

Memoriu de prezentare

I. Denumirea proiectului:

**“Reabilitare drumuri județene pentru dezvoltarea infrastructurii turistice și promovarea patrimoniului economic și cultural al județului Hunedoara
DJ 687D: Teliucu Inferior(DJ687E)-Cincis Cerna-Toplița-Hasdau-Lunca Cernii de Jos-Lunca Cernii de Sus-Gura Bordului-lim judet Caras Severin, Tronson km 0+000 – km 15+165**

II. Titular:

- numele;

U.A.T.Judetul Hunedoara

- adresa poștală;

Deva, str. 1 Decembrie 1918 nr.28, jud. Hunedoara

- numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet;

Tel.0254211350 fax.0254230030 e-mail cjh@cjhunedoara.ro

- numele persoanelor de contact:

director/manager/administrator;responsabil pentru protecția mediului

Rachita Ciprian-director executive Directia dezvoltare local

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) un rezumat al proiectului;

Drumul județean DJ 687D își are originea: km 0+000 în localitatea Teliucu Inferior, mai precis în intersecția cu drumul județean DJ 687E (km 5+269) și străbate următoarele localități: Toplița - Dăbâca - Hăsdău - Lunca Cernii de Jos - Lunca Cernii de Sus - Gura Bordului având destinația: (km53+600) la limita cu Județul Caras Severin.Terenul pe care se desfășoară treseul studiat aparține domeniului public al județului Hunedoara conform CF nr. 62232, 60417, 60187, 60771 si 60772

Din punct de vedere geometric, acest drum are o platformă variabilă și o parte carosabilă de circa 6,00...6,50 m. Drumul județean 687D are o structură rutieră formată din: 9...15 cm mixtură asfaltică și 20...25 cm umplutura de piatră.

Dispozitivele de colectare și evacuare a apelor de suprafață (șanțuri, rigole) sunt în mare parte necorespunzătoare, iar podețele existente sunt colmatate, degradate sau lipsesc.

Traseul drumului județean se desfășoară într-o zonă de deal (munte), drept urmare acest drum prezintă în plan o complexitate mare, iar în profil longitudinal declivitățile sunt medii și mari.

Având în vedere prevederile „Normativului privind stabilirea cerințelor tehnice de calitate a drumurilor legate de cerințele utilizatorilor”, indicativ NE 021-2003, se constată că în prezent, pe sectoarele de drum analizate, nu sunt asigurate exigențele de calitate privind planeitatea suprafeței de rulare și capacitatea portantă a complexului rutier.

Datorită stării tehnice necorespunzătoare a tronsoanelor de drum județean, circulația se desfășoară cu dificultate, în special pe timp defavorabil.

Numeroasele gropi provoacă degradarea prematură a autovehiculelor și impun o viteză de deplasare redusă.

Proiectul prevede reabilitarea sectorului de drum DJ687D cuprins între km 0+000-15+165.

Situatia proiectata:

Conform temei de proiectare lucrarile de reabilitare a drumului studiat au in vedere cresterea sigurantei in exploatare, imbunatatirea conditiilor de rulare si aducerea acestuia la o stare de viabilitate foarte buna.

S-au solicitat prin tema de proiectare urmatoarele tipuri de lucrari pentru a fi tratate:

- reparatii la imbracamintea rutiera
- desfundari, decolmatari de santuri, rigole si podete existente
- redimensionarea sistemului de colectare si evacuare a apelor pluviale
- curatirea vegetatiei din zona drumului
- refacerea acostamentelor
- refacerea semnalizarii rutiere si a sistemelor de protectie si siguranta
- asternerea unui strat sau doua de imbracaminte asfaltica

Având în vedere tema de proiectare, extrasele de carte funciara puse la dispozitie de către beneficiar precum si starea de degradare a sectoarelor de drum analizate,compozitia structurii rutiere, luând în considerare condițiile locale, durata si costurile de executie se propune ranforsarea imbracamintii existente cu o îmbrăcămintă bituminoasă în două straturi cu încadrarea in latimea partii carosabile existente

În conformitate cu Legea nr.10/1995, privind calitatea în construcții, precum și în baza Metodologiei de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor din Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor, aprobat cu ordinul MLPAT nr.31/N/1995, precum si a HG nr.766/1997 modificata ulterior de HG nr.765/2002, lucrarea care face obiectul acestei documentații se încadrează în categoria de importanță C, construcție de importanță normală.

Stabilirea elementelor geometrice ale drumului judetean în plan, profil longitudinal și transversal s-a realizat tinand cont de STAS 863-1985 si Ordinul Ministrului Transporturilor nr.1295/2017 adaptate la configuratia traseului existent, a terenului si a limitelor de proprietate conform extraselor CF.

Sectorul de drum care face obiectul prezentei documentații s-au proiectat ținându-se cont de cerințele beneficiarului conform studiului de fezabilitate aprobat, în conformitate cu normativele în vigoare pentru proiectarea și construcția drumurilor judetene.

Pentru evitarea expropriierilor de terenuri precum și pentru limitarea costului investiției, se vor respecta, traseul actual, lățimea carosabilului și ampriza existentă.

În plan traseul proiectat, urmărește amplasamentul existent fara posibilitatea de îmbunătățire a elementelor geometrice și încadrare în STAS 863/1985 datorita limitelor de proprietăți care nu au permis.

În profil longitudinal se va ține cont de punctele obligate, (intersectii, podețe).Datorită configurației terenului precum și pentru evitarea expropriierilor de terenuri din zona drumului nu se pot reduce considerabil pantele longitudinale ale drumurilor existente.

