcție. În cazul unei depozitări necorespunzătoare direct pe sol, deșeurile rezultate (deșeuri de ambalaje, deșeuri menajere) pot să deprecieze calitatea solului și subsolului.

În **perioada de funcționare a investiției** solul și subsolul pot fi afectate ca urmare a:

- degradarea în timp a lucrărilor poate conduce la descompunerea materialelor din care acestea sunt realizate (de exemplu a structurilor de beton) și la contaminarea mediului edafic
- potențialelor scurgeri de produse petroliere de la autovehiculele și utilajele folosite pentru intervenție în situații de avarii;
- execuției lucrărilor de intervenție la eventualele situații de avarii.

– potențialelor scurgeri de produse petroliere de la autovehiculele folosite în scopuri personale.

În vederea reducerii și prevenirii impactului asupra solului și subsolului în **perioada de realizare a investiției** se vor lua următoarele măsuri:

– amenajarea platformelor/spațiilor de depozitare a deșeurilor rezultate (deșeuri menajere, deșeuri metalice, tuburi de PVC etc), astfel încât să fie evitat contactul cu componenta edafică;

– evitarea contactului produselor petroliere (motorină, uleiuri minerale) cu solul, subsolul, prin verificarea periodică a stării de funcționare a utilajelor și echipamentelor utilizate, iar în cazul producerii unor astfel de scurgeri, luarea unor măsuri de îndepărtare a poluării (așternere rumeguș pentru împiedicarea infiltrării în sol, excavarea solului contaminat și eliminare prin firme specializate și autorizate).

În vederea reducerii și prevenirii impactului asupra solului și subsolului în **perioada funcționare a investiției** se vor lua următoarele măsuri:

– intervenția rapidă în cazul constatării unor avarii ale lucrărilor realizate prin proiect, astfel încât acestea să nu ajungă la o stare avansată de degradare și să contamineze mediul edafic;

- evitarea contactului produselor petroliere (motorină, uleiuri minerale) cu solul, subsolul, prin verificarea periodică a stării de funcționare a utilajelor și echipamentelor utilizate;

– în cazul producerii unor astfel de scurgeri la utilajele de intervenție, luarea unor măsuri de îndepărtare a poluării (așternere de rumeguș pentru împiedicarea infiltrării în sol, excavarea solului contaminat și eliminare prin firme specializate și autorizate).;

– amendarea/sanționarea autoturismelor care circulă fără inspecția tehnică valabilă sau prezintă defecțiuni și scurgeri de ulei și combustibili:

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;

Nu este cazul.

• lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate.

Lucrările ce se realizează, fiind situate pe traseul existent, nu au impact negativ asupra florei și faunei și nu influențează acest factor de mediu. Prin execuția lucrărilor de modernizare se vor îmbunătăți parametrii de stare tehnică a drumurilor. Lucrările care se vor executa vor conduce, în final, la desfășurarea traficului în condiții de siguranță și confort.

Prin prevederile din proiect se urmărește realizarea exigențelor de calitate, rezistență și stabilitate, siguranța în exploatare și protecția mediului.

g) 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 etc.;

În **perioada de realizare a investiției** propuse prin prezentul proiect, pot apărea o serie de forme de impact asupra populației din vecinătatea amplasamentului datorate următoarelor aspecte:

- transportul și manipularea materiilor prime și auxiliare, care pot cauza disconfort prin zgomot și creșterea concentrațiilor de pulberi în suspensie;
- depozitarea necontrolată a deșeurilor rezultate din activitatea de construcție care pot crea disconfort din punct de vedere estetic;
- desfășurarea lucrărilor de execuție concomitent cu alte lucrări realizate la nivel local poate crea un disconfort și îngreunarea traficului rutier în zona proiectului;
- ocuparea temporară a unor suprafețe de teren publice în vederea realizării lucrărilor propuse.

În **perioada de funcționare a investiției**, deteriorarea structurii lucrărilor realizate poate genera un impact potențial, negativ direct, de scurtă durată asupra populației, prin îngreunarea traficului pe porțiunea în cauză până la repararea acesteia.

