
PROIECT nr. 17/2018

**Memoriul de prezentare conform Ord. 135/2010 privind
aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului
asupra mediului pentru proiecte publice și private și Deciziei
inițiale nr 419 din 31.05.2017**

Obiectiv:

“Modernizare strazi de interes local in comuna Auseu, județul Bihor”

Beneficiar:

COMUNA AUȘEU

FOAIE DE CAPĂT

1. Denumire proiect: **“Modernizare strazi de interes local in comuna Auseu, județul Bihor”**
2. Faza de proiectare: **Obținerea Acordului de Mediu**
3. Beneficiar: **COMUNA AUȘEU**
4. Proiectant: **S.C. PROIECT-CONSTRUCT REGIUNEA TRANSILVANIA S.R.L.**

**S.C. PROIECT-CONSTRUCT REGIUNEA
TRANSILVANIA S.R.L.
ing. Szabo Laszlo**

2018

S.C. PROIECT-CONSTRUCT REGIUNEA TRANSILVANIA S.R.L.

LISTĂ DE SEMNĂTURI

1. ȘEF PROIECT: ing. Szabo Odon
2. PROIECTAT: ing. Szabo Laszlo

BORDEROU

A. PIESE SCRISE

1. Foaie de capăt
2. Listă de semnături
3. Borderou
4. Anexa nr. 5 la metodologie conform Ordinului comun MMP nr. 135/2010

B. PIESE DESENATE

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

ANEXA Nr. 5

la metodologie

Conținutul-cadru al memoriului de prezentare
conform Ordinului comun MMP nr. 135/2010

I. Denumirea proiectului:

„ Modernizare strazi de interes local in comuna Aușeu, județul Bihor”

II.Titular

Comuna Aușeu

Adresa titularului, telefon, fax, adresa de e-mail, site:

- comuna Aușeu, strada Principală, nr 32
- Telefon: 0259 447 036
- Fax: 0259 447 036
- E-mail: primaria.auseu@cjbihor.ro

III. Descrierea proiectului:

1. Rezumatul proiectului

Prezentul proiect a urmărit identificarea unei soluții tehnice optime pentru asigurarea condițiilor necesare desfășurării circulației rutiere în siguranță și confort. În acest sens s-a ales varianta modernizării drumului studiat pe toată lungimea lui, avându-se în vedere realizarea următoarelor lucrări:

- suprafața carosabilă cu acoperire asfaltică
- completare, amenajare acostamente
- decolmatare, re poziționare podețe
- decolmatare, execuție șanțuri

Strazile sunt amplasate pe teritoriul administrativ al comunei Aușeu acestea avand o lungime 14 299,59 m.

		Lungime proiectată	
	Grosi strada 1	899.28	m
	Luncsoara strada 1	1621	m
	Luncsoara strada 2	729.21	m
	Luncsoara strada 3	533.05	m
	Luncsoara strada 4	136.25	m
	Luncsoara strada 5	149.53	m
	Luncsoara strada 6	146.12	m

Luncsoara strada 7	309.1	m
DC 167 tronson 1	4881.29	m
DC 167 tronson 2	3118.69	m
Auseu strada 1	51.71	m
Auseu strada 2	84.21	m
Auseu strada 3	113.24	m
Auseu strada 4	434.61	m
Gheghie strada 1	513.14	m
Cacuciu Vechi strada 1	579.16	m
Total	14299.59	m

Elementele geometrice în plan

Din punct de vedere al elementelor geometrice în plan, străzile s-au amenajat printr-o succesiune de aliniamente și curbe, în special aliniamente, respectiv acolo unde unghiurile sunt mai mari de 177 grade s-au considerat frânturi.

Profilul longitudinal

Linia roșie s-a proiectat astfel încât volumele de umplutură, săpătură să fie cât mai mici, urmărind în mare parte configurația drumului inițial în zonele în care acesta este existent iar în zonele în care acesta este nou s-a ținut seama și de construcțiile care vor urma să se realizeze în această zonă însă se vor ține cont și de grosimile straturilor structurii rutiere propuse.

Profilul transversal tip

Din punct de vedere al elementelor geometrice în profil transversal, străzile se încadrează conform Ordinului cu nr. 49/1998, cu următoarele caracteristici:

- ◆ categoria străzilor: străzi de interes local
- ◆ categoria tehnică: V
- ◆ viteza de proiectare: 25 km/h
- ◆ lungimea traseului proiectat: 14 299,59 m
- ◆ lățimea părții carosabile: 3.00 – 4.00 m
- ◆ lățimea platformei: 4.00 – 5.00 m
- ◆ lățime acostamente 0.50 m
- ◆ Tipul structurii rutiere: suplă
- ◆ Zone verzi de lățime variabilă

Profilul transversal în aliniament se va amenaja cu pantă tip acoperiș de 2,5% pe partea carosabilă, iar pe acostamente de 4%.

Se propune modernizarea strazilor de interes local din comuna Aușeu, prin realizarea unui sistem rutier compus din următoarele straturi:

- ◆ Structura rutiera noua - **DC 167 tronson I, Cacuciu Vechi strada 1, Luncșoara strada 4, Luncșoara strada 6, Gheghie strada 1 (km 0+200 – 0+513,14):**
 - 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16 rul 50/70
 - 6 cm strat de legătură din beton asfaltic BA20 leg 50/70
 - 15 cm strat de piatră spartă
 - 30 cm strat de fundatie din balastAcostamente:
 - 25 cm strat de piatra sparta
 - 30 cm strat de fundatie din balast

- ◆ Folosire zestre existenta ca strat de forma – **DC 167 tronson II, Luncșoara strada 3, Aușeu strada 1, Aușeu strada 2, Aușeu strada 3**
 - 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16 rul 50/70
 - 6 cm strat de legătură din beton asfaltic BA20 leg 50/70
 - 15 cm strat de piatră spartă
 - 20 cm strat de fundatie din balast
 - pietruirea existenta, care se se scarifica și se reprofilează
- ◆ Acostamente:
 - 25 cm strat de piatra sparta
 - 20 cm strat de fundatie din balast

- ◆ Folosire zestre existenta ca strat de forma – **Groși strada 1, Luncșoara strada 1, Luncșoara strada 2, Luncșoara strada 5, Luncșoara strada 7, Aușeu strada 4, Gheghie strada 1 (0+000 – 0+200),**
 - 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16 rul 50/70
 - 6 cm strat de legătură din beton asfaltic BA20 leg 50/70
 - 15 cm strat de piatră spartă
 - 15 cm strat de fundatie din balast
 - pietruirea existenta, care se se scarifica și se reprofilează
- ◆ Acostamente:
 - 25 cm strat de piatra sparta
 - 15 cm strat de fundatie din balast

Se va realiza 13 platforme de încrucișare, cu dimensiunile conform detaliei de execuție pe DC 167 tronson I, cu următoarele straturi:

-
- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16 rul 50/70
 - 6 cm strat de legătură din beton asfaltic BA20 leg 50/70
 - 15 cm strat de piatră spartă
 - 30 cm strat de fundație din balast

Amenajarea intersecțiilor

Intersecțiile dintre drumurile laterale s-au amenajat ca intersecții în "T" sau "cruce" cu racordul părții carosabile la margine cu raze arce de cerc. Racordurile cu drumurile laterale se vor realiza pe porțiunea de 15 m și pe lățime variabilă.

Datorită spațiului redus și a proprietăților private din apropierea drumului nu s-a putut realiza racordarea drumurilor laterale cu raze egale sau mai mari decât cele recomandate sau amenajarea acestora la un unghi cât mai apropiat de 90 de grade iar folosirea semnelor de obligații la dreapta respectiv stânga ar îngreuna circulația și ar crea tensiuni participanților la trafic deoarece nu există spații sau benzi de întoarcere, sensuri giratorii care să permită aceste manevre sigure. Pentru a minimaliza riscurile care survin datorită vizibilității reduse s-au luat măsuri compensatorii printre care amintim degajarea vegetației (când este cazul) etc.