În profil transversal sectorul de drum proiectat se încadrează ca drum judetean de clasă tehnică V cu doua benzi de circulație și va avea urmatoarele elemente geometrice:

- | | |
|---|-------------|
| - platforma: | 7,00 m; |
| - partea carosabilă: | 5,50 m; |
| -banda de încadrare | 2 x 0,25 m; |
| - acostamente: | 2 x 0,50 m; |
| - panta transversală a părții carosabile: | 2,5 %; |
| - panta transversală a acostamentelor: | 4,0 %; |

Structura rutieră

Structura de rezistență proiectată pentru reabilitarea drumului studiat s-a stabilit conform cerintelor beneficiarului în funcție de clasa tehnică a drumului si de alcătuirea complexului rutier

existent(conform studiului geotehnic). Aceasta este una suplă conform normativului PD 177-2011 și normativului AND – 605/2014, cu o îmbrăcămintă bituminoasă în două straturi, fiind verificată la acțiunea de îngheț-dezgeț (STAS 17079/1-90 și STAS 17079/2-90).

- Peste structura rutieră existentă:
 - 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;
 - repararea degradărilor de structură rutieră;
 - frezare mixtură asfaltică existentă minim 3,0 cm.
- Pentru tronsoanele de drum unde sunt burdușiri, tasări și necesită reparații de structură rutieră:
 - 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;

Acostamentele se vor realiza dintr-un strat de 10,0 cm de balast.

Drumuri laterale

Drumurile laterale sunt în număr de 30, iar acestea se vor amenaja pe o lungime de 20,0 m și o lățime de 4,0 m cu o structură rutieră formată din: 20,0 cm balast, 20,0 cm piatră spartă, 6,0 cm beton asfaltic B.A. 16. Pentru asigurarea continuității apelor în lungul drumului județean, (acolo unde este cazul), în dreptul drumurilor laterale s-au prevăzut podețe tubulare din beton cu diametrul nominal de Ø400 mm (15 bucăți).

Scurgerea apelor

Pe întreaga lungime a drumului au fost prevăzute santuri și rigole în lungime totală de 14670 m din care:

- Sant protejat	9910,00 m
- rigole carosabile	1260,00 m
- rigola ranforsata	3500,00 m

Lucrari podețe

Datorită faptului că unele podețe sunt necorespunzătoare din punct de vedere tehnic, a lungimii și a amenajărilor în aval și amonte și a stării de funcționare, au fost prevăzute lucrări de construire podețe noi astfel:

-podețe tubulare proiectate d=800 m,	27 buc
-podețe tip P2 proiectate	2 buc
-podețe dalate tip D5 proiectate	4 buc

Siguranța circulației

În vederea reglementării circulației și asigurării siguranței în trafic, pe drumul județean proiectat s-au prevăzut marcaje longitudinale laterale conform SR 1848-7/2015 și 200 indicatoare de circulație conform SR 1848-1: 2011.

Indicatoarele rutiere vor fi de tip normal din punct de vedere al dimensiunilor și cu folie reflectorizantă de tip 2 (STAS 1848/2/2011) și se vor realiza și montă conform prescripțiilor din STAS 1848/1,2-2011.

Tinând cont că drumul județean își urmează cursul în profil transversal mixt, zonă de coastă și de asemenea este adiacent lacului Cinciș și a râului Cerna pentru asigurarea condițiilor de maximă siguranță se va prevedea parapete metalic deformabil conform STAS 593. Amplasarea acestuia este pe ambele părți ale drumului, în lungime de 7460 m tip H2, H4. De asemenea se montează parapete tip H4b la podurile existente pe ambele părți ale acestora pe o lungime de cca. 100 m la fiecare pod.

Existența în zonă a versanților din stanca alterata face ca pe partea carosabilă a drumului județean să existe riscul căderilor de pietre de pe versanți, prin urmare, pentru asigurarea siguranței participanților la trafic este nevoie de amplasarea unei plase de siguranță pe o lungime de cca 700 m, cu o înălțime medie de cca 15 m.

b) justificarea necesității proiectului;

Această lucrare face parte din lista obiectivelor de investiții pentru reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri aflate în administrarea Consiliului Județean Hunedoara. Dezvoltarea infrastructurii de transporturi se constituie ca principal suport pentru creșterea economică în toate sectoarele.

Turismul rural și agroturismul găsesc aici condiții deosebit de favorabile pentru dezvoltarea lor.

Turismul rural și agroturismului în cadrul conceptului de dezvoltare durabilă, devin factorii care asigură păstrarea nealterată a structurilor și modurilor de viață rurală, a tradițiilor și obiceiurilor într-un cuvânt a unei culturi originale pe care o pune la dispoziția turiștilor, ele reprezintă o activitate multifuncțională și nu sunt simple sejururi la o fermă sau casă țărănească. Ele se adresează în primul rând oamenilor dinamici, celor care iubesc natura și turismul ecologic, care pot profita de orice ocazie pentru a face plimbări, ciclism, iubitorilor de sport, de vânatoare și pescuit.

Toate aceste aspecte sunt perfect valabile și pentru așezările ce fac obiectul prezentei lucrări. Locuri de un pitoresc aparte, oameni întreprinzători, gospodari sunt elemente omniprezente în comununele de pe traseul drumurilor studiate. Dacă avem în vedere și faptul că zona nu este poluată, iar procentele de radiații și de substanțe poluante se situează cu mult sub limitele admise, avem toate argumentele să susținem includerea zonei printre cele mai favorabile pentru promovarea practicării pe scară largă a turismului și agroturismului, a construcțiilor specifice satelor de vacanță și sejururilor la sfârșit de săptămână.

Starea actuala a drumului impune interventii pentru imbunatatirea elementelor geometrice corespunzator unui drum judetean pentru asigurarea conditiilor privind siguranta circulatiei.

c) valoarea investiției;

Valoarea totala: **28.679.200,53** din care:

- constructii-montaj: **24.318.562,52 lei cu TVA**
- diverse si neprevazute: **2.526.243,50 lei cu TVA**

d) perioada de implementare propusă;

- Durata de realizare a investiției este de 18 luni.
- Execuția lucrărilor de drum 18 luni

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

Planul de incadrare in zona si planul de situatie sunt atasate la prezenta documentatie.

f) o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, etc)

- platforma: 7,00 m;
- partea carosabilă: 5,50 m;
- Peste structura rutieră existentă:
 - 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;
 - repararea degradărilor de structură rutieră;
 - frezare mixtură asfaltică existentă minim 3,0 cm.
- Pentru tronsoanele de drum unde sunt burdușiri, tasări și necesită reparații de structură rutieră:
 - 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;

- dispozitive pentru scurgerea apelor	
- Sant protejat	9910,00 m
- rigole carosabile	1260,00 m
-rigola ranforsata	3500,00 m
-podete tubulare proiectate d=800 m,	27 buc
-podete tip P2 proiectate	2 buc
-podete dalate tip D5 proiectate	4 buc
- parapet metalic	7460,0m
- indicatoare rutiere	200,0 buc

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

Pentru realizarea podetelor proiectate se vor demola structurile existente degradate.

