

Continutul-cadru al memoriului de prezentare

I. Denumirea proiectului: “Amenajare Paraul Picuiul, in localitatea Monor, comuna Monor, judetul Bistrita Nasaud”

II. Titular:

- U.A.T. Comuna MONOR

Localitatea Monor , Strada Principala , Nr.408 , judetul Bistrita Nasaud
Telefon: 0263 261 830

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) un rezumat al proiectului:

Paraul Picuiul este afluent de dreapta al Paraului Lut, strabatand zona localitatea Monor pe directia N-S.

Zona de la varsare inspre amonte a paraului ce urmeaza sa fie amenajata este adiacenta pe unele portiuni drumului judetean DJ 154 si strazii „lui Neagos” de categoria V, fiind in lungime de 988 m.

Pe aceasta portiune exista 8 podete, 2 pe DJ 154, 3 podete de acces la proprietati si 3 podete pe strazile din zona.

De asemenea, pe o lungime de 79 m in amonte de podetul de pe DJ 154 din zona nordica, ambele maluri ale paraului sunt protejate cu aparati realizate din zidarie de piatra.

Are orientarea generala nord-sud.

S-au luat in considerare doua alternative:

Solutia 1 – Amenajare cu percu din zidarie de piatra in grosime de 15 cm pe un pat de balast in grosime de 10 cm.

Albie parau

Pe lungimea de 988 m de la varsarea in paraului Lut spre amonte, albia paraului Picuiul va fi amenajata printr-un percu din zidarie din piatra in grosime de 15 cm, asternuta pe un pat din balast de 10 cm grosime.

In zonele cu maluri abrupte, se vor executa ziduri de sprijin din beton, pe o lungime de cca 4 m. Elevatia zidurilor va fi realizata din beton C30/37, cu inaltimea de 2.0 m. Fundatia zidurilor, din beton C20/25, va avea adancimea de 1.40 m.

Pozitiile kilometrice pe care se vor aplica amenajarile sunt detaliate in plansa cu profile transversale tip.

Podete

- podetul stradal de la km 0+300, realizat din elemente prefabricate C2, va fi decolmatat. Se vor repara coronamentele si se vor prevedea parapeti tip combinat. In amonte se va executa o camera de cadere din beton armat C30/37.

- podetele de acces la proprietati, 2 dalate juxtapse la km 0+430 si 1 din lemn la km 0+475, se vor inlocui cu podete cu dale prefabricate tip D3.

- podetul stradal tip PREMIO Φ 1500 de la km 0+490 se va mentine.
- podetul stradal dalat din beton de la km 0+760 va avea coronamentele refacute si parapeti noi de tip combinat.

Solutia 2 – Amenajare cu pereu din beton C30/37 in grosime de 20 cm pe un pat de balast in grosime de 10 cm.

Albie parau

Pe lungimea de 988 m de la varsarea in Raul Lut spre amonte, albia paraului Picuiul va fi amenajata printr-un pereu din beton C30/37 in grosime de 20 cm, asternuta pe un pat din balast de 10 cm grosime.

In zonele cu maluri abrupte, se vor executa ziduri de sprijin din beton. Elevation zidurilor va fi realizata din beton C30/37, cu inaltimea de 2.0 m. Fundatia zidurilor, din beton C20/25, va avea adancimea de 1.40 m.

Pozitiile kilometrice pe care se vor aplica amenajarile sunt detaliate in plansa cu profile transversale tip.

Podete

- podetul stradal de la km 0+300, realizat din elemente prefabricate C2, va fi decolmatat. Se vor repara coronamentele si se vor prevedea parapeti tip combinat. In amonte se va executa o camera de cadere din beton armat C30/37.
- podetele de acces la proprietati, 2 dalate juxtapse la km 0+430 si 1 din lemn la km 0+475, se vor inlocui cu podete cu dale prefabricate tip D3.
- podetul stradal tip PREMIO Φ 1500 de la km 0+490 se va mentine.
- podetul stradal dalat din beton de la km 0+760 va avea coronamentele refacute si parapeti noi de tip combinat.

b) justificarea necesității proiectului:

Paraul Picuiul are un caracter torential, avand o albie degradabila mai ales dupa confluenta cu paraul Obarsia, cu debite variabile care antreneaza cantitati mari de aluviuni.

