

## Memoriului de prezentare Anexa 5E

### I. Denumirea proiectului:

“Coridor de mobilitate urbana în orașul Șimleu Silvaniei” – Orașul Șimleu Silvaniei, Jud. Sălaj

### II. Titular:

**PRIMĂRIA ORAȘULUI ȘIMLEU SILVANIEI, JUDEȚUL SĂLAJ**

PIAȚA LIBERTĂȚII, NR. 3, ȘIMLEU SILVANIEI

TEL./ FAX: 0260.679.220

numele persoanelor de contact: Arhitect Șef Pișek Ianca Bianca,

tel: 0747.534.607

director/manager/administrator.....

responsabil pentru protecția mediului.....

### III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

#### a) un rezumat al proiectului;

Amplasamentul studiat se află situat orașul Șimleu Silvaniei, începe de la intersecția străzilor Independenței cu 22 Decembrie 1989 și cuprinde străzile Independenței, 1 Decembrie 1918, Piața Avram Iancu și Strada Libertății, Strada Simion Bărnuțiu (suprapunere cu DJ 110 B), Strada Mihail Sadoveanu (suprapunere cu DJ 110 B, Independenței (suprapunere cu DJ 108 F), Cehei, Drumu Pusti, drumul comunal DC 96 și Strada Cehei (suprapunere cu DJ 108 F).

Prin acest proiect se va realiza un culoar de mobilitate care va cuprinde piste pentru biciclete, trotuare, spații verzi, refacere accese la proprietăți, canalizare pluvială. Culoarul va deservi transportul public nepoluant, de la proprietăți la locurile de muncă, școli, grădinițe.

Prin proiect se va realiza și un spațiu de garare, pentru mijloacele electrice de transport în comun, dotat cu stații de încărcare.

În zona de siguranță a C.F.R., în stânga și dreapta, pe o distanță de 100 m, nu se intervine.

Amenajare zonei centrale constă în intervenția asupra zonei publice din fața Poliției, piațeta din zona centrală din proximitatea Cetății Bathory, a Primăriei și a Muzeului Holocaustului. Aceasta amenajare are drept scop transformarea zonelor existente, în zone publice pietonale, dotate cu alei pietonale, mobilier urban, iluminat arhitectural, cișmele, vegetație/arbori, pe o suprafață de 12140 mp.

Parcărilor existente în zona centrală se vor elimina.

Pe strada Drumu Pusti, la km 0+970.00 se va realiza un pod cu deschiderea de 9.45 m.

Traseul studiat al coridorului de mobilitate urbană are o lungime de 10815 m, străzile/drumurile peste care se suprapune fiind încadrate în categoria III/IV. Viteza de proiectare este de 25/40 km/h, ținând cont de intersecțiile de pe traseu precum și de limitele fizice de proprietate din amplasament.

Soluțiile de proiectare asigură funcționalitatea investiției în condițiile încadrării în parametrii optimi privind următoarele aspecte: fiabilitate, siguranță în exploatare, eficiență, costuri reduse, toate în condițiile încadrării în prevederile reglementărilor de proiectare legale în vigoare.

Lucrările necesare pentru modernizare constau din:

- amenajarea terenului;
- execuția terasamentelor;
- scurgerea apelor;
- lucrări de artă (pod - Drumu Pusti Km 0+970.00);
- structura rutieră;
- lucrări accesorii;
- stații pentru transportul în comun.

### ***Soluții tehnice proiectate***

Lungimea coridorului de mobilitate propus prin proiect este de 11,02 km.

Stațiile pentru transportul în comun ce se vor realiza pe traseul **coridorului de mobilitate urbană vor fi amplasate în principiu pe banda de circulație** și vor fi semnalizate prin indicatoare și marcaj rutier. (soluție impusă datorită amprizei limitate, imposibilitatea de a realiza platforme dedicate, traficul prognozat pe coridorul de mobilitate nefiind îngreunat masiv pe durata opririi în stație a mijlocului de transport public).

Numărul de stații, adiacente coridorului de mobilitate urbană, ce urmează să fie amenajate este de 14 (o zonă, două stații, stanga/dreapta), realizate cu structura rutieră similară cu cea a drumului.

#### **b) justificarea necesității proiectului;**

Drumurile cuprinse în coridorul de mobilitate urbană se confruntă cu o serie de probleme generale care îngreunează semnificativ traficul. Câteva dintre acestea sunt:

- denivelări și gropi în carosabil: apariția frecventă a acestui tip de probleme se datorează în primul rând colmatărilor de șanțuri, stagnerii apelor meteorice pe suprafața structurii rutiere existente și sporirea continuă a traficului;
- innoiriri frecvente: un rol esențial în fluidizarea și eficientizarea traficului rutier este eliminarea cauzelor care duc la acoperirea carosabilului cu material sedimentar.

Având în vedere tematica proiectului prezent : "Coridor de mobilitate urbană în orașul Șimleu Silvaniei" prin realizarea lucrărilor prezentate anterior și a celor ce urmează a fi expuse se va implementa un nou circuit pentru transportul în comun care va lega centrul Orașului Șimleu Silvaniei de localitățile aparținătoare, Cehei și Pusta, dar și de parcul industrial și de unitatea militară prin intermediul următorului traseu prezentat punctual cu punct de pornire de la intersecția drumului județean DJ 108 F cu strada Independenței:

- Spre localitățile Cehei și Pusta coridorul de mobilitate se suprapune cu strada Independenței și strada Cehei (suprapunere cu DJ 108 F), Drumul Comunal DC 96, Strada Drumu Pusti și Strada Cehei;

- Spre unitatea militară coridorul de mobilitate se suprapune cu strada Independenței, strada 1 Decembrie 1918, strada Libertății, strada Simion Bărnuțiu și strada Mihail Sadoveanu.

Astfel pentru funcționalitatea coridorului de mobilitate se impune necesitatea de amenajare de stații pentru mijloacele de transport în comun. Odată cu realizarea traseului pentru transportul public este necesară și modernizarea drumurilor aferente coridorului, astfel se pot prezenta o serie de îmbunătățiri în urma realizării investiției.

Prin proiect se va realiza amenajarea zonei centrale a orașului, realizându-se o zonă pietonală.

Necesitatea și oportunitatea investiției sunt evidente, pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație și în general asupra mediului, influențând în mod pozitiv nivelul de trai al locuitorilor.

Prin modernizarea drumului vor apărea următoarele influențe favorabile:

*Din punct de vedere economic:*

- 11,02 km drum în intravilanul orașului Șimleu Silvaniei;
- Asigurarea unei căi de rulare uniforme, realizată conform normelor în vigoare pentru mijloacele de transport în comun, dar și pentru traficul velo și pietonal al riveranilor sau al turistilor;
- îmbunătățirea competitivității economice locale;
- creșterea interesului investitorilor particulari din țară sau din străinătate pentru a investi;
- decongestionarea legăturilor și nodurilor de rețea prin eliminarea locurilor înguste;
- îmbunătățirea accesibilității la instituții sociale și de interes public;
- reducerea consumului de carburant;
- reducerea uzurii anvelopelor auto;
- reducerea timpilor de parcurs.

*Din punct de vedere social:*

- deplasări mai rapide;
- atragerea de noi posibilități de dezvoltare a zonei;
- valorificarea zonei centrale-istorice a orașului.

*Asupra mediului:*

- reducerea poluării prin diminuarea emisiilor ce afectează mediul înconjurător;
- reducerea zgomotului;
- se asigură colectarea și evacuarea corespunzătoare a apelor.

*Oportunitatea promovării obiectivului de investiții*

Principale obiective sunt următoarele:

- aducerea structurii rutiere la parametri tehnici corespunzători;
- amenajarea acostamentelor, inclusiv căi de acces pietonale în interiorul localităților;
- execuția de sisteme colectoare și de dirijare a apelor pluviale;
- realizarea de piste pentru cicliști și trotuare;
- realizarea de zone pietonale în centrul orașului

**c) valoarea investiției;**

| INDICATOR                                  | Fara TVA      | Cu TVA        |
|--|---------------|---------------|
| Valoarea totala a obiectului de investiții | 73,500,000.00 | 13,965,000.00 |
| Din care C+M                               | 40,000,000.00 | 7,600,000.00  |

**d) perioada de implementare propusă;**

24 luni din care 3 luni pentru Întocmirea Proiect tehnic și obținerea autorizației de construire, iar restul de 21 luni pentru execuția propriu-zisă.

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

- se vor anexa planurile de încadrare respectiv situație.

