

ROMANIA
U.A.T. HUNEDOARA
CONSILIUL JUDETEAN HUNEDOARA
Prin Imputernicit:
SC SERCOTRANS SRL
Nr. 794/18.05.2020

R/48

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI HUNEDOARA		
Inregistrat nr.	6266	
anul	luna	ziua
2020	05	18

Catre,

AGENTIA DE PROTECTIA MEDIULUI HUNEDOARA

**Obiectivul de investitii : " REABILITARE DRUMURI JUDETENE PENTRU
DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII TURISTICE
SI PROMOVAREA PATRIMONIULUI ECONOMIC
SI CULTURAL AL JUDETULUI HUNEDOARA - DJ
687G: DN68(TOTESTI) - HATAGEL - DENSUS-
STEI-DJ687D - TRONSON DE REABILITAT
DN68(TOTESTI) – HATAGEL – DENSUS – STEI,
KM 0+000-14+000"**

Subsemnatul UAT Judetul Hunedoara, prin imputernicit SC SERCOTRANS SRL, va inaintam alaturat documentatia necesara pentru obtinerea avizului favorabil, pentru obiectivul de investitii sus mentionat.

Anexam alaturat documentatia.

Va multumim pentru colaborare.

Reprezentant,
SC SERCOTRANS SRL



SC SERCOTRANS SRL
CIF: RO11499373
Strada Mihail Kogalniceanu, Nr. 10,
e-mail: sercotrans@yahoo.com

Tel: 0354 882871
Fax: 0354 882891



**”REABILITARE DRUMURI JUDETENE PENTRU
DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII TURISTICE SI
PROMOVAREA PATRIMONIULUI ECONOMIC SI CULTURAL
AL JUDETULUI HUNEDOARA - DJ 687G: DN68(TOTESTI) -
HATAGEL - DENSUS-STEI-DJ687D - TRONSON DE REABILITAT
DN68(TOTESTI)-HATAGEL-DENSUS-STEI KM 0+000-14+000”**

**AGENTIA DE PROTECTIA MEDIULUI
(memoriu de prezentare cf. anexa 5E LEGEA 292/2018.)**

BENEFICIAR: U.A.T. JUDEȚEAN HUNEDOARA



FOAIE DE CAPĂT

Proiect nr. 613 /2019

Denumire proiect: "REABILITARE DRUMURI JUDETENE PENTRU DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII TURISTICE SI PROMOVAREA PATRIMONIULUI ECONOMIC SI CULTURAL AL JUDETULUI HUNEDOARA - DJ 687G: DN68(TOTESTI) - HATAGEL - DENSUS-STEI-DJ687D - TRONSON DE REABILITAT DN68(TOTESTI)-HATAGEL-DENSUS-STEI KM 0+000-14+000"

Faza: PT,DDE
DOCUMENTATIE ACORD DE PROTECTIA MEDIULUI
DECIZIA ETAPEI DE INCADRARE

Beneficiar: U.A.T. JUDETUL HUNEDOARA

Proiectant: S.C. SERCOTRANS S.R.L.
Deva, Str. Andrei Saguna nr. 10, 330026,
Tel/fax: 0354 882 871; 0354 882 891
COD ACTIVITATE PRINCIPALA:
CAEN: 7112 ACTIVITATI PROIECTARE, URBANISM
INGINERIE SI ALTE SERVICII TEHNICE

Director: ing. Popescu Ninu Dan



Proiectul este conceput de S.C. SERCOTRANS S.R.L. Nu se poate multiplica sau refolosi în alte scopuri decât pentru cel care a fost elaborat, fără acceptul dat în scris de S.C. SERCOTRANS S.R.L.



LISTA DE RESPONSABILITĂȚI

Proiect nr. 613 /2019

Sef de proiect:

Ing. Petrescu Mihaela

Proiectanti de specialitate:

Ing. Petrescu Mihaela

Ing. Dragota Lucian

Ing. Cătănici Cristian





Documentatia a fost intocmita cu respectarea continutului cadru prevazut in Anexa nr. 5E conf. **LEGEA 292/2018**.

I. DENUMIREA PROIECTULUI:

"REABILITARE DRUMURI JUDETENE PENTRU DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII TURISTICE SI PROMOVAREA PATRIMONIULUI ECONOMIC SI CULTURAL AL JUDETULUI HUNEDOARA - DJ 687G: DN68(TOTESTI) - HATAGEL - DENSUS-STEI-DJ687D - TRONSON DE REABILITAT DN68(TOTESTI)-HATAGEL-DENSUS-STEI KM 0+000-14+000"

II. DATE DE IDENTIFICARE A TITULARULUI / BENEFICIARUL PROIECTULUI

U.A.T. JUDETUL HUNEDOARA

CONSILIUL JUDETEAN HUNEDOARA

Adresa postala:

Municipiul Deva, str. 1 Decembrie 1918, nr. 28 cod 330025, judetul Hunedoara

Numarul de telefon, de fax si adresa de e-mail, adresa paginii de internet;

tel. 0254 / 211 350

fax. 0254 / 230 030

Email : cjh@cjhunedoara.ro.

Numele persoanelor de contact:

ing. – Responsabil legal proiect

ing. Cătănici Cristian – Sef proiect

Responsabil pentru protectia mediului:

.....

SC

SERCOTRANS

SRL



III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT

a) REZUMATUL PROIECTULUI

Amplasamentul:

ROMANIA, judetul HUNEDOARA

Drumul județean DJ 687 G își are originea la intersecția cu drumul național DN 68 din localitatea Totești, traseul desfașurându-se în mare parte în extravilan, străbătând localitățile Hătăgel și Ștei, tronsonul studiat finalizându-se la km **14 + 000**.

Distanța dintre zona studiată și cele mai importante localități din punct de vedere administrativ este de: cca 6 km față orașul Hațeg, cca 65 km față de municipiul Caransebeș și cca 47 de km de municipiul Deva care este reședința de județ al județului Hunedoara.

Căi de acces rutiere:

- DN 68 la km 64 + 500 prin intermediul DJ 687 G.

Origine DJ 687G:

DJ 687G: DN68(TOTESTI) – HATAGEL – DENSUS – STEI – DJ 687D, KM 0+000 – KM 32+985, din judetul Hunedoara.

Sector modernizat:

Lungimea sectorul de drum județean modernizat DJ 687G: DN68(TOTESTI) – HATAGEL – DENSUS – STEI, KM 0+000 – KM 14+000, in prezenta documentatie, este de **14.000,00 m**.

Proiectant:

SC SERCOTRANS SRL

DEVA, M.Kogălniceanu, nr.10, Jud. Hunedoara

Ordonatorul principal de credite:

U.A.T. JUDETUL HUNEDOARA

Beneficiar

U.A.T. JUDETUL HUNEDOARA

Perioada de executie propusa:

Durata de realizare a investitiei: 24 luni

Situatia juridica:

Amplasamentul investiției a fost stabilit prin tema de proiectare, lucrările necesare a se executa fiind amplasate pe drumuri existente, terenul aparținând domeniului public.

Amplasamentul investiției a fost stabilit împreună cu beneficiarul.