Dispozitive de scurgere și evacuare a apelor pluviale

Apa superficială provenită din ploi și din topirea zăpezii acționează atât prin forța de antrenare, de eroziune, cât și prin micșorarea capacității portante a pământului din patul drumului. De aceea apele superficiale trebuie îndepărtate de pe suprafețele platformei drumului și descărcate lateral, fie pe terenul natural, când drumul este în rambleu, fie în șanțuri sau rigole, când drumul este în debleu.

Din studiile realizate rezultă că pe sectoarele în care drumul principal se interesează cu drumurile laterale pe zona de debleu apele meteorice vor fi preluate de către șanțuri, rigole, și podețe.

Scurgerea apelor pluviale de pe platforma drumului este asigurată prin rigole și șanțurile cuprinse în proiect. Se va realiza și șanțuri betonate și rigole carosabile conform detaliilor.

Pentru evacuarea apelor au fost prevăzute următoarele :

-decolmatarea șanțurilor existente în intravilanul localităților-fără a afecta podețele sau accesele existente.

Podețele deteriorate pe drumul modernizat vor fi înlocuite. Podețele transversale vor fi Ø 800 mm, Ø 600 mm și Ø 500 mm.

Pozitii km podete			
Nr.Crt	Numele strazii	Podete pozitia kilometrica	Tip
1	Strada 1 Groși	Km 0+215	Ø 600, L=7.5m
2	Strada 1 Luncșoara	Km 0+640	Ø 600, L=7.5m
3		Km 0+730	Ø 500, L=7.5m
4		Km 0+807	Ø 500, L=7.5m
5		Km 1+045	Ø 500, L=7.5m
6		Km 1+290	Ø 500, L=7.5m
7		Strada 2 Luncșoara	Km 0+002
8	Km 0+330		Ø 600, L=7.5m
9	Km 0+670		Ø 600, L=7.5m
10	Km 0+727		Ø 600, L=7.5m
11	Strada 3 Luncșoara	Km 0+350	Ø 600, L=7.5m
12	Strada 4 Luncșoara	Km 0+001	Ø 600, L=7.5m
13	Strada 7 Luncșoara	Km 0+050	Ø 500, L=6.5m
14	DC 167 tronson I	Km 0+005	Podet dalat D5
15		Km 0+210	Ø 600, L=5m
16		Km 0+355	Ø 600, L=5m
17		Km 2+310	Ø 600, L=5m
18		Km 3+145	Ø 800, L=7.5m
19		Km 3+360	Ø 600, L=5m
20		Km 3+650	Ø 600, L=5m
21		DC 167 tronson II	Km 0+250
22	Km 0+460		Ø 600, L=5m
23	Km 0+490		Ø 600, L=5m

24		Km 0+515	Ø 600, L=7.5m	
25		Km 0+700	Ø 600, L=5m	
26		Km 0+930	Ø 600, L=5m	
27		Km 1+140	Ø 600, L=7.5m	
28		Km 1+340	Ø 600, L=5m	
29		Km 1+530	Ø 600, L=5m	
30		Km 1+580	Ø 600, L=7.5m	
31		Km 1+670	Ø 600, L=5m	
32		Km 1+720	Ø 600, L=5m	
33		Km 1+820	Ø 600, L=5m	
34		Km 1+855	Ø 600, L=5m	
35		Km 1+900	Ø 600, L=7.5m	
36		Km 2+265	Ø 600, L=5m	
37		Km 2+360	Ø 600, L=5m	
38		Km 2+400	Ø 600, L=7.5m	
39		Km 2+410	Ø 600, L=5m	
40		Km 2+715	Ø 600, L=5m	
41		Km 2+855	Ø 600, L=5m	
42		Strada 4 Așeu	Km 0+225	Ø 600, L=7,5m
43			Km 0+345	Ø 600, L=7.5m
44		Strada 1 Gheghie	Km 0+240	Ø 500, L=7.5
45	Strada 1 Cacuciu Vechi	Km 0+007	Ø 500, L=7.5m	
46		Km 0+015	Ø 500, L=5m	

1.1.1. Descrierea constructivă, funcțională și tehnologică

Prin realizarea investiției privind modernizarea drumului, aceasta va fi adusă la parametri tehnici impuși de normativele în vigoare și vor avea aspect și rol funcțional modern, care să satisfacă cerințele impuse de normativele în vigoare, fără praf, noroi, ape uzate sau pluviale pe suprafața drumului.

- ◆ categoria străzilor: străzi de interes local
- ◆ categoria tehnică: V
- ◆ viteza de proiectare: 25 km/h
- ◆ lungimea traseului proiectat: 14 299,59 m
- ◆ lățimea părții carosabile: 3.00 – 4.00 m
- ◆ lățimea platformei: 4.00 – 5.00 m
- ◆ lățime acostamente 0.50 m
- ◆ Tipul structurii rutiere: suplă
- ◆ Zone verzi de lățime variabilă

Profilul transversal în aliniament se va amenaja cu pantă tip acoperiș de 2,5% pe partea carosabilă, iar pe acostamente de 4%.

1.1.2. Siguranța circulației

Pe perioada execuției lucrărilor constructorul va lua măsurile de semnalizarea punctului de lucru conform Ordinului MT/MI 1124/411/2000.

Toate echipamentele rutiere vor fi semnalizate cu elemente reflectorizante (butoni retroreflectorizanți, dispozitive reflectorizante, marcaje rutiere, stâlpi de ghidare etc).

Stâlpii din vecinătatea drumului care sunt considerați periculoși pentru buna desfășurare a traficului rutier se vor semnaliza corespunzător deoarece pentru relocarea acestora vor fi nevoie de costuri însemnate.

Lățimile benzilor de circulație sunt proiectate conform ordin 43/1997 actualizat și conform STAS 863-85 care se vor citi împreună cu tabelul centralizator aferent fiecărei curbe pentru a putea realiza o lățime corectă în vederea realizării marcajelor longitudinale.

Marcajele rutiere orizontale se vor realiza din vopsea cu microbule de sticlă care nu necesită întreținere frecventă și au o rezistență la uzură mai mare, acestea executându-se conform SR 1848-7:2015.

Situația ocupărilor definitive de teren

Suprafața totală de teren ce urmează a fi ocupată de lucrare este de 83.450 mp și se află în proprietatea Comunei Auşeu.

1.1.3. Caracteristicile principale ale construcțiilor din cadrul obiectivului de investiții

În documentație s-a prevăzut realizarea următoarelor lucrări mai importante, considerate ca eficiente din punct de vedere tehnico – economic ;

- curățirea suprafeței de rulare

-
- așternerea straturilor de materiale și compactarea lor

Structura rutieră propusă:

- ◆ Structura rutiera noua - **DC 167 tronson I, Cacuciu Vechi strada 1, Luncșoara strada 4, Luncșoara strada 6, Gheghie strada 1 (km 0+200 – 0+513,14):**
 - 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16 rul 50/70
 - 6 cm strat de legătură din beton asfaltic BA20 leg 50/70
 - 15 cm strat de piatră spartă
 - 30 cm strat de fundatie din balastAcostamente:
 - 25 cm strat de piatra sparta
 - 30 cm strat de fundatie din balast
- ◆ Folosire zestre existenta ca strat de forma – **DC 167 tronson II, Luncșoara strada 3, Aușeu strada 1, Aușeu strada 2, Aușeu strada 3**
 - 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16 rul 50/70
 - 6 cm strat de legătură din beton asfaltic BA20 leg 50/70
 - 15 cm strat de piatră spartă
 - 20 cm strat de fundatie din balast
 - pietruirea existenta, care se se scarifica și se reprofilează
- ◆ Acostamente:
 - 25 cm strat de piatra sparta
 - 20 cm strat de fundatie din balast
- ◆ Folosire zestre existenta ca strat de forma – **Groși strada 1, Luncșoara strada 1, Luncșoara strada 2, Luncșoara strada 5, Luncșoara strada 7, Aușeu strada 4, Gheghie strada 1 (0+000 – 0+200),**
 - 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16 rul 50/70
 - 6 cm strat de legătură din beton asfaltic BA20 leg 50/70
 - 15 cm strat de piatră spartă
 - 15 cm strat de fundatie din balast
 - pietruirea existenta, care se se scarifica și se reprofilează
- ◆ Acostamente:
 - 25 cm strat de piatra sparta
 - 15 cm strat de fundatie din balast