În perioada de construcție a obiectivului, deseurile ce vor rezulta sunt cele specifice activității din domeniul construcțiilor. Deseurile vor reprezenta resturi de materiale (balast, nisip, beton, etc.). Toate aceste deseuri se încadrează în categoria deseurilor inerte și trebuie să fie pe cât posibil reutilizate pentru umpluturi, etc.

Atât deseurile rezultate din activitatea de construcții cât și deseurile rezultate din organizarea de șantier (menajere) se vor depozita în conformitate cu reglementările în vigoare, după obținerea aprobărilor necesare.

V. Descrierea amplasării proiectului:

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

Proiectul nu se încadrează în anexa nr.1 la Convenția privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin **Legea nr. 22/2001**

- localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor **nr.2314/2004**, 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;

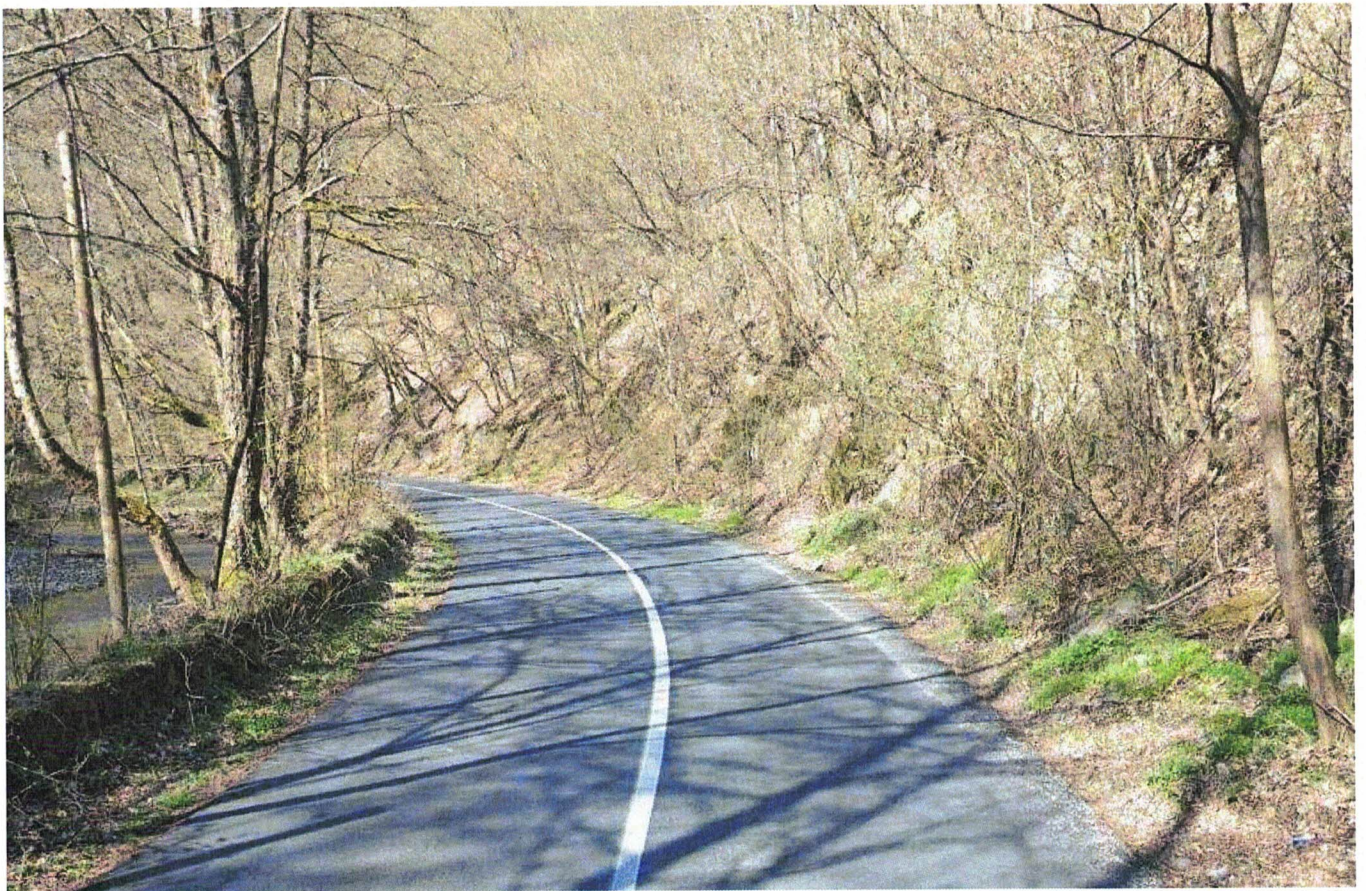
Nu este cazul

- hărți, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind: folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia; politici de zonare și de folosire a terenului; arealele sensibile;











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; *Suprafața de teren care face obiectul prezentei documentații este identificată prin următoarele coordonate geografice (STEREO 70):*

- detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.
Proiectul se realizeaza pe amplasamentul existent al drumului.