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

Se prezintă elementele specifice caracteristice proiectului propus:

**Lucrări de drum:**

Pentru proiectarea coridorului de mobilitate cu două benzi de circulație s-au respectat parametrii geometrici, atât în plan orizontal cât și vertical conform **STAS 863-85 Privind elementele geometrice ale traseelor** și **Normele tehnice din 30 august 2017, privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor.**

**Traseul în plan**

Elementele geometrice ale traseului studiat au fost stabilite în funcție de clasa tehnică și categoria obiectivelor și de viteza de proiectare determinată în conformitate cu prevederile normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice.

Elementele geometrice adoptate trebuie să asigure desfășurarea circulației în condiții de siguranță și confort, iar cerințele minimale sunt prezentate în tabelul următor:

Clase tehnice III-IV.

| Elemente geometrice                | U.M. | Viteze de proiectare (km/h) |     |     |     |    |    |    |    |
|------------------------------------|------|-----------------------------|-----|-----|-----|----|----|----|----|
|                                    |      | 120                         | 100 | 80  | 60  | 50 | 40 | 30 | 25 |
| Razele minime ale curbilor în plan | m    | 650                         | 450 | 240 | 125 | 95 | 60 | 35 | 25 |
| Razele minime în serpentine        | m    | -                           | -   | -   | 30  | 25 | 20 | 20 | 20 |

| Declivități longitudinale                        | maxime              | % | 5     | 5     | 6    | 6,5  | 7    | 7    | 7,5 | 8   |
|--|---------------------|---|-------|-------|------|------|------|------|-----|-----|
| Razele minime ale racordărilor verticale convexe | fără benzi separate | m | 18000 | 10000 | 4500 | 1600 | 1300 | 1000 | 800 | 500 |
|  | cu benzi separate   | m | 12000 | 6000  | 3000 | 1500 | 1000 | 800  | 500 | 300 |
| Razele minime ale racordărilor concave           |                     | m | 6000  | 3000  | 2200 | 1500 | 1000 | 1000 | 500 | 300 |
| Distanța minimă de vizibilitate                  | fără benzi separate | m | 375   | 280   | 230  | 140  | 110  | 70   | 60  | 50  |
|  | cu benzi separate   | m | 200   | 140   | 100  | 70   | 55   | 35   | 30  | 25  |

*Viteza de proiectare este viteza care se alege la construcția unui drum nou, la modernizarea, consolidarea sau reabilitarea unui drum existent, în vederea determinării caracteristicilor geometrice care să permită fiecărui vehicul să poată circula cu viteza respectivă, în siguranță.*

*Viteza de proiectare redusă este viteza care poate fi redusă în cazuri excepționale pe sectoare de drum cu lungime limitată, în condiții grele de desfășurare a traseului și/sau acolo unde condițiile de mediu adiacente drumului o impun, în vederea neafectării resurselor istorice și estetice și pentru evitarea unor lucrări costisitoare, pe baza unui calcul tehnico-economic.*

Traseul proiectat urmărește traseul existent al drumurilor existente, iar îmbunătățirile ce vor fi aduse, prin proiectare, caracteristicilor în plan vor consta în:

- Îmbunătățirea caracteristicilor geometrice ale curbelor;
- Amenajarea curbelor în plan și un spațiu cu supralărgiri și supraînălțări, dacă este cazul;
- Asigurarea unor condiții mai bune vizuale;

Coridorul de mobilitate are o lungime totală amenajată de 10.02 km, drumul proiectat respectă traseul actual atât în ceea ce privește aliniamentele, cât și curbele, iar razele curbilor proiectate se încadrează între  $R=25.00m$  și  $R=1500.00m$ .

### **Profilul longitudinal**

Întrucât prezentul proiect vizează ranforsarea unui drum existent asfaltat cât și realizarea de structură rutieră nouă, la proiectarea profilului longitudinal s-a avut în vedere menținerea cotei drumului existent, cu condiția de a respecta normele în vigoare în ceea ce privește razele racordarilor verticale. Declivitatea minimă va fi de 0.70%, iar declivitatea maximă de 13.64%.

Dat fiind amplasamentul obiectivelor analizate la proiectarea profilului longitudinal s-a avut în vedere respectarea cotei impuse de accesele spre proprietățile riveranilor.

### **Structura rutieră**

Structură rutieră - Strada Cehei / Drumu Pusti / Drumul Comunal DC 96:

- Strat de uzură din BA16 – 4 cm
- Strat de legătură din BAD22.4 – 6 cm;
- Strat de fundație superior din piatră spartă - 15 cm;
- Strat de fundație inferior din balast - 25 cm;
- Strat de formă din balast - 20 cm;

Structură rutieră - Drum Județean DJ 108 F (Suprapunere cu Str. Independenței și Str. Cehei):

Între Km 0+000.000 - 0+750.000

- Strat de uzură din BA16 – 4 cm
- Strat de legătură din BAD22.4 – 6 cm;
- Strat de fundație superior din piatră spartă - 15 cm;
- Strat de fundație inferior din balast - 25 cm;
- Strat de formă din balast - 20 cm;

Între Km 0+750.000 - 2+500.000

- Strat de uzură din BA16 – 4 cm
- Strat de legătură din BAD22.4 – 6 cm;
- Strat de fundație superior din piatră spartă - 15 cm;
- Structură rutieră existentă

Structură rutieră - Strada Independenței (Parte din Aliniamentul DJ 110 B Km 0+000.000 - 0+250.000):

- Strat de uzură din BA16 – 4 cm
- Strat de legătură din BAD22.4 – 6 cm;
- Strat de fundație superior din piatră spartă - 15 cm;
- Structură rutieră existentă

Structură rutieră - Strada 1 Decembrie 1918 (Parte din Aliniamentul DJ 110 B Km 0+250.000 - 1+0250.000):

- Strat de uzură din BA16 – 4 cm
- Strat de legătură din BAD22.4 – 6 cm;
- Strat de fundație superior din piatră spartă - 15 cm;
- Structură rutieră existentă

Structură rutieră - Zona Centrală (Suprapunere cu strada Libertății - Parte din Aliniamentul DJ 110 B Km 1+025.000 - 1+375.000):

- Strat pavaj din piatră naturală – 12 cm
- Strat șapă uscată (Raport ciment/nisip = 1/3);
- Strat de fundație superior din piatră spartă - 15 cm;
- Strat de fundație inferior din balast - 25 cm;
- Strat de formă din balast - 20 cm;

Structură rutieră - Suprapunere cu străzile Simion Bărnuțiu și Mihail Sadoveanu (Parte din Aliniamentul DJ 110 B):

Între Km 1+375.000 - 2+800.000

- Strat de uzură din BA16 – 4 cm
- Strat de legătură din BAD22.4 – 6 cm;
- Strat de fundație superior din piatră spartă - 15 cm;
- Structură rutieră existentă

Între Km 2+800.000 - 3+600.000

- Strat de uzură din BA16 – 4 cm
- Strat de legătură din BAD22.4 – 6 cm;
- Strat de fundație superior din piatră spartă - 15 cm;
- Strat de fundație inferior din balast - 25 cm;
- Strat de formă din balast - 20 cm;

Structură rutieră piste pentru biciclete și trotuare:

- Strat de uzură din BA 8 - 4 cm;
- Strat superior de fundație din piatră spartă – 15 cm;
- Strat inferior de fundație din balast – 25 cm

Structură rutieră accese la proprietăți:

- Strat de uzură din BA 8 - 4 cm;
- Strat de legătură din BAD22.4 – 6 cm;
- Strat superior de fundație din piatră spartă – 15 cm;
- Strat inferior de fundație din balast – 25 cm;

La determinarea structurii rutiere, s-a avut în vedere respectarea Expertizei Tehnice și a normativelor pentru dimensionarea structurilor rutiere:

PD 177 -2001 – “Normativ pentru dimensionarea sistemelor suple și semirigide”

STAS 1709/1 – 1990 “Adâncimea de înghet în complexul rutier”



## **Poduri**

Prezentul proiect traversează râul Crasna în două puncte prin două poduri existente la Km 2+275.00 (pe sectorul de drum Strada Cehei) și la Km 1+650.00 (pe sectorul de drum DJ 108 F - suprapunere cu strada Independenței) la care nu se intervine asupra structurii acestora și o vale necadastrată, pe strada Drumu Pusti, la km 0+970.00 unde există în prezent un podeț tubular degradat și colmatat. Acesta se va înlocui cu un pod pe grinzi de beton clasa C50/60, T-42-10, cu lungimea L=10 m.