Se va realiza 13 platforme de încrucișare, cu dimensiunile conform detaliei de execuție pe DC 167 tronson I, cu următoarele straturi:

- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16 rul 50/70
- 6 cm strat de legătură din beton asfaltic BA20 leg 50/70
- 15 cm strat de piatră spartă
- 30 cm strat de fundatie din balast

Deoarece suprafața de rulare, are ca support stratul de mixtură asfaltică, va fi necesară întreținerea permanentă și susținută a acestui strat. Neefectuarea la timp a acestor lucrări conduce la deteriorarea pe suprafețe mari a stratului de mixtură asfaltică, de agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici și apoi a celui de balast, cu toate consecințele defavorabile ce decurg de aici.

1.1.4. Reglementări rețele

- necesarul de utilități pentru varianta propusă promovării;
Nu este cazul.
- soluții tehnice de asigurare cu utilități;
Nu este cazul.

1.1.5. Amenajări pentru organizare de șantier

Execuția lucrărilor propuse se va efectua de către un antreprenor de specialitate.

Organizarea de șantier se va realiza pe suprafața pusă la dispoziție de autoritățile locale care nu vor intra sub incidența cu situl Natura 2000, nefiind afectate speciile protejate.

Organizarea de șantier se va limita la rulote (vestiar) pentru muncitori și unelte se vor asigura în incinta stației.

Materialele necesare se vor aduce pe șantier numai pe măsura punerii lor în operă, ele trebuind să fie agrementate conform normelor aflate în vigoare.

La executarea lucrărilor se vor respecta toate prevederile legale prevăzute în acte normative, STAS-uri, HG-uri, etc. Pentru fiecare gen de lucrare în parte.

În cadrul lucrărilor de organizare de șantier se vor lua măsuri privind siguranța circulației rutiere și pietonale, prin semnalizarea pe timp de zi și de noapte a obstacolelor create în timpul execuției.

1.1.6. Situația existentă a utilităților și analiza de consum

Datorită specificului activității, realizarea investiției propuse nu necesită racordarea la utilități.

1.1.7. Amenajări pentru protecția mediului

Pentru protecția apelor, colectarea și evacuarea apelor pluviale de pe platforma drumului se va face prin șanțurile și rigolele existente și proiectate precum și prin podețele existente.

Pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor, precum și pentru protecția aerului, solului, ecosistemelor acvatice și terestre, având ca sursă de poluare traficul rutier, nu se impun măsuri speciale.

1.1.8. Durata de realizare și etapele principale

Durata de realizare a investiției este de 12 luni.

1.1.9. Verificarea proiectului

Deoarece lucrările de modernizare cu îmbrăcăminți bituminoase ale drumului, care fac obiectul prezentului proiect, se încadrează în categoria de importanță "C", este necesară verificarea lui la următoarele categorii: A.4.1., B.2.1., D.2.1.

1.1.10. Măsuri de protecția muncii și p.s.i.

Prima problema care va sta în atenția executantului vor fi măsurile de protecția muncii. Nu se va începe nici o activitate pe șantier până nu sunt verificate toate condițiile de respectare a normelor de tehnica securității muncii.

În vederea executării lucrărilor se va face instruirea întregului personal, a muncitorilor, a tuturor persoanelor care au acces la punctul de lucru, pentru respectarea strictă a normelor și instrucțiunilor de protecția muncii prevăzute în următoarele acte normative:

1. Legea nr. 90/1996, cu privire la protecția muncii și normele metodologice de aplicare
2. „Norme metodologice de protecția muncii”, ediția 1996
3. „Primul ajutor la locul accidentului”, ediția 1999
4. Instrucțiuni proprii A.N.D. Ordin 116/1999
5. „Norme specifice de protecția muncii pentru exploatarea și întreținerea drumurilor și podurilor” cod 79/1998, cap. 2.3., 2.6. și 2.7.
6. „Norme de prevenire și stingere al incendiilor și de dotare cu mijloace P.S.I.”, aprobate cu Ordinul nr. 12/1980 M.T. art. 16, 17 cap. V și „Dispoziții generale P.S.I. – 001” publicate în Monitorul Oficial nr. 78 din 22.02.2000.
7. Instrucțiuni de semnalizare „Norme metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instruire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public” aprobate cu Ordinul nr. 1112/411 al M.I. – M.T./octombrie 2000
8. „Norme specifice de protecția muncii pentru manipularea prin purtarea și cu mijloace nemecanizate și depozitarea materialelor”. Nr. 57/1998
9. „Norme specifice de securitatea muncii pentru transporturi rutiere”, nr. 23 aprobat Ordinul nr. 355 din data de 24.10.1995 al M.M.P.S.

Toate actele normative privind protecția muncii care apar până la data execuției lucrărilor.

2. *Justificarea necesității proiectului*

Zonele rurale din România prezintă o deosebită importanță din punct de vedere economic, social și din punct de vedere al dimensiunii lor, diversității, resurselor naturale a și umane pe care le dețin.

Dezvoltarea economică și socială durabilă a spațiului rural este indispensabil legată de îmbunătățirea infrastructurii rurale existente. Pe viitor, zonele rurale trebuie să poată concura efectiv în atragerea de investiții, asigurând totodată și furnizarea unor condiții de viață adecvate populației.

Renovarea și dezvoltarea satelor reprezintă o cerință esențială pentru îmbunătățirea calității vieții, creșterii atractivității și interesului pentru zonele rurale. Un factor determinant în acest sens îl constituie modernizarea și extinderea infrastructurii fizice rurale de bază care influențează în mod direct dezvoltarea activităților sociale, culturale și economice și implicit, crearea de oportunități ocupaționale, reprezentând o premisă majoră pentru relansarea economică și ajungerea la un nivel de dezvoltare necesar integrării în structurile europene.

Din punct de vedere al protecției mediului:

- prin asfaltare se va îndepărta praful de pe drum în perioadele secetoase, respectiv noroiul în perioadele ploioase și drumul realizat va oferi o altă imagine a zonei

Beneficiile obiectivului de investiție:

- reducerea riscurilor pentru sănătate;
- protecția apelor de suprafață și subterane, protecția solului și subsolului;
- creșterea gradului de confort al populației;
- diminuarea migrației populației tinere spre zonele urbane;
- apariția unor noi oportunități pentru investiții private și comerț.
- îndepărtarea prafului și a noroiului de pe drum în perioadele ploioase
- schimbarea imaginii zonei

Lucrările proiectate respectă prevederile regulamentului general de urbanism și PUD.

3. *Planșele reprezentând limitele amplasamentului proiectului, planurile de situație și amplasament* sunt prezentate în anexă.

4. *Formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție etc.)*

Planșele cu planuri sunt anexate.

5. *Elementele specifice caracteristice proiectului propus:*

- profilul și capacitățile de producție;

Profilul activității este cel de construcții rutiere, nu se pune problema capacității de producție ci a cantității de realizat, respectiv modernizarea drumurilor.

- descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice ce vor exista pe amplasament;

Pe amplasament nu va fi o organizare de șantier, ci în exteriorul ariei protejate pe un amplasament pus la dispoziție de către beneficiar.

Operațiunile executate pentru realizarea investiției constau în lucrări de terasamente, nivelări, compactări etc. specifice construcțiilor de drumuri.

