



ROMÂNIA
JUDEȚUL SĂLAJ
COMUNA AGRIJ

457005 ° Agrij ° Nr.348 ° Telefon: +40 0260 658568 ° Email- primarie.agrij@mynextgen.ro ° Web: www.comuna-agrij.ro
Nr.1778 din 08.04.2023

CATRE,

AGENTIA PENTRU PROTECTIA MEDIULUI SALAJ

Avand in vedere Decizia etapei de evaluare initiala (demararea procedurii de evaluare a impactului asupra mediului) nr. 60 din 03.05.2023 va transmit atasat documentele necesare declansarii procedurii de evaluare a impactului asupra mediului pentru proiectul „Modernizare drumuri de interes local in Comuna Agrij, Judetul Salaj,„ dupa cum urmeaza:

- Memoriu de prezentare ,completat conform continutului-cadru prevazut in anexa nr.5 E la procedura din Legea nr.292/2018;
- Dovada achitarii tarifului afferent etapei de incadrare;
- Plan de incadrare in zona si plan de situatie;



Memoriu de prezentare

- I. Denumirea proiectului:** Modernizare drumuri de interes local in Comuna Agrij, Judetul Salaj
- II. Titular:** Comuna Agrij
- numele; Comuna Agrij
 - adresa poștală; localitatea Agrij, nr. 348, Comuna Agrij, Judetul Salaj, cod postal 457001
 - numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet; 0764101723, e-mail: primarie.agrij@mynextgen.ro
 - numele persoanelor de contact: Berar Stefan – primar, Negrean Daniela Sanda – consilier achizitii publice, Vlaicu Iulian - responsabil pentru protecția mediului.

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) un rezumat al proiectului;

Modernizare drumuri de interes local in Comuna Agrij, Judetul Salaj in lungime de 1250 m, latime carosabil 3,00 m, plus platform de incrucisare pentru a aduce latimea la 5,5 m, latime acostamente 0,50 m, sistem de scurgere a apelor pluviale: podete, santuri de pamant, santuri trapezoidale permeate, rigole carosabile si rigole ranforsate.

b) justificarea necesității proiectului;

In prezent drumurile prezinta numeroase denivelari si gropi datorate in cea mai mare parte lipsei unui sistem de colectare si evacuare a apelor pluviale (santuri si podete colmatate) apele curgand peste drum in unele cazuri. Drumurile nu au panta transversal de scurgere a apelor pluviale, iar in perioada de precipitatii drumurile de interes local devin impracticabile. Putinele podete existente sunt infundate in mare parte, in consecinta apa curge uneori pe drum astfel devenind impracticabil. Traseul in plan este format din aliniamente racordate cu curbe neamenajate. Suprafata de rulare a drumului este alcatuita din strat de pamant si pietruiri din materiale locale pe tronsoane relative scurte. Starea actuală a drumurilor de interes studiate este nesatisfăcătoare, acestea fiind drumuri slab pietruite sau drumuri de pământ. Pietruirile existente nu pot constitui un strat de fundație pentru viitorul sistem rutier, deoarece sunt contaminate cu pământ. Starea tehnică a celor 6 tronsoane de drum studiate este nesatisfăcătoare atât din punct de vedere a suprafeței de rulare cat si din punct de vedere a siguranței in circulație.

Pe unele tronsoane, scurgerea apelor pluviale este asigurata deficitar prin șanțuri de pământ, pe restul sectoarelor apa pluviala stagnează pe partea carosabila. Scurgerea apelor se realizează haotic pe partea carosabila, formând făgașe longitudinale, din cauza lipsei sistemelor de colectare si evacuare a acesteia. Excepție face drumul sub Cehal care are șanțuri bine conturate si pereate. Drumurile nu sunt prevăzute cu un sistem de semnalizare

Starea avansata de degradare a drumurilor conduce la lipsa de siguranță si punerea in pericol a participanților la trafic. Prin realizarea lucrărilor propuse se urmărește îmbunătățirea condițiilor de circulație auto, creșterea gradului de siguranță a circulației publice, scăderea gradului de poluare, reducerea uzurii vehiculelor participante la trafic si nu in ultimul rând redarea unui ambient plăcut zonei.

Proiectantul lucrării a încadrat obiectivul de investiție in Categoria de importanta C – lucrări cu importanta normala si Clasa de importanta III - construcții de importantă medie. Drumurile se încadrează in drum de clasa tehnica V.

- c) valoarea investiției; 12.373.660,00 lei
- d) perioada de implementare propusă; 3 ani
- e) planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

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

Lungimea totală a sectoarelor de drum propuse spre modernizare este de 12500 m iar suprafața carosabilă este de 39076 mp.