Adancirea talvegului a devenit periculoasa in unele zone, existand pericolul de pierdere a stabilitatii platformei strazilor adiacente paraului. Asa cum se prezinta la ora actuala situatia din teren, fenomenele de pierdere a stabilitatii malurilor au inceput, iar dezvoltarea lor este din ce in ce mai rapida.

c) valoarea investiției:

Conform devizului general anexat, valoarea totală a investiției este de 1803900,10 la care se adauga TVA în valoare de 339288 ,42 lei. Din valoarea totală a investiției C+M reprezintă 1715570,00 lei la care se adauga TVA în valoare de 325958,30 lei.

Valoare capitol 1: 5000,00 lei fara TVA;

Valoare capitol 3: 43000,00 lei, fără TVA.

Valoare capitol 4: 1710570,00 lei, fără TVA.

Valoare capitol 5: 45330,10 lei, fără TVA.

d) perioada de implementare propusă:

Durata de executie a lucrarilor este 6 luni.

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

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

Amenajarea albiei Paraului Picuiul se va realiza cu pereu din zidarie de piatra in grosime de 15 cm pe un pat de balast in grosime de 10 cm.

Albie parau

Pe lungimea de 988 m de la varsarea in paraului Lut spre amonte, albia paraului Picuiul va fi amenajata printr-un pereu din zidarie din piatra in grosime de 15 cm, asternuta pe un pat din balast de 10 cm grosime.

In zonele cu maluri abrupte, se vor executa ziduri de sprijin din beton. Elevation zidurilor va fi realizata din beton C30/37, cu inaltimea de 2.0 m. Fundatia zidurilor, din beton C20/25, va avea adancimea de 1.40 m.

Pozitiile kilometrice pe care se vor aplica amenajarile sunt detaliate in plansa cu profile transversale tip.

Podete

- podetul stradal de la km 0+300, realizat din elemente prefabricate C2, va fi decolmatat. Se vor repara coronamentele si se vor prevedea parapeti tip combinat. In amonte se va executa o camera de cadere din beton armat C30/37.

- podetele de acces la proprietati, 2 dalate juxtapuse la km 0+430 si 1 din lemn la km 0+475, se vor inlocui cu podete cu dale prefabricate tip D3.

- podetul stradal tip PREMO Ø 1500 de la km 0+490 se va mentine.

- podetul stradal dalat din beton de la km 0+760 va avea coronamentele refacute si parapeti noi de tip combinat.

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

Avand in vedere ca obiectul prezentului proiect reprezinta executia unei aparari a unei albiei existente, nu se pune problema demolarilor. Lucrarile care compun proiectul sunt: sapaturi in albia paraului si apoi pereerea ei cu zidarie de piatra, executia unor ziduri din beton a santurilor, reparatii la podete pe strazi adiacente si podete noi de acces.

Pe terenul studiat nu se vor genera deseuri după realizarea investiției. O parte din materialele rezultate în timpul execuției vor fi utilizate în lucrare. De exemplu, pământul și balastul vor fi utilizate la umpluturi, iar cele care nu se pot utiliza se vor transporta în locuri stabilite de beneficiar. Anterior depozitării, în locul indicat de beneficiar, se pot realiza operațiuni de resortare a materialelor rezultate în urma săpăturilor, pentru o eventuală folosire în viitoare activități de construcții (umpluturi).

V. Descrierea amplasării proiectului:

Situată în nord-estul Depresiunii Transilvaniei, localitatea Monor are un relief colinar unde predomină dealuri cu înălțimi ce nu depășesc 500 m. Satul Monor, care aparține de comuna Monor, se află într-o zonă în apropierea Munților Călimani.