X	Y
335181.140	470001.569
334454.706	467045.110
332783.791	467730.466
332309.756	466805.769
329388.141	465971.767
327849.809	467576.695

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

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

Funcție de intensitatea și durata ei, poluarea specifică drumurilor și traficului rutier este de următoarele tipuri:

Poluare manifestată pe durata lucrărilor de modernizare. Acest tip de poluare are caracter temporar, atingând valori ridicate în perioadele în care baza de producție funcționează la capacitate maximă. În categoria surselor de poluare specifice perioadei de execuție sunt incluse:

- Surse liniare: reprezentate de traficul zilnic desfasurat de la e baza de productie la fronturile de lucru și în cadrul șantierului;
- Surse de suprafață: reprezentate de funcționarea utilajelor în zona a fronturilor de lucru;
- Surse punctiforme: reprezentate de funcționarea echipamentelor în cadrul bazei de producție, respectiv a stațiilor de asfalt și betoane. Referitor la impactul exercitat în perioada de construcție (identificarea surselor, estimarea impactului și măsurile de protecție), menționăm că cele prezentate în cadrul acestui document sunt informații cu caracter general. Impactul va fi influențat direct de tehnologiile, utilajele, echipamentele, vehiculele de transport pe care le va utiliza Constructorul, de modul în care se va organiza (și va amenaja o Organizare de șantier, Baza de producție sau va utiliza unele existente, etc.).

Poluare cronică manifestată în perioada operațională a drumului, ca urmare a desfasurării traficului zilnic. Nivelul de poluare în perioada operațională a drumului poate atinge diferite intensități în funcție de volumul și tipul traficului desfasurat pe drum.

Poluarea accidentală, ca rezultat al accidentelor de circulație în care sunt implicate autovehiculele ce transporta hidrocarburi lichide sau alte produse toxice sau corozive. Aceste substanțe prin dispersia rapidă în mediu pot degrada straturi acvifere, pot schimba calitatea lacurilor, iazurilor sau chiar a apelor curgătoare, de asemenea pot afecta solul și subsolul. Poluare sezonieră reprezintă totodată un rezultat al lucrărilor executate pentru menținerea circulației în condiții de siguranță pe perioada iernii, pe drumurile cu polei și gheață.

a) protecția calității apelor:

Perioada de construcție

La această fază nu există informații cu privire la locația și echiparea Organizării de Șantier. Este posibil ca Antreprenorul să utilizeze o Baza de producție existentă în zona pentru alta lucrare.

Surse de poluare

In perioada de executie a lucrarilor de modernizare a drumului, sursele posibile de poluare a apelor pot fi urmatoarele:

- Executia propriu-zisa a lucrarilor;
- Traficul de santier rezultat din circulatia vehiculelor grele pentru transport de materiale, si personal la punctele de lucru, utilajele;
- Organizare de santier care poate avea in componenta ei containere modulare atât pentru eventuale birouri cât și pentru grup social și depozitare scule și materiale, etc.

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

Impactul asupra mediului

Manipularea si punerea in opera a materialelor de constructii (mixturi asfaltice, betoane, prefabricate) determina emisii specifice fiecarui tip de material si fiecărei operatii de constructie. In cazul in care lucrarile se desfasoara in apropierea cursurilor de apa, toate acestea reprezinta surse de poluare directa a apelor. De asemenea, ploile care spala suprafata santierului pot antrena depunerile si astfel, indirect, acestea ajung in cursurile de apa, dar si in stratul freatic.

Manevrarea defectuoasa, in apropierea cursurilor de apa, a autovehiculelor care transporta diverse tipuri de materiale sau a utilajelor reprezinta surse potentiale de poluare ca urmare a unor deversari accidentale de materiale, combustibili, uleiuri.

Traficul de santier

Traficul greu, specific santierului, determina diferite emisii de substante poluante in atmosfera rezultate din arderea combustibilului in motoarele vehiculelor (NOX, CO, SOX, COV, particule in suspensie, etc.). Pe de alta parte traficul greu este sursa de particule sedimentabile datorita antrenarii particulelor de praf de pe drumurile nepavate. De asemenea, pe perioada lucrarilor de executie particule rezulta si din procesele de frecare a caii de rulare si din uzura a pneurilor. Atmosfera este spalata de ploi, astfel incat poluantii din aer sunt transferati in ceilalti factori de mediu (apa de suprafata si subterana, sol, etc.).

Organizarea de santier

O atentie deosebita trebuie acordata zonelor unde nivelul apelor freatice este ridicat, aici putandu-se produce poluări in cazul pierderilor de carburanti sau bitum.

Rezervoarele de carburanti pot constitui o sursa de poluare in cazul in care ele nu sunt etanse. De asemenea, de la statiile de intretinere a utilajelor si masinilor de transport rezulta uleiuri, carburanti, apa uzata de la spalarea masinilor.

De la Organizarea de Santier rezulta ape uzate menajere de la spatiile igienico-sanitare. In general aceste ape sunt incarcate biologic normal, incadrandu-se din punct de vedere calitativ cerintelor Normativului NTPA 002/2002. Apele meteorice rezultate pe amplasamentul Organizarii de santier sunt considerate ape conventional curate, in cazul in care nu se produc pierderi de substante poluante, care sa fie spalate de apele pluviale. De pe amplasamentul Bazei de productie mai rezulta si ape tehnologice. Pentru acestea poate fi necesara o preepurare locala.

Masuri de protectie a mediului

- Organizarea de santier nu va fi amplasata in apropierea cursurilor de apa;
- Pentru Organizarea de santier se va proiecta un sistem de colectare a apelor menajere, apelor tehnologice si a apelor meteorice. Apele colectate pot fi introduse in bazine etanse vidanjabile sau in constructii de epurare. In acest ultim caz, apa epurata poate fi descarcata intr-un emisar sau pe terenul inconjurator.

Apele tehnologice rezultate in urma proceselor pot necesita o preepurare locala, in instalatii de tip decantor si separator de hidrocarburi.

Perioada de functionare

Surse de poluare

Sursele de poluare ale apei sunt apele meteorice care spala platforma drumului antrenand substantele poluante depuse pe aceasta.

Tipurile de poluanti sunt de natura chimica diferita, functie de originea lor diversa:

- Reziduuri provenite de la arderea carburantilor: hidrocarburi, plumb;
- Reziduuri provenite de la uzura pneurilor vehiculelor: substante hidrocarbonice macromoleculare, zinc, cadmiu;
- Reziduuri metalice provenite de la coroziunea vehiculelor: fier, crom, nichel, cupru, cadmiu si de la parapetii galvanizati: zinc;
- Uleiuri si grasimi minerale;
- Reziduuri provenite de la uzura imbracamintii drumului: materii solide.