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

Măsurile de reducere sau prevenire a impactului asupra componentei umane în **etapa de realizare a proiectului** sunt:

- desfășurarea activităților pe timp de zi;
- limitarea vitezei utilajelor de transport a materialelor pentru diminuarea zgomotului;
- dotarea utilajelor cu motoare ecranate acustic;
- verificarea periodică a stării de funcționare a utilajelor și echipamentelor de pe amplasament;
- delimitarea și marcarea corespunzătoare a zonelor de lucru unde accesul populației este interzis;

– colectarea și depozitarea zilnică a deșeurilor generate din lucrările de excavare în afara zonelor de acces al populației;

– depozitarea corespunzătoare a materiilor prime și a materialelor utilizate zilnic doar pe amplasamentul lucrărilor pe durata timpului de lucru și transportul acestora pe amplasamentul organizărilor de șantier pe timpul perioadelor nelucrătoare.

Pentru a preveni impactului negativ asupra componentei umane în **etapa de funcționare a investiției** sunt propuse următoarele măsuri:

- verificarea stării de funcționare a lucrărilor realizate;
- intervenția rapidă în cadrul constatării unor disfuncționalități la lucrările realizate.

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

- *lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeuri generate;*

Deșeurile rezultate în urma lucrărilor de reabilitare a drumurilor sunt următoarele:

- deșeuri menajere (cod 20 03 01), se vor stoca provizoriu în pubele și vor fi preluate de operatorul de salubritate din zonă, pe bază de contract;

- deșeuri metalice (cod 02 01 10), sunt colectate în recipienți metalici;

- deșeuri din ambalaje de hârtie, carton, lemn și materiale plastice (cod 15 01 01, cod 15 01 02, cod 15 01 02), se vor stoca provizoriu în pubele și vor fi preluate de operatorul de salubritate din zonă, pe bază de contract;

- deșeuri din beton (cod 17 01 01), se vor stoca provizoriu în incinta organizărilor de șantier; vor fi valorificate ca material de construcții sau vor fi eliminate în depozite autorizate pentru deșeuri din construcții;

Gestionarea deșeurilor industriale neradioactive se va realiza conform procedurilor aprobate, a Autorizației de Mediu și a actelor normative în vigoare, respectându-se Legea nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor, HG nr. 1061/2008 privind transportul deșeurilor pe teritoriul României, HG nr. 856/2002 privind clasificarea deșeurilor și legislația specifică pentru anumite categorii de deșeuri (HGR nr. 235/2007 privind uleiurile uzate).

- *programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate;*

La acest gen de lucrări, șantierul fiind pe amplasamentul drumurilor existente, executantul va lua măsurile necesare ca la terminarea lucrărilor și consemnarea în procesul verbal de recepție, să aducă amplasamentul la starea inițială, prin îndepărtarea pământului în exces, refacerea carosabilului, accesului la corpurile clădirilor existente, nivelarea zonei, etc.

- *planul de gestionare a deșeurilor*

Nu se permite să se depoziteze materialele rămase din procesul de execuție pe zona carosabilă sau zona verde, acestea vor fi transportate la halda de gunoi a localității. Surplusul de pământ rezultat în urma săpăturilor din timpul execuției investitiei, se va depozita în spațiul pus la dispoziție de autoritățile locale. Deșeurile rezultate din procesul tehnologic se va depozita într-o pubelă care va fi preluată periodic.

i) 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.

Prepararea betonului, se va face în stații de preparare cu agrementele legale obținute, transportul se va face cu mijloace de transport speciale. Deșeurile rezultate din procesul tehnologic nu sunt periculoase.

Substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate vor respecta cerințele regulamentului european CLP (1272/2008), care modifică Regulamentul 1907/2006 transpus prin HG nr. 1408/2008. Cel târziu la achiziție, furnizorii de produse chimice vor prezenta Fișa cu Date de Securitate, Fișele tehnice și numerele de înregistrare REACH (pentru substanțele periculoase care necesită aceste înregistrări).

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

La realizarea proiectului propus vor fi folosite atât materiale de proveniență naturală, precum piatra, cât și materiale artificiale. Prin natura lor, lucrările necesită un volum de beton, amestecuri de beton și piatră naturală.

VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT:

- *impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosiștelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);*

Prin lucrările de reabilitare și modernizare a drumurilor proiectate nu va fi afectată sănătatea populației, flora și fauna și se vor îmbunătăți condițiile de trai prin eliminarea prafului și a zgomotelor.

- *extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate);*

Nu este cazul.

- *magnitudinea și complexitatea impactului;*

Nu este cazul.

- *probabilitatea impactului;*

Nu este cazul.

- *durata, frecvența și reversibilitatea impactului;*

Nu este cazul.

- *măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;*

În cadrul capitolului VII au fost identificate sursele potențiale de impact asupra tuturor factorilor de mediu și sunt propuse măsuri de prevenire și de reducere a acestora în toate fazele proiectului.

- *natura transfrontalieră a impactului.*

Lucrările propuse prin proiect sunt situate la distanță de vecinătatea frontierei de stat, neexistând un potențial impact transfrontalier.

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI - DOTĂRI ȘI MĂSURI PREVĂZUTE PENTRU CONTROLUL EMISIILOR DE POLUANȚI ÎN MEDIU, INCLUSIV PENTRU CONFORMAREA LA CERINȚELE PRIVIND MONITORIZAREA EMISIILOR PREVĂZUTE DE CONCLUZIILE CELOR MAI BUNE TEHNICI DISPONIBILE APLICABILE. SE VA AVEA ÎN VEDERE CA IMPLEMENTAREA PROIECTULUI SĂ NU INFLUENȚEZE NEGATIV CALITATEA AERULUI ÎN ZONĂ.

Exploatarea și întreținerea drumurilor cuprinde totalitatea operațiunilor și activităților efectuate de către personalul angajat în vederea întreținerii și monitorizării, care să respecte indicatorii de calitate impuși de normele în vigoare.

Regulamentele de exploatare vor fi elaborate de operatorii de servicii conform legislației în vigoare avându-se în vedere indicațiile din proiect, instrucțiunile de exploatare, avizele și recomandările organelor abilitate (companiile de gospodărirea apelor, inspectoratele sanitare și cele de protecția mediului), precum și toate actele normative din domeniu în vigoare.

Prevederile regulamentului trebuie aplicate integral și în mod permanent de către personalul de exploatare și întreținere, acesta fiind examinat periodic, la intervale de cel mult un an sau ori de câte ori se constată o insuficientă cunoaștere a regulamentului, situație care ar putea conduce la o

exploatare sau o întreținere necorespunzătoare a construcțiilor și instalațiilor sistemului de canalizare.

Executantul și beneficiarul lucrării au obligația să își facă automonitorizarea activității, beneficiarul are obligația de a efectua probe din apele de suprafață înainte și după terminarea activității.

Controlul calitativ al apelor de suprafață se referă în primul rând la verificarea calității apelor de suprafață care intră în șanțuri și dacă la evacuare ele corespund cu prevederile normativelor în vigoare privind stabilirea limitelor de descarcare a apelor de suprafață în receptorii naturali.

Principalele condiții ce se impun apelor de suprafață sunt:

- să nu fie agresive pentru materialele din care este executat drumul;
- să nu fie nocive sau să emită gaze toxice, vătămătoare;
- să nu prezinte pericol de incendiu și de explozie;
- să nu conțină materii în suspensie, care să corodeze pereții rigolelor sau să se depună și să provoace infundări;
- să nu conțină corpuri plutitoare, să nu conțină hidrocarburi, uleiuri și grăsimi care să adere la pereții șanțurilor, rigolelor etc.

IX. LEGĂTURĂ CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU PLANURI/PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE:

A) **Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).**

Nu este cazul.

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

Drumurile ce fac obiectivul prezentei documentații se vor finanța prin Programul Național de Dezvoltare Locală.

X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

Organizarea de șantier pentru investiția de bază constă în amenajarea spațiilor pentru depozitarea materialelor necesare (piatră spartă, balast, elemente prefabricate etc.).

Periodic se va verifica continuitatea, starea tehnică și de securitate a împrejurimilor șantierului astfel încât să fie preîntâmpinat orice acces neautorizat în incintă. Controlul perimetral va fi reglementat prin Planul de pază al amplasamentului.