Deschiderea podului va fi de 9.45 m, având aria de scurgere de 12.32 mp, perimetrul udat de 11.50 m. Debitul capabil al podului va fi de 54.31 mc/s > 51.40 mc/s (Q1%).

Fundațiile culeilor se vor realiza din beton clasa C20/25 (bloc de fundație nr. 1), beton clasa C25/30 (bloc de fundație nr. 2). Elevațiile se vor realiza din beton clasa C30/37, iar banchetele se vor realiza din beton clasa C35/45.

În spatele elevațiilor se va realiza o cunetă peste care se va amplasa un dren. Apele colectate de dren vor fi evacuate cu ajutorul unor barbacane realizate din tub riflat DN =110 mm.

Se va realiza amenajarea albiei cu anrocamente G.500 kg, în amonte, pe o distanță de 10 m, iar în aval pe o distanță de 20 de m.

În profil transversal podul va avea lățimea de 11.20 m, având partea carosabilă de 7.00 m și două trotuare a câte 1.25 m. Înălțimea maximă la debitul de 1% este de 1.45 m, iar înălțimea de gardă este de 0.45 m.

În profil longitudinal podul va avea panta de 1.00 %.

Siguranța circulației și a pietonilor va fi asigurată cu ajutorul parapetilor de tip H4b și a parapetilor pietonali.

## Scurgerea apelor

### Dispozitive de colectare a apelor pluviale

Lucrările de scurgere a apelor constau în principal din următoarele:

În interiorul oraşului se va realiza o reţea de canalizare pluvială iar în afară se vor realiza şanţuri din beton.

Scurgerea apelor este asigurată datorită principalului emisar Crasna şi a unei văi necadastrate.

1. Şant trapezoidal monolit cu lăţimea de 1.10m:

| Nr. Crt.                  | Denumire obiectiv  | Şant trapezoidal  |             |   |             |
|---------------------------|--|---|-------------|---|-------------|
|                           |  | Stanga  |             | Dreapta   |             |
|                           |  | Interval aplicabilitate [km]                                      | Lungime [m] | Interval aplicabilitate [km]  | Lungime [m] |
| Sector DJ 108 F           |  |   |             |   |             |
| 1                         | Strada Independentei si strada Cehei (suprapunere cu DJ 108 F) | 1+150.00 - 1+535.00<br>1+675.00 - 2+450.00                        | 1160        | 1+150.00 - 1+535.00<br>1+675.00 - 2+500.00                          | 1210        |
| Sector Strada Cehei       |  |   |             |   |             |
| 3                         | Strada Cehei   | 0+025.00 - 1+850.00<br>2+050.00 - 2+265.00<br>2+300.00 - 2+800.00 | 2540        | 0+025.00 - 0+510.00<br>2+050.000 - 2+270.000<br>2+300.00 - 2+800.00 | 1205        |
| Sector Drumu Pusti        |  |   |             |   |             |
| 4                         | Strada Drumu Pusti   | 0+000.00 - 0+960.00   | 960         | 0+525.00 - 1+180.00   | 655         |
| Sector Drum Comunal DC 96 |  |   |             |   |             |
| 5                         | DC 96  | 0+000.00 - 0+914.00   | 914         |   |             |
| Total lucrari stanga [m]  |  |   | 5574        | Total lucrări dreapta [m]   | 3070        |
| Total                     |  |   | 8644        |   |             |

\*Clasa de expunere pentru betonul utilizat la şanţuri este XC4, XF1, XD3,

\*\*Beton clasa C30/37.

\*\*\*Şanţurile se vor executa peste un strat din balast de 10cm

## 2. Canalizare pluvială (doar în interiorul orașului Șimleu Silvaniei):

Evacuarea apelor pluviale de pe partea carosabilă se va realiza prin pante transversale și longitudinale, dirijate spre gurile de scurgere noi ce descarcă în rețeaua de canalizare pluvială proiectată, realizată între KM 0+075.00 și KM 1+140.00 Sectorul DJ 108F (Strada Independenței) și între KM 0+000 și KM 2+965.00 Sectorul DJ 110 B (suprapunere cu străzile Independenței, 1 Decembrie 1918, Libertății, Simion Bărnuțiu și Mihail Sadoveanu).

Sunt prevăzute în total 10 tronsoane de canalizare pluvială gravitațională pe strada Independenței și 2 tronsoane de conducte sub presiune.

Lista tronsoanelor gravitaționale se găsește în tabelul de mai jos:

| IDENTIFICATOR TRONSON | PVC SN8 DN315 | PVC SN8 DN400  | LUNGIME TOTALĂ |
|-----------------------|---------------|----------------|----------------|
| CO-PL-1               |               | 570.00         | 570.00         |
| CO-PL-2               | 114.00        |                | 114.00         |
| CO-PL-Desc1           |               | 50.00          | 50.00          |
| CO-PL-3               |               | 894.00         | 894.00         |
| CO-PL-4               | 210.00        |                | 210.00         |
| CO-PL-Desc2           |               | 153.00         | 153.00         |
| CO-PL-5               |               | 995.00         | 995.00         |
| CO-PL-6               | 108.00        |                | 108.00         |
| CO-PL-7               |               | 741.00         | 741.00         |
| CO-PL-8               |               | 307.00         | 307.00         |
| <b>LUNGIME TOTALĂ</b> | <b>432.00</b> | <b>3710.00</b> | <b>4142.00</b> |

Tronsoanele CO-PL-1 și CO-PL-2 colectează apele meteorice între KM 2+270 și KM 2+965 și transportă la tronsonul CO-PL-Desc1 care transportă mai departe la Separatorul de hidrocarburi nr.1.

Tronsoanele CO-PL-3 și CO-PL-4 colectează apele meteorice între KM 1+130 și KM 2+260 și transportă la tronsonul CO-PL-Desc2 care transportă mai departe la Separatorul de hidrocarburi nr.2.

Deoarece configurația terenului nu permite transportarea apelor meteorice doar prin tronsoane gravitaționale, apele meteorice colectate de tronsoanele CO-PL-5 și CO-PL-6 (între KM 0+000.00 și KM 1+120.00) vor fi transportate la stația de pompare nr.1 prin tronsonul conductei de refulare: CO-REF-1 la tronsonul CO-PL-8. Tronsoanele CO-PL-7 și CO-PL-8 transportă apele pluviale la stația de pompare nr.2, care prin intermediul tronsonului de refulare CO-REF-2 transportă mai departe la separatorul de hidrocarburi nr.3.

Coordonatele STEREO 70 a stațiilor de pompare:

|                        | <b>Coordonata X</b> | <b>Coordonata Y</b> |
|------------------------|---------------------|---------------------|
| Stația de pompare nr.1 | 639585.0164         | 332566.8351         |
| Stația de pompare nr.2 | 639861.9814         | 332282.8113         |

Lista tronsoanelor sub presiune se găsește în tabelul de mai jos:

| IDENTIFICATOR TRONSON | PEID PE100 SDR26 PN6 DN110 | LUNGIME TOTALĂ |
|-----------------------|----------------------------|----------------|
| CO-REF-1              | 153.50                     | 153.50         |
| CO-REF-2              | 621.26                     | 621.26         |
| <b>LUNGIME TOTALĂ</b> | <b>774.76</b>              | <b>774.76</b>  |

Coordonatele STEREO 70 a separatoarelor de hidrocarburi se găsește în tabelul de mai jos, de unde vor apele pluviale fi evacuate în emisar, râul Crasna.

|                                | <b>Coordonata X</b> | <b>Coordonata Y</b> |
|--------------------------------|---------------------|---------------------|
| Separator de hidrocarburi nr.1 | 639243.3256         | 334723.6702         |
| Separator de hidrocarburi nr.2 | 638987.3385         | 333745.6429         |
| Separator de hidrocarburi nr.3 | 639363.5751         | 332389.3686         |

Pe rețeaua de canalizare pluviale sunt proiectate în total 83 de cămine de beton, DN1000mm complet echipate, inclusiv capac carosabil.

Pe restul traseelor de drum evacuarea apelor pluviale de pe partea carosabilă se va realiza prin pante transversale și longitudinale, dirijate spre șanțurile realizate prin proiect.

### **Dispozitive pentru continuizarea scurgerii apelor pluviale**

Pe sectoarele drum unde prin profilul transversal tip este prevăzut șanț din beton , în dreptul accesului la proprietăți, santul se înlocuiește pe lungimea de 6 m cu podet corugat D=300mm. Astfel nu este întreruptă scurgerea apelor pluviale către podeț și emisar, iar accesul riveranilor către proprietăți se va realiza în condiții de maxim confort.