Facem mentiunea ca pentru acesta lucrare a fost obtinuta decizia etapei de evaluare initiala :



- Nr. 10787 din 30.12.2019.

b) JUSTIFICAREA NECESITATII PROIECTULUI

Tema cu fundamentarea necesitatii si oportunitatii avute in vedere la aprobarea studiului de fezabilitate

Obiectivele proiectului sunt:

Obiectivul strategic, in domeniul infrastructurilor de transport la nivel regional, vizeaza dezvoltarea unor retele de infrastructuri fizice specializate si eficiente, compatibile cu infrastructurile europene si internationale care sa sustina dezvoltarea durabila a teritoriului national si care trebuie sa asigure:

- eliminarea zonelor deficitare din punct de vedere al volumului si al calitatii transportului si satisfacerea mai buna a nevoilor de deplasare a cetatenilor;
- asigurarea unei cat mai mari securitati in transport, a sigurantei rutiere pentru toti participantii la trafic si a protectiei mediului inconjurator.

Prin realizarea investitiei publice, rezulta urmatoarele avantaje:

- contribuie la dezvoltarea teritoriala - dezvoltarea durabila, echilibrata a teritoriului national, intarirea coeziunii economice, sociale si teritoriale din centrul judetului,
- asigură conditii pentru reducerea duratei de deplasare a persoanelor și mărfurilor prin creșterea vitezei de transport;
- permite valorificarea potentialului economic și turistic al zonelor tarii și în special dezvoltarea turismului ;
- cresterea calitatii vietii in cadrul asezarilor umane să îmbunătățească accesul la căile principale de transport, precum și spre obiective turistice, industriale, sociale și culturale;
- crește eficienta activităților economice;
- reducerea consumului de carburanti si a costurilor de intretinere si reparatii;
- reducerea gradului de poluare pentru încadrarea în limitele admisibile, prin scaderea emisiei diverselor noxe (amoniu, nitrați, turbiditate, aluminiu, fier, metale grele, pesticide, mangan) si reducerea volumului de praf;

De asemenea, programul vizează reducerea decalajului existent între Uniunea Europeană și România privitor la dezvoltarea turismului, si îmbunătățirea serviciilor de bază pentru economie și punerea în valoare a moștenirii rurale.

Prin realizarea acestui proiect care realizeaza **imbunatatirea calitatii mediului si asigura cresterea gradului de confort al populatiei** se vor realiza urmatoarele :

- apropierea persoanelor, comunitatilor si agentilor economici din zona pentru a facilita dezvoltarea comuna a zonei de cooperare, bazandu-se pe avantajele cheie specifice regiunii;
- folosirea eficienta a resurselor naturale comune si protejarea bogatiilor naturale din zona;



- consolidarea contactelor economice si turistice pentru a intensifica dezvoltarea economica si turistica durabila bazata pe avantaje comparative;
- intarirea coerenței sociale si structurale la nivelul persoanelor si al comunitatilor.

Obiectivul strategic global pentru perioada 2014- 2020 este de a orienta intervențiile asupra nevoilor locuitorilor săi, ajungând astfel la nivelul de calitate a vieții din regiunile puternice, non – capitale ale Europei Centrale. Prioritățile Strategiei de Dezvoltare Regională Vest 2014 - 2020 sunt:

- Creșterea competitivității regionale prin promovarea inovării și specializării inteligente;
- Dezvoltarea unei economii dinamice bazată pe creșterea productivității și antreprenoriat;
- Îmbunătățirea accesibilității și mobilității într-o regiune conectată intern și internațional;
- Dezvoltarea capitalului uman și creșterea calității în sectoarele de educație, sănătate și servicii sociale;
- Promovarea creșterii sustenabile prin sprijinirea tranziției către o economie verde în vederea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor;
- Valorificarea specificului local al comunităților urbane și rurale;
- Dezvoltarea durabilă a turismului;
- Întărirea capacității administrative regionale. Pentru a atinge dezideratele Planului de Dezvoltare Vest 2014 – 2020 în județul Hunedoara au fost propuse o serie de acțiuni în următoarele domenii: eficiență energetică, servicii sociale, sănătate, educație, structuri de afaceri, servicii pentru situații de urgență, cercetare – dezvoltare, economie, infrastructură, dezvoltare urbană și turism.

c) VALOAREA INVESTITIEI

Valoarea totala a investitiei este 21,961.540 lei fara TVA, din care C+M este 18,647.886 lei fara TVA.

d) PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUSA

Perioada de realizare a investitiei este de 24 luni.

e) PLANSE REPREZENTAND LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI, INCLUSIV ORICE SUPRAFATA DE TEREN SOLICITATA PENTRU A FI FOLOSITA TEMPORAR (PLANURI DE SITUATIE SI AMPLASAMENTE:

- PLAN DE INCADRARE IN ZONA
- PLAN GENERAL
- PLAN DE SITUATIE

f) FORMELE FIZICE ALE PROIECTULUI



Sector modernizat:

Lungimea sectorul de drum judetean modernizat DJ 687G: DN68(TOTESTI) – HATAGEL – DENSUS – STEI, KM 0+000 – KM 14+000, in prezenta documentatie, este de **14.000,00 m.**

Drumul judetean DJ 687G, situat in intravilan si extravilan, pastreaza traseul actual al drumului in scris in domeniul public al judetului Hunedoara si respecta planul de amenajare a teritoriului judetean P.A.T.J. nr. 411/2008 aprobat prin H.C.J. nr. 142/2010, a documentatiei de urbanism nr.115/1999 faza P.U.G. aprobata prin H.C.L. al comunei Totesti nr. 29/2001, cu valabilitatea prelungita prin H.C.L. al comunei Totesti nr. 71/2015 si a documentatiei de urbanism nr. 18/1997 faza P.U.G. aprobata prin H.C.L. al comunei Densus nr. 23/2000, cu valabilitatea prelungita prin H.C.L. al comunei Densus nr. 87/2015.

ELEMENTELE SPECIFICE CARACTERISTICE PROIECTULUI PROPU:

- profilul si capacitatile de productie:

Structura Rutiera:

Soluția A - structură rutieră suplă:

Structură rutieră proiectata :

- 6,0 cm beton asfaltic B.A. 16 conform AND 605/2016;
- repararea degradărilor de structură rutieră.

Soluția B - structură rutieră suplă:

Structură rutieră proiectata :

- 4,0 cm beton asfaltic B.A. 16 conform SR EN 13108-1;
- 6,0 cm beton asfaltic deschis B.A.D. 22,4 conform SR EN 13108-1;
- geocompozit antifisură;
- repararea degradărilor de structură rutieră;
- frezare mixtură asfaltică existentă minim 3,0 cm.

Soluția C - structură rutieră suplă(refacerea complexului rutier):

Structură rutieră proiectata caseta/burdusiri :

- 4,0 cm beton asfaltic B.A. 16 conform SR EN 13108-1;
- 6,0 cm beton asfaltic deschis B.A.D. 22,4 conform AND 605/2016;
- 20,0 piatră spartă împănată conform SR EN 13242;
- 30,0 cm balast conform SR EN 13242;
- 20,0 cm strat de formă din balast nisipos conform SR EN 13108-1;
- geotextil



**– descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (dupa caz):
NU ESTE CAZUL**

– descrierea proceselor de productie ale proiectului propus, in functie de specificul investitiei, produse si subproduse obtinute, marimea, capacitatea:

Toate lucrările necesare vor fi realizate cu asigurarea exigențelor minime de calitate, ca si cerințe obligatorii, în conformitate cu prevederile din Legea nr.10/1995 privind calitatea în construcții cu modificările din 2005 privind:

- Rezistentă mecanica și stabilitate;
- Securitate la incendiu;
- Igiena, sanatate si mediu inconjurator;
- Siguranta si accesibilitate in exploatare;
- Protectie impotriva zgomotului;
- Economie de energie si izolare termica.
- Utilizare sustenabila a resurselor naturale

La alegerea structurii rutiere s-a luat in considerare traficul de calcul corespunzator perioadei de perspectiva :

La alegerea complexului rutier s-au avut in vedere urmatoorii factori:

- cerintele Beneficiarului conform temei de proiectare;
- densitatea traficului actual si de perspectiva;
- caracteristicile geologice si geofizice ale terenului;
- amplasamentul existent
- materialele ce se gasesc in zona;
- normativele in vigoare.