La ieșirea din șantier, în dreptul porții de acces auto, se amplasează panoul de indentificare a investiției

- localizarea organizării de șantier;

Organizarea de șantier se va amplasa pe un teren pus la dispoziție de beneficiarul lucrării, în apropierea obiectivului de investiții, pe un teren ce aparține domeniului public al comunei Roșia Montană.

Aceasta are o suprafață de cca. 600 m², este împrejmuită cu gard din plasă și se vor amplasa următoarele obiecte provizorii:– magazia provizorie cu rol de depozitare materiale, vestiar muncitori și depozitare scule (lopeți, răngi, târnăcoape);

– punct PSI;

– platou depozitare materiale;

– containere de deșeuri.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Nu este cazul.

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

Reprezentate de produsele petroliere rezultate din activitatea de întreținere a utilajelor care, antrenate de apele meteorice, afectează atât apele de suprafață cât și apele subterane. Astfel, constructorul va asigura utilaje și echipamente aflate în stare bună de funcționare, fără improvizații ce pot genera scurgeri de lubrifianți sau combustibil.

Deșeurile rezultate din activitatea proprie a fiecărui antreprenor și subantreprenor și acestuia se vor colecta din frontul de lucru, se vor transporta și depozita temporar la punctul de colectare propriu din incinta șantierului. Activitatea se va organiza și desfășura controlat și sub supraveghere, astfel încât cantitatea de deseuri în zona de lucru să fie permanent minimă pentru a nu induce factori suplimentari de risc din punct de vedere al securității și sănătății muncii .

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

Nu sunt necesare instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier deoarece utilajele și mijloacele de transport cu care se vor realiza lucrările vor fi omologate conform normelor în vigoare.

Vor fi amenajate spații speciale pentru colectarea și stocarea temporară a deșeurilor provenite de la organizarea de șantier, care vor fi depozitate în pubele, fiind interzisă depozitarea deșeurilor direct pe sol, învecinată amplasamentului proiectului.

Se vor lua toate măsurile necesare pentru colectarea și depozitarea în condiții corespunzătoare a deșeurilor generate în perioada de realizare a proiectului și de a se asigura că operațiunile de colectare, transport, eliminare sau valorificare să fie realizate prin firme specializate și autorizate.

XI. LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII, ÎN MĂSURA ÎN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE:

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

Executantul va lua măsurile necesare ca la terminarea lucrărilor și consemnarea în procesul verbal de recepție, să aducă amplasamentul la starea inițială, prin îndepărtarea pământului în exces, refacerea accesului la corpurile clădirilor existente, nivelarea zonei, etc. De asemenea executantul va îndepărta de pe aceste amplasamente toate resturile de conducte, cabluri, moloz, etc, care au rămas ca urmare a lucrărilor efectuate.

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

Poluarea accidentală care poate să apară sunt eventualele pierderi de ulei și-au combustibil, a utilajelor folosite în procesul tehnologic. Pierderile accidentale sunt îndepărtate prin presare de nisip și substanțe absorbante de produse petroliere.

În urma lucrărilor de execuție vor rezulta deseuri tip beton, pământ care vor fi depozitate pe măsura producerii lor în imediată apropiere a zonei de lucru îngrădită cu panouri de protecție.

Acestea vor fi ridicate ritmic și evacuate la gropa de gunoi a localității cu mijloacele de transport ale executantului. Prezenta lucrare nu presupune tăierea de arbori, spațiul verde afectat de săpătura va fi inierbat la terminarea lucrărilor.

- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației:

Nu este cazul.

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

Șantierul va fi amplasat pe ampriza actuală a sectorului de drum proiectat, astfel ca se vor lua măsurile necesare ca la terminarea lucrărilor și consemnarea în procesul verbal de recepție, să se aducă amplasamentul la starea inițială, prin îndepărtarea pământului în exces, refacerea carosabilului, a acceselor la corpurile clădirilor existente, nivelarea zonei etc.

XII. ANEXE - PIESE DESENATE

1. Plan încadrare în zonă
2. Plan de ansamblu
3. Plan de situație

XIII. PENTRU PROIECTELE CARE INTRĂ SUB INCIDENTA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENTĂ A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI ȘI FAUNEI SĂLBATICE, APROBATĂ CU MODIFICĂRI ȘI COMPLETĂRI PRIN LEGEA NR. 49/2011, CU MODIFICĂRILE ȘI COMPLETĂRILE ULTERIOARE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMĂTOARELE:

a) descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stere 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

Descrierea succintă a proiectului

Comuna Roșia Montană este situată în nord-vestul județului Alba și partea central-vestică a României, 80 km față de Municipiul Alba Iulia.