Impactul asupra mediului

Lucrarile de modernizare a drumului propuse vor avea un efect benefic in zona analizata. Circulatia fluanta, cu viteza constanta va conduce la reducerea emisiilor si a concentratiilor de poluanti in aer si implicit a celor antrenati de apele pluviale de pe platforma drumului.

Masuri de protectie

Pentru protejarea corpului drumului si evitarea de ruperi se vor realiza ziduri de protectie din beton.

b) protectia aerului:

Perioada de constructie

Surse de poluare

Se apreciaza ca in perioada desfasurarii lucrarilor de modernizare a drumului emisiile de substante poluante evacuate in atmosfera provin de la urmatoarele surse:

- Sursele liniare, reprezentate de traficul rutier zilnic desfasurat in cadrul santierului;
- Sursele de suprafata, reprezentate de functionarea utilajelor in zona fronturilor de lucru;
- Sursele punctiforme, reprezentate de functionarea statiilor de asfalt si betoane.

Efectele generate de sursele punctiforme si de suprafata se fac resimtite pe arii mai restranse decat in cazul surselor liniare de tipul traficului.

Impactul asupra mediului

Activitatea de constructie poate avea, temporar (pe durata executiei), un impact local apreciabil asupra calitatii atmosferei. Impactul negativ asupra calitatii aerului este mai semnificativ in zona unde functioneaza statiile de asfalt. Actiunea poluantilor atmosferici asupra sanatatii umane se manifesta cand acestia depasesc un nivel maxim al concentratiilor, numit prag nociv. Nocivitatea poluantilor depinde de concentratia lor, dar si de durata expunerii.

Masuri de protectie

- Acoperirea depozitelor de materii prime si materiale reprezinta o masura de protectie impotriva actiunii vantului.
- Pentru limitarea disconfortului iminent ce poate apare mai ales pe timpul verii se vor alege trasee optime pentru vehiculele ce deservesc santierul, mai ales pentru cele care transporta materii prime si materiale de constructie ce pot elibera in atmosfera particule fine. Drumurile de santier vor trebui udate periodic.
- Transportul materialelor de constructie in vrac, care pot fi antrenate in aer, se va face in mijloace de transport cu bena acoperita.
- Utilajele, echipamentele, statiile de asfalt si betoane vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic in vederea constatarii eventualelor defectiuni care pot produce emisii ridicate de poluanti. O alta posibilitate de limitare a emisiilor de substante poluante consta in folosirea de utilaje, vehicule, echipamente de generatie recenta, prevazute cu sisteme performante de retinere a poluantilor.

Perioada de functionare

Surse de poluare

In perioada de operare a drumului, nu vor aparea surse suplimentare de poluare a aerului fata de situatia existenta. Sursa de poluare va fi aceeași ca și în prezent, și anume

traficul rutier care se desfasoara pe drum. Poluarea atmosferica in cazul traficului rutier este rezultatul arderii carburantilor in motoare, pe de o parte, iar pe de alta parte este rezultatul uzurii prin frecare a materialelor diferitelor suprafete de contact.

Acest tip de poluare se manifesta ca urmare a:

- Evacuarii in atmosfera a diferitilor produse de ardere;
- Producerea de pulberi de diferita natura, rezultata din uzura caii de rulare si a pneurilor, a dispozitivelor de franare si de ambreiaj, precum si a elementelor caroseriei.

Emisii de poluanti

In conditiile refacerii suprafetei de rulare afectata a drumului si a conditiilor de crestere a fluentei de circulatie, emisiile de poluanti in atmosfera vor scadea. Valorile emisiilor de substante poluante in aer scade odata cu cresterea vitezei de deplasare a vehiculelor.

Masuri de protectie

Nu este cazul. Lucrarile de modernizare vor contribui la cresterea fluentei traficului si implicit la reducerea nivelului emisiilor de substante poluante in aer.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Perioada de constructie

Surse de poluare

Lucrarile de modernizare a drumului implica urmatoarele surse de zgomot si vibratii si anume:

- Procesele tehnologice, pentru care este necesar sa functioneze unele grupuri de utilaje. Aceste utilaje in lucru reprezinta tot atatea surse de zgomot.
- Circulatia mijloacelor de transport in cadrul santierului.
- Functionarea instalatiilor, utilajelor, echipamentelor in cadrul Organizarii de Santier. Nivelul sonor depinde in mare masura de urmatorii factori:
- Fenomenele meteorologice si, in particular, viteza si directia vantului, gradientul de temperatura si de vant;
- Absorbția undelor acustice de catre sol, fenomen denumit "efect de sol";
- Absorbția in aer, dependenta de presiune, temperatura, umiditatea relativa, componenta spectrala a zgomotului;
- Topografia terenului si vegetatia.

Impactul asupra mediului

Evolutia nivelului sonor depinde de evolutia lucrarilor si mutarea fronturilor de lucru. Este posibil ca in perioada de executie a lucrarilor, locuitorii din zona sa fie afectati de zgomot si vibratii. De aceea, constructorul va trebui sa propuna un program de lucru de comun acord cu Primariile localitatilor in asa fel incat impactul asupra oamenilor sa fie cat mai redus.

Masuri de protectie

Nu este cazul.

Perioada de functionare

Surse de poluare

In perioada de functionare a obiectivului analizat nu vor aparea surse suplimentare de poluare sonora fata de situatia existenta. Sursa de poluare va fi aceeasi ca si in prezent: traficul rutier care se desfasoara pe drum. Realizarea lucrarilor de modernizare va duce la cresterea fluentei circulatiei si implicit la reducerea nivelului de zgomot si vibratii. Astfel, imbunatatirea suprafetei de rulare si circulatia fluenta fara franari si accelerari, va avea un impact pozitiv.