Caracteristicile principale:

Drumul analizat se incadreaza in categoria de importanta "C" - constructii de importanta normala , conform HG 766/21.11.1997 modificata ulterior de HG 765-2002.

Potrivit Legii nr.43/1975 cu modificarile ulterioare, a ordonantei 43 /1997 privind regimul juridic al drumurilor, a Ordinului 1296/30.08.2017 pentru stabilirea normelor privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor, precum si norma tehnica: "Stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice" aprobata de Ordinul nr. 1295/30.08.17, drumul analizat se încadrează clasa tehnica V cu 2 benzi de circulatie. Pentru aceasta categorie de drum, normativele prevad o parte carosabila de 5.50 m in aliniament.



– materiile prime, energia si combustibilii utilizati, cu modul de asigurare a acestora;

- Agregate de balastiera - balast;
- Agregate de cariera - piatra sparta;
- Bitum pentru drumuri pentru imbracamintea asfaltica;
- Motorina si alti comustibili pentru autovehiculele de transport ale agregatelor, betoanelor si mixtuilor asfaltice.

– racordarea la retelele utilitare existente in zona;

Apa necesară pentru spălarea echipamentelor și apa pentru grupul sanitar vor fi asigurate din rețeaua de apă existentă.

– descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investitiei:

- Refacerea solului (reconstructie ecologica) in zonele unde acesta a fost afectat prin lucrarile de excavare, depozitare de materiale, stationare de utilaje in scopul redarii in circuit la categoria de folosinta detinuta initial.
- Refacerea ecologica a zonelor afectate de organizarea de santier.
- Refacerea amplasamentului in zona drumurilor de acces, tehnologice si a altor terenuri ocupate temporar prin lucrari de nivelarea terenului, inierbare si amenajare peisagistica prin consultare specialisti.

– cai noi de acces sau schimbari ale celor existente;

Nu sunt necesare cai de acces noi.

– resursele naturale folosite in constructie si functionare;

Pentru realizarea proiectului materiile prime, auxiliare si combustibilii utilizati sunt reprezentate de: balast, piatra sparta, nisip, apa, energie electrica, motorina.

Antreprenorul proiectului va fi cel care va alege sursele de unde vor fi luate aceste materiale de constructie, precum si tehnologiile care vor fi folosite.

Astfel, proiectantul va preciza in caietele de sarcini caracteristicile materiilor prime in vederea atingerii calitatii corespunzatoare, conform actelor legislative in vigoare. De asemenea, se recomanda ca, aprovizionarea cu materiale sa se realizeze treptat, pe etape de construire, evitandu-se astfel, stocarea de materii prime pe termen lung.

– metode folosite in constructie



Amenajarea terenului:

- descrierea solutiei tehnice:

Lucrari pentru protectia mediului. Pentru lucrarile de protectia mediului se adopta plantatii si inierbati pe suprafetele ocupate temporar si la realizarea depozitelor pentru excedentul de sapatura.

- conditii de exploatare :

La aceasta categorie de lucrari dupa darea in folosinta a obiectivului se vor semnala si inlatura pericolele care se pot ivi privind siguranta circulatiei.

Terasamente

- descrierea solutiei tehnice:

Lucrările de terasamente se vor executa mixt, mecanic și manual.

Dispozitive de colectare și evacuare a apelor

Datorită secțiunii transversale insuficiente și a pantei în profil longitudinal mică, este necesară reprofilarea șanțurilor existente și suplimentarea acestora pe tronsoanele unde este necesară.

În profil transversal scurgerea apelor este asigurată de panta transversală unică de 2,5 % a părții carosabile și cea de 4 % a acostamentelor.

Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în profil longitudinal au fost proiectate șanțuri neprotejate, șanțuri ranforsate, rigole carosabile și rigole de acostament.

Deasemenea au fost prevăzute lucrări de decolmatare pentru podețele tubulare situate la drumurile laterale și podețele transversale. A fost impusă proiectarea de noi podețe, conform plan de situatie.

Lucrari de consolidari

Zidurile de sprijin existente identificate în teren sunt în stare bună și nu au nevoie de reparații.

Pentru stabilizarea versanților și protejarea taluzurilor de lângă maluri se recomandă realizarea de noi ziduri de sprijin, conform planului de situatie.

Drumuri laterale

Se vor amenaja un număr de 56 drumuri laterale pe o lățime de 4 m, pe o lungime de 25 m, având următoarea structură rutieră:

- strat de uzură din B.A. 16 4 cm;
- strat de legătură din B.A.D. 22,4 6 cm
- strat superior de fundație din piatră spartă amestec optimal..... 25 cm;
- strat superior de fundație din balast..... 25 cm;



Siguranța circulației

Din punct de vedere al siguranței circulației rutiere s-au realizat marcaje axiale care să delimiteze cele 2 benzi de circulație și marcaje de delimitare a părții carosabile, s-au amplasat indicatoare de circulație care să reglementeze circulația vehiculelor din punct de vedere al priorității.

Semnalizarea orizontală și verticală se va executa conform sr 1848-7/2004 și respectiv sr 1848-1/2011.

Marcajele rutiere (axiale și laterale) se vor executa cu vopsea cu microbule din sticlă, pe întreg traseul.

De asemenea, pentru siguranța circulației rutiere în timpul execuției lucrărilor, executantul are obligația de a realiza, pe cheltuiela proprie, semnalizarea provizorie a punctelor de lucru conform "normelor metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumurilor publice", aprobate cu ord. m.i. și m.t. nr. 1112/411/2000.

În zonele periculoase caracterizate prin racordări cu raze mici, precum și în zonele cu taluzuri înalte de peste 1,5 m sau acolo unde distanța dintre marginea drumului și cursul unei ape este mai mică de 10 m se impune parapet de siguranță conform tabelul următor.

Aspecte privind protecția muncii și paza contra incendiilor:

La executie se vor respecta normele de protectia muncii specifice fiecărei categorii de lucrare in parte , inscrise in normative si legislatia in vigoare.