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

Practic, produsul proiectului este drumul realizat conform documentației tehnice aprobate. Lucrările se vor realiza in situ, de-a lungul celor 14,299 km.

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

Materiile prime utilizate pe parcursul desfășurării lucrărilor sunt agregatele naturale, betoane, betoane asfaltice, etc. Combustibilul utilizat în procesele tehnologice este motorina. Modul de asigurare al acestora este permanent, pe toată durata de execuție.

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

Lucrări de refacere a amplasamentului nu sunt necesare, toate lucrările vizează execuția unui drum.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;

Prin proiect se realizează modernizarea drumului existent.

- resursele naturale folosite în construcție și funcționare;

În etapa de construcție a drumului se vor folosi următoarele tipuri de materiale, specifice acestei activități: balast, piatră spartă, beton, betoane asfaltice, aceste materiale neafiind procurate din siturile Natura 2000.

- metode folosite în construcție;

Execuția se va face conform legislației în vigoare, respectând autorizația de construire ce urmează a se obține, folosind metode clasice din construcțiile de drumuri, respectiv: lucrări de terasamente, așternerea diferitelor materiale, compactarea acestora, etc. Materialele vor fi aduse pentru punerea în operă cu mijloace auto din stații de sortare.

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

Investitorul, respectiv Comuna Auşeu, va urmări împreună cu dirigințele de şantier respectarea întocmai a prevederilor din autorizația de construire.

Odată cu elaborarea proiectului tehnic se vor elabora și "Programul de control pe şantier", "Program pentru urmărirea în timp a lucrărilor" și "Program de întreținere și exploatare ulterioară a lucrărilor" din care rezultă lucrările necesare pentru menținerea la același standard de funcționare a drumului. Acestea sunt lucrări care nu afectează negativ mediul înconjurător, iar prin realizarea lor se menține la același standard lucrarea.

Alternativa 1.

Alternativa de nerealizare a - relația cu alte proiecte existente sau planificate;

Nu este cazul.

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;

Pentru realizarea proiectului s-au luat în calcul în considerare 2 alternative:

- 1) – realizarea drumului
- 2) – nerealizarea investiției.

Din cele 2 alternative s-a ales realizarea investiției, de multe ori benefică pentru mediu prin reducerea efectului antropic, nu a fost agreată din cauza problemelor de securitate și confort a circulației rutiere existente și care trebuie rezolvate. În urma executării proiectului în timp pot apărea lucrări de reabilitare sau de refacere a covorului asfaltic.

După terminarea lucrărilor apele de suprafață din zona drumurilor vor fi dirjate prin șanțuri și podete către emisari parâuri și râuri care se intersectează cu acesta, astfel se evită stagnarea lor, ceea ce duce la diminuarea riscului de apariție a unor focare de infecție. În urma execuției proiectului nu rezultă deșeuri.

Pentru realizarea proiectului este necesară obținerea autorizației de construire.

- alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului;

Nu este cazul

- alte autorizații cerute pentru proiect

Titularul proiectului va obține avizele și acordurile solicitate prin certificatul de urbanism, respectiv de mediu.

6. Localizarea proiectului:

Proiectul intră sub incidența art.28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate NATURA 2000 tronsonul studiat traversând **ROSCI 0322 Muntele Șes** aria protejată "HABITATS DIRECTIVE SITES" conform NATURA 2000 NETWORK VIEWER, conform NATURA 2000 NETWORK VIEWER, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice aprobată cu modificări prin Legea nr. 49/2011.

Lucrările necesare realizării investiției nu generează poluarea sau deteriorarea habitatelor, precum nici perturbarea speciilor desemnate acestor arii. De asemenea aceste lucrări se vor efectua luând în considerare protejarea și conservarea viețuitoarelor, inclusiv a celor migratoare.

7. Caracteristicile impactului potențial, în măsura în care aceste informații sunt disponibile

Impactul asupra evoluției și prosperității zonei este unul hotărâtor care este strâns legat de realizarea și implementarea acestui proiect. În urma finalizării proiectului acesta va aduce o creștere economică semnificativă iar din punct de vedere al poluării și al contaminării mediului înconjurător reprezintă un risc nesemnificativ contaminările fiind infime sau de loc neafectând dezvoltarea populației și a viețuitoarelor din zonă.

Starea actuală a drumului propus în proiectul investițional de modernizare nu poate asigura funcțiunile pentru care a fost proiectat inițial, înrăutățind prin efecte adverse indirecte starea mediului din zonă, pe seama:

- neasigurării condițiilor naturale de scurgere a apelor, prin lipsa pe alocuri a căilor de scurgere sau colmatarea celor existente;

- îngreunării traficului cu utilaje agricole, ceea ce conduce la degradarea continuă a condițiilor de acces, dar și poluarea locală prin antrenarea prafului, consumuri de carburant cu emisii de noxe mult mai mari decât în condiții normale de trafic, precum și zgomot, vibrații și praf provenite din traversarea greoaie a drumurilor.

Având în vedere că investiția constă în modernizarea unui drum existent, în modelul conceptual folosit în vederea identificării impacturilor potențiale, se asumă că zona a fost impactată inițial prin construcția acestora.

Lucrările proiectate nu sunt amplasate în zone de risc care să intre sub incidența ariei protejate iar deseurile rezultate în acele zone se vor gestiona corespunzător cu normele în vigoare.

Potențialul impact al investiției asupra biodiversității zonei este de asemenea redus, acesta manifestându-se local și pe o perioadă scurtă, în timpul desfășurării lucrărilor de modernizare. Astfel, potențialul impact direct asupra viețuitoarelor din zonă se va manifesta doar în perioada de execuție și va fi unul local reprezentat de zgomotul produs de utilaje și de gazele evacuate de acestea în exploatare.

Impactul asupra sitului în perioada:

- de execuție
- de exploatare

În perioada de execuție vom avea următoarele

1. Impactul potențial negativ

- datorită faptului că lucrările se realizează decât pe amplasamentul existent nefiind necesar să se intervină și în alte zone decât cele construite deja în zona protejată impactul va fi unul nesemnificativ din acest punct de vedere;

2. Impactul potențial pozitiv

- poluarea datorită emisiilor de noxe de la mașinile care tranzitează zona crescând viteza de deplasare va scădea;

Modernizarea drumului constituie o măsură de diminuare a impactului existent în zonă, prin scăderea zgomotului, vibrațiilor și prafului produs de utilaje, asigură accesul în zonă a mașinilor de intervenție în cazurile de stingere operativă a incendiilor și calamităților putând fi astfel salvate în timp util habitatele în care sunt cantonate speciile de interes comunitar și nu numai, dar și prin reducerea consumului de carburant al autovehiculelor ceea ce duce la eliminarea unor cantități mai reduse de noxe în aer.

În cazul producerii unor accidente sau poluări în timpul execuției și ulterior în faza de exploatare, atât beneficiarul cât și executanții vor interveni în înlăturarea cauzelor care le-au produs, aducând imediat la cunoștința autorităților responsabile pentru a se interveni în timp util, conform normelor legale în vigoare.

Realizarea proiectului nu va avea un impact transfrontalier.

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

1. Protecția calității apelor:

Lucrările care se execută în cadrul proiectului sunt lucrări normale de construcții (excavații, umpluturi, construcții din beton și metalice, montaj utilaje și echipamente, lucrări pentru rețele subterane, manipularea materialelor de construcție, traficul obișnuit de șantier, organizările de șantier).

Apele de suprafață pot fi contaminate prin antrenarea, în mod accidental, de către apele pluviale, a scurgerilor de carburanți de la utilajele de transport și execuție folosite pe șantier. Aceste scurgeri fiind în cantități mici nu impurifică apele de suprafață și subterane. După terminarea lucrărilor apele de suprafață din zona drumurilor vor fi dirjate prin șanțuri și podete către emisari parâuri și râuri care se intersectează cu acesta, astfel se evită stagnarea lor, ceea ce duce la diminuarea riscului de apariție a unor focare de infecție.