### **Lucrări privind crearea de spații destinate circulației pietonale și circulației pentru bicicliști**

#### **Trotuare**

Trotuarele se vor realiza astfel:

| Nr. Crt.                  | Denumire obiectiv  | Trotuar                      |             |  |             |
|---------------------------|--|------------------------------|-------------|--|-------------|
|                           |  | Stanga                       |             | Dreapta  |             |
|                           |  | Interval aplicabilitate [km] | Lungime [m] | Interval aplicabilitate [km]   | Lungime [m] |
| Sector DJ 108 F           |  |                              |             |  |             |
| 1                         | Strada Independentei si strada Cehei (suprapunere cu DJ 108 F) | 0+000.00 - 0+635.00          | 635         | 0+000.00 - 1+535.00<br>1+675.00 - 2+500.00                           | 2360        |
| 2                         |  |                              |             |  |             |
| Sector Strada Cehei       |  |                              |             |  |             |
| 3                         | Strada Cehei   |                              |             | 0+000+000 - 1+825.00<br>2+050.000 - 2+270.000<br>2+300.00 - 2+800.00 | 2545        |
| Sector Drumu Pusti        |  |                              |             |  |             |
| 4                         | Strada Drumu Pusti   | 0+000.00 - 0+960.00          | 960         | 0+925.00 - 1+200.00  | 275         |
| Sector Drum Comunal DC 96 |  |                              |             |  |             |
| 5                         | DC 96  |                              |             |  |             |
|                           |  | 0+000.00 - 0+915.00          | 915         |  |             |
| Sector DJ 110 B           |  |                              |             |  |             |
| 6                         | Strada Independentei   | 0+000.00 - 0+250.00          | 250         | 0+000.00 - 0+250.00  | 250         |
| 7                         | Strada 1 Decembrie 1981  | 0+250.00 - 1+020.00          | 770         | 0+250.00 - 1+020.00  | 770         |

|                          |                            |                        |       |                           |      |
|--------------------------|----------------------------|------------------------|-------|---------------------------|------|
| 8                        | Strada Libertatii          | 1+020.00 -<br>1+425.00 | 405   | 1+020.00 - 1+425.00       | 405  |
| 9                        | Strada Simion<br>Barnutiu  | 1+425.00 -<br>2+375.00 | 950   | 1+425.00 - 2+375.00       | 950  |
| 10                       | Strada Mihail<br>Sadoveanu | 2+375.00 -<br>3+600.00 | 1225  | 2+375.00 - 3+600.00       | 1225 |
| Total lucrari stanga [m] |                            |                        | 6110  | Total lucrari dreapta [m] | 8780 |
| Total                    |                            |                        | 14890 |                           |      |

Trotuarul se va realiza cu lățimea variabilă, între 1.00m – 2.50m, adiacent limitelor de proprietate private. Acesta s-a proiectat astfel încât să fie respectate cotele la intrarea în incinte și cotele obligate ale drumurilor care intersectează drumul coridorul de mobilitate.

Pe traseul coridorului de mobilitate există cazuri izolate în care locatarii și-au amenajat intrările în incinta proprietății private, fie prin amenajarea cu pavaj fie prin amenajarea cu beton. În vederea realizării unui trotuar de vor realiza lucrări de desfacere și demolare a celor existente.

Structura rutieră adoptată pentru realizarea trotuarelor este următoarea:

- Strat de uzură din BA 8 - 4 cm;
- Strat superior de fundație din piatră spartă – 12 cm;
- Strat inferior de fundație din balast – 25 cm

Structura rutieră adoptată pentru realizarea trotuarelor în dreptul acceselor la proprietăți este următoarea:

- Strat de uzură din BA 8 - 4 cm;
- Strat de legătură din BAD22.4 – 6 cm;
- Strat superior de fundație din piatră spartă – 12 cm;
- Strat inferior de fundație din balast – 25 cm;

Stratul de uzură se va realiza cu pantă transversală de 1.00% îndreptat către șanțuri.

Trotuarele vor fi marginite de borduri prefabricate, pe partea carosabila se va realiza bordura mare 500x250x200mm și pe partea cu limitele de proprietate se va realiza bordură mică 500x150x100mm, acestea se montează pe un beton de pozare clasa C8/10 B150.

### Piste de biciclete

| Nr. Crt.                 | Denumire obiectiv  | Piste biciclete                            |             |                              |             |
|--------------------------|--|--|-------------|------------------------------|-------------|
|                          |  | Stanga                                     |             | Dreapta                      |             |
|                          |  | Interval aplicabilitate [km]               | Lungime [m] | Interval aplicabilitate [km] | Lungime [m] |
| Sector DJ 108 F          |  |  |             |                              |             |
| 2                        | Strada Independentei si strada Cehei (suprapunere cu DJ 108 F) | 0+000.00 - 1+535.00<br>1+675.00 - 2+450.00 | 2360        |                              |             |
| Sector Strada Cehei      |  |  |             |                              |             |
| 3                        | Strada Cehei   | 0+035.00 - 0+510.00                        | 475         | 0+510.00 - 0+940.00          | 430         |
| Sector Drumu Pusti       |  |  |             |                              |             |
| 4                        | DC 96  |  |             | 0+000.00 - 0+915.00          | 915         |
| Sector DJ 110 B          |  |  |             |                              |             |
| 5                        | Strada Independentei   | 0+000.00 - 0+250.00                        | 250         |                              |             |
| 6                        | Strada 1 Decembrie 1981  | 0+250.00 - 1+020.00                        | 770         | 0+890.00 - 1+020.00          | 130         |
| 7                        | Strada Libertatii  | 1+020.00 - 1+425.00                        | 405         | 1+020.00 - 1+425.00          | 405         |
| 8                        | Strada Simion Barnutiu   | 1+425.00 - 2+375.00                        | 950         |                              |             |
| 9                        | Strada Mihail Sadoveanu  | 2+375.00 - 3+600.00                        | 1225        |                              |             |
| Total lucrari stanga [m] |  |  | 6435        | Total lucrari dreapta [m]    | 1880        |
| Total                    |  |  | 8315        |                              |             |

Ciclismul urban este o modalitate de transport nepoluant care trebuie să beneficieze de o mai mare atenție, în contextul măsurilor pe termen mediu și lung privind protecția climei, reducerea zgomotului și gestionarea calității aerului.

Lățimea pistei de biciclete variază între 1.00m – 2.00m, motivul pentru care aceasta se va realiza cu lățime variabilă se datorează dispunerii liniare a împrejurimilor proprietăților private limitrofe platformei drumului. Spațiul destinat traficului de biciclete va fi delimitat de cel auto prin bordură și marcaj.

Structura rutieră pentru realizarea pistei de biciclete este următoarea:

- Strat de uzură din BA8 pigmentat – 4 cm
- Strat de fundație superior din piatră spartă - 12 cm
- Strat de fundație inferior din balast- 25 cm

### **Siguranța circulației**

Siguranța cetățenilor, în calitate de participanți la traficul rutier, este o problemă complexă și de actualitate a cărei importanță crește și mai mult pe fondul intensificării traficului rutier. În scopul implementării siguranței circulației, au fost luate o serie de măsuri de prevenire a accidentelor rutiere.

Pentru siguranța circulației rutiere sunt necesare a se realiza lucrări de semnalizare verticală (indicatoare de circulație) și semnalizare orizontală (marcaje).

Indicatoarele de circulație și marcajele longitudinale se vor amplasa conform proiectului de semnalizare rutieră.

Indicatoarele se vor instala pe partea dreaptă a sensului de mers. În cazul în care condițiile locale împiedică observarea din timp a indicatoarelor de către conducătorii auto, ele se pot instala sau repeta pe partea stângă, în loc vizibil pentru toți participanții la trafic.

Înălțimea până la marginea inferioară a indicatorului va fi cuprinsă între 1,80 - 2,20 m față de cota terenului.

Distanța de instalare a indicatoarelor în profilul transversal al drumului de la marginea platformei până la marginea indicatorului va fi de cel puțin 0,50 m și cel mult 2,00 m. Stâlpii vor fi încastrați min. 40 cm în fundația de beton de clasa C16/20 conform STAS 3622/86.

Montarea indicatoarelor se va face pe stalpi speciali destinați în acest scop, confecționați conform STAS 1848/2-86.

Tipul, mărimea și forma indicatoarelor rutiere folosite pe drumuri publice, sunt date de SR 1848/1,2,3 – 2004, iar contractantul este obligat să folosească numai aceste tipuri de indicatoare.