Localitățile componente ale comunei sunt: Roșia Montană, Blidești, Bălmoșești, Bunta, Corna, Cărpiniș, Coasta Henții, Curături, Dăroaia, Gârda Bărbulești, Gura Roșiei, Iacobești, Ignățești, Soal, Țarina, Vârtop.

Drumurile comunale și locale supuse modernizării se află în proprietatea comunei Roșia Montană și se regăsesc în Anexa nr. 59 - Inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al

comunei Roșia Montană, cuprins în Hotărârea Guvernului României nr. 974/2002, Hotărâre privind atestarea domeniului public al județului Alba, precum și al municipiilor, orașelor și comunelor din județul Alba, la pozițiile 54, 55 și 61.

Proiectarea drumurilor comunale s-a condus având în vedere următoarele obiective:

- corectarea în plan și spațiu a elementelor geometrice ale traseului existent, astfel încât să se asigure condițiile tehnice necesare pentru o viteză de proiectare de 20...30 km/h;
- stabilirea axei proiectate astfel încât să se folosească într-o măsură cât mai mare traseul existent;
- executarea unei structuri rutiere și realizarea unei îmbrăcămînți bituminoase în două straturi;
- executarea lucrărilor de colectare și evacuare a apelor de suprafață: șanțuri/rigole respectiv podețe;
- amenajarea stațiilor de incrușișare;
- amenajarea acceselor la proprietati și a drumurilor laterale;
- executarea lucrărilor privind siguranța circulației rutiere.
- Consolidări, dacă este cazul.

Distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar

Din punct de vedere al ariilor protejate din zona obiectivului cuprins în prezenta documentație, se precizează că acestea **nu intră** sub incidența art. 28 din O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare.

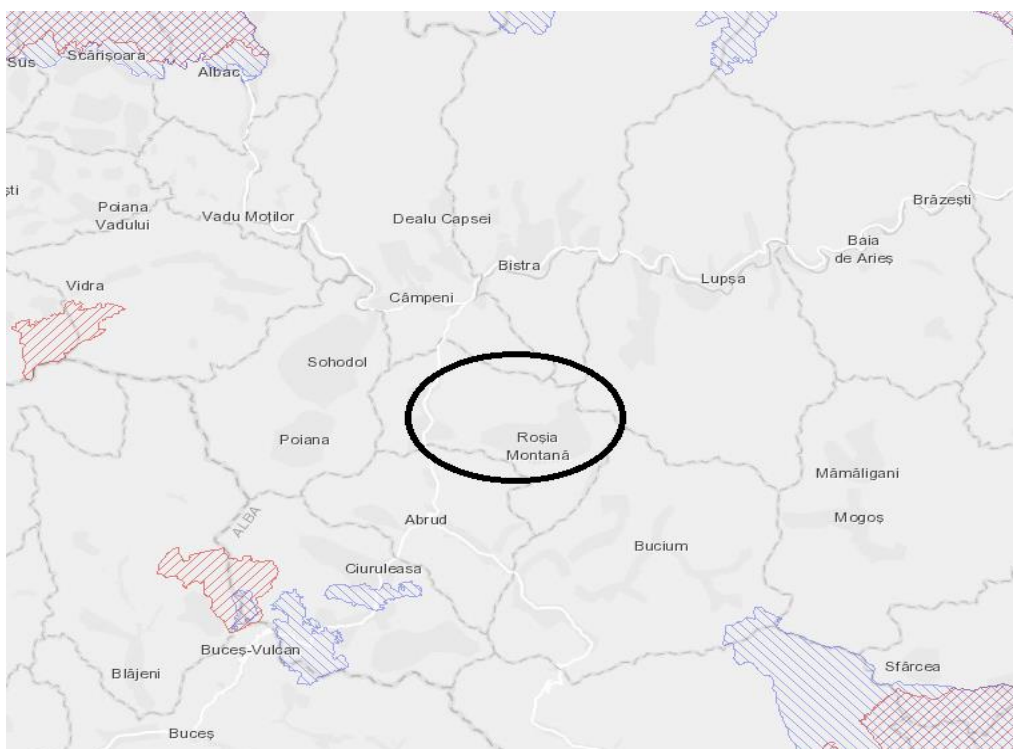


Fig. 13 Amplasamentul drumurilor în relație cu Natura 2000

Coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului

Inventar de coordonate DC 146 : Inceput proiect: X= 356114.208; Y= 535841.932;