Pentru a evita poluarea în vecinătatea șantierului, utilajele vor fi stocate la sfârșitul zilei de lucru într-o parcare betonată special amenajată într-o zonă mai înaltă, prevăzută cu o pantă astfel încât apele pluviale și eventualele scăpări de carburanți să fie reținute într-un separator de produse ușoare.

2. Protecția aerului:

În timpul realizării proiectului, posibilele surse de poluare ale aerului sunt reprezentate de praful rezultat din cauza utilajelor auto folosite la modernizarea drumurilor cât și gazele de eșapament rezultate de la aceste utilaje.

Lucrarea proiectată nu constituie o sursă semnificativă de poluare a atmosferei. Praful care poate să apară în timpul execuției se poate stopa prin întreținerea corespunzătoare a șantierului și prin udarea permanentă a straturilor de balast și piatră spartă, udare care este necesară inclusiv la compactarea acestora.

Cele mai importante noxe evacuate în atmosferă sunt gazele de eșapament de la mașini și utilaje. Acestea sunt verificate periodic prin unități de service auto, fiind admise în circulație doar cele corespunzătoare normelor în vigoare.

Impactul după recepția lucrărilor va fi unul favorabil deoarece consumul de combustibil va scădea și automat noxele vor fi mai mici deoarece vehiculele vor avea o viteză constantă nefiind nevoie de franări repetate pentru evitarea degradărilor din asfalt.

3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Sursele de zgomot și vibrații vor fi mașinile și utilajele utilizate pentru modernizarea drumurilor și circulația mijloacelor de transport după finalizarea acestora.

Sursele de zgomot specifice care se manifestă în timpul execuției lucrării vor dispărea odată cu închiderea șantierului. De asemenea, prin refacerea carosabilului cu imbrăcămînți asfaltice, zgomotul produs de circulație, prin îmbunătățirea planeității drumurilor, se va diminua considerabil.

4. Protecția împotriva radiațiilor:

În structura lucrărilor nu se introduc elemente care produc radiații, materialele utilizate la lucrări vor fi conform standardelor și vor avea agremente tehnice valabile.

5. Protecția solului și a subsolului:

Ansamblul proiectat nu afectează negativ solul și subsolul din zona drumurilor, ci dimpotrivă, are efect de stabilizare și de protecție a terasamentelor.

În timpul realizării proiectului, sursele de poluare a solului ar putea fi cele legate de gestionarea incorectă a materiilor prime și a deșeurilor specifice activității de construcții (pământ din excavări, scurgeri de materii prime și auxiliare) sau scurgeri accidentale de produse petroliere și uleiuri de la utilajele cu care se va acționa pe amplasament. Aceste posibile scurgeri se vor evita prin acceptarea pe lucrare doar a utilajelor și a mașinilor verificate conform normelor în vigoare. O parte din pământul rezultat din excavații va fi utilizat la umpluturi, altă parte va fi utilizată la îmbrăcarea terasamentelor cu pământ, iar surplusul va fi transportat în locuri indicate de beneficiar (gropi de împrumut sau la alte lucrări) dar care vor fi îndepărtate de pe lucrare și din zona Sitului. După finalizarea proiectului, toate sursele potențiale de poluare descrise mai sus vor dispărea.

6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Pentru protejarea mediului s-au propus următoarele măsuri:

- gestionarea corespunzătoare deșeurilor rezultate în urma execuției și anume resturi de beton, asfalt, lemn etc;
- gestionarea corespunzătoare a utilajelor și a carburanților astfel încât aceștia să nu ajungă în albie.
- luarea măsurilor de siguranță și de necontaminare a apelor în momentul vopsirii podurilor
- în cazuri extreme oprirea lucrărilor pe o perioadă scurtă de timp la recomandarea specialiștilor aceasta având argumente solide pentru această oprire
- luarea tuturor măsurilor de ecologizare și necontaminare a apelor pluviale (gestionarea deșeurilor în mod corespunzător, depozitarea în locuri special amenajate, reciclarea materialelor etc)

Nu există niciun interes de a se aduce schimbări în compoziția floristică a amplasamentului și zonelor limitrofe deoarece lucrările se execută doar pe lățimea de drum a structurii existente. În aceste condiții, considerăm că obiectivul de investiții propus nu va avea o influență negativă asupra ecosistemelor terestre sau acvatice din zonă.

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

Scopul principal al lucrării este creșterea gradului de confort al populației, prin aducerea drumului la parametrii normali de exploatare. Protecția apelor de suprafață și subterane, protecția solului și subsolului. Toate acestea sunt obiective de protecție a publicului.

8. Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament:

Sursele de deșeuri în timpul realizării proiectului și, respectiv, după punerea în funcțiune a obiectivului sunt:

➤ Deșeuri specifice activității de construcții (pământ din excavări, pierderi de materii prime și auxiliare specifice – categ. 17) Deșeurile generate prin realizarea proiectului în discuție se încadrează în categoria deșeurilor din construcții și demolări, categorie care face referire la deșeurile rezultate din activitățile de construire, renovare, reabilitare, reparare, consolidare, demolare a construcțiilor, putând include:

- materiale excavate în timpul activităților de construire – pământ, pietriș, argilă, nisip, piatră, resturi vegetale, etc.

În tabelul de mai jos sunt prezentate categoriile de deșeuri nepericuloase care vor rezulta în cadrul activităților de construire desfășurate pe amplasamentul propus:

Deșeuri nepericuloase din construcții Cod	Denumire categorie deșeu
17 01 01	beton
17 02 01	lemn
17 04 05	fier și otel
17 05 04	pământ și pietre
17 05 08	resturi de balast
17 09 04	alte amestecuri de deșeuri de la construcții și demolări

O parte din materialele rezultate vor fi utilizate în lucrare. De exemplu, pământul, pietrele, balastul vor fi utilizate la umpluturi, pământul la îmbrăcarea terasamentelor, iar cele care nu se pot utiliza se vor transporta în locuri stabilite de beneficiar, și oricum în exteriorul Sitului. Anterior depozitării, în locul indicat de Comuna Auşeu, se pot realiza operațiuni de resortare a molozului și al altor materiale rămase în urma execuției, pentru o eventuală folosire în viitoare activități de construcții (umpluturi). Materialele în exces vor fi îndepărtate în depozite puse la dispoziție de beneficiar, în afara zonei Sitului.

Pe terenul studiat nu se vor genera deșeuri după realizarea investiției.

9. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

Pe amplasament nu se întrebuintează substanțe sau preparate chimice periculoase motorina, uleiuri, vopsele.

Investitorul va avea sarcina monitorizării activității constructorului (prin dirigințele de șantier), susținerii și îndrumării acestuia, astfel încât să fie respectate legile în vigoare și avizele/acordurile/autorizațiile obținute pentru obiectiv.

V. Prevederi pentru monitorizarea mediului:

În timpul realizării proiectului se vor monitoriza cantitățile de deșeuri, respectându-se prevederile HG 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și HG 1061/2008 privind transportul deșeurilor, întocmindu-se formularele de transport prevăzute de legislație.

VI. Justificarea proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară (IPPC, SEVESCO, COV, LCP, Directiva-cadru apă, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru a deșeurilor etc.)

- nu este cazul.

VII. Lucrări necesare organizării de șantier:

Lucrările necesare amenajării platformei pentru organizarea de șantier sunt:

- îndepărtare sol vegetal, săpătură sau umplutură, balastare, compactare, iar pentru aducerea terenului la starea inițială demolarea platformelor de organizare și înlăturarea suprafețelor de teren ce au fost ocupate de lucrare.

- utilajele și sculele ce funcționează cu curent electric vor fi alimentate de la un grup generator, iar cele care funcționează cu aer comprimat, de la un motocompresor.