Redam in continuare lista actelor normative cu specific de legislatie de protectie a muncii, editate de Ministerul Muncii si Protectiei Sociale – Departamentul protectiei muncii, lista care reprezinta un pachet de norme ce trebuie respectate la executia lucrarilor:

1. Legea nr. 319/2006 – Legea securitatii si sanatatii in munca.
2. Norme metodologice de aplicare a Legii Protectiei Muncii.
3. Norme generale de protectie a muncii.
4. Norme specifice de securitate pentru:
 - Sudarea si taierea metalelor,
 - Caderea de la inaltime,
 - Transportul intern,
 - Prepararea transportului si turnarea betoanelor precum si executarea lucrarilor de beton armat si precomprimat,
 - Lucrul la inaltime,
 - Transporturi rutiere,
 - Activitati de vopsitorie,
 - Zidarie montaj prefabricate si finisaje in constructii,
 - Constructii si confectii metalice,
 - Manipularea, transportul prin purtare si mijloace nemecanizate, depozitarea materialelor,
 - Protectia muncii pentru laboratoarele de analize fizico-chimice si mecanice,
 - Exploatarea si intretinerea drumurilor si podurilor.



5. Se vor respecta prevederile din "Regulamentul privind protectia si igiena muncii in constructii", aprobat de MLPAT cu ordinul nr.9/N din 13 martie 1993.

- **planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara:**

Modul de incadrare in planurile de urbanism si amenajarea teritoriului, incadrarea in alte scheme de amenajare sau programe speciale.

Incadrarea in alte scheme de amenajare sau programe speciale

Proiectul nu se incadreaza in nici un program special.

Modul de incadrare in planurile de urbanism si amenajarea teritoriului:

Drumul judetean DJ 687G, situat in intravilan si extravilan, pastreaza traseul actual al drumului in scris in domeniul public al judetului Hunedoara si respecta planul de amenajare a teritoriului judetean P.A.T.J. nr. 411/2008 aprobat prin H.C.J. nr. 142/2010, a documentatiei de urbanism nr.115/1999 faza P.U.G. aprobata prin H.C.L. al comunei Totesti nr. 29/2001, cu valabilitatea prelungita prin H.C.L. al comunei Totesti nr. 71/2015 si a documentatiei de urbanism nr. 18/1997 faza P.U.G. aprobata prin H.C.L. al comunei Densus nr. 23/2000, cu valabilitatea prelungita prin H.C.L. al comunei Densus nr. 87/2015.

Folosinta actuala si cea planificata a terenurilor, atat pe amplasament cat si pe zonele adiacente acestora

Suprafata ocupata pe care se vor desfasoara lucrarile de modernizare, fac parte din obiectivul de investitii aparținand Comunei Totesti, respectiv comuna Densus, fiind proprietatea domeniului public.

- **relatia cu alte proiecte existente sau planificate:**

Nu este cazul.

Obiectivele proiectului sunt:

- constructia drumului in vederea cresterii sigurantei traficului auto si eliminarii disconfortului cauzat populatiei datorat operatiunilor de transport (zgomote, vibratii, emisii de praf in atmosfera, emisii de poluanti gazosi etc.);
- incadrarea emisiilor in valorile-limita admise de normativele in vigoare pentru aerul ambiental.

- **detalii privind alternativele care au fost luate in considerare**

- **Scenarii propuse**

A.



- 6,0 cm beton asfaltic B.A. 16 conform AND 605/2016;
 - repararea degradărilor de structură rutieră.
- B.**
- 4,0 cm beton asfaltic B.A. 16 conform SR EN 13108-1;
 - 6,0 cm beton asfaltic deschis B.A.D. 20 conform SR EN 13108-1;
 - geocompozit antifisură;
 - repararea degradărilor de structură rutieră;
 - frezare mixtură asfaltică existentă minim 3,0 cm.
- C.**
- 4,0 cm beton asfaltic B.A. 16 conform SR EN 13108-1;
 - 6,0 cm beton asfaltic deschis B.A.D. 22,4 conform AND 605/2016;
 - 20,0 piatră spartă împănată conform SR EN 13242;
 - 30,0 cm balast conform SR EN 13242;
 - 20,0 cm strat de formă din balast nisipos conform SR EN 13108-1;
 - geotextil.
- E.**
- 4,0 cm beton asfaltic B.A. 16 conform SR EN 13108-1;
 - 6,0 cm beton asfaltic deschis B.A.D. 22,4 conform AND 605/2016;
 - geocompozit antifisură;
 - 20,0 cm balast stabilizat cu liant hidraulic;
 - 30,0 cm balast conform SR EN 13242;
 - 20,0 cm strat de formă din balast nisipos conform SR EN 13108-1;
 - geotextil.
- **alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apa, surse sau linii de transport al energiei, eliminarea apelor uzate si a deseurilor):**

Perioada de constructie

Dezvoltarea de noi activitati va conduce la cresterea numarului de locuri de munca, deci la atragerea populatiei in zona.

- **alte autorizatii cerute pentru proiect:**

Conform prevederilor din certificatul de urbanism nr. 284/31.10.2017.



IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

- planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului;

Nu este cazul

- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;

Refacerea zonelor afectate de lucrari din cadrul amprizei drumului.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz;

Nu este cazul

- metode folosite în demolare;

Nu este cazul

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;

Nu este cazul

- alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor).

Nu este cazul

V. Descrierea amplasării proiectului:

- distanta fata de granite pentru proiectele care cad sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in context transfrontiera, adoptata la Espoo la 25 februarie 1991, ratificata prin Legea nr. 22/2001;

Proiectul nu intra sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in context transfrontiera, adoptata la Espoo la 25 februarie 1991, ratificata prin Legea nr. 22/2001

- *politici de zonare si de folosire a terenului;*

Perimetrul proiectului propus are coordonatele în sistem STEREO 70.

- *arealele sensibile;*

- traseul nu este situat in vecinatatea unor surse de alimentare cu apa potabila,
- nu este nevoie de defrisarea nici unor suprafete;

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



Nu este cazul

- harti, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informatii privind caracteristicile fizice ale mediului, atat naturale, cat si artificiale si alte informatii privind:
 - folosintele actuale si planificate ale terenului atat pe amplasament, cat si pe zone adiacente acestuia;
 - politici de zonare si de folosire a terenului;
 - arealele sensibile;Lucrarile prevazute pe DJ 687G sunt localizate, partial, in **Parcul Natural – Geoparcul Dinosaurilor – Tara Hategului RONPA0929.**
 - coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;
Se prezinta coordonatele în sistem de proiecție națională Stereo 1970.
 - detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luata in considerare.

In partea desenata se gaseste harta cu amplasamentul drumului proiectat.

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

Descrierea impactului potential, cu luarea in considerare a urmatoarelor factori: impactul asupra populatiei, sanatatii umane, faunei si florei, solului, folosintelor, bunurilor materiale, calitatii si regimului cantitativ al apei, calitatii aerului, climei, zgomotelor si vibratiilor, peisajului si mediului vizual, patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adica impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu si lung, permanent si temporar, pozitiv si negativ).

(A) SURSE DE POLUANTI SI PROTECTIA FACTORILOR DE MEDIU

a) Protectia calitatii apelor

Lucrarile proiectate nu prezinta surse de poluanti pentru apele de suprafata, gradul de poluare al acestora fiind mai redus prin amenajarea dispozitivelor de scurgere a apelor.

Pe traseul lucrarilor nu se identifica zone care sa necesite lucrari de stabilizarea solului sau zone afectate de cursuri de apa cu caracter torential.