Zona de Vest a localității Monor este traversată de la N la S de paraul Picuiul, ai cărui riverani au acces la centrul comunei prin strada lui Neagos și Dj 154.

Zonele învecinate cu obiectivul proiectat:

- la Nord: localitatea Gledin, comuna Monor;
- la Vest: comuna Sieut, Județul BN;
- la Sud: comuna Batos, județul Mures;
- la Est: comuna Vatava, județul Mures.

Proiectul nu se situează în limita sitului Natura 2000.

În zona nu se găsesc obiecte de patrimoniu cultural.

Planul de încadrare în zonă și planul de situație se găsesc anexat documentației.

Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, sunt prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970.

VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile:

Amenajarea albiei paraului Picuiul pe zona localității Monor până la varsarea în Raul Lut, va reduce probabilitatea producerii de inundații și va asigura stabilitatea terasamentului străzilor din zona adiacentă.

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

a) protecția calității apelor:

Materialele folosite nu conțin elemente agresive sau care se pot dizolva în apele pluviale care se scurg de pe platforma drumurilor.

Atat pe durata executiei lucrarilor, cat si la finalizarea acestora, se va asigura curgerea normala a apei.

b) protecția aerului:

Lucrarea proiectata nu constituie o sursa de poluare a atmosferei.

Eventualele particule de praf care pot sa apara în timpul executiei se pot stopa prin intretinerea corespunzatoare a santierului. Cele mai importante noxe evacuate în atmosfera sunt gazele de esapament de la masini si utilaje. Acestea sunt verificate periodic prin unitati de service auto, fiind admise în circulatie doar cele corespunzatoare normelor în vigoare.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Sursele de zgomot si vibratii specifice care se manifesta în timpul executiei lucrarii vor disparea odata cu inchiderea santierului.

d) protecția împotriva radiațiilor:

În structura lucrarilor nu se introduc elemente care produc radiații.

e) protecția solului și a subsolului:

Ansamblul proiectat nu afecteaza negativ solul si subsolul din zona drumului, ci dimpotriva, are efect de stabilizare si protectie.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Lucrarile proiectate nu afecteaza flora si fauna locala.

Dacă pentru a se executa lucrările prevăzute în albie este necesară devierea temporară a cursului de apă, este necesar a se detalia puțin acest aspect. De exemplu:

Pentru a se executa lucrările prevăzute în albie este necesară devierea temporară a cursului de apă, pe o lungime de cca 900 m și pentru o perioadă de 2 luni

Cursul de apă va fi deviat pe terenul adiacent cursului de apă, teren acoperit în prezent cu vegetație ierboasă și tufărișuri fără valoare conservativă, astfel că nu sunt necesare defrișări.

După încheierea lucrărilor prevăzute în proiect acest teren va fi refăcut și va fi readus la starea inițială. Impactul asupra vegetației de pe acest teren va fi de durată relativ scurtă ținând cont de tipul vegetației existente la această dată, vegetație care are capacitatea de a se regenera în timp relativ scurt.

g) protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

Scopul principal al lucrarii este aducerea drumului la parametrii normali de exploatare. Prin lucrarile de consolidare a taluzelor, prin amenajarea santurilor si podetelor se va asigura protectia drumului si, în acelasi timp, se va asigura protectia populatiei care utilizeaza aceasta artera de circulatie.

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

Sursele de deseuri in timpul realizarii proiectului si, respectiv, dupa punerea in functiune a obiectivului sunt:

- Deseuri specifice activitatii de constructii (pamant din excavari, pierderi de materii prime si auxiliare specifice – categ. 17)

Deseurile generate prin realizarea proiectului in discutie se incadreaza in categoria deșeurilor din constructii si demolari, categorie care face referire la deșeurile rezultate din activitatile de construire, renovare, reabilitare, reparare, consolidare, demolare a constructiilor, putand include:

- materiale excavate in timpul activitatilor de construire – pamant, pietris, argila, nisip, piatra, resturi vegetale, asfalt frezat, etc.