- la fiecare punct de lucru se va asigura un WC ecologic vidanjabil cu frecvență bisăptămânală.

Organizarea de șantier se va amplasa în afara ariei protejate. Amplasarea acesteia se va face în așa fel încât să fie asigurat un acces cât mai facil și mai rapid la lucrare.

Lucrările proiectate nu sunt amplasate în zone de risc, fiind situate peste limita de inundabilitate. Impactul produs de lucrările de organizare de șantier asupra factorilor de mediu, sol și subsol va fi neglijabil și nu va conduce la modificări în structura solului și subsolului. Cele mai importante noxe evacuate în atmosferă sunt gazele de eșapament de la mașini și utilaje. Acestea sunt verificate periodic prin unități de service auto, fiind admise în circulație doar cele corespunzătoare normelor în vigoare.

Se vor amplasa în incinta beneficiarului barăcile necesare desfășurării procesului de execuție, spații de depozitare a materialelor, precum și spațiul pentru utilaje și autovehicule, iar la accesul în incintă se va amplasa un panou cu toate datele de recunoaștere ale obiectivului, durata de execuție, etc. Incinta va fi delimitată prin împrejmuire cu gard realizat din plasă de sârmă cu panouri tip gard din ramă de oțel rotund fixate pe stâlpi metalici. La terminarea lucrărilor, constructorul va dezafecta zona organizării de șantier, readucându-se terenul la starea inițială.

VIII. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității:

În timpul realizării proiectului, pot să apară accidental scurgeri de produse petroliere, uleiuri (de la utilajele auto) sau materii prime și auxiliare. Se va asigura pe toată durata

derulării proiectului dotarea cu materiale absorbante, iar dacă se vor întâmpla astfel de situații, vor fi luate primele măsuri și vor fi anunțate de îndată autoritățile de mediu. Orice situație care poate să prezinte pericol pentru mediu va fi adusă la cunoștința autorităților competente de mediu.

IX. Anexe - piese desenate:

1. plan de amplasare în zonă;
2. plan de situație.

X. INFORMATII PRIVIND EVALUAREA ADECVATA

I. INFORMATII PRIVIND EVALUAREA ADECVATA

1. Amplasarea in raport cu aria naturală protejată de interes comunitar

Amplasamentul studiat se suprapune parțial peste situl ROSCI 0322 Muntele Șes. Nu exista proiecte conexe care ar putea duce la afectarea ariei naturale protejate de interes comunitar și nu exista un impact cumulativ cu alte proiecte existente sau propuse.

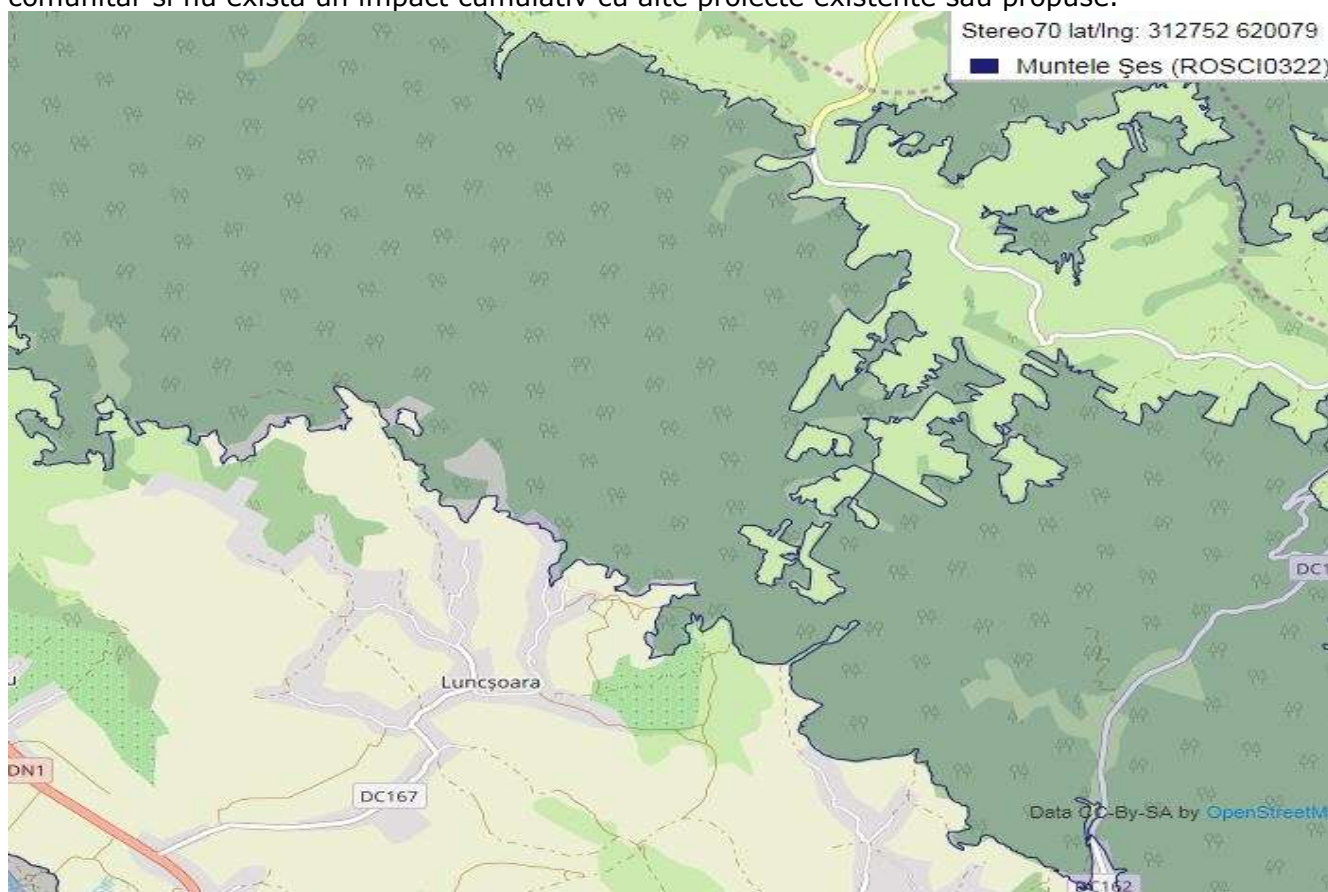


Fig. 1 Amplasarea în raport cu ariile naturale protejate in zona Aușeu

Tabelul 1 – Coordonatele Stereo 70 drumului comunal

Coordonate drum comunal		
	X	Y
Extremitate proiect nord	311550.67	626168.30
Extremitate proiect sud	309458.50	616093.33
Limita de sud intersectie cu ROSCI 0322	312752.00	620079.00
Limita de nord intersectie cu ROSCI 0322	311632.00	625134.00

2. Prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului

2.1. Caracteristici generale ale siturilor conform Formularelor Standard Natura 2000 pentru ROSCI0322 Muntele Șes

Limitele sitului Natura 2000 ROSCI0322 Muntele Șes sunt marcate de următoarele coordonate: latitudine: N 47°5'35"; longitudine: E 22°31'44"; situl are o suprafață de 34.881 ha și este localizat în partea de nord-vest a României, fiind traversat, în partea sa sudică, de paralela de 47° latitudine nordică și, median, de meridianul de 22°31' longitudine estică.

Din punct de vedere morfologic, 34880,85 ha din suprafața totală a sitului, cea mai mare parte, cca 87%, se suprapune peste Muntele Șes (Plopiș), una dintre catenele nordice ale Munților Apuseni, cu orientare nord-vest – sud-est, alcătuită în special din șisturi cristaline. În această zonă se atinge altitudinea maximă a sitului, 918 m, în Vârful Măgura Mare, situat la extremitatea sud-estică.