Se va interzice :

- amplasarea, în zona drumurilor publice, de construcții, panouri sau dispozitive ce pot fi confundate cu indicatoarele ori instalațiile ce servesc la semnalizarea rutieră ori realizarea de amenajări, care sunt de natură să stânjenească participanții la trafic sau să le distragă atenția, punând în pericol siguranța circulației ;

- lipirea de afise, inscripții sau înscrisuri pe indicatoarele ori dispozitivele ce servesc la semnalizarea rutieră, inclusiv pe suporturile acestora.

Marcajele rutiere:

Se pot utiliza următoarele tipuri de materiale pentru marcaj rutier :

- Vopsea de marcaj ecologică, albă, tip masă plastică, monocomponentă, solubilă în apă (fără solvenți organici) cu uscarea la aer, pentru marcaje profilate în peliculă continuă sau în model structurat, asigurând vizibilitatea marcajului ziua și noaptea, pe timp uscat sau ploios ;

- Se pot executa și marcaje termoplastice sau cu benzi autoadezive de culoare albă, cu aplicare la cald sau la rece, care să îndeplinească aceleași condiții tehnice de exploatare ca vopseaua de tip masă plastică.



Lucrările accesorii se instalează și se întrețin prin grija administratorului drumului public. Instalarea acestora se execută numai cu acordul prealabil al poliției.

Marcajele rutiere:

Se pot utiliza următoarele tipuri de materiale pentru marcaj rutier :

- Vopsea de marcaj ecologica, alba, tip masă plastică, monocomponentă, solubilă în apă (fără solvenți organici) cu uscare la aer, pentru marcaje profilate în pelicula continuă sau în model structurat, asigurand vizibilitatea marcajului ziua și noaptea, pe timp uscat sau ploios;
- Se pot executa și marcaje termoplastice sau cu benzi autoadezive de culoare albă, cu aplicare la cald sau la rece, care sa îndeplinească aceleași condiții tehnice de exploatare ca vopseaua de tip masă plastică.

Lucrările accesorii se instalează și se întrețin prin grija administratorului drumului public. Instalarea acestora se executa numai cu acordul prealabil al poliției.

### **Amenajarea terenului**

Se propune realizarea unor lucrari de refacere a cadrului natural în vederea aducerii zonei la parametri normali de mediu. Lucrările de refacere a mediului sunt cele de la terminarea lucrărilor de construcții și constau în:

- Lucrări de amenajare a terenului folosit ca organizare de șantier,
- Lucrări de terasamente pentru refacere terenului din zona drumului, prin curățarea lui și degajarea de corpuri străine.
- Lucrări de terasamente pentru asternere sol vegetal pe suprafețele ocupate cu lucrările de construcție,
- Semanarea suprafețelor cu iarbă

### **Stații pentru transportul în comun**

Avand in vedere tematica proiectului prezent : “Coridor de mobilitate urbană în orașul Șimleu Silvaniei” prin realizarea lucrărilor prezentate anterior și a celor ce urmează a fi expuse se va implementa un nou circuit pentru transportul în comun care va lega centrul Orașului Șimleu Silvaniei de localitățile aparținătoare, Cehei și Pusta, dar și de parcul industrial și de unitatea militară prin intermediul următorului traseu prezentat punctual cu punct de prnire de la intersecția drumului județean DJ 108 F cu strada Independenței:

- Spre localitățile Cehei și Pusta coridorul de mobilitate se suprapune cu strada Independenței și strada Cehei (suprapunere cu DJ 108 F), Drumul Comunal DC 96, Strada Drumu Pusti și Strada Cehei;

- Spre unitatea militară coridorul de mobilitate se suprapune cu strada Independenței, strada 1 Decembrie 1918, strada Libertății, strada Simion Bărnuțiu și strada Mihail Sadoveanu.

Astfel pentru functionalitatea coridorului de mobilitate se impune necesitatea de amenajare de stații pentru mijloacele de transport în comun. Odată cu realizarea traseului pentru transportul public este necesară și modernizarea drumurilor aferente coridorului, astfel se pot prezenta o serie de îmbunătățiri în urma realizării investiției.

- ***descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz);***  
Prin specificul activitatilor propuse, nu se impune descrierea instalației tehnologice existente pe amplasament; pentru că în cadrul investiției propuse nu se vor desfășura activități productive, nu este necesară descrierea instalațiilor și a fluxului tehnologic, a proceselor de producție și a materiilor prime rezultate.
- ***descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea;***  
Pentru ca în cadrul investiției propuse nu se vor desfășura activități productive, nu este necesară descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea.  
În perioada de execuție, toate materialele necesare se vor aduce la amplasament de la producători autorizați.
- ***materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;***  
În perioada de execuție, se va utiliza motorină pentru utilajele active de pe șantier; alimentarea se va realiza de la stații de distribuție carburanți autorizate, iar în perioada de funcționare nu sunt necesare materii prime, energie și combustibili.
- ***racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;***  
Lucrarea propusă necesită racordare la rețeaua electrică existentă pentru funcționarea rețelei de iluminat stradal propusă și pentru stațiile de pompare aferente rețelei de canalizare pluvială.
- ***descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;***  
Lucrările necesare pentru realizarea investiției vor afecta parțial amplasamentul pe parcursul desfășurării lucrărilor de construire, dar vor avea un impact redus. Pe parcursul realizării lucrărilor, nu se vor executa lucrări cu acțiune ireversibilă asupra mediului. La definitivarea lucrărilor de construcție, se va degaja amplasamentul ocupat cu utilaje și materiale și se va reface amplasamentul prin curățarea și nivelarea zonelor afectate de organizarea de șantier, dar și prin completarea cu pământ vegetal acolo unde va fi necesar.
- ***căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;***  
Nu sunt necesare amenajări de căi de acces altele decât cele existente, căi ce se vor moderniza.
- ***resursele naturale folosite în construcție și funcționare;***  
Nu se vor folosi alte resurse naturale decât cele folosite în mod curent la construirea unui astfel de drum, respectiv piatră spartă, balast și betoane asfaltice achiziționate de la furnizori autorizați;  
Se va utiliza apă pentru umectarea drumurilor din interiorul șantierului în perioadele calde.

- ***metode folosite în construcție/demolare;***

Drumul propuse spre modernizare este folosit în prezent pentru circulația autovehiculelor localnicilor, circulație ce se desfășoară anevoios pe îmbrăcămintea existentă, degradată. Modernizarea drumului implică lărgirea drumurilor existente și aducerea lor la o lățime de 5.50 respectiv 6.00 m, și realizarea de structură rutieră nouă. Nu sunt necesare lucrări de demolare, terenul studiat fiind liber de construcții. Metodele folosite în construcție sunt soluții constructive uzuale pentru drumuri și implică utilizarea de agregate și betoane asfaltice rutiere.

Sunt necesare săpături, nivelări cu utilaje specifice, amorsarea straturilor de fundație cu bitumuri rutiere și așternerea straturilor de bituminoase.

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

Beneficiarul va pune la dispoziția antreprenorului toate avizele, acordurile și autorizațiile necesare executării lucrărilor. Urmărirea comportării în exploatare și întreținerea în timp a construcției se vor face de către beneficiar.

- ***relația cu alte proiecte existente sau planificate;***

Drumul existent face parte din rețeaua locală de transport a UAT-ului iar prin modernizare se asigură îmbunătățirea nivelului de trai, situația economică este deschisă către îmbunătățirea și confortul participanților la trafic.

- ***detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;***

Din punct de vedere al amplasării proiectului, alternativele au fost condiționate de existența unui drept de proprietate asupra terenului.

Din punct de vedere tehnic și tehnologic, pentru dezvoltarea proiectului s-a optat pentru soluții constructive specifice acestor tipuri de amplasamente și a traficului specific local estimat.

- ***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);***

În urma modernizării se poate estima o creștere a nivelului de trai, posibilități de acces mai facil la proprietățile existente dar și posibilitatea de realizare investiții noi private sau publice.

- **alte autorizații cerute pentru proiect.**

După obținerea avizelor și acordurilor necesare conform Certificatului de Urbanism, se va obține Autorizația de Construire.

#### **IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:**

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

Nu sunt necesare lucrări de demolare, terenul studiat fiind liber de construcții.