S-a păstrat traseul existent al drumurilor trasându-se aliniamente clare care s-au racordat cu curbe circulare și curbe progresive pentru încadrarea în prevederile STAS 863. Viteza de proiectare adoptată are valoare de 30 km/h, cu restricții de viteză impuse de punctele obligate ale traseului.

Clasa tehnică a drumurilor este V. Drumurile se vor realiza din aliniamente racordate cu curbe circulare și cu clotoide, cu raze cuprinse între 10m-1000m. Pe tronsoanele unde limita cadastrală a permis s-au realizat platforme de încrucișare.

Lățimea părții carosabile va fi constantă de 3.00m pe toate tronsoanele. Unde limita cadastrală a permis, s-au realizat platforme de încrucișare pentru aducerea lățimii părții carosabile la 5.50m.

Acest obiectiv de investiție este format din 6 tronsoane de drum, după cum urmează:

- Unchiul Calului – Drumul Oilor - cu o lungime de 1376 m
- Dealu Mocanilor – cu o lungime de 1717 m
- Sub Cehal – cu o lungime de 1656 m
- La Niculita - cu o lungime de 572 m
- Osoi Magura Sacaturi – cu o lungime de 2783 m
- Sugareasa-Dealul Ratesei – Gura Ratesei- Arini Multi – cu o lungime de 4396 m

Se prezintă elementele specifice caracteristice proiectului propus:

Sistemul rutier proiectat se aplică pe toate străzile și va avea următoarele caracteristici:

Strat de uzură din mixtură asfaltică BA16	4 cm
Strat de legătură din beton asfaltic BAD22,4	5 cm
Strat de bază din piatră spartă	16 cm
Strat de fundație din balast	30 cm
<u>Strat de forma din pământ stabilizat cu lianți hidraulici</u>	<u>15 cm</u>
Total	70 cm

Sistemul rutier proiectat pentru acostamente va avea următoarele caracteristici:

Strat de piatră spartă	10cm
<u>Strat de balast</u>	<u>15cm</u>
Total	25cm

DRUMURI LATERALE:

Intersecțiile cu alte drumuri laterale vor fi amenajate corespunzător, ținând seama și de prevederile Normativului CD 173-2001. Drumuri laterale intersectate se vor amenaja pe o lungime de 10 m și lățime de 3m prin realizarea următoarei structuri rutiere :

Strat de bază din piatră spartă	16 cm
<u>Strat de fundație din balast</u>	<u>30cm</u>

Total

46cm

La intersecții, drumurile laterale se racordează cu raze de minim 5 m, făcând excepție drumurile unde constrângerile locale nu au permis acest lucru (limitele fizice ale proprietăților, stâlpii de electricitate etc.).

PLATFORME DE ÎNCRUCIȘARE:

Având în vedere ca partea carosabilă a fost proiectată cu o singură bandă de circulație, în zonele unde situația existentă a permis s-au proiectat platforme de încrucișare, realizându-se o lărgire a părții carosabile la lățimea totală de 5.50m. Aceste platforme s-au realizat pe lungime variabilă între 20 și 40 de metri cu pene de racordare pe ambele părți cu lungimea de 5 metri.

Platformele de încrucișare s-au proiectat astfel :

- | | |
|---|--------------|
| - Unchiu Calului-Drumul Oilor: | 4 platforme |
| - Dealu Mocanilor: | 2 platforme |
| - Sub Cehal: | 1 platforma |
| - Osoi MaguraSecaturi: | 4 platforme |
| - Sugareasa-Dealu Ratesei-Gura Ratesei-ArioriMulti: | 13 platforme |

SCURGEREA APELOR

Pentru scurgerea și evacuarea apelor pluviale s-au proiectat șanțuri de pământ, șanțuri trapezoidale pereate, cu și fără dren, rigole ranforsate și rigole carosabile.

S-a prevăzut decolmatarea și reprofilarea șanțurilor existente din pământ și realizarea de noi șanțuri cu descărcare către emisarii existenți în zona.

În primul rând se vor asigura pante longitudinale și transversale ale părții carosabile corespunzătoare pentru a asigura o evacuare rapidă a apei de pe suprafața carosabilă.

Pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale se vor realiza șanțuri pe o parte sau pe ambele părți ale platformei drumurilor. Proiectarea șanțurilor s-a făcut în conformitate cu prevederile STAS 10796/2, ținând seama de capacitățile de scurgere a debitelor apelor meteorice, natura terenului și de caracteristicile geometrice ale acestor lucrări.

Dimensiunile și forma șanțurilor (trapezoidale) sunt conform profilelor transversale tip.

Descărcarea șanțurilor spre emisari se face în camerele de cădere a podețelor proiectate.