Masuri de protectie

Nu este cazul.

d) protecția împotriva radiațiilor:

Atat in cadrul lucrarilor de executie, cat si la exploatarea obiectivului nu se vor vehicula si nu se vor utiliza surse si substante radioactive.

e) protecția solului și a subsolului:

Perioada de construcție

Surse de poluare

Pe perioada executiei lucrarilor, sursele de poluare a solului sunt urmatoarele:

- Surse liniare, reprezentate de traficul de vehicule grele si utilaje. O parte din emisiile de substante poluante degajate in atmosfera din arderea combustibilului, atat datorita traficului, cat si functionarii utilajelor in zona fronturilor de lucru, ajung sa se depuna pe sol. Cantitatile de praf degajate in atmosfera pe durata desfasurarii lucrarilor vor fi ne semnificative. Realizarea lucrarilor va implica realizarea unor volume mici de terasamente, manevrarea unor cantitati de pamant, agregate, etc. Poluarea se va manifesta pe o perioada limitata de timp (pe durata lucrarilor de constructie) si, spatial, pe o arie restransa.
- Surse de suprafata, reprezentate de functionarea utilajelor in zona fronturilor de lucru. Suplimentar, aici exista riscul pierderilor accidentale de ulei sau combustibil ca urmare a aparitiei unor defectiuni tehnice survenite la utilaje. De asemenea, depozitarea necorespunzatoare a materialelor si/sau deseurilor rezultate din activitatile de constructie poate constitui o sursa de poluare a solului.
- Sursele punctiforme, reprezentate functionarea in cadrul Organizarii de Santier a statiilor de asfalt.

Impactul asupra mediului

Principalul impact asupra solului in perioada de executie a lucrarilor de refacere a drumului este consecinta ocuparii temporare de terenuri pentru drumuri provizorii, platforme, baza de aprovizionare si productie, halde de deseuri, etc. Reconstructia ecologica a zonei dupa incheierea lucrarilor reprezinta o masura obligatorie. Impactul manifestat de traficul desfasurat in cadrul santierului are un caracter temporar si se exercita ca urmare a antrenarii poluantilor de catre apele de precipitatii, care se infiltreaza apoi in straturile superioare ale solului.

Impactul determinat de pierderile de carburanti sau ulei de la functionarea defectuoasa a utilajelor poate fi apreciabil, manifestandu-se insa tot pe arii restranse.

Impactul asupra solului produs de depozitele de deseuri neorganizate este cu atat mai intens cu cat substantele depozitate au un caracter mai agresiv. Precipitatiile spala depozitele de deseuri incarcandu-se in special cu substante organice. O mare problema in cazul depozitelor necontrolate sunt apele uzate rezultate din descompunerea substantelor organice. Aceste ape sunt caracterizate de un debit redus, dar sunt foarte incarcate cu substante organice, motiv pentru care sunt greu de epurat.

Apele uzate menajere si tehnologice rezultate pe amplasamentul Organizarii de santier se infiltreaza cu usurinta in sol in cazul in care nu exista platforme betonate sau sisteme de scurgere, colectare si epurare a acestora.

Masuri de protectie

- Terenurile ocupate temporar vor fi redade in circulatie. In cazul in care se constata o degradare a acestora vor fi aplicate masuri de reconstructie ecologica.
- Depozitarea provizorie a pamantului excavat este recomandat a se face pe suprafete cat mai reduse. Decaparea solului vegetal se va face in limita strictului necesar.
- Deseurile rezultate din activitatea de constructie trebuie colectate in pubele tipizate, amplasate in locuri special destinate acestui scop. Este necesar ca pubelele sa fie preluate periodic de catre serviciile de salubritate din zona, pe baza de contract.

Scurgerile de ulei rezultate accidental in zona fronturilor de lucru de la functionarea defectuoasa a utilajelor pot avea un impact redus asupra solului in cazul in care exista un program de prevenire si combatere a poluarii accidentale. In acest sens, instruirea personalului reprezinta o masura eficienta in prevenirea si/sau reducerea efectelor poluarii.

Perioada de functionare

Surse de poluare

Sursa de poluare a solului în perioada operațională va fi aceeași ca și în prezent, respectiv emisiile de poluanți rezultate din traficul rutier care se desfășoară pe drumul modernizat.

Concentrațiile de substanțe poluante în aer și care implicit ajung în sol vor scădea ca urmare a îmbunătățirii condițiilor de trafic.

Măsuri de protecție

Apele pluviale colectate de pe platforma drumului vor fi descarcate în șanțuri și rigole și conduse apoi către emisarii (vai, cursuri de apă) sau pe terenurile inconjurătoare.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Perioada de construcție

Surse de poluare

Sursele de poluare pot fi:

- Emisiile de poluanți și zgomotul generate de traficul de șantier: mașinile care transporta materiale, muncitori la punctele de lucru, etc;
- Emisiile de poluanți și zgomotul rezultate din activitatea utilajelor de construcție.

Măsuri de protecție

Lucrările de modernizare a drumului implică o curățire a vegetației aflată pe marginea drumului, precum și o toaletare a arborilor pentru a se asigura gabaritul necesar.

Perioada de funcționare

Surse de poluare

Sursa de poluare pentru flora și fauna în perioada operațională va fi aceeași ca și în prezent, respectiv emisiile de poluanți rezultate din traficul rutier care se desfășoară pe drum precum și nivelul de zgomot.

Măsuri de protecție

Nu este cazul.

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

Asupra așezărilor umane va exista un impact negativ, de o anumită durată, în perioada de execuție, prin mărirea traficului greu în zonă, prin zgomotul produs de funcționarea utilajelor pentru lucrări.

Constructorul trebuie să fie obligat să efectueze lucrările astfel încât să nu interfereze în mod inutil sau neadecvat cu accesul, utilizarea și ocuparea drumurilor publice.

Nu se vor utiliza proprietăți private pentru depozitare de materiale, drumuri ocolitoare și alte instalații legate de construcție și stații de preparare fără acordul scris al proprietarului sau concesionarului și fără plata unei compensații, dacă este cazul.