Principalele surse de generare a apelor uzate in perioade de executie a lucrarilor sunt urmatoarele:

- Procesele de preparare a materialelor de constructie genereaza ape uzate tehnologice;
- Apele pluviale care spala platforma organizarii de santier si drumurile de acces determina ape uzate.
- Spalarea autovehiculelor si utilajelor genereaza ape uzate
- Spatiile igienico-sanitare, cantinele genereaza ape uzate menajare
- Poluările accidentale conduc la ape uzate

Sistemul de colectare a apelor uzate in perioada de executie a lucrarilor:

Pentru prevenirea si controlul poluarii apelor se recomandă constructorului următoarele măsuri pentru colectarea apelor uzate în perioada de execuție:

- Realizarea de preepurare locala in instalatii de tip decantor pentru apele uzate tehnologice rezultate din procesele de preparare a materialelor de constructie
- Colectarea si epurarea in decantoare separatoare de produse petroliere inainte de descarcare a apelor uzate rezultate de la spalarea mijloacelor si utilajelor de constructie.

MĂSURI DE PROTECȚIE A APELOR

Măsuri de protecție a apelor în perioada de construcție
Recomandam urmatoarele masuri:

- Lucrarile proiectate nu se vor executa in perioadele cu ape mari;
- Se va evita amplasarea organizarii de santier si a bazelor de productie in albiile si pe malurile cursurilor de apa
- Apele uzate tehnologice rezultate din procesele de preparare a materialelor de constructie necesita o preepurare locala in instalatii de tip decantor
- Carburantii vor fi stocati in rezervoare etanse prevazute cu cuve de retentie, astfel incat sa nu se produca pierderi
- Se vor respecta normele de protectie sanitara a surselor de alimentare cu apa subterana sau de suprafata;
- Colectarea uleiurilor uzate se va realiza in tancuri special construite si ulterior vor fi predate unitatilor specializate
- Extragerea produselor de balastiera din albiile si malurilor cursurilor de apa se va realiza numai cu avizul Administratiei Nationale „Apele Romane” evitandu-se poluarea accidentala a apelor cu produse petroliere si modificarea vitezei de curgere si adancimii apei prin gropi sau depuneri de materiale de constructii si balast pe fundul apei
- Interzicerea depozitarii de materiale, deseurilor din constructii sau stationarea utilajelor in albia cursurilor de apa
- Interzicerea descarcarii de deseuri de orice tip sau resturi de materiale in cursuri de apa permanente sau nepermanente
- Se va evita deversarea de ape uzate, reziduuri sau deseuri in apele de suprafata sau subterane



- In cazul producerii de poluări accidentale, inundatii sau alte situatii specifice cursurilor de apa se vor intreprinde masuri imediate de inlaturare a factorilor generatori de poluare, lucrari de aparare la viituri a obiectivului aflat in executie si vor fi anuntate autoritatile responsabile cu protectia apelor, precum si utilizatorii de apa afectati.
- In cadrul santierului, conform Planului de prevenire a poluarilor accidentale, se recomanda sa fie desemnata o persoana responsabila cu protectia factorilor de mediu.
- Dupa realizarea investitiei, antreprenorul va degaja amplasamentul de lucrarile provizorii si, dupa caz, si din celelalte zone de executie a obiectivului, care ar putea afecta functionalitatea ulterioara a lucrarilor existente.

Măsuri de protecție a apelor în perioada de operare

Pentru protectia apelor sunt necesare respectarea urmatoarelor masuri:

- Intretinerea si mentinerea in stare de functionare a sistemului de drenaj, santuri, rigolele pentru preluarea apelor pluviale.

b) Protectia aerului

Sursele de poluanti pentru aer sunt substantele poluante ce insotesc circulatia rutiera si se diferentiaza in doua categorii:

- cele evacuate prin circuitul de esapament, contand in gazele de ardere si din aditivi ai carburantilor si lubrifiantilor (care contin metale grele cum sunt plumbul si cadmiul);
- cele rezultate din frecare si uzura, sub forma de particule saerosoli, de provenienta si compozitie foarte diversa (din calea de rulare, din pneuri, din ferodourile de frana si ambreiaj, din elementele caroseriei, etc.).

Principalele surse de poluare a aerului in perioada de executie a lucrarilor de modernizare a drumurilor sunt reprezentate prin:

- Lucrarile de constructie care implica operatii precum: lucrari de excavare, lucrari de umplere, manevrarea materialelor de constructie, executarea lucrarilor de arta, toate acestea reprezentand surse de emisii de praf in atmosfera.
- Utilajelor si echipamentele prin functionarea lor in zona fronturilor de lucru. Poluarea specifica activitatii utilajelor si echipamentelor se apreciaza dupa consumul de carburanti care genereaza poluanti precum: NOx, CO, COVNM, particule in suspensie si sedimentabile.
- Traficul rutier desfasurat atat in si dinspre organizarea de santier. Poluarea specifica traficului rutier se apreciaza dupa consumul de carburanti care genereaza poluanti precum: NOx, CO, COVNM, particule in suspensie si sedimentabile.

Surse de poluare a aerului și emisii de poluanți în perioada de operare

Sursa principală de poluare a aerului este reprezentata de circulația autovehiculelor pe drum.



Impactul asupra aerului in perioada de constructie se manifesta in mod deosebit in cadrul organizarii de santier, bazelor de productie si in zonele in care se desfasoara traficul aferent organizarii de santier. Impactul asupra aerului in perioada de constructie este reprezentat de urmatoarii factori:

- Emisii de noxe si pulberi in suspensie produse de gazele de esapament de la motoarele mijloacelor de transport si utilajelor.
- Emisii de pulberi rezultate de la prepararea de betoane

Daca poluantii din aer rezultati in perioada de executie a lucrarilor de constructie a drumului depasesc valorile maxime admisibile conform legislatiei in vigoare, acestia pot genera impact atat asupra sanatatii oamenilor, cat si asupra factorilor de mediu, prin transferul poluantilor din aer in apa, sol, vegetatie.

Conform studiilor de specialitate poluantii care apar in ghidurile de calitate a aerului recomandate de Organizatia Uniunii Internationale de Cercetare a Padurilor (IUFRO) pentru vegetatie, esponsabili de efecte negative sunt urmatoarii: SO₂, NO₂ si O₃.

Măsuri de diminuare a impactului

Măsuri de protecție a aerului în perioada de construcție

In vederea protectiei aerului in perioada de constructie a drumului in prezentul raport la studiul de evaluare a impactului asupra mediului au fost propuse urmatoarele masuri:

- Realizarea lucrarilor pe tronsoane, conform unor grafice de executie si corelarea graficelor de lucru ale utilajelor din amplasamentele lucrarii cu cele ale bazelor de productie.
- Alegerea de trasee care sa fie optime din punct de vedere al protectiei mediului pentru vehiculele care transporta materiale de constructie ce pot elibera in atmosfera particule fine; transportul acestor materiale se va realiza prin acoperirea vehiculelor cu prelate, pe drumuri care vor fi umezite periodic.
- Evitarea concentrarii organizarii de santier pe mai multe amplasamente si echiparea cu dotari moderne conduce la reducerea emisiilor in aer.
- Utilizarea de mijloace de constructie performante si realizarea de inspectii tehnice periodice a mijloacelor de constructie
- Utilajele tehnologice vor respecta prevederile HG nr. 332/2007 privind stabilirea procedurilor pentru aprobarea de tip a motoarelor destinate a fi montate pe masini mobile nerutiere si a motoarelor destinate vehiculelor pentru transportul rutier de persoane sau marfa si stabilirea masurilor de limitare a emisiilor gazoase si de particule poluante provenite de la acestea, in scopul protectie atmosferei;
- Realizarea de alimentare cu carburanti a mijloacelor de transport doar pe amplasamentul special amenajat din organizarea de santier, iar pentru utilajele din afara santierului, alimentarea utilajelor se poate face prin intermediul cisternelor.
- Minimizarea emisiilor de praf si pulberi in suspensie rezultate din lucrarile de terasamente si de manipulare (sapare, compactare, spargerea, strangerea in cramezi, incarcarea-descarcarea) a pamanturilor prin aplicarea de tehnologii



care sa conduca la repectarea prevederilor STAS 12574-87 privind protectia atmosferei