Partea centrală a Muntelui Șes, puțin accidentată, asemănătoare unui podiș, intens locuită, cu așezări risipite, nu a fost cuprinsă în sit. De asemenea, situl nu acoperă nici porțiunea sud-estică a Muntelui Șes, Podișul Ponorul Negrenilor, un sinclinal suspendat cu frecvente fenomene carstice. Aproximativ 9% din suprafața sitului se suprapune pe zona deluroasă din Depresiunea Crișului Repede (denumită și Depresiunea Oradea – Bratca), situată în sudul Muntelui Șes, alcătuită majoritar din material sedimentar de vârstă badeniană, sarmațiană și pannoniană. Aici, altitudinea sitului variază între 250 m pe văile afluenților Crișului Repede, și 493 m, în Vârful Pietriș. În proporție de cca 3% din suprafața sa, situl acoperă și porțiuni din Depresiunea Șimleului, în special din treapta sa piemontană, alcătuită din depozite sedimentare badeniene și sarmațiene. În această zonă altitudinile urcă de la 170 m în Defileul Barcăului de la Marca, la 440 m în zona dintre râul Barcău și afluentul său, pârâul Comăneasa.

Situl se extinde și la est Planul de Management Integrat al sitului Natura 2000 ROSCI0322 Muntele Șes 18 de Defileul Barcăului de la Marca, în Dealurile Viișoarei (incluse, alături de Depresiunea Șimleului, în unitatea Dealurilor Silvaniei), pe o porțiune foarte redusă (cca 0,1% din suprafața sa), unde atinge 362 m altitudine, în Dealul Curatu. Circa 1% din suprafața Sitului Natura 2000 Muntele Șes se suprapune pe Dealurile Derna – Popești, parte a Dealurilor Oradei, alcătuite din sedimente pannoniene, care mărginesc Muntele Șes pe laturile estică și nord-estică. În această arie altitudinile variază între 185 m, la extremitatea vestică a sitului, și 460 m, în Dealul Caprei (între văile Cuzap și Varvizel). Din punct de vedere administrativ-teritorial, situl se află în Regiunea Nord-Vest, acoperind porțiuni din județele Bihor, Cluj și Sălaj.

Din suprafața sa totală, 34880,85 ha, cea mai mare parte este situată în județul Bihor (24090,72 ha, reprezentând 69,07% din suprafața sitului), urmat de județul Sălaj (10659,16 ha, adică 30,56% din suprafața sitului) și de județul Cluj (130,96 ha, ceea ce înseamnă numai

0,37% din suprafața sitului). Situl Natura 2000 Muntele Șes acoperă 1,02% din Regiunea Nord-Vest, 1,93% din suprafața însumată a celor trei județe peste care se întinde, respectiv, 3,19% din suprafața Județului Bihor, 0,02% din suprafața Județului Cluj și 2,76% din suprafața Județului Sălaj.

La nivel de unități administrativ-teritoriale de ordin inferior (comune, orașe, municipii), situl se extinde pe 9 comune și un oraș din județul Bihor, 5 comune din județul Sălaj și o comună din județul Cluj. Unitățile administrativ teritoriale - UAT - care au suprafețe în cadrul sitului sunt detaliate în capitolul 2.4. Informații socio-economice și culturale.

Din toate cele 16 unități administrativ-teritoriale de ordin inferior, cele mai mari suprafețe ocupate de Situl Natura 2000 Muntele Șes se află în comuna Borod (5714,94 ha și 16,38% din suprafața sitului), orașul Aleșd (4731,76 ha și 13,57% din suprafața sitului), comuna Popești (4043,33 ha și 11,59% din suprafața sitului), comuna Așeu (3666,93 ha și 10,51% din suprafața sitului) și comuna Plopiș (3212,99 ha și 9,21% din suprafața sitului). Comunele în care situl ocupă suprafețele cele mai reduse sunt: Negreni (130,96 ha, reprezentând 0,38% din suprafața sitului), Bratca (280,82 ha, respectiv, 0,81%), Derna (446,67 ha, respectiv, 1,28%), Suplacu de Barcău (573,57 ha, respectiv, 1,64%) și Brusturi (976,67 ha, respectiv, 2,8%).

Principalele căi de acces în sit sunt cele rutiere reprezentate de drumul național 1H (Aleșd – Șinteu – Nușfalău – Zalău – Jibou – Răstoci), drumurile județene (DJ 108H și DJ 110E) și drumuri comunale. Situl este, de asemenea, accesibil prin intermediul drumurilor de exploatare (de carieră sau forestiere) și a potecilor (acestea înregistrând o densitate de 23,46 m/ha).

Studiul apelor de suprafață și subterane pentru Situl Natura 2000 ROSCI 0322 Muntele Șes utilizează date de la Administrația Bazinală de Apă Crișuri și din literatura de specialitate. Hidrografia din arealul studiat este tributară Râului Barcău cu un procent de 55 % din areal și Crișului Repede cu 45 %. Poziția arealului este extrem de favorabilă pentru producerea unor mari cantități de apă. Zona este tipică pentru reactivizarea orografică a maselor de aer sosite dinspre Oceanul Atlantic. Acestui efect i se suprapune și influența maselor de aer subtropicale, umede, din timpul iernii, care produc precipitații abundente pe versanții expuși spre sud-vest.

Valorile temperaturii medii anuale sunt cuprinse între 8 - 10 °C. Față de valorile medii multianuale, de-a lungul anilor au existat variații neperiodice, cu ani reci în alternanță cu ani calzi, oscilațiile înregistrând un ecart de 3-4°C. Sub raport climatic, Munții Șes se află sub influența aproape exclusivă a maselor de aer vestice, bogate în precipitații, cu ierni relativ blânde, cețoase și umede și cu veri răcoroase. Temperatura medie anuală variază între 8 și 10 °C în regiunile periferice și între 4 și 8 °C în părțile interioare. Valorile sezoniere variază între - 2°/- 3°C (la periferie) și - 3°/- 4°C (în interior) în ianuarie, respectiv 18 - 20°C și 15 - 16°C în iulie; prima zi medie de îngheț apare la 1 octombrie în interior și 11 octombrie la periferie, iar ultima la 1 mai în interior și 21 aprilie la periferie. Umezeala relativă a aerului, în ianuarie, variază între 84 și 88%, în aprilie 72-80%, în iulie 64-72% și în octombrie 76-80%. Numărul zilelor acoperite este de 140-160, iar al celor cu cer senin de 80-100.

Alte caracteristici ale sitului Situl este localizat în Masivul Plopiș (cunoscut și sub denumirea de Muntele Șes), care are o lungime de cca. 40 km și latimea situată între 12 și 15 km și care se dezvoltă pe direcția NV-SE. Masivul este marginit de Depresiunile Simleu și Borod. Situl este situat preponderent în județele Bihor și Sălaj, iar o suprafață foarte mică din partea sudică a sitului în județul Cluj. Muntele Șes face parte din grupa Munților Apuseni aparținând de lanțul muntos al Carpaților Occidentali. Cel mai înalt vârf este Vârful Măgura Mare, cu 918 m. Altitudinal, situl se desfășoară între cca. 150 m și 918 m, încadrându-se în categoria munților joși și a dealurilor. Predomina versanții, dar apar și vai adânci, reci și umede, precum și culmi largi, ondulate și platouri. În ceea ce privește geologia zonei, substratul este reprezentat preponderent de roci metamorfice - micasisturi biotice, gnaise, amfibolite, paragneise - și sedimentare - sisturi argiloase cafenii, marno-calcare, conglomerate, calcare dolomitice. Climatul este temperat continental, moderat, cu circulația maselor de aer dinspre vest și nord-vest. Din punct de vedere fitoclimatic, situl se situează în etajul nemoral al pădurilor de foiașe (cu fagete montane, premontane și colinare, precum și păduri de gorun și amțec de gorun cu alte specii de stejar). Conform cercetărilor efectuate de G. Coldea (1972), pe teritoriul Muntelui

Ses au fost identificați peste 700 de fitotaxoni, fiind singurul loc din țară cunoscut pentru specia *Ophris sphaegodes* și singurul loc cunoscut din Transilvania pentru specia *Ophris aestrifera*. Au fost identificate 26 specii de orhidee. Au fost identificate 48 de asociații vegetale.