Sfarsit proiect: X= 355975.119; Y= 537765.473;

Inventar de coordonate DL Coasta Hentii: Inceput proiect: X= 350527.031; Y= 536761.246;

Sfarsit proiect: X= 349428.576; Y= 535788.637;

Inventar de coordonate DL Hondru Curaturi -Tronson I:

Inceput proiect: X= 350388.645; Y= 538038.057;

Sfarsit proiect: X= 349336.288; Y= 539248.484;

Inventar de coordonate DL Hondru Curaturi -Tronson II:

Inceput proiect: X= 350250.585; Y= 537634.326;

Sfarsit proiect: X= 348970.271; Y= 538480.324;

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

Nu este cazul. Drumurile proiectate sunt situate la o distanță de cca. 5...10 km față de aria protejată Munții Trascăului (SiteCode: ROSPA0087).

c) prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;

Nu este cazul.

d) se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;

Nu este cazul. Proiectul propus nu are legătură directă cu arii naturale protejate de interes comunitar.

e) se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;

Nu este cazul.

f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare.

Nu este cazul.

XIV. PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMĂTOARELE INFORMAȚII, PRELuate DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE:

1. Localizarea proiectului:

- bazinul hidrografic;

Apele de suprafață.

Principalul colector este râul Abrud în care confluează valea Roșia, activă întreg anul, valea Corna, valea Henții, etc. Râul are caracter torențial, primăvara are cele mai mari debite după care se reduc până la ploile torențiale de vară. Cele mai mici debite se scurg în sezonul de vară-toamnă. Valea Roșia pleacă din Tâu Țarina, Tâu Mare și Tâu Brazi colectând pe drum apele de mină. Apa a primit denumirea după culoarea galben-roșcată pe care o are datorită oxizilor de fier din rocile vulcanice pe care le străbate. Râul are un debit maxim de 300 l/min și a fost menționat documentar din 1525.

Alți afluenți ai râului Abrud sunt valea Vîrtopului care izvorăște de sub culmea Zănoaga și se varsă în râul Abrud în dreptul localității Cărpiniș și valea Corna care pleacă din Tăul Corna și se varsă în valea Abrudului pe teritoriul orașului Abrud.

Văile au debit inconstant funcție de anotimpuri, iar unele văi seacă complet în perioada de vară.

- Cursuri de apă cu caracter semipermanent(torențial).

Acestea împânzesc teritoriul cercetat și sunt tributare râului Abrud cât și afluenților principali ai acestuia. Au o mare capacitate de transport formând acumulări de depozite grosiere la confluența cu râurile importante. Aceste cursuri de apă se manifestă în perioada ploilor masive sau a topirii zăpezilor. Râul are caracter torențial, primăvara are cele mai mari debite după care se reduc până la ploile torențiale de vară. Cele mai mici debite se scurg în sezonul de vară-toamnă.

- cursul de apă: denumirea și codul cadastral;

Nu este cazul. Proiectul propus nu afectează cursuri de apă.

- corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): denumire și cod.

Nu este cazul.

2. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă.

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

**XV. CRITERIILE PREVĂZUTE ÎN ANEXA NR. 3 LA LEGEA NR. PRIVIND EVALUAREA
IMPACTULUI ANUMITOR PROIECTE PUBLICE ȘI PRIVATE ASUPRA MEDIULUI SE IAU ÎN
CONSIDERARE, DACĂ ESTE CAZUL, ÎN MOMENTUL COMPILĂRII INFORMATIILOR ÎN
CONFORMITATE CU PUNCTELE III-XIV.**

Nu este cazul.

**Întocmit,
ing. Benjamin BUȚUȚOI**