Constructorul va trebui de asemenea să selecteze, să amenajeze și să plătească, dacă este cazul, amplasamentele drumurilor ocolitoare, ale depozitelor de utilaje sau a altor amenajări necesare desfășurării lucrărilor de construcție.

După încheierea lucrărilor, zona trebuie curățată și refăcută spre satisfacția proprietarului.

Drumurile de acces la proprietăți trebuie să fie garantate după finalizarea lucrărilor.

Impactul asupra populației în perioada de construcție va fi legat de zgomotul/praful generat de lucrările de construcție și de congestiunea circulației.

Prin realizarea lucrărilor proiectate, în principal prin fluentizarea circulației rutiere în zonă, se asigură condiții corespunzătoare de funcționare pentru obiectivele comerciale, industriale, turistice, de servicii etc..

Prin fluentizarea circulației, pentru obiectivele și locuitorii, se vor asigura condiții mai bune de deplasare, aprovizionare și activitate.

Proiectul de modernizare a drumului este important pentru asigurarea posibilității de transport rutier îmbunătățit la nivel local dar și regional.

Pe parcursul lucrărilor se va urmări ca accesul la imobilele din zonă să nu fie obturate.

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

Perioada de constructie

Surse de deseuri

In perioada de constructie a obiectivului, deseurile ce vor rezulta sunt cele specifice activitatii din domeniul constructiilor. Deseurile vor reprezenta resturi de materiale (balast, nisip, beton, etc.). Toate aceste deseuri se incadreaza in categoria deseurilor inerte si trebuie sa fie pe cât posibil reutilizate pentru umpluturi, etc.

Atat deseurile rezultate din activitatea de constructii cat si deseurile rezultate din organizarea de santier (menajere) se vor depozita in conformitate cu reglementarile in vigoare, dupa obtinerea aprobarilor necesare.

In categoria deseurilor sunt cuprinse si anvelope uzate, acumulatori, tuburi fluorescente, piese de schimb, etc. Acestea vor fi colectate si evacuate separat prin unitati specializate in colectarea acestor tipuri de deseuri.

Gospodarirea deseurilor

Amplasament	Tipuri de deseuri	Mod de colectare / evacuare	Observatii
Organizarea de santier	Deseuri menajere sau asimilate	In pubele metalice amplasate pe platforme betonate, transportate la depozitul de deseuri sau la statia de transfer a localitatii pe baza de contract.	Se vor pastra evidente cu privire la cantitatile predate (conformare cu prevederile HG nr. 162/2002 privind depozitarea deseurilor).
	Deseuri metalice	Pe platforme betonate, special amenajate, vor fi apoi valorificate prin unitati specializate.	Se vor pastra evidente cu privire la cantitatile valorificate (conformare cu OUG nr. 16/2001 privind gestionarea deseurilor industriale reciclate aprobata prin Legea nr. 456/2001 si cu modificarile ulterioare).
	Deseuri materiale de constructii	Pe platforme speciale, nu ridica probleme din punct de vedere al factorilor de mediu.	Se pot valorifica la infrastructura drumurilor locale si de exploatare.
	Slamuri petroliere/ uleiuri uzate	In recipienti metalici inchisi, vor fi predate la unitati specializate pentru valorificare sau incinerare.	Se vor pastra evidente stricte cu privire la cantitatile predate (conformare cu prevederile HG nr. 662/2001 privind gestionarea uleiurilor uzate cu modificarile ulterioare si HG nr. 128/2002 privind incinerarea deseurilor).
	Deseuri lemn	Colectate selectiv, se pot valorifica functie de dimensiuni si calitate	
	Acumulatori uzati	Deseuri periculoase, stocate in magazii, predate numai la unitatile specializate.	Se vor pastra evidente stricte cu privire la cantitatile valorificate (conformare cu prevederile HG nr. 1057/2001 privind regimul bateriilor si acumulatorilor care contin substante periculoase cu modificarile si completarile ulterioare).
	Deseuri hartie	Vor fi colectate separat, in vederea valorificarii.	Se vor pastra evidente cu privire la cantitatile valorificate (conformare cu prevederile HG nr. 349/2002 privind gestionarea ambalajelor si a deseurilor de ambalaje, modificata si completata prin HG nr.899/2004).
Amplasamentul traseului	Menajere sau asimilabile	Vor fi colectate in pubele amplasate la marginea drumului.	

Reciclarea deseurilor

Tendinta actuala este de reducere a consumului de materiale, coroborata cu actiuni de recuperare, reciclare si refolosire a deseurilor.

O parte din deseurile rezultate din lucrarile de constructie pot fi refolosite. Utilizarea deseurilor are impact pozitiv asupra mediului prin urmatoarele aspecte:

- Reducerea necesarului de materiale pietroase extrase din cariere;
- Micsorarea productiei fabricilor de materiale de constructii si, implicit, scaderea poluarii cauzata de tehnologiile folosite de acestea;
- Reducerea consumului de energie pentru producerea materialelor de constructie;
- Scaderea volumului haldelor de deseuri, care ocupa suprafete importante de teren si constituie surse de poluare chimica a aerului, solului, apei, coontribuind de asemenea la degradarea peisajului.

Perioada de functionare

Se va respecta Legea 426/2001 privind aprobarea OUG 78/2000 - regimul deseurilor.

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

Lucrarile de reabilitare a drumului se executa pe actualul amplasament al acestuia cu utilizarea structurii rutiere existente.

VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:

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

Prin lucrările de modernizare a drumului sporește gradul de protecție împotriva zgomotelor și vibrațiilor pentru așezările umane din zona studiată.

Reconstrucția ecologică

Dupa incheierea lucrarilor de executie antreprenorul are obligatia refacerii cadrului natural in zonele unde s-au aflat: Organizarea de santier, groapa de imprumut (este destul de putin probabil sa fie necesara), drumurile tehnologice sau orice alte lucrari care ocupa teren in afara zonei de siguranta a drumului. Referitor la copacii care se vor taia(dacă este cazul), se vor respecta cerintele legislatiei in vigoare sau cele impuse prin aviz referitoare la masurile de compensare.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă. Monitorizarea are o importanta deosebita deoarece constituie mecanismul care permite verificarea eficientei masurilor adoptate pentru reducerea impactului infrastructurii asupra mediului.