In tabelul de mai jos sunt prezentate categoriile de deseuri nepericuloase care vor rezulta in cadrul activitatilor de construire desfasurate pe amplasamentul propus:

Deseuri nepericuloase din constructii Cod	Denumire categorie deșeu
17 01 01	beton
17 02 01	lemn
17 04 05	fier si oțel
17 05 04	pământ si pietre
17 05 08	resturi de balast
17 09 04	alte amestecuri de deseuri de la constructii si demolari

O parte din materialele rezultate vor fi utilizate in lucrare. De exemplu, pamantul, pietrele, balastul vor fi utilizate la umpluturi, pamantul la imbracarea terasamentelor, iar cele care nu se pot utiliza se vor transporta in locuri stabilite de beneficiar. Anterior depozitarii, in locul indicat de beneficiar, se pot realiza operatiuni de resortare a molozului si al altor materiale ramase in urma modernizarii drumurilor, pentru o eventuala folosire in viitoare activitati de constructii (umpluturi).

Pe terenul studiat nu se vor genera deseuri dupa realizarea investitiei.

D) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

Lucrarile proiectate nu produc și nu stochează substanțe toxice și periculoase.

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

Lucrarile fiind realizate pe amplasament existent nu se utilizează alte resurse naturale.

Materiile prime utilizate pe parcursul desfășurării lucrărilor sunt agregatele naturale, bitumuri și lianți bituminoși, betoane. Combustibilul utilizat în procesele tehnologice este motorina. Modul de asigurare al acestora este permanent, pe toată durata de execuție. Agregatele naturale nu vor fi extrase din perimetrul vreunei arii naturale protejate.

În etapa de construcție a drumului se vor folosi următoarele tipuri de materiale, specifice acestei activități: nisip, balast, piatră spartă, straturi de uzură, balast stabilizat cu ciment, etc. Aceste resurse nu vor fi extrase din vreo arie protejată.

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

Nu se vor utiliza metode de derocare prin explozie.

VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile să fie afectate în mod semnificativ de proiect:

Având în vedere că obiectivul acestui proiect este o albie existentă se consideră că zona a fost deja impactată. În urma acestui fapt considerăm că lucrările prevăzute prin proiect sunt de natură să reducă acest impact prin reafacerea sistemului rutier pe partea carosabilă, care va avea îmbrăcăminte asfaltică, prin reprotectarea sistemului de scurgere și evacuarea apelor, prin lucrări de apărare de maluri. Toate aceste lucrări aduc îmbunătățiri semnificative în zona drumului, prin reducerea degajării prafului în atmosferă și prin colectarea și evacuarea eficientă a apelor meteorice.

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 că implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

IX. Legătura 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.

Proiectul se încadrează în strategia de dezvoltare a județului Bistrița-Năsăud pentru perioada 2014-2020.

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

Lucrarile necesare amenajării platformei pentru organizarea de șantier sunt:

- îndepărtare sol vegetal, săpătura sau umplutura, balastare asternere de piatra sparta, compactare, iar pentru aducerea terenului la starea inițială demolarea platformelor de organizare și inierbarea 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 bișăptămânală.

Organizarea de șantier se va amplasa pe un amplasament indicat de beneficiar.

Amplasarea acestuia 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 esapament 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 plasa din sarma cu panouri tip gard din rama de otel rotund fixate pe stalpi metalici. La terminarea lucrărilor, constructorul va dezafecta zona organizării de șantier, readucându-se terenul la starea inițială.

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:

Lucrarea de amenajare a paraului consta in lucrari specifice, sapaturi, lucrari de reprofilare , pereuri , betonari de santuri ,executarea podetelor, fundatii tip L .

In momentul inceperii executiei lucrarilor banii aferenti lucrarii sunt deja alocati, astfel nu se mai pune sub semnul intrebarii finalizarea lucrarilor. Lucrarile de refacere a amplasamentului nefiind necesare, pentru ca lucrarile de modernizare vor fi duse la bun sfarsit.