Este obligatoriu ca după executarea lucrărilor pe aceste drumuri, sistemele de scurgere a apelor să se mențină în stare de funcționare prin curățiri și decolmatări ori de câte ori este necesar. Aceasta sarcină revine beneficiarului pe tot parcursul anului, fiind știut faptul că apa care stagnează pe platforma sau chiar la marginea platformei, pe acostamente sau în șanțuri, este un factor important de degradare prematură a stării unui drum.

Aparatele de scurgere a apelor pluviale s-au proiectat astfel:

1. Rigola ranforsată:

- Dealu Mocanilor: km 0+020 – km 0+080 pe stânga și dreapta – 120m
- Osoi MaguraSecaturi: km 0+040 – km 0+100 pe stânga și dreapta – 120m

2. Rigola carosabilă:

- Sugareasa-Dealul Ratesei-Gura Ratesei-Ariori Multi: km 4+346 – km 4+396 dreapta – 50m

3. Sant trapezoidal pereat:

- Dealul Mocanilor: km 0+000 – km 0+020 pe stânga si dreapta – 40m
km 0+080 – km 0+235 pe stânga si dreapta – 310m
km 0+235 – km 0+405 pe dreapta – 170m
- Osoi Magura Secaturi: km 0+000 – km 0+040 pe stanga si dreapta – 80m
km 0+100 – km 0+370 pe dreapta – 270m
km 0+370 – km 0+880 pe stanga – 510m
- Sugareasa-Dealul Ratesei-Gura Ratesei-Arini Multi: km 4+240–km 4+346 dreapta–106m

4. Sant trapezoidal pereat cu dren de fund de sant:

- Sugareasa-Dealul Ratesei-Gura Ratesei-Arini Multi: km 3+321 – km 3+622 pe dreapta-301m

Podețe cu prefabricate din PEHD

S-au proiectat următoarele podețe transversale drumului:

1. UNCHIU CALULUI – DRUMUL OILOR

- km 0+447 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 0+620 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m- se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 0+805 podeț existent, se înlocuiește cu podeț cu lumina de 2 m tip P2 realizat din 5 elemente prefabricate. Se realizează radier din beton de ciment C20/25 pentru fundații. Acesta se va realiza profilat pentru a permite evacuarea drenurilor longitudinale de fund de șanț. Se montează prefabricate tip „P” (5 bucăți) cu lățimea de 1,2 m. Acestea se vor monolitiza cu beton de egalizare si de panta C25/30 in grosime minima de 10cm. Peste acesta se va realiza hidroizolație in doua straturi si straturile de îmbrăcăminte din calea curenta. Se va realiza racordarea cu terasamentele cu camera de cădere, in amonte si aripi A0 prefabricate in aval. In situația in care podețul preia un torent, se vor realiza aripi amonte si aval.
- km 1+236 podeț existent, se înlocuiește cu podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 1+358 podeț existent, se menține

2. DEALUL MOCANILOR

- km 0+005 podeț existent, se înlocuiește cu podeț DN 400 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente
- km 0+405 podeț DN 1000 PEHD proiectat L=8.0 m se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 1+030 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 1+152 podeț DN 1000 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 1+281 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere

3. SUB CEHAL

- km 0+022 podeț existent, se menține
- km 0+100 podeț existent, se menține
- km 0+225 podeț DN 1000 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 0+519 podeț existent, se înlocuiește cu podeț cu lumina de 2 m tip P2 realizat din 5 elemente prefabricate. Se realizează radier din beton de ciment C20/25 pentru fundații. Acesta se va realiza profilat pentru a permite evacuarea drenurilor longitudinale de fund de șanț. Se montează prefabricate tip „P” (5 bucăți) cu lățimea de 1,2 m. Acestea se vor monolitiza cu beton de egalizare si de panta C25/30 in grosime minima de 10cm. Peste acesta se va realiza hidroizolație in doua straturi si straturile de îmbrăcăminte din calea curenta. Se va realiza racordarea cu terasamentele cu camera de cădere, in amonte si aripi A0 prefabricate in aval. In situația in care podețul preia un torent, se vor realiza aripi amonte si aval.
- km 0+645 podeț existent, se menține
- km 0+780 podeț existent, se menține
- km 1+010 podeț existent, se înlocuiește cu podeț cu lumina de 2 m tip P2 realizat din 5 elemente prefabricate. Se realizează radier din beton de ciment C20/25 pentru fundații. Acesta se va realiza profilat pentru a permite evacuarea drenurilor longitudinale de fund de șanț. Se montează prefabricate tip „P” (5 bucăți) cu lățimea de 1,2 m. Acestea se vor monolitiza cu beton de egalizare si de panta C25/30 in grosime minima de 10cm. Peste acesta se va realiza hidroizolație in doua straturi si straturile de îmbrăcăminte din calea curenta. Se va realiza racordarea cu terasamentele cu camera de cădere, in amonte si aripi A0 prefabricate in aval. In situația in care podețul preia un torent, se vor realiza aripi amonte si aval.
- km 1+180 podeț existent, se înlocuiește cu podeț cu lumina de 2 m tip P2 realizat din 5 elemente prefabricate. Se realizează radier din beton de ciment C20/25 pentru fundații. Acesta se va realiza profilat pentru a permite evacuarea drenurilor longitudinale de fund de șanț. Se montează prefabricate tip „P” (5 bucăți) cu lățimea de 1,2 m. Acestea se vor monolitiza cu beton de egalizare si de panta C25/30 in grosime minima de 10cm. Peste acesta se va realiza hidroizolație in doua straturi si straturile de îmbrăcăminte din calea curenta. Se va realiza racordarea cu terasamentele cu camera de cădere, in amonte si aripi A0 prefabricate in aval. In situația in care podețul preia un torent, se vor realiza aripi amonte si aval.
- km 1+345 podeț existent, se înlocuiește cu podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 1+395 podeț existent, se înlocuiește cu podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 1+656 podeț existent, se înlocuiește cu podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere

4. LA NICULITA

- km 0+116 podeț existent, se înlocuiește cu podeț DN 600 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere

5. OSOI MAGURA SECATURI

- km 0+002 podeț existent, se înlocuiește cu podeț DN 600 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere

- km 0+370 podeț DN 800 PEHD proiectat L=6.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 0+881 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 1+325 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 1+730 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 2+092 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 2+463 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere

6. SUGAREASA – DEALU RATESEI – GURA RATESEI – ARIORI MULTI

- km 0+002 podeț existent, se înlocuiește cu podeț DN 600 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente
- km 0+125 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 0+265 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 0+602 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 0+685 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 0+894 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 1+198 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 1+450 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 1+921 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 2+200 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 2+545 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 3+267 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 3+321 podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 3+622 podeț DN 1000 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente, si camera de cădere
- km 4+102 podeț existent, se înlocuiește cu podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente si camera de cădere
- km 4+230 podeț existent, se înlocuiește cu podeț DN 800 PEHD proiectat L=8.0 m - se vor realiza coronamente si camera de cădere

S-au proiectat următoarele podețe la drumurile laterale:

1. Unchiu Calului – Drumul oilor
 - km 0+332 podeț drum lateral DN 500 PEHD proiectat L=6.0 m, se vor realiza coronamente
 - km 0+468 podeț drum lateral DN 500 PEHD proiectat L=10.0 m, se vor realiza coronamente
2. Sub Cehal
 - km 0+308 podeț drum lateral DN 500 PEHD proiectat L=10.0 m, se vor realiza coronamente
3. Osoi MaguraSecaturi
 - km 2+369 podeț drum lateral DN 500 PEHD proiectat L=10.0 m, se vor realiza coronamente

AMENAJARE ACESE

Pentru a asigura continuitatea șanțurilor în dreptul acceselor s-au prevăzut amenajări de accese la proprietăți cu tub PEHD DN 315 cu placa de suprabetoanare din beton armat C30/37 cu plasa sudată DN8.

SIGURANȚA CIRCULAȚIEI

Pentru siguranța circulației rutiere sunt necesare a se realiza lucrări de semnalizare verticală (indicatoare de circulație), în scopul prevenirii posibilelor accidente de circulație.

O proiectare atentă a sistemului de semnalizare și marcarea concurează la sporirea siguranței circulației atât pe traseul studiat cât și pe drumurile cu acces la acesta, ducând în final la sporirea fluentei traficului având în vedere faptul că traficul va crește simțitor după realizarea acestei investiții.

Indicatoarele rutiere se vor confecționa și monta conform SR 1848/1-2011, SR 1848/2-2011 și SR 1848/3-2008.

O avertizare și o informare corectă, vizibilă, sporește confortul conducătorului auto, duce la eliminarea stresului acestuia, eliminându-se confuziile și a manevrele periculoase, scăzând riscul de accidente și blocaje.

Toate materialele care se vor utiliza la realizarea structurilor rutiere la drumuri nu vor conține materiale toxice și nu periclitează mediul înconjurător.

- profilul și capacitățile de producție;

Obiectivul de investiție face parte din categoria lucrărilor de infrastructură, și, prin urmare, în perioada de exploatare a acestuia nu se desfășoară procese tehnologice de producție.

- descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz);
- descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea;
- materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;
- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;
- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;
- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;
- resursele naturale folosite în construcție și funcționare;
- metode folosite în construcție/demolare;
- planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară;
- relația cu alte proiecte existente sau planificate;
- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;
- alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor);

- alte autorizații cerute pentru proiect.

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

- planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului;
- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;
- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz;
- metode folosite în demolare;
- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;
- alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor).

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;

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

Proiectul „Modernizare drumuri de interes local în Comuna Agrij, Județul Salaj”, care face obiectul prezentei investiții se află în extravilanul localităților Agrij și Răstolțu Desert, Comuna Agrij, Județul Salaj.

Localitățile Agrij și Răstolțu Desert, Comuna Agrij, Județul Salaj. Comuna Agrij este situată în partea de Sud-Est a județului Salaj. Se învecinează la Nord și Nord-Vest cu Comuna Treznea; la Nord-Est cu Comuna Romanasi; la Sud-Est cu Comuna Sanmihaiu-Almasului; la Sud cu comuna Cuzaplac; la Sud-Vest și Vest cu Comuna Buciumi, toate cele cinci Comune fiind situate în Județul Salaj. Drumurile care fac obiectul prezentei investiții se află în intravilanul și extravilanul localităților Agrij și Răstolțu Desert. Comuna Agrij este situată în județul Salaj, pe Valea Agrijului la Sud de orașul Zalău. Depresiunea Almas – Agrij este dezvoltată integral în limitele administrative ale județului și reprezintă compartimentul vestic al Platformei Someșene sudice. Depresiunea se individualizează, față de regiunile limitrofe prin atitudini de peste 500 m ce se mențin în interiorul ei. În vest Culmea Meses o domina cu altitudini de 200-400 m, în est coastele oligogene și miocene cu 100 m iar la sud de rapa festonată de obarsia Almasului.

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

folosițele 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;

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

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

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

a) protecția calității apelor:

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

Lucrările propuse se situează pe raza Comunei Agrij, localitățile Agrij și Răstolțu Desert, jud. Sălaj, în bazinul cursului de apă Agrij, în vecinătatea cursurilor de apă: Agrij și afluenților Pe Vale și Răstolț.

Bazinul hidrografic: Someș – Tisa

Cod cadastral:

Agrij	II_1.49....
Pe Vale	II_1.49.2...
Răstoț	II_1.49.3...

Localități apropiate: Agrij, Răstoțu Desert

Corpurile de apă de suprafață din zona proiectului propus sunt:

- Agrij și afluenți
 - Cod corp apă: RORW2-1-49_B1
 - Tipologie RO04
- Răstoț
 - Cod corp apă: RORW2-1-49-3_B1
 - Tipologie RO18

Obiectul prezentului proiect de investiție îl reprezintă modernizarea a 6 tronsoane de drumuri de interes local din comuna Agrij, 4 tronsoane sunt situate în localitatea Agrij, iar 2 tronsoane sunt situate în localitatea Răstoțu Desert.

Din cele 6 tronsoane propuse pentru modernizare, nici unul nu intersectează cursuri de apă cadastrate.

1. Unchiu Calului – Drumul Oilor este amplasat pe ambele maluri ale pârâului Răstoț, *dar trecerea peste cursul de apă nu face obiectul proiectului prezent, vadul fiind existent (între cele două tronsoane fiind o porțiune de 40 m = vad existent).*
2. Dealul Mocanilor este amplasat pe malul drept al pârâului Răstoț, tronsonul fiind paralel cu cursul de apă și separat de acesta de numeroase proprietăți private și alt drum comunal
3. Sub Cehal este amplasat pe malul drept al pârâului Agrij, paralel cu acesta, având km 0+000 în zona confluenței cu pârâul Pe Vale. Este despărțit de cursul de apă de numeroase proprietăți private
4. La Niculita este perpendicular între tronsonul Sub Cehal și Pârâul Agrij, sfârșitul acestui tronson fiind în vecinătatea pârâului
5. Osoi MaguraSecaturii este amplasat pe malul drept al pârâului Pe Vale, și are km 0 + 000 în apropierea cursului de apă (separat de acesta de un alt drum și proprietăți private)
6. Sugareasa – Dealu Ratesei – Gura Ratesei – Arini Multi este amplasat pe malul drept al pârâului Agrij, amonte de confluența cu pârâul Pe Vale, sfârșitul tronsonului fiind separat de cursul de apă Agrij de un drum comunal și proprietăți private, iar începutul tronsonului fiind la limita cu bazinul hidrografic al pârâului Răstoț

În actualul proiect nu sunt prevăzute lucrări de traversare sau regularizare a cursurilor de apă

- stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute;

b) protecția aerului:

- sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri;
- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

Soluțiile de proiectare au avut în vedere toate aspectele conforme cu Directiva U.E. nr. 85/337 privind protecția mediului, Ordinul nr.44/1998 pentru aprobarea Normelor privind protecția mediului ca urmare a impactului drum-mediului înconjurător și Directiva Consiliului European

nr.97/11/1997 care amendează Directiva Consiliului Europei nr.85/837/EEC privind protecția mediului.