O schema de monitorizare bine stabilita va servi urmatoarelor scopuri:

- Detectarea erorilor in constructia, functionarea sau intretinerea lucrarilor;
- Evaluarea modului in care masurile adoptate au ca efect reducerea sau eliminarea impactului negativ pe termen lung.

Perioada de constructie

Pe perioada executiei lucrarilor poate fi necesara desfasurarea unei activitati de monitorizare, care consta in:

- Verificarea periodica a parcului de utilaje pentru depistarea eventualelor defectiuni;
- Gestionarea controlata a deseurilor;

- Stabilirea unui program de interventie in cazul in care indicatorii de calitate specifici factorilor de mediu aer, apa, sol nu se incadreaza in limitele impuse de legislatia in vigoare;
- Stabilirea unui program de prevenire si combatere a poluarii accidentale: masuri necesar a fi luate, echipe de interventie, dotari si echipamente pentru interventie in caz de accident;
- Organizarea unui sistem prin care populatia sa poata informa constructorul asupra nemulțumirilor pe care le are, legate de poluarea din aceasta perioada, siguranta traficului, etc.

Perioada de functionare

In cazul in care exista solicitari din partea populatiei afectate sau din partea autoritatilor pentru protectia mediului, dupa intrarea in exploatare a drumului modernizat, programul de monitorizare a factorilor de mediu se poate referi la:

- Calitatea aerului: se recomanda sa se faca masuratori ale valorilor i concentratiilor de poluanti specifici traficului rutier, CO, NOx, SO2 si Pb. Valorile determinate trebuie sa fie inferioare celor prevazute de Ordinul nr. 592/2002 privind stabilirea valorilor limita, a valorilor de prag si a criteriilor si metodelor de evaluare a dioxidului de sulf, dioxidului de azot si oxizilor de azot, pulberilor in suspensie, plumbului, benzenului, monoxidului de carbon si ozonului in aerul inconjurator;
- Zgomotul: Monitorizarea nivelelor de zgomot atinse in perioada de operare reprezinta o masura necesara, mai ales in zonele in care exista constructii in imediata apropiere a drumului. Valorile masurate trebuie sa fie inferioare valorilor prevazute in STAS 10009/1988 - Acustica Urbana. Limite admisibile ale nivelului de zgomot.

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.

Finantarea investitiei se va face din fonduri atrase si fonduri proprii, prevazute în bugetul local.

Prin grija beneficiarului, Judetul Hunedoara, se vor prevedea în bugetul acestuia sumele necesare pentru cheltuieli, in functie de esalonarea platilor pentru investitii.

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

La aceasta faza nu exista informatii cu privire la locatia Organizarii de Santier.Este posibil ca Antreprenorul sa utilizeze o Baza de productie existenta in zona pentru alta lucrare.

Dacă va fi necesară organizarea de șantier, aceasta se va realiza, de comun acord cu beneficiarul lucrării, pe un teren aparținând domeniului public al comunei. Dotarea organizării de șantier se va face cu containere modulare atât pentru eventuale birouri cât și pentru grup social și depozitare scule și materiale.

La incheierea programului zilnic de lucru toate sculele și materialele nefolosite vor fi transportate și depozitate la organizarea de șantier.

Pe zona afectata de lucrarile proiectate, se vor identifica inainte de inceperea lucrarilor traseele si adancimea de pozare a cablurilor, conductelor sau galeriilor edilitare existente, in vederea evitarii deteriorarii acestora. Identificarea se va face impreuna si in prezenta reprezentantilor autorizati ai detinatorilor de asemenea retele.

Eventualele probleme deosebite care vor aparea, vor fi comunicate proiectantului si se vor rezolva prin colaborare intre factorii interesati Beneficiar, Proiectant, Constructor.

Pe durata executiei lucrarilor si in mod special la realizarea lucrarilor atat in partea carosabila cat si pe acostamente, se vor lua masuri de semnalizare si iluminare a punctelor de lucru, asigurandu-se continuitatea circulatiei si evitarea accidentelor de munca. Se vor folosi echipamentele de protectie a muncii adecvate lucrului in trafic si specificului lucrarilor executate.

La terminarea lucrarilor se va degaja locul de materiale si mijloace de lucru folosite.

In conformitate cu Hotararea Guvernului Romaniei 300/2006 privind cerintele minime de securitate si sanatate pentru santierele temporare sau mobile, coordonarea in materie de securitate si sanatate trebuie sa fie organizata atat in baza unui studiu, conceptie si elaborare a proiectului, cat si in perioada de executie a lucrarilor.

Planul de securitate si sanatate este un document scris care va cuprinde ansamblul de masuri ce vor fi avute in vedere pentru preintampinarea riscurilor ce pot aparea in timpul desfasurarii activitatii pe santier. Planul de securitate si sanatate va face parte din proiectul elaborat al lucrarii si va fi adaptat continutului acestuia.

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:

Amenajarile se bazeaza pe definirea de la caz la caz a lucrarilor de refacere care sa permita recuperarea zonelor atinse de realizarea proiectului si imbunatatirea elementelor create de acesta.

Pentru terenurile ocupate temporar de organizarea de santier este prevazuta, in final, amenajarea corespunzatoare a acestora. Revine beneficiarului ca impreuna cu autoritatea de mediu sa controleze si receptioneze refacerea terenurilor afectate.

XII. Anexe - piese desenate:

- planuri de încadrare în zonă a obiectivului;

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;

Nu este cazul

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

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

Nu este cazul

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

Nu este cazul

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

Nu este cazul

f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare.

Nu este cazul

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

1. Localizarea proiectului:

- bazinul hidrografic; Mures
- cursul de apă: denumirea și codul cadastral;
paraul Cerna, afluenți necadastrati, torenți

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

Stare ecologica - buna
Potential ecologic - bun(PEB)

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

Nu este cazul

XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. 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.

Intocmit
Ing. Petrescu Mihaela



Verificat
ing. Popescu Ninu