In timpul realizarii proiectului, pot sa apara accidental scurgeri de produse petroliere, uleiuri (de la utilajele auto) sau materii prime si auxiliare. Se va asigura pe toata durata derularii proiectului dotarea cu materiale absorbante, iar daca se vor intampla astfel de situatii, vor fi luate primele masuri si vor fi anuntate de indata autoritatile de mediu. Orice situatie care poate sa prezinte pericol pentru mediu va fi adusa la cunostinta autoritatilor competente de mediu.

Pe traseul drumului nu exista vegetatie sub forma de arbori sau arbusti. Dupa realizarea lucrarilor de modernizare a drumului s-au prevazut lucrari de nivelare a taluzelor si inierbarea acestora.

Beneficiarul va urmarii cu atentie evolutia lucrarilor astfel incat sa nu fie necesara incetarea acestora.

Investitorul va avea sarcina monitorizarii activitatii constructorului (prin dirigintele de santier), sustinerii si indrumarii acestuia, astfel incat sa fie respectate legile in vigoare si avizele/acordurile/autorizatiile obtinute pentru obiectiv.

XII. Anexe - piese desenate:

Plansele cu planul de incadrare in zona, planul de situatie si profilurile transversale tip, se gasesc atasate documentatiei.

RO7	SES(SILIVAS),BOLO GA	SES (SILIVAȘ) , izvor- acumulăril e Valeni	RORW4.1.78.3_ B1	RW	2	2013	OE	a
-----	-------------------------	--	---------------------	----	---	------	----	---

XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. . 292/2018. privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV.

1.Caracteristicile proiectelor:

Caracteristicile proiectelor trebuie examinate, în special, în ceea ce privește:

a) dimensiunea și concepția întregului proiect;

Proiectul este conceput astfel incat sa pastreze traseul albiei existente.

b) *cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate;*

Proiectul a fost aprobat prin Hotărârea Consiliului Local Moșor .

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

Lucrarile fiind realizate pe amplasament existent nu se utilizeaza alte resurse naturale.

Materiile prime utilizate pe parcursul desfasurarii lucrarilor sunt agregatele naturale, betoane. Combustibilul utilizat in procesele tehnologice este motorina. Modul de asigurare al acestora este permanent, pe toata durata de executie. Agregatele naturale nu vor fi extrase din perimetrul vreunei arii naturale protejate.

In etapa de constructie a drumului se vor folosi urmatoarele tipuri de materiale, specifice acestei activitati: nisip, balast, piatra sparta, straturi de uzura, balast stabilizat cu ciment, etc. Aceste resurse nu vor fi extrase din vreo arie protejata.

Executia se va face conform legislatiei in vigoare, respectand autorizatia de construire ce urmeaza a se obtine, folosind metode clasice din constructiile de drumuri, respectiv: lucrari de terasamente, asternerea diferitelor materiale, compactarea acestora, etc. Materialele vor fi aduse pentru punerea in opera cu mijloace auto din statii de sortare, respectiv statii de mixturi asfaltice.

Nu se vor utiliza metode de derocare prin explozie.

d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;

Având în vedere că obiectul prezentului proiect reprezintă amenajarea unei albi existente, nu se pune problema demolarilor. Lucrarile care compun proiectul sunt: frezarea mixturilor asfaltice existente, desfacerea dalelor de beton existente, sapaturi ale corpului drumului, sapaturi la santuri și apoi asternerea materialelor componente ale sistemului rutier, pereerea cu beton a santurilor, executarea podetelor, refacere de terasamente și marcaje rutiere.