Calitate și importanță Prezenta speciei *Isopya stysi* (Orthoptera) - rezolvare IN MOD. Sunt prezente și populații ale speciilor *Carabus variolosus*, *Rosalia alpina* (Coleoptera).

Vulnerabilitate Situl este expus unor presiuni datorate factorilor naturali destabilizatori și limitativi, prezentând totuși un risc redus al producerii doboraturilor de margine, al incendiilor, cu precădere în apropierea localităților și la liziera pădurii. Totuși, pot apărea probleme generate de nefinalizarea regimului de proprietate (taieri ilegale de arbori sau exploatarea neratională a resurselor existente). Fragmentarea unor habitate îl poate face susceptibil la scăderea rezilienței.

Tip de proprietate 60% din suprafața totală a sitului este reprezentată de păduri și terenuri care constituie fondul forestier. 67% din ponderea acestora sunt păduri proprietate publică de stat administrate de RNP Romsilva prin Direcțiile silvice Zalău (Ocolul Silvic Izvoarele Barcaului), Bihor (Ocolul Silvic Alesd) și Oradea (Ocolul Silvic Marghita), iar restul reprezintă păduri comunale și proprietăți particulare alcatuite din păduri, pasuni împadurite, pasuni cu arbori.

2.2. Prezenta și efectivele/ suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului

Pe amplasamentul studiat nu se evidențiază specii de păsări, plante sau animale cu valoare de patrimoniu, protejate în cadrul sitului ROSCI0322 Muntele Șes.

Prin caracteristicile sale și prin poziție, amplasamentul nu constituie o zonă favorabilă de odihnă, cuibărire, hrănire sau iernat pentru speciile reprezentative ce au determinat declararea ariei drept sit Natura 2000, dat fiind faptul că se află în zona unui drum comunal cu trafic activ.

În evaluarea impactului asupra biodiversității trebuie ținut cont de faptul că drumul comunal există deja de mulți ani, că speciile de floră și faună s-au adaptat de-a lungul anilor prezenței umane în zonă și că reabilitarea și modernizarea acestuia va avea ca rezultat scăderea emisiilor de noxe, de zgomot, limitarea producerii de accidente.

De asemenea, trebuie ținut cont de faptul că drumul comunal traversează sau este în apropierea unei arii protejate doar pe distanțe mici și că acest fapt este ca urmare a declarării acestor zone ca arii protejate în anul 2011.

3. Justificarea dacă proiectul propus nu are legătura directă cu sau este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar

Proiectul propus nu are legătură directă și nu este necesar pentru managementul conservării ariilor naturale protejate.

4. Estimarea impactului potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din ariile naturale protejate de interes comunitar ROSCI0322.

În urma inspecțiilor pe teren nu au fost identificate pe amplasament sau în vecinătatea acestuia cuiburi de păsări protejate, conform fișei sitului ROSCI0322 Muntele Șes.

Estimăm că nivelul de zgomot pentru perioada de exploatare nu va crește semnificativ și nu va afecta ecosistemele din zona proiectului.

Pe perioada de construcție se va impune utilizarea de utilaje performante și adoptarea unor tehnologii de construcție astfel încât să se evite poluarea accidentală a ariilor protejate și a apelor de suprafață cu materiale de construcții.

Implementarea proiectului va conduce la fluidizarea traficului în zonă, contribuind la sporirea calității aerului prin reducerea timpului de parcurs a autovehiculelor.

Lucrarile propuse a se realiza pe tronsoane de drum aflate în sit și în vecinătatea acestuia:

Lucrarile propuse a se realiza pe tronsonul de drum aflat în aria protejată ROSCI 0322 Muntele Șes sunt identice cu lucrarile ce se vor realiza pe întregul drumului comunal propus pentru modernizare. Se va realiza o structură rutieră nouă, cu un strat de formă, o fundație din

materiale granulare din balast 15-30 cm si piatra sparta 15 cm astfel incat grosimea minima a fundatiei din materiale granulare a drumului modernizat sa asigure structura impotriva degradarilor datorate fenomenului de inghet-dezghet. Dupa asigurarea unei fundatii corespunzatoare a drumului se va realiza inchiderea acestuia cu două straturi din mixturi asfaltice, strat de binder tip BA 20 leg 50/70 (BAD 20) de 6cm si strat de uzura din beton asfaltic BA 16 rul 50/70 (BA16) de 4 cm grosime.

Proiectul urmareste realizarea unor declivitati in profil longitudinal si transversal care sa asigure scurgerea si evacuarea rapida a apelor pluviale de pe carosabil, dar si utilizarea ca imbracaminte a structurii rutiere a mixturilor asfaltice.

In profil transversal drumul va avea o parte carosabila alcatuita din doua benzi de circulatie, corespunzatoare clasei tehnice V, cu latimea de minim 1,50 metri pe fiecare banda, cu pante de 2.5%, incadrata de acostamente de minim 0.50 m latime.

Se va realiza un sistem de colectare si evacuare a apelor pluviale functional prin santuri si rigole. De asemenea se vor decolmata si reprofila santurile existente din pamant.

Tronsoanele de drum aflate in ROSCI 0322 Muntele Ses si in vecinatatea sa:

- in ROSCI 0322 Muntele Ses se află strada DC 167 tronson 1 și DC 167 tronson 2 din localitatea Luncoșoara;

Suprafata totala pe care se vor efectua lucrarile de modernizare este de 83.450 mp, incluzand aici lucrarile de modernizare a carosabilului, sistemul de scurgere a apelor.

Drumul comunal având lungimea de 14 299,59 m isi desfasoara traseul pe teritoriul comunei Aușeu, facand parte din domeniul public al acestuia, fiind integral in administrarea Consiliului local Aușeu. Nu se ocupa suprafete suplimentare de terenuri. Nu este necesar de lucrari de defrisare a arborilor.

Suprafata totala estimata a fi ocupata permanent cu desfasurarea lucrarilor propuse in ROSCI 0322 Muntele Ses este de 40 000 mp compusa din suprafata deja a existenta pe care drumul comunal este amplasat care reprezinta **0,011467** % din suprafata de 34.881,00 ha.

In vecinatatea ROSCI 0322 Muntele Ses nu se vor ocupa suprafete de teren suplimentar fata de situatia existenta.

Concluzii privind evaluarea adecvată

- Amplasamentul studiat se suprapune parțial peste situl ROSCI 0322 Muntele Ses, însă implementarea acestuia nu va avea efect semnificativ asupra ariei protejate;

- reabilitarea și exploatarea obiectivului nu sunt de natură să aducă atingere speciilor protejate din cadrul ariilor naturale protejate, având in vedere ca drumul este existent iar lucrările propuse presupun doar reabilitarea acestuia;

- In ceea ce priveste managementul deseurilor solide, acestea vor fi gestionate, atât in perioada executării lucrărilor cât și în perioada funcționării, numai în limitele amplasamentului ce face obiectul proiectului;

- Proiectul nu afectează direct sau indirect zone de hrănire, migrație sau odihnă;

- reabilitarea și exploatarea obiectivului nu determină apariția unui impact direct asupra ariilor naturale protejate, nu provoacă pierderea unor habitate de interes comunitar sau protecție avifaunistică;

- Proiectul nu implică în niciun fel utilizarea resurselor de care depinde diversitatea biologică;

- Proiectul va aduce beneficii comunității locale prin reducerea timpilor de parcurs a autovehiculelor, economisirea combustibilului și reducerea emisiilor poluante.

Semnătura și ștampila

Ing. Szabo Laszlo