Obiectivul de investiție face parte din categoria lucrărilor de infrastructura, și, prin urmare, în perioada de exploatare a acestuia nu se desfășoară procese tehnologice de producție.

Se apreciază ca indicatorii calitativi ai emisiilor în atmosfera, datorită circulației autovehiculelor nu vor depăși valorile admise prin legislație. Prin reabilitarea propusă a drumului, aceste emisii de noxe și praf în atmosfera vor scădea, față de nivelul actual.

În cadrul documentației de proiectare se vor prevedea aspecte legate de respectarea normelor de tehnica securității muncii la execuție. Pe de altă parte, respectarea procesului tehnologic conduce la prevenirea unor accidente. Toate materialele care se vor utiliza la realizarea structurilor rutiere la drumuri nu vor conține materiale toxice și nu periclitează mediul înconjurător.

-Se apreciază ca efectul emisiilor de poluanți în perioada de execuție a lucrărilor este foarte redus fără impact, fără afectarea populației.

Sănătatea umană nu va fi influențată negativ, impactul investiției asupra populației din zona fiind unul benefic.

Lucrările proiectate au un impact minor asupra mediului în faza de execuție și au un impact favorabil asupra comunității din zonă, deoarece aceștia beneficiază direct de facilitățile investiției având un acces mai facil la proprietăți, acest lucru creează un confort de trai în plus față de condițiile actuale.

În timpul execuției lucrărilor de execuție a drumurilor firma constructoare are obligația de a respecta cerințele legislației de mediu în vigoare.

În sinteză, principalii poluanți ai solului proveniți din activitățile de construcție sunt grupați după cum urmează:

- Pulberi rezultate în procesele de excavare, încărcare, transport, descărcare a pământului;
- Sedimentarea poluanților din aer, proveniți din circulația mijloacelor de transport, funcționarea utilajelor de construcții, fabrici de asfalt, fabrici de beton, etc;
- Scurgeri necontrolate de hidrocarburi (uleiuri, lubrifianți, carburanți, vopsele) în amplasamentul șantierului și în timpul transportului îmbrăcămintelor bituminoase, folosite în lucrările de construire, care pot fi antrenate de apele de precipitații pe sol;
- Depuneri necontrolate de deșeuri
- Depuneri de substanțe poluante (SO₂, NO_x și metale grele), prin precipitații.

Principalul impact asupra solului în perioada de execuție este consecința ocupării temporare de terenuri pentru variante provizorii, platforme, baze de aprovizionare și producție, organizări de șantier, halde de deșeuri etc. Reconstrucția ecologică a zonelor ocupate este obligatorie.

-Impactul produs asupra solului de cumulum de activități desfășurate în perioada de execuție este important. Toate suprafețele ocupate vor induce modificări structurale în profilul de sol.

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

- Nivelul de poluare generat de emisiile din traficul rutier imediat după terminarea lucrărilor de modernizare și în viitor nu va determina situații critice de sănătate a populației.

- Adoptarea în legislația națională a Directivelor UE privind emisiile de la autovehicule va conduce la diminuarea concentrațiilor de poluanți în aerul ambiental.

- În ceea ce privește obiectivele construite, trebuie făcută precizarea că o parte din emisiile de poluanți sunt reprezentate de gaze agresive. Se apreciază că, indiferent de intensitatea traficului, concentrațiile de SO₂ și NO_x se situează în grupa A de agresivitate. Totodată traficul auto este responsabil de prezența particulelor slab solubile, care

determină încadrarea mediului atmosferic de la slab agresiv până la agresiv. Se apreciază că în perioadele caracterizate de umezeală ridicată a aerului atmosferic (în principal sezonul rece), acțiunea acestor particule poate fi considerată agresiv.

Pentru protecția solului și subsolului în perimetrul investiției, se recomandă:

- colectarea, depozitarea și eliminarea corespunzătoare a tuturor categoriilor de deșeuri (lichide, menajere, tehnologice);
- inierbarea suprafețelor de sol neacoperite de vegetație;
- verificarea periodică a calității solului (pH, metale grele) din zona de influență.