Pe terenul studiat nu se vor genera deseuri după realizarea investiției. O parte din materialele rezultate în timpul execuției vor fi utilizate în lucrare. De exemplu, pământul, pietrele, balastul vor fi utilizate la umpluturi, pământul la îmbracărea terasamentelor, iar cele care nu se pot utiliza se vor transporta în locuri stabilite de beneficiar. Anterior depozitării, în locul indicat de beneficiar, se pot realiza operațiuni de resortare a molozului și al altor materiale rămase în urma modernizării drumului, pentru o eventuală folosire în viitoare activități de construcții (umpluturi).

e) *poluarea și alte efecte negative;*

a) poluarea apelor:

Materialele folosite nu conțin elemente agresive sau care se pot dizolva în apele pluviale care se scurg prin albie.

Atât pe durata execuției lucrărilor, cât și la finalizarea acestora, se va asigura curgerea normală a apei.

b) poluarea aerului:

Lucrarea proiectată nu constituie o sursă de poluare a atmosferei.

Eventualele particule de praf care pot să apară în timpul execuției se pot stopa prin întreținerea corespunzătoare a șantierului. Cele mai importante noxe evacuate în atmosferă sunt gazele de esapament de la mașini și utilaje. Acestea sunt verificate periodic prin unități de service auto, fiind admise în circulație doar cele corespunzătoare normelor în vigoare.

c) poluare fonica:

Sursele de zgomot și vibrații specifice care se manifestă în timpul execuției lucrării vor dispărea odată cu închiderea șantierului.

d) poluarea cu radiații:

În structura lucrărilor nu se introduc elemente care produc radiații.

e) poluarea solului și a subsolului:

Ansamblul proiectat nu afectează negativ solul și subsolul din zonă, ci dimpotrivă, are efect de stabilizare și protecție.

f) poluarea ecosistemelor terestre și acvatice:

Lucrarile proiectate nu afectează flora și fauna locală.

g) poluarea așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

Scopul principal al lucrării este aducerea drumului la parametri normali de exploatare. Prin lucrările de consolidare a taluzelor, prin amenajarea santurilor și podetelor se va asigura protecția drumului și, în același timp, se va asigura protecția populației care utilizează această arteră de circulație. În concluzie se va reduce semnificativ poluarea tuturor factorilor de mediu

h) poluarea cu deșeurile generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatarei:

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

- Deșeurii 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, piatră, argilă, nisip, resturi vegetale, asfalt frezat, etc.

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

Deșeurii nepericuloase din construcții Cod	Denumire categorie deșeu
17 01 01	beton
17 02 01	lemn
17 04 05	fier și oțel
17 05 04	pământ și pietre
17 05 08	resturi de balast

17 09 04	alte amestecuri de deseuri de la constructii si demolari
----------	--

O parte din materialele rezultate vor fi utilizate in lucrare. De exemplu, pamantul, pietrele, balastul vor fi utilizate la umpluturi, pamantul la imbracarea terasamentelor, iar cele care nu se pot utiliza se vor transporta in locuri stabilite de beneficiar. Anterior depozitarii, in locul indicat de beneficiar, se pot realiza operatiuni de resortare a molozului si al altor materiale ramase in urma modernizarii drumurilor, pentru o eventuala folosire in viitoare activitati de constructii (umpluturi).

Pe terenul studiat nu se vor genera deseuri dupa realizarea investitiei.

f) riscurile de accidente majore și/sau dezaastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice;

Lucrarile au fost proiectate astfel incat sa nu se produca accidente majore sau dezaastre. In acest sens au fost prevazute in proiect ziduri de sprijin din beton monolit care sa sustina strazile adiacente in zonele cu ramblee mai inalte de 1.50 m.

g) riscurile pentru sănătatea umană - de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice.

Materialele folosite nu contin elemente agresive sau care se pot dizolva in apele pluviale care se scurg de pe platforma drumurilor.

Atat pe durata executiei lucrarilor, cat si la finalizarea acestora, se va asigura curgerea normala a apei.

Lucrarea proiectata nu constituie o sursa de poluare a atmosferei.