- Depozitarea materialelor fine in depozite inchise sau zone ingradite si acoperite pentru a se evita dispersia acestora prin intermediul vantului
- Utilizarea gazelor naturale sau a combustibililor lichizi cu un continut maxim de 1% sulf in centralele termice, astfel incat noxele evacuate in atmosfera sa se incadreze in limitele de concentratii maxime admise prevazute de Ord. MAPPM 462/1993 si de STAS 12574-87. Instalatiile de ardere se vor mentine in mod corespunzator si vor fi verificate periodic pentru asigurarea randamentelor maxime la arderea cobustibilului si incadrarea in limitele admise a concentratiilor substantelor poluante in gazele de ardere.

c) Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor

Lucrarile de drum nu reprezinta o forma de poluare fonica.

d) Protectia impotriva radiatiilor

Lucrarile necesare executarii investitiei nu presupun crearea de surse de radiatii.

e) Protectia solului si subsolului

Sursele de poluari pentru sol si subsol provin din:

- apele pluviale din zona drumului;

Masurile luate pentru protectia solului prevazute in proiect sunt:

- asigurarea scurgerii apelor din zona.

f) Protectia ecosistemele terestre si acvatice

Prin lucrarile proiectate impactul asupra ecosistemele terestre si acvatice este unul nesemnificativ.

g) Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public:

- identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumente istorice si de arhitectura, alte zone asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional etc.;

- lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia asezarilor umane si a obiectivelor protejate si/sau de interes public.

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

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

Nu este cazul

- programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate
- Toate lucrarile vor fi executate sub stricta supraveghere a sefilor de punct de lucru a responsabililor tehnici cu executia și a dirigintilor de santier, iar dupa



terminarea lucrarilor de constructie se vor executa lucrari pentru reabilitarea suprafetelor ocupate temporar si aducerea acestora la o stare initiala, acestea fiind:

- demontarea constructiilor si structurilor specifice organizarii de santier
- colectarea, valorificarea si transportul de pe amplasament a deseurilor rezultate atat din activitatea de defrisare, cat si din activitatea de executie a lucrarilor.
- refacerea amplasamentului in zona drumurilor de acces, tehnologice si a altor terenuri ocupate temporar prin lucrari de nivelarea terenului, inierbare si amenajare peisagistica;
- renaturarea mediului pe amplasamentele unde au fost executate defrisari, prin redarea suprafetelor de teren degradate in circuitul productiv; reconstructia ecologica se va realiza in sistem compensatoriu, asa cum va fi stabilit de catre autoritatea silvica; pentru marirea suprafetelor acoperite cu vegetatie, se vor planta arbusti la marginea drumului, in perimetrul parcarilor, in zona gropilor de imprumut folosite si se vor impaduri terenuri in afara zonei drumului, asa cum va fi stabilit de autoritatea silvica
- replantarea suprafetelor decopertate (spatii de depozitare, gropi de imprumut) cu stratele de pamant vegetal rezultate de la excavari
- refacerea stratului vegetal imediat la finalizarea lucrarilor
- refacerea terenurilor degradate, ocupate temporar si redarea lor in circuit
- realizarea spatiilor verzi in nodurile rutiere si a zonei mediane, precum si amenajarea peisagistica a drumului
- decontaminarea zonelor care au fost poluate accidental cu hidrocarburi sau alte substante periculoase

- planul de gestionare a deșeurilor
Deseuri din constructii rezultate in urma excavarilor care vor fi transportate, depozitate si nivelate la locul indicat de catre Primarie

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

- substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;
 - modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.
- Nu este cazul

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

Resursele folosite in timpul executiei este apa (compactare pamant, betoane, etc.)

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

- impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și



amplarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ)

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

Asa cum s-a mentionat, aceste lucrări se desfășoară pe amplasamentul existent al drumurilor judetene, fără ca zonele naturale sau seminaturale să fie influențate. Impactul asupra comunităților de plante comune, ruderales, de pe marginea drumului este totuși limitat.

- magnitudinea și complexitatea impactului
Nu este cazul.

- probabilitatea impactului
Nu este cazul.

- durata, frecvența și reversibilitatea impactului
Acest impact asupra mediului și asupra factorului uman este însă de scurtă durată, adică pe perioada de execuție a lucrărilor. La finalizarea acestora, cadrul natural și zonele sistematizate vor fi refăcute.

- măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului
Gestionarea deșeurilor rezultate în urma lucrărilor de terasamente: materialele rezultate în urma excavarilor, va fi transportat la un depozit indicat de către beneficiar.

- natura transfrontalieră a impactului
Nu este cazul.

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI - DOTARI SI MASURI PREVAZUTE PENTRU CONTROLUL EMISIILOR DE POLUANTI IN MEDIU, INCLUSIV PENTRU CONFORMAREA LA CERINTELE PRIVIND MONITORIZAREA EMISIILOR PREVAZUTE DE CONCLUZIILE CELOR MAI BUNE TEHNICI DISPONIBILE APLICABILE. SE VA AVEA IN VEDERE CA IMPLEMENTAREA PROIECTULUI SA NU INFLUENTEZE NEGATIV CALITATEA AERULUI IN ZONA

Nu este cazul.

IX. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE SI/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)

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

În urma nevoilor identificate, pentru noua perioadă de programare se are în vedere dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural din Romania.

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

Dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara

X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER:

– descrierea lucrărilor necesare organizării de santier;

Pentru construcțiile provizorii (drumuri de acces, platforme tehnologice și spațiile de depozitare), cât și pentru lucrările de organizare de santier (birouri, spații cazare, baze de producție, ateliere de reparații, laboratoare, platforme de parcare, etc), Antreprenorul acceptat va obține avizele necesare după stabilirea locației pentru amplasamentele organizărilor de santier și bazelor de producție. În perioada de execuție vor fi monitorizate, atât prin personal propriu, cât și prin experți independenți modul de respectare a condițiilor impuse în acordurile de mediu în perioada execuției lucrărilor de construcție.

– localizarea organizării de santier;

Organizările de santier și construcțiile provizorii vor fi realizate pe amplasamentul propus de Antreprenorul care a câștigat licitația de execuție a lucrărilor.

– descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de santier;

Impactul asupra aerului se manifestă în mod deosebit în cadrul **organizărilor de santier**, bazelor de producție și în zonele în care se desfășoară traficul aferent



organizarii de santier. Impactul asupra aerului in perioada de constructie este reprezentat de mai multi factori. Daca poluantii din aer rezultati in perioada de executie a lucrarilor de constructie depasesc valorile maxime admisibile conform legislatiei in vigoare, acestia pot genera impact atat asupra sanatatii oamenilor, cat si asupra factorilor de mediu, prin transferul poluantilor din aer in apa, sol, vegetatie.

– surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu in timpul organizarii de santier;

- Emisii de noxe si pulberi in suspensie produse de gazele de esapament de la motoarele mijloacelor de transport si utilajelor.

Conform studiilor de specialitate poluantii care apar in ghidurile de calitate a aerului recomandate de Organizatia Uniunii Internationale de Cercetare a Padurilor (IUFRO) pentru vegetatie, responsabili de efecte negative sunt urmasorii: SO₂, NO₂ si O₃.

– dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu.

Monitorizarea executiei lucrarilor din punct de vedere al protectiei mediului trebuie sa cuprinda avizarea tehnologiilor si amplasamentelor pentru organizariile de santier, statii de intretinere utilaje, statii de alimentare cu carburanti.

XI. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTITIEI, IN CAZ DE ACCIDENTE SI/SAU LA INCETAREA ACTIVITATII, IN MASURA IN CARE ACESTE INFORMATII SUNT DISPONIBILE:

– lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii;

Pentru prevenirea potentialelor accidente rezultate ca urmare a activitatilor desfasuratei, sunt necesare adoptarea urmatoarelor masuri:

- urmarirea modului de functionare a utilajelor, a etanseitatii recipientelor de stocare a uleiurilor si carburantilor pentru mijloace de transport si utilaje
- realizarea de imprejmui, semnalizari si alte avertizari pentru a delimita zonele de lucru.
- realizarea tuturor semnalizatoarelor rutiere necesare, amplasate astfel încât să permită participantilor la trafic să le perceapă si să actioneze.
- Identificarea zonelor cu alunecari de teren, semnalizarea acestora si realizarea de lucrari de stabilizare
- verificarea inainte de intrarea in lucru a utilajelor si mijloacelor de transport daca acestea functioneaza la parametrii optimi si daca nu sunt eventuale defectiuni care ar putea conduce la eventuale scurgeri de combustibili
- pentru prevenirea riscurilor producerii unor poluari in urma unor accidente se vor intocmi programe de interventie care sa prevada masurile necesare, echipele, dotarile si echipamentele de interventie in caz de accident.



- actionarea imediata in caz de accidente a autoritatile abilitate si luare de masuri pentru inlaturarea poluantilor si refacerea ecologica a zonei afectate.
- implementarea unui sistem de apel urgenta in scopul asigurarii posibilitatii de transmitere de informatii cu caracter de urgenta, precum accidentele.

- aspecte referitoare la prevenirea si modul de raspuns pentru cazuri de poluari accidentale;

Toate lucrarile vor fi executate sub stricta supraveghere a dirigintilor de santier, iar dupa terminarea lucrarilor de constructie se vor executa lucrari pentru reabilitarea suprafetelor ocupate temporar si aducerea acestora la o stare naturala sau la o stare la care sa poata fi utilizate conform planurilor de dezvoltare zonale, cum ar fi:

- demontarea constructiilor si structurilor specifice organizarii de santier
- colectarea, valorificarea si transportul de pe amplasament a deseurilor rezultate atat din activitatea de executie a lucrarilor.
- refacerea amplasamentului in zona drumurilor de acces, tehnologice si a altor terenuri ocupate temporar prin lucrari de nivelarea terenului, inierbare si amenajare peisagistica;
- replantarea suprafetelor decopertate (spatii de depozitare) cu stratele de pamant vegetal rezultate de la excavari
- refacerea stratului vegetal imediat la finalizarea lucrarilor
- refacerea terenurilor degradate, ocupate temporar si redarea lor in circuit
- realizarea spatiilor verzi in nodurile rutiere si a zonei mediane, precum si amenajarea peisagistica a drumului
- decontaminarea zonelor care au fost poluate accidental cu hidrocarburi sau alte substante periculoase

- aspecte referitoare la inchiderea/dezafectarea/demolarea instalatiei;

Referitor la posibile *constructii*, mentionam ca nu afecteaza cladiri, motiv pentru care, ca urmare a executarii proiectului nu vor fi necesare activitati de dezafectare, cum ar fi de exemplu demolarile.

- modalitati de refacere a starii initiale/reabilitare in vederea utilizarii ulterioare a terenului.

- reconstructia ecologica a tuturor terenurilor afectate la finalizarea lucrarilor de executie si redarea acestora folosintelor initiale.
- Readucerea solului la starea initiala in zonele in care acestea au fost afectate prin lucrarile de excavare, depozitare de materiale, stationare de utilaje.

XII. ANEXE

Copie Decizia etapei de evaluare initiala Nr. 10787 din 30.12.2019.

Copie Certificat de urbanism Nr. 284/31.10.2017

Inventar de coordonate



Plan de incadrare in zona;
Plan de situatie general – coordonate STEREO 70;

XIII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, memoriul va fi completat cu următoarele:

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

Drumul județean DJ 687 G își are originea la intersecția cu drumul național DN 68 din localitatea Totești, traseul desfașurându-se în mare parte în extravilan, străbătând localitățile Hătăgel și Ștei, tronsonul studiat finalizându-se la km **14 + 000**.

Distanța dintre zona studiată și cele mai importante localități din punct de vedere administrativ este de: cca 6 km față orașul Hațeg, cca 65 km față de municipiul Caransebeș și cca 47 de km de municipiul Deva care este reședința de județ al județului Hunedoara.

Căi de acces rutiere:

- DN 68 la km 64 + 500 prin intermediul DJ 687 G.

ANEXAT se prezinta coordonatele in sistem stereo 70.

Proiectul propus intra sub incidenta art. 28 din O.U.G nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, cu modificarile si completarile ulterioare, fiind amplasat in Parcul Natural Geoparcul Dinozaurilor Tara Hatagului. Lucrarile se desfasoara pe amplasamentul drumurilor existente impactul asupra Parcului fiind minime.

Geoparcul Dinozaurilor Țara Hațegului are o suprafață de 102.392 ha si cuprinde integral unitățile administrativ-teritoriale: **Densus**, General Berthelot, **Totesti**, Răchitova, Sântămăria Orlea, Sarmizegetusa, Hațeg si parțial unitățile administrativ-teritoriale Baru Mare, Sălasu de Sus, Pui, Râu de Mori. Geoparcul se învecinează la sud cu Parcul Național Retezat si la nord si nord – est cu Parcul Natural Grăditea Muncelului - Cioclovina.

Geoparcul este o arie protejată de tip parc natural, declarat prin HG 2151/11/2004 , este un geoparc internațional, recunoscut de Rețeaua Global a Geoparcurilor și cuprinde două situri Natura 2000. Administarea Geoparcului este asigurată de către Universitatea din București, în baza Contractului 102711/ 22.11.2005 încheiat cu Ministerul Mediului.



Scurtă descriere a ariei naturale protejate:

Geoparcul este o arie protejată de tip parc natural, declarat prin HG 2151/11/2004 și corespunde categoriei V IUCN. Geoparcul a primit avizul de înființare al Consiliului Județean Hunedoara prin adresa nr 2181/12.05.2004, avizul Agenției de Protecție a Mediului Hunedoara prin adresa nr 5040/17.05.2004, avizul Academiei Române, Comisia pentru Ocrotirea Monumentelor Naturii, prin avizul nr 331/dm/26.07.2004 și a fost recunoscut oficial ca arie protejată de tip parc natural prin HG 2151/30.11.2004 privind instituirea de noi arii protejate. Prin Ordinul Ministrului Mediului și Dezvoltării Durabile nr. 1964/2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România au fost declarate două situri de importanță comunitară, unul inclus în întregime în Geoparc, respectiv ROSCI0236

Strei-Hațeg cu o suprafață de 24968 ha, iar cel de-al doilea, ROSCI0292 – Coridorul Rusca Montană-Țarcu-Retezat, doar parțial, cu o suprafață de 18.803 ha.