După finalizarea lucrărilor la suprastructură, zonele afectate vor fi curățate și nivelate, iar terenul readus la starea inițială, prin acoperirea cu pământ vegetal și plantarea de vegetație.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- sursele de zgomot și de vibrații;
- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

Prin soluțiile de proiectare adoptate, s-a urmărit respectarea sănătății oamenilor și protecția mediului. Prin amenajarea propusă se va reduce gradul de poluare fonica și cu noxe care se degaja în atmosfera.

Prin reabilitarea propusă se apreciază reducerea nivelului de zgomot și vibrații, prin îmbucățirea planeității suprafeței de rulare. Se apreciază că nivelul de zgomot se va încadra în valorile admise prin normele legale în vigoare.

Din activitatea propusă nu vor rezulta vibrații care să influențeze negativ mediul înconjurător.

d) protecția împotriva radiațiilor:

- sursele de radiații;
- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor;

În cadrul documentației de proiectare se vor prevedea aspecte legate de respectarea normelor de tehnică de securitate a muncii la execuție. Pe de altă parte, respectarea procesului tehnologic conduce la prevenirea unor accidente. Toate materialele care se vor utiliza la realizarea structurilor rutiere la drumuri nu vor conține materiale toxice și nu periclitează mediul înconjurător.

e) protecția solului și a subsolului:

- sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatiche și de adâncime;
- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;

Pe parcursul desfășurării lucrărilor de execuție a drumului, organizarea de șantier se va face în localități, pentru evitarea agresiunii echilibrului natural. Se apreciază că prin lucrările de reabilitare nu va fi afectată calitatea solului, dereglarea echilibrelor ecosistemelor, modificarea habitatelor, consumul de teren agricol sau cu altă destinație productivă.

În conformitate cu prevederile legale în timpul lucrărilor ce fac obiectul acestei documentații, trebuie luate toate măsurile pentru evitarea afectării solului. În acest sens trebuie avute în vedere următoarele aspecte: gestionarea corespunzătoare a deșeurilor, a uleiurilor, lubrifianților și combustibililor. Executantul lucrării va ține evidența gestiunii deșeurilor rezultate, în conformitate cu legislația în vigoare.

Orice poluare accidentală din vina executantului lucrării se va elimina operativ de către acesta și orice prejudiciu adus mediului de către executant se va rezolva de către acesta pe cheltuiala proprie.

Impactul lucrărilor de construcție și amenajare a zonei constă, în principal din depunerea prafului rezultat din diferitele activități de excavare, construcție și transport pe suprafețe de teren neafectate în mod direct de lucrările de construcție.

Intensitatea impactului prafului asupra solului depinde de mai mulți factori printre care: - apropierea de sursele majore producătoare de praf, direcția vânturilor dominante.

Se consideră ca realizarea obiectivului propus nu aduce modificări semnificative în activitatea biologică a solurilor, a calității, vulnerabilității și rezistenței acestora.

- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;

Ca măsuri în vederea reducerii acestor riscuri de impact se recomandă:

- asigurarea stării tehnice corespunzătoare a utilajelor folosite atât pentru evitarea scurgerilor de carburanți și lubrefianți cât și pentru minimizarea emisiilor în aerul atmosferic;
- evitarea ocupării de terenuri nejustificat pentru gararea sau staționarea utilajelor;
- depozitarea pe suprafețe minime a volumelor rezultate din săpături, derocări etc.;
- gestionarea deșeurilor prin asigurarea condițiilor de eliminare corespunzătoare, pe baza de contracte cu societăți specializate;
- deșeurile de construcții și menajere vor fi colectate în europubele și vor fi periodic transportate la cel mai apropiat depozit de deseuri;
- pământul rezultat din săpături va fi utilizat pentru reamenajarea teritoriului.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;
- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate;

Pe parcursul desfășurării lucrărilor de execuție a drumului, organizarea de șantier se va face în localități, pentru evitarea agresiunii echilibrului natural. Se apreciază ca prin lucrările de reabilitare nu va fi afectată calitatea solului, dereglarea echilibrelor ecosistemelor, modificarea habitatelor, consumul de teren agricol sau cu alta destinație productivă.

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

- identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele;
- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public;

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

- lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeuri generate;
- programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate;
- planul de gestionare a deșeurilor;

Se vor lua toate măsurile pentru realizarea curățeniei și a reducerii la minimum a factorilor de disconfort pentru vecinătăți (zgomot, praf, fum etc.), colectarea și evacuarea deșeurilor făcându-se în condițiile respectării calității mediului. La terminarea lucrărilor, zona trebuie să se găsească în stare de curățenie.

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.

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

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), zgomotului 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);
- magnitudinea și complexitatea impactului;
- probabilitatea impactului;
- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;
- măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;
- natura transfrontalieră a impactului.

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.

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).

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

Programul Național de Investiții – Anghel Saligny.

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;
- localizarea organizării de șantier;
- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;
- surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;
- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

Pe parcursul desfășurării lucrărilor de execuție a drumului, organizarea de șantier se va face în localități, pentru evitarea agresiunii echilibrului natural. Se apreciază ca prin lucrările de reabilitare nu va fi afectată calitatea solului, dereglarea echilibrelor ecosistemelor, modificarea habitatelor, consumul de teren agricol sau cu alta destinație productivă. Se vor lua toate măsurile pentru realizarea curățeniei și a reducerii la minimum a factorilor de disconfort pentru vecinătăți (zgomot, praf, fum etc.), colectarea și evacuarea deșeurilor făcându-se în condițiile respectării calității mediului. La terminarea lucrărilor, zona trebuie să se găsească în stare de curățenie.

Lucrări necesare organizării de șantier:

În conformitate cu prevederile legale în vigoare, în timpul lucrărilor ce fac obiectul acestei documentații, trebuie luate toate măsurile pentru evitarea afectării solului. În acest sens trebuie avute în vedere următoarele aspecte:

-gestionarea corespunzătoare a deșeurilor , în conformitate cu prevederile legilor privind gestionarea deșeurilor, a uleiurilor, lubrifianților și combustibililor. Executantul lucrării va ține evidența gestiunii deșeurilor rezultate, conform legislație în vigoare.

-Orice poluare accidentală din vina executantului lucrării se va elimina operativ de către acesta și orice prejudiciu adus mediului de către executant se va rezolva de către acesta pe cheltuiela proprie.

-Impactul lucrărilor de construcție și amenajare a zonei constă, în principal din depunerea prafului rezultat din diferitele activități de excavare, construcție și transport pe suprafețe de teren neafectate în mod direct de lucrările de construcție.

- Intensitatea impactului prafului asupra solului depinde de mai mulți factori printre care: - apropierea de sursele majore producătoare de praf, direcția vânturilor dominante. Se consideră că realizarea obiectivului propus nu aduce modificări semnificative în activitatea biologică a solurilor, a calității, vulnerabilității și rezistenței acestora.

-Se vor respecta condițiile privind protecția mediului, în acord cu prevederile internaționale asimilate de legislația română, la execuție luându-se măsurile necesare pentru diminuarea impactului negativ asupra mediului inconjurător.

-Se vor respecta prevederile legilor privind gestionarea deșeurilor.

-Investiția propusă este în concordanță cu standardele Uniunii Europene, atât din punct de vedere al tehnologiei implementate cât al protecției mediului.

Datorită folosirii utilajelor pentru transportul materialelor, se va executa curățarea pneurilor de pământ sau de alte reziduri din șantier.

- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni.

- se va exercita un control sever la transportul de beton din ciment cu autobetoniere, pentru a se preveni în totalitate descărcări accidentale pe traseu sau spălarea tobelor și aruncarea apei cu lapte de ciment în parcursul din șantier sau drumurile publice.

După finalizarea lucrărilor la suprastructură, zonele afectate vor fi curățate și nivelate, iar terenul readus la starea inițială, prin acoperirea cu pământ vegetal și plantarea de vegetație.

Lucrări de reconstrucție ecologică

După finalizarea lucrărilor la suprastructură, zonele afectate vor fi curățate și nivelate, iar terenul readus la starea inițială, prin acoperirea cu pământ vegetal și plantarea de vegetație.

Faza de construcție:

Prevenirea și reducerea potențialelor surse poluante, dăunătoare tuturor componentelor biotice, prin:

- managementul corespunzător al traficului utilajelor (carburanți cu limite de toxicitate conform normelor în vigoare);

- supravegherea eficientă a modului și locației de depozitare a hidrocarburilor, a materialelor, și a altor substanțe toxice în perimetrul șantierului, astfel încât acestea să nu fie niciodată depozitate în sau în apropierea siturilor protejate;

- gestionarea eficientă a deșeurilor, transportarea imediată în cazul în care se lucrează în sau în apropierea siturilor protejate.

Prevenirea impactului asupra tuturor componentelor biotice, cu precădere asupra celor de interes protectiv va fi realizată prin:

- planificarea și susținerea materială a unui program de realizare, monitorizare a măsurilor de reducere a impacturilor, prin termenii de referință și buget.

XI. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile:

- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;
- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;
- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;
- modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.

XII. Anexe - piese desenate:

1. planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele); planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

2. schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare;

3. schema-flux a gestionării deșeurilor;

4. alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.

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;

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

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

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;

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

f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare.

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;

- cursul de apă: denumirea și codul cadastral;

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

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.

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

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

Semnătura și ștampila titularului