Eventualele particule de praf care pot sa apara in timpul executiei se pot stopa prin intretinerea corespunzatoare a santierului. Cele mai importante noxe evacuate in atmosfera sunt gazele de esapament de la masini si utilaje. Acestea sunt verificate periodic prin unitati de service auto, fiind admise in circulatie doar cele corespunzatoare normelor in vigoare.

2. Amplasarea proiectelor

Sensibilitatea ecologica a zonelor geografice susceptibile de a fi afectate de proiecte trebuie luata in considerare, in special in ceea ce priveste:

a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor;

Albia existenta a Paraului Picuiul se va mentine in plan.

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

Având în vedere că traseul albiei existente va fi menținut, resursele naturale (sol, teren, apă, biodiversitate, etc.) nu vor fi afectate negativ, ci dimpotrivă va crește calitatea acestor resurse naturale prin faptul că se va reduce considerabil posibilitatea inundării locuințelor din localitatea Monor precum și a terenurilor agricole din împrejurimi.

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

- zone umede, zone riverane, guri ale râurilor;

Traseul albiei existente va fi menținut, inclusiv în zona de varsare în parul Lut, deci nu este afectat mediul în acest sens.

- zone costiere și mediul marin;

Drumul este amplasat la mii de kilometri distanță de mări sau oceane, deci nu afectează astfel de resurse.

- zonele montane și forestiere;

Pe traseul drumului nu sunt păduri, zona este de șes, deci nu afectează astfel de resurse.

- arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional;

Pe traseul drumului nu se întâlnesc niciun fel de arii naturale protejate.

Proiectul este amplasat la o distanță de 57 m față de aria protejată de interes național **RONPA0220 Vulcanii Noroioși La Gloduri**.

Aria naturală se află în extremitatea sud-estică a județului Bistrița-Năsăud, în apropierea limitei de graniță cu județul Mureș, pe teritoriul administrativ al comunei Monor, în partea sudică a localității Monor, în imediata apropiere a drumului județean DJ154.

Rezervația naturală, cu suprafața de 2 ha, a fost declarată arie protejată prin Legea Nr.5 din 6 martie 2000 (privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, publicată în Monitorul Oficial al României, Nr.152 din 12 aprilie 2000.

Aria protejată cunoscută de localnici sub denumirea „La Gloduri” se află la confluența pâraielor „Pârgului” și „Luțului” și reprezintă o zonă mlăștinoasă în arealul căreia se află câteva structuri conice (vulcani noroioși), alcătuite din sedimente (marne, gresii, argile) atribuite Miocenului.

Vulcanii noroioși sunt formațiuni create de gazele naturale provenite de la mare adâncime, care ies la suprafață printr-un strat de argile, combinându-se cu apa (apă de infiltrație, apă sărată de zăcământ). La suprafața solului formează conuri (mici cratere vulcanice) de diferite dimensiuni, împrejmuite de zone mlăștinoase, cu vegetație adaptată la umiditate și salinitate.

Din cele menționate se observă că rezervația naturală este localizată la confluența pâraielor Pârgului și Luțului și este în strânsă legătură cu regimul hidric al zonei.

Proiectul propus prevede amenajarea albiei și malurilor pâraului Picuiul în zona de confluență cu pâraul Luțului, la o distanță de 57 m față de aria protejată, astfel că implementarea proiectului va avea influență asupra regimului hidric al zonei, prin aportul de apă al pâraului Picuiul la vărsare în pâraul Luțului, apă de infiltrație ș.a.

Paraul Picuiul are un caracter torential, având o albie degradabilă mai ales după confluența cu paraul Obarsia, cu debite variabile care antrenează cantități mari de aluviuni. Adâncirea talvegului a devenit periculoasă în unele zone, existând pericolul de pierdere a stabilității platformei strazilor adiacente paraului. Așa cum se prezintă la ora actuală situația din teren, fenomenele de pierdere a stabilității malurilor au început, iar dezvoltarea lor este din ce în ce mai rapidă.

Albia degradată, adâncirea talvegului, degradarea malurilor, eventuale revărsări ale apei ș.a., au în timp influențe negative atât asupra cursului de apă, cât și asupra regimului hidric al terenurilor adiacente.