Pe teritoriul Geoparcului au fost declarate 8 rezervații naturale, prin Legea 5/2000 privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național Secțiunea III-Zone protejate, după cum urmează:

1. Depozitele continentale de dinosaurieni de la Sînpetru, rezervație naturală cu profil paleontologic, categoria IV IUCN, în suprafață de 5 ha, situată pe teritoriul satului Sînpetru, Comuna Sântămăria Orlea.
2. Mlastina de la Pesteană, rezervație naturală cu profil botanic, categoria IV IUCN, în suprafață de 2 ha, este amplasată pe teritoriul satului Pesteană, Comuna Densus.
3. Calcarele de la Fața Fetei rezervație naturală cu profil botanic, categoria IV IUCN, în suprafață de 1 ha, pe raza Comunei Rîu de Mori.
4. Vârful Poienii de la Ohaba de sub Piatră, rezervație naturală cu profil botanic, categoria IV IUCN, în suprafață de 0,8 ha, amplasat pe teritoriul Satului Ohaba de sub Piatră, Comuna Sălasu de Sus.
5. Pădurea Slivuț, rezervație naturală cu profil botanic, categoria IV IUCN, în suprafață de 40 ha, situată pe teritoriul orasului Hațeg.
6. Depozitele continentale cretacice superioare cu ouă de dinosaurieni Tustea, rezervație naturală cu profil paleontologic, categoria IV IUCN, în suprafață de 0,6 ha, situată pe teritoriul localității Tustea, Comuna General Berthelot.
7. Fânețele cu narcise de la Nucsoara, rezervație naturală cu profil botanic, categoria IV IUCN, în suprafață de 20 ha, pe raza satului Nucsoara, comuna Sălasu de Sus.
8. Fânețele de la Pui, rezervație naturală cu profil botanic, categoria IV IUCN, în suprafață de 5 ha, pe raza Comunei Pui.

Prezența resturilor fosile cu oase de dinozauri pitici oferă o valoare mondială acestui teritoriu. Importanța științifică și atractivitatea au fost sporite prin



descoperirile de cuiburi cu ouă și embrioni de dinozauri și a uriașei reptile zburătoare *Hatzegopteryx* tambema. Patrimoniul natural este completat de existența unei biodiversități deosebite, caracterizată prin prezența a numeroase specii de plante și animale, în cadrul unor habitate diverse. Patrimoniul istoric și cultural este la fel de divers și bogat, Țara Hațegului fiind considerată "inima României".

Geoparcul Dinozaurilor Țara Hațegului are și statutul de geoparc internațional, devenind membru în Asociația Globală a Geoparcurilor și în Reșeaua Europeană a Geoparcurilor, începând cu anul 2005. Statutul de geoparc internațional este supus periodic unor procese de revalidare de către experți UNESCO. Geoparcul a fost evaluat și revalidat în anii 2008, 2010 și 2014. Următoarea revalidare este prevăzută pentru anul 2018. În calitate de membru al acestor rețele, Geoparcul trebuie să se conformeze anumitor prevederi cuprinse în Charta REG și în Recomandările UNESCO pentru geoparcurile globale. Elementele de bază ale acestor reglementări sunt: „Un geoparc european este un teritoriu ce integrează elementele de patrimoniu geologic în strategiile de dezvoltare teritorială susținute de diferite programe europene. Geoparcul trebuie să aibă limite bine definite și o suprafață suficient de mare pentru a putea asigura o dezvoltare economică reală...”

Pe **ZONA DE INTERES** a proiectului, nu există habitate prioritare, zone naturale sau seminaturale, acestea fiind situate la distanțe mai mari de zona lucrărilor proiectate.

Distantele fata de zonele naturale și drumurile care fac obiectul prezentei documentații sunt următoarele:

- DJ 687G – 2790.00m fata de ROSCI0236;
- 8380.00m fata de ROSCI0028;
- 690.00m fata de ROSCI0292;

b) Numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar

Geoparcul Dinozaurilor Țara Hațegului.

Geoparcul este o arie protejată de tip parc natural, declarat prin HG 2151/11/2004 și corespunde categoriei V IUCN.

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

Lucrările făcute în cadrul acestui proiect nu produc fragmentări de habitate sau modificări în deplasarea animalelor prezente în zona de interes. S-a constatat că nu există habitate care să sufere modificări/alterări antropice.

Execuția proiectului nu necesită tăieri de arbori și, prin urmare, nici reîmpăduriri. În timpul execuției proiectului, nu se vor folosi insecticide, pesticide, ierbicide, fapt care duce la menținerea solului în stare nepoluată.

Pe perioada execuției lucrărilor, nu se va arde vegetația și nu se vor face focuri deschise.



Deșeurile menajere nu vor fi lăsate la locul execuției lucrărilor, fiind colectate la sfârșitul fiecărei zile, astfel încât să nu atragă animalele sălbatice sau domestice. La terminarea lucrărilor, terenul va fi adus la starea inițială prin acoperirea cu brazde de pământ.

Flora

Lucrarile se desfășoară în lungul drumurilor existente fără ca zonele naturale sau seminaturale să fie influențate. Impactul cel mai mare este asupra comunităților de plante comune, ruderale, de pe marginea drumului. Toate aceste specii sunt specii comune, fără valoarea conservativă mare, unele fiind considerate chiar specii dăunătoare.

d) Se va preciza daca proiectul propus nu are legatura directa cu sau nu este necesar pentru managementul conservarii ariei naturale protejate de interes comunitar;

Nu este cazul.

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

Impactului potential al proiectului propus asupra speciilor si habitatelor din aria naturala protejata de interes comunitar este minim pe perioada desfasurarii lucrarilor, iar dupa terminarea acestora vor avea o influenta benefica asupra mediului.

f) Alte informații prevăzute în legislația în vigoare.

Nu este cazul.

XIV. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate:

1. Localizarea proiectului:

Bazin Hidrografic Mures;

Curs de apa : PÂRÂU DE CÂMP cod cadastral IV-1.117.14.11.5 (afluent al raului Galben);

Judetul Hunedoara, U.A.T. HUNEDOARA ;

Drumul județean DJ 687 G își are originea la intersecția cu drumul național DN 68 din localitatea Totești, traseul desfașurându-se în mare parte în extravilan, străbătând localitățile Hățăgel, Densuș și Ștei, tronsonul studiat finalizându-se la km 14 + 000.

Lucrari cu specific hidrotehnic: traversare curs de apa aferent drumului judetean DJ687G:

- refacere podet dalat (lumina 4m) peste Pârâu de Câmp, coordonate Stereo 70: x=332755,4 ; y=455317,6 (in localitatea Hățăgel)
- nu se executa alte lucrari in zona cursurilor de apa.



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

Nu este cazul

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

Nu este cazul

Intocmit,
Ing. Cătănici Cristian



Verificat,
Ing. Petrescu Mihaela