##### **- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;**

Lucrările necesare pentru realizarea investiției vor afecta parțial amplasamentul pe parcursul desfășurării lucrărilor de construire, dar vor avea un impact redus, nesemnificativ. Pe parcursul realizării lucrărilor, nu se vor executa lucrări cu acțiune ireversibilă asupra mediului. La definitivarea lucrărilor de construcție, se va degaja amplasamentul ocupat cu utilaje și materiale și se va reface amplasamentul prin curățarea și nivelarea zonelor afectate de Organizarea de șantier, dar și prin completarea cu pământ vegetal acolo unde va fi necesar.

Organizarea de șantier în cazul acestei investiții presupune amenajarea unei platforme pietruite cu suprafață de 500 mp, împrejmuite cu gard din plasă de sârmă, pentru montarea unor containere și a unor cabine wc ecologice la începutul lucrărilor de execuție. Acestea se vor desființa la sfârșitul lucrărilor și terenul se va aduce la forma inițială. Lucrările nu vor afecta condițiile de mediu din zonă, pe toată perioada execuției și în exploatare.

Executantului îi revine în exclusivitate responsabilitatea modului în care își organizează șantierul, fiind responsabil pentru construirea spațiilor necesare supravegherii activității de execuție, realizării lucrărilor de construcții, precum și pentru depozitarea materialelor necesare realizării prezentei investiții.

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

Nu sunt necesare amenajări de căi de acces altele decât cele existente.

##### **- metode folosite în demolare;**

Nu sunt necesare lucrări de demolare, terenul studiat fiind liber de construcții.

##### **- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;**

Din punct de vedere al amplasării proiectului, alternativele au fost condiționate de existența unui drept de proprietate asupra terenului și de traseul existent.

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

Evacuarea pământului rezultat din excavații pentru executarea fundațiilor intra în sarcina constructorului. În perioada de execuție, deșeurile menajere vor fi colectate în pungi de plastic și depozitate în locuri special amenajate. Deșeurile reciclabile (Pet – uri, sticle, ambalaje hartie și carton, etc.) vor fi colectate selectiv și depozitate în containere speciale.

## **V. Descrierea amplasării proiectului:**

Amplasamentul studiat se află situat orașul Șimleu Silvaniei, începe de la intersecția străzilor Independenței cu 22 Decembrie 1989 și cuprinde străzile Independenței, 1 Decembrie 1918, Piața Avram Iancu și Strada Libertății, Strada Simion Bărnuțiu (suprapunere cu DJ 110 B), Strada Mihail Sadoveanu (suprapunere cu DJ 110 B, Independenței (suprapunere cu DJ 108 F), Cehei, Drumul Pusti, drumul comunal DC 96 și Strada Cehei (suprapunere cu DJ 108 F), amplasamentul exact se poate consulta în plansele atașate prezentului memoriu. Folosința actuală cât și ulterioară (după realizarea investiției) este de drum public pentru circulația autovehiculelor riveranilor sau turistilor/vizitatorilor, drumul propus spre modernizare este de folosință locală/județeană.

***- 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 cade 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;***

Amplasamentul studiat nu se află pe lista monumentelor istorice cuprinsă în anexa nr. 1 din Ordinul nr. 2314 din 8 iulie 2004 actualizată în 2015.

***- 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;***

Folosința actuală cât și ulterioară (după realizarea investiției) este de drum public pentru circulația autovehiculelor riveranilor sau turistilor/vizitatorilor, tronsonul propus este de folosință locală/județeană.

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

Drumul prezentat se afla în nomenclatorul drumurilor și sunt prevăzute în administrația orașului Șimleu Silvaniei, aparținând domeniului public.

***- arealele sensibile;***

Nu se aplică.

***- 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;***

Atașat prezentului memoriu se afla CD-ul cu elementele necesare identificării obiectivului (fișier în format .DWG cu amplasamentul obiectivului în coordonate tip Stereo 1970)

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

Amplasamentul este cel existent al drumului iar lucrările se vor realiza pe ampriza existentă. Nu există o altă variantă de amplasare posibilă.

## **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;**

*Schema de evacuare a apelor pluviale rămâne neschimbată, receptorii naturali existenți rămân aceiași, conformația terenului nu se modifică. Prin realizarea de șanțuri și canalizare pluvială se poate evacua apa de pe suprafața carosabilă, colecta în șanțurile și gurile de scurgere proiectate, către receptorii naturali. Proiectul nu prevede alt fel de utilități care necesită evacuare.*

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

*Nu este necesară amenajarea de stații și instalații de epurare sau de preepurare a apelor deoarece acestea se colectează în șanțuri proiectate iar apele nu sunt poluate.*

*Drumul este destinat mijloacelor de transport personale ale riveranilor sau turiștilor/vizitatorilor.*

#### **b) protecția aerului:**

##### **- sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri;**

Obiectivul de investiție propus nu generează poluanți, deoarece activitatea care se va desfășura nu este generatoare de noxe sau alte dispersii poluante.

O potențială sursă de poluare a aerului în perioada de execuție și exploatare este reprezentată de utilajele folosite pentru execuție și autovehiculele participante la trafic. Impactul gazelor de ardere provenit de la motoarele utilajelor asupra aerului este practic nesemnificativ, el încadrându-se în fondul general al admisieii permise.

##### **- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;**

Nu este necesară amenajarea de instalații pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă.

#### **c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:**

##### **- sursele de zgomot și de vibrații;**

În perioada de execuție a obiectivului, sursele de zgomot sunt reprezentate de utilajele de lucru și mijloacele de transport. În perioada de funcționare, principala sursă de zgomot va fi traficul auto.

*Zgomotul și vibrațiile vor fi diminuate/eliminate în urma modernizării drumurilor prin asfaltare asigurându-se o suprafață plană de rulare fără denivelări, gropi, etc.*

**- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;**

Nu sunt necesare amenajări sau dotări speciale pentru protecția împotriva zgomotului sau vibrațiilor, deoarece nivelul produs de acestea este nesemnificativ și nu va depăși valoarea admisă conform STAS 10009/1988.

**d) protecția împotriva radiațiilor:**

**- sursele de radiații;**

Nu se aplică.

**- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor;**

Nu se aplică.

**e) protecția solului și a subsolului:**

**- sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatică și de adâncime;**

Potențiale surse de poluare pentru sol, subsol, ape freatică și de adâncime sunt eventualele scurgeri accidentale de produse petroliere de la utilaje și mijloace de transport în perioada de execuție a obiectivului propus, dar și depozitarea necontrolată a materialelor folosite și a deșeurilor rezultate direct pe sol, în recipiente neetanșate sau în spații amenajate necorespunzător. În caz accidental, poluanții se pot transfera către subsol și apa freatică.

**- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;**

Eventualele scurgeri accidentale de produse petroliere de la utilaje și mijloace de transport vor fi îndepărtate cu material absorbant din dotare. Echipamentele și utilajele pentru construcții și autovehicule de transport materiale de construcție vor fi întreținute corespunzător. Întreținerea, alimentarea cu combustibil, spălarea și operațiunile de reparații/întreținere a utilajelor se vor efectua la locații cu dotări adecvate de prevenire a scurgerilor de produse poluante, sau pentru situații accidentale, măsuri de limitare a infiltrării acestora în sol. În timpul execuției, nu se vor arunca, incinera, depozita pe sol sau îngropa deșeuri; acestea se vor colecta selectiv și depozita în recipiente sau containere speciale și depozitate în incintă pe platforma gospodărească (care va fi impermeabilizată) până la colectarea de firma de salubritate care deservește zona. Se va evita formarea de stocuri de deșeuri pe amplasament, care ar putea determina împrăștierea acestora în afara spațiilor special amenajate, favorizând apariția unor potențiale poluări ale solului.

**f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:**

**- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;**

Conform Deciziei etapei de evaluare inițială, proiectul propus nu intră sub incidența 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 modificările și completările prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare.

**- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate;**

Nu se aplică.

**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;**

Proiectul se învecinează în zona centrală a orașului Șimleu Silvaniei cu Castelul Bathory.

**- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public;**

Activitatea obiectivului propus nu impune adoptarea unor măsuri de protecție a așezărilor umane și a altor obiective de interes public. Pe perioada execuției obiectivului propus, antreprenorul va respecta curățenia și normele privind protecția și igiena muncii în construcții. Antreprenorul are obligația de a asigura serviciile sanitare pentru ca în organizarea de șantier să se respecte igiena în construcții și curățenia, astfel încât să nu aducă prejudicii zonei.

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

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

Deșeurile generate în perioada de execuție sunt dependente de sistemele constructive utilizate și de modul de gestionare a lucrărilor. Deșeurile generate vor fi sortate și depozitate temporar în organizarea de șantier până la evacuare. Deșeurile rezultate în urma desfășurării activităților de construcție – montaj, conform cu Hotărârea de Guvern nr. 856 din 16 august 2002, anexa nr. 2, se încadrează în următoarele categorii:

| Cod dese | Denumire  | Sursa/<br>provenienta                        | Cantitate (U.M.)                                    | Stare fizica | Management                                   |
|----------|---|--|---|--------------|--|
| 17 05 04 | Pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03 | Lucrări de excavare                          | Cantitățile depind de tipul și adâncimea de fundare | Solidă       | Eliminare în depozit deșeuri inerte          |
| 20 03 01 | Deșeuri municipale amestecate                               | Activitățile personalului angajat pe șantier | Aproximativ 0,5 mc/zi                               | Solidă       | Eliminare prin depozitare în depozit deșeuri |
| 20 01 01 | Deșeuri de hartie/carton                                    | Activitățile personalului angajat pe șantier | Nu se pot estima în aceasta fază                    | Solidă       | Valorificare la unități specializate         |



|          |   |  |   |            |                                     |
|----------|---|--|---|------------|-------------------------------------|
| 20 03 04 | Deșeuri de la curățarea rampei de spălare a roților | Rampă spălare roți autovehicule la ieșirea din șantier | Cantități variabile, în funcție de traficul autovehiculelor | Semisolidă | Eliminare prin unități specializate |
|----------|---|--|---|------------|-------------------------------------|

**- programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate;**

Printre măsurile cu caracter general care trebuie adoptate în vederea asigurării unui management corect al deșeurilor rezultate în perioada de execuție și funcționare a imobilelor propuse, sunt următoarele: - evacuarea periodică a deșeurilor pentru a evita formarea de stocuri și creșterea riscului de amestecare a diferitelor tipuri de deșeuri; - alegerea variantelor de reutilizare și reciclare a deșeurilor rezultate ca primă opțiune de gestionare și nu eliminarea acestora la un depozit de deșeuri; - nu se vor arunca sau depozita deșeuri în locuri neamenajate; - se va institui evidența gestiunii deșeurilor conform H.G. 856/2002, evidențindu-se atât cantitățile de deșeuri rezultate, cât și modul de gestionare a acestora.

**- planul de gestionare a deșeurilor;**

În perioada de execuție, deșeurile rezultate se vor colecta selectiv pe categorii și depozitate pe platforme protejate, special amenajate în zona organizării de șantier, de unde vor fi predate, în baza unor contracte de prestări – servicii, firmei de salubritate și unităților specializate care deservesc zona în vederea colectării acestora.

**i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:**

**- substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;**

Nu se aplică.

**- modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.**

Nu se aplică.

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

Nu se vor folosi alte resurse naturale decât cele folosite în mod curent la construirea unui astfel de drum, respectiv piatră spartă achiziționată de la furnizori autorizați. Se va utiliza apa din rețeaua de alimentare existentă în zonă sau în apropiere pentru umezirea drumurilor din interiorul șantierului în perioadele calde.

**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);***

*Impactul asupra populației* va fi unul pozitiv, prin modernizarea drumului și realizarea stațiilor în interiorul orașului care asigură infrastructura necesară realizării traseului transportului în comun dar și privat astfel se creează un confort sporit al locuitorilor din zonă.

*Impactul asupra sănătății umane* este semnificativ, eliminându-se poluarea din praf.

*Impactul asupra biodiversității, habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice* este unul nesemnificativ, adică nu va genera circulație mare de autovehicule, respectiv nu va crește poluarea din noxele autovehiculelor.

*Impactul asupra solului și subsolului* în perioada de execuție țin de înlăturarea stratului vegetal, deteriorarea profilului de sol și depozitarea necontrolată a deșeurilor și a materialelor de construcții. Se apreciază că impactul asupra solului și subsolului este negativ nesemnificativ, de importanță medie, temporar.

*Impactul asupra folosințelor, bunurilor materiale* se estimează a fi negativ moderat pe termen scurt.

*Impactul asupra calității și regimului cantitativ al apei:*

În apropierea amplasamentului există un curs de apă necadastrat care intersectează amplasamentul, acesta prezintă un podeț existent care se va înlocui cu un pod din beton, cu deschiderea de 9.45 m. Cursul respectiv are rol de receptor natural a apelor pluviale de pe suprafețele existente și modernizate. Traseul intersectează de asemenea și cursul râului Crasna prin două poduri la care nu se intervine la structura acestora. Nici o apă de suprafață nu o să fie afectată în perioada de utilizare a investiției, în perioada de execuție. Prin proiect nu se prevede prelevarea de apă din surse subterane sau de suprafață din zona amplasamentului și nici excavări care să ducă la interceptarea pânzei freatice. Prin proiectul propus, nu se vor înregistra efecte asupra hidrologiei zonei și nu va fi afectată secundar de alte activități dependente de această resursă. O sursă de impact potențial care poate determina modificările calitative ale apei în perioada de execuție este legată de poluarea cu impurități care îi alterează proprietățile fizice, chimice și biologice – ape pluviale impurificate din zona proiectului, ca urmare a desfășurării lucrărilor de construcții. Se estimează un impact negativ nesemnificativ, direct și secundar, pe termen scurt.

În perioada de funcționare a obiectivului, nu se poate identifica un impact negativ asupra apei.

*Impactul asupra calității aerului*

În perioada de construcție a obiectivului, sursele de poluare pot fi asociate emisiilor de la utilajele și autovehiculele implicate, care vor genera poluanți caracteristici arderii combustibililor în motoare. Regimul emisiilor este dependent de nivelul activității zilnice, putând varia semnificativ de la o zi la alta și de la o fază la alta a procesului de construcție.

Se estimează că impactul asupra factorului aer va fi moderat pe termen scurt.

*Impactul asupra climei*

Atat în perioada execuției, cât și în perioada de funcționare a obiectivului propus, funcționarea utilajelor de construcție, a mașinilor și autovehiculelor poate introduce în aer sau depune pe sol pulberi, produși de ardere și gaze de ardere care au diferite proprietăți și efecte.

Impactul asupra climei depinde de calitatea combustibililor utilizați. Se estimează un impact negativ nesemnificativ direct, pe termen scurt.

*Impactul asupra zgomotelor și vibrațiilor*

Receptorii pentru zgomote și vibrații asociate executării proiectului sunt: - personalul care executa lucrările; - locuitorii zonei în care se execută lucrările. Se estimează un impact negativ temporar pe perioada executării construcției.

*Impactul asupra peisajului și mediului vizual*

În timpul realizării lucrărilor, peisajul va fi afectat de prezența utilajelor și a echipelor de muncitori și de organizarea de șantier. Se va înregistra un impact vizual negativ pe termen scurt, pe perioada de execuție a proiectului. Imaginea va fi de cea a unui șantier clasic de construcții și se va menține pe toată perioada de execuție a proiectului.

Din punct de vedere al impactului, se iau în considerare următoarele aspecte :

- nu se modifică elemente ale unui cadru natural, ci elemente ale unei zone urbane cu trafic redus, pe un teren cu categoria de folosință drum public;
- nu se schimbă funcțiunea zonei sau categoria de folosință a terenului;
- nu se modifică în mod esențial valoarea estetică actuală a peisajului existent. Impactul vizual se va înregistra la nivelul locuitorilor din zonă, efectele vizuale variind în funcție de numărul și sensibilitatea receptorilor. Nu este însă un impact major care să determine schimbări importante în modul în care locuitorii din zona percep amplasamentul. Se estimează un impact negativ nesemnificativ.

*Impactul asupra patrimoniului istoric și cultural*

Prin proiect se dorește și amenajarea zonei centrale a orașului Șimleu Silvaniei, aflată în proximitatea Castelului Bathory, drept urmare se va amenaja o zonă pietonală care să rezoneze cu arhitectura castelului.

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

Impactul asupra factorilor de mediu va fi punctual pe perioada de realizare a proiectului. În perioada de funcționare, se precizează că impactul va fi pozitiv, în condițiile exploatarei și întreținerii corespunzătoare a obiectivului de investiție.

**- magnitudinea și complexitatea impactului;**

Se estimează un impact redus, local, limitat la perioada de execuție a lucrărilor.

**- probabilitatea impactului;**

În contextul respectării măsurilor prevăzute pentru diminuarea impactului asupra factorilor de mediu, dar și a avizelor emise pentru prezentul proiect, se va reduce probabilitatea producerii de evenimente care să determine un impact negativ asupra factorilor de mediu.

**- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;**

Impactul este redus, temporar, limitat la perioada de realizare a proiectului, local, variabil și este reversibil.

**- măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;**

Investiția propusă nu are un impact semnificativ asupra factorilor de mediu; impactul este redus, limitat doar la perioada de execuție a proiectului. În timpul lucrărilor de execuție a construcției, vor fi avute în vedere toate măsurile necesare pentru a înlătura orice eventual impact asupra populației, sănătății umane, faunei și florei, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei, zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. În acest sens, beneficiarul și antreprenorul vor lua următoarele măsuri:

- mijloacele de transport și utilajele folosite pe perioada de execuție vor fi în stare foarte bună de funcționare;
- verificarea zilnică a stării tehnice a utilajelor și echipamentelor;
- asigurarea igienizării autovehiculelor și a utilajelor la ieșirea din șantier pe drumurile publice;
- eventualele scurgeri accidentale de produs petrolier de la utilaje vor fi îndepărtate cu material absorbant din dotare;
- depozitarea temporară a deșeurilor din construcții pe platforme protejate, special amenajate și încheierea unui contract de prestări – servicii cu firma de salubritate care deservește zona în vederea colectării acestora;
- impermeabilizarea suprafețelor de teren destinate stocării și depozitării temporare a deșeurilor;
- depozitarea deșeurilor de tip menajer în zonele special amenajate;
- în timpul lucrărilor de construire, se vor stropi drumurile publice din zonele limitrofe periodic cu apă pentru a împiedica ridicarea prafului din atmosfera și depunerea acestuia pe drumuri și zonele învecinate;
- se va evita degradarea zonelor învecinate amplasamentului.

**- natura transfrontalieră a impactului.**

Proiectul nu are efect transfrontalier.

**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.

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

Pentru protecția factorilor de mediu, se vor lua următoarele măsuri:

- stropirea agregatelor și a drumurilor pentru a împiedica degajarea pulberilor din aer;
- monitorizarea zilnică a funcționării utilajelor și autovehiculelor de transport;
- colectarea și evacuarea periodică a deșeurilor rezultate din construcții;

- colectarea, reciclarea și evacuarea deșeurilor de firma de salubritate care deservește zona;
- eventualele scurgeri accidentale de combustibili de la utilajele și mașinile de transport vor fi îndepărtate cu material absorbant din dotare;
- monitorizarea nivelului de decibeli emisi de utilaje;

**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).**

Investiția propusă nu se încadrează în prevederile Directivelor 2010/75/UE, 2012/18/UE, 96/82/CE, 2000/60/CE, 2008/50/CE și 2008/98/CE.

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

Nu se aplică.

**X. Lucrări necesare organizării de șantier:**

**- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;**

Organizarea de șantier revine în sarcina executantului lucrării și a beneficiarului. Lucrările necesare organizării de șantier se vor desfășura numai pe terenul proprietate a beneficiarului; presupune asamblarea unei structuri metalice demontabile care, după finalizarea construcției, se va demonta.

Organizarea de șantier în cazul acestei investiții presupune amenajarea unei platforme pietruite cu suprafață de 500 mp, împrejmuite cu gard din plasă de sârmă, pentru montarea unor containere și a unor cabine wc ecologice la începutul lucrărilor de execuție.. După finalizarea lucrărilor, construcția pentru organizarea de șantier se va demonta, se va curăța piatra și se va așterne strat vegetal peste locația menționată.

Lucrările necesare organizării de șantier constau în închiderea fronturilor de lucru aferente și ocuparea temporară a terenului pe care va fi realizat proiectul.

Organizarea de șantier pentru lucrările solicitate se va asigura în incinta, fără a afecta proprietățile vecine și rețele edilitare existente. Organizarea de șantier și managementul lucrărilor au în vedere afectarea suprafeței de teren numai în limitele arealului construit. Respectarea normelor de întreținere și reglare a parametrilor tehnici de funcționare a echipamentelor utilizate limitează impactul acestora asupra mediului.

Se va asigura depozitarea materialelor, utilajelor și a echipamentelor în condițiile impuse de furnizori, luându-se măsuri de pază și protecție a acestora. Materialele, utilajele și uneltele necesare

pentru construcție vor fi depozitate la fața locului, fără a se folosi domeniul public în scopul depozitării.

Se va realiza un proiect de execuție al lucrărilor și se vor lua toate măsurile pentru diminuarea factorilor de poluare a mediului. Materialele necesare executării lucrărilor vor urmări un program de transport, manipulare, depozitare și execuție, respectându-se ruta de transport, locul de depozitare și de lucru indicate pe planul de situație. Majoritatea activităților de prelucrare și asamblare se vor realiza în incinta clădirii propuse prin proiectul de organizare de șantier. Se vor monta panouri de avertizare pe drumurile de acces. Se vor evita deversările accidentale de ulei sau produse petroliere. Schimburile de ulei și alimentarea cu combustibil se va face doar la unități specializate. Înainte de începerea oricăror lucrări se vor lua toate măsurile P.S.I ce se impun pentru executarea lucrărilor în condiții de siguranță. Se vor lua măsuri pentru evitarea pierderilor de pământ și materiale de construcție pe carosabilul drumurilor de acces. Se interzice depozitarea de pamant excavat sau materiale de construcție în afara amplasamentului obiectivului.

Zilnic executantul va asigura curățenia în jurul organizării de șantier și a zonei de lucru, va evacua deșeurile generate. De asemenea va lua măsurile necesare pentru crearea condițiilor igienico-sanitare pentru personalul propriu (dotări cu toalete ecologice). Personalul executantului va purta echipament de protecție și de lucru inscripționat cu numele societății respective, pentru o mai bună identificare. Personalul executantului va fi instruit cu privire la răspunderile ce revin executantului referitor la depozitarea și eliminarea deșeurilor, a substanțelor periculoase, a măsurilor de protecție și prim ajutor, etc.

***- localizarea organizării de șantier;***

Organizarea de șantier se va amplasa pe o suprafață aflată în domeniul public administrat de orașul Șimleu Silvaniei sau o altfel de suprafață aflată în administrația beneficiarului, în vecinătatea lucrării propuse.

***- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;***

Organizarea de șantier pentru lucrările solicitate se va asigura în incintă, fără a afecta proprietățile vecine și rețele edilitare existente. Antreprenorul are obligația ca prin activitatea pe care o desfășoară pe șantier să nu afecteze cadrul natural din zona respectivă și nici vecinătățile amplasamentului. Personalul va fi instruit pentru respectarea curățeniei la locul de muncă și a normelor de igienă. Organizarea de șantier și managementul lucrărilor au în vedere afectarea suprafeței de teren numai în limitele arealului construit. Respectarea normelor de întreținere și reglare a parametrilor tehnici de funcționare a echipamentelor utilizate limitează impactul acestora asupra mediului. Materialele utilizate pentru construcția organizării de șantier sunt material inerte (piatră spartă, nisip, balast, panouri metalice demontabile), care nu afectează calitatea apei, aerului, solului și subsolului.

***- surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;***

În timpul organizării de șantier, posibilele surse de poluare a factorilor de mediu sunt reprezentate de execuția propriu-zisă a lucrărilor, respectiv de traficul de șantier (utilaje și autovehicule folosite la transportul materialelor și a execuției construcției).

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

- stropirea agregatelor și a drumurilor tehnologice pentru a împiedica degajarea pulberilor;
- asigurarea utilităților necesare pentru desfășurarea lucrărilor în bune condiții (surse de alimentare cu apă, loc special amenajat pentru servirea mesei, facilitate igienico-sanitară, containere pentru depozitarea deșeurilor, punct sanitar);
- schimburile de ulei și alimentarea cu combustibil a utilajelor se vor efectua în locații specializate pentru astfel de operațiuni;
- revizii tehnice periodice ale utilajelor, conform cărții tehnice;
- nu vor fi admise utilaje a căror stare tehnică nu corespunde normelor legale în vigoare;
- colectarea și depozitarea selectivă a deșeurilor.

**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;***

Pentru prevenirea, reducerea și minimizarea efectelor adverse semnificative asupra mediului, se vor efectua lucrări de nivelare a terenului (unde este cazul), iar terenul ocupat de lucrări provizorii (pentru organizare de șantier) va fi curățat și adus la starea sa inițială. La finalizarea investiției, amplasamentul va fi refacut.

***- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;***

Eventualele scurgeri accidentale de produs petrolier de la utilajele de construcții vor fi îndepărtate cu material absorbant din dotare.

***- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;***

Nu se aplică.

***- modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.***

Investiția propusă nu se constituie într-un potențial obiectiv de risc, nu are un impact deosebit și