Lucrările propuse au scop de regularizare a cursului de apă, astfel că aportul de apă al pâraului Picuiul la vărsare în pâraul Luțului va putea fi ușor crescut față de situația actuală.

În zona respectivă apele de infiltrații și regimul hidric își vor urma cursul natural, fără a fi influențate negativ de implementarea proiectului.

Regularizarea cursului de apă va contribui într-o oarecare măsură la normalizarea regimului hidric., astfel că impactul proiectului nu va fi major, dar va fi în sens pozitiv asupra regimului hidric natural al zonei.

- zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică;

Nu sunt situri Natura 2000 pe traseul albiei.

- zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri;

Până în prezent nu știm să existe zone în care să nu se respecte standardele de calitate a mediului.

În situația în care nu se va realiza proiectul se poate ajunge la astfel de situații, dar deocamdata nu este cazul.

- zonele cu o densitate mare a populației;

Traseul albiei se desfășoară prin localitatea Monor, cu o populație de cca 1390 locuitori, deci nu este cazul de zone cu densitate mare de populație.

- peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic.

Pe traseul albiei nu au fost identificate peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic.

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

Efectele semnificative pe care le pot avea proiectele asupra mediului trebuie analizate în raport cu criteriile stabilite la pct. 1 și 2, având în vedere impactul proiectului asupra factorilor prevăzuți la art. 7 alin. (2) din prezenta lege, și ținând seama de:

a) importanța și extinderea spațială a impactului - de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată;

Impactul este unul local și afectează în special populația din zonă, prin reducerea posibilității de colmatare a albiei și prin asigurarea unui debit relativ constant care să reducă posibilitatea inundării zonei.

b) natura impactului;

Impactul poate fi local, indirect, direct, permanent, temporar. etc..

Impactul local este descris mai sus.

Impactul indirect: Dacă nu se realizează proiectul se vor produce tot mai multe cedări ale malurilor albiei și adânciri ale talvegului, care vor afecta solul, subsolul și respectiv zonele adiacente locuite al albiei paraului.

Impactul temporar este cel care se manifestă în perioada de execuție și anume prin poluarea cu particule de praf, dar care se pot stopa prin întreținerea corespunzătoare a șantierului. Cele mai importante noxe evacuate în atmosferă sunt gazele de esapament de la mașini și utilaje. Acestea sunt verificate periodic prin unități de service auto, fiind admise în circulație doar cele corespunzătoare normelor în vigoare.

c) natura transfrontalieră a impactului;

Nu are efecte transfrontaliere, având în vedere distanța mare până la granițe.

d) intensitatea și complexitatea impactului;

Impactul este unul minor si in general are caracter benefic asupra mediului.

e) probabilitatea impactului;

Probabilitatea aparitiei unor efecte negative asupra mediului este mica, mai mari sunt efectele pozitive pe care le aduce realizarea proiectului.

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

Durata normala de exploatare a amenjarii albiei paraului este de cca. 20 ani ,deci impactul este reversibil, dar , durata normala de functionare se poate mari prin lucrări de intretinere și reparatii corespunzatoare.

g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate;

Nu stim de existenta altor proiecte. Dar si in situatia in care mai sunt si alte proiecte in desfasurare in zona, Impactul chiar si cumulat este tot unul pozitiv prin faptul ca se reduc numarul de franari de diferite accidente , de degajare in atmosfera a noxelor in special CO2, creste viteza de deplasare a locuitorilor din zona si nu numai.

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.

In mod sigur se reduce considerabil impactul asupra mediului prin amenjarea albiei paraului

-stabilizarea malurilor inalte prin realizarea de ziduri de sprijin noi..

-utilizarea in timpul executiei numai a utilajelor verificate tehnic.

-reparatia podetelor existente pe strazi adiacente si construirea de podete de acces noi.

Semnatura si stampila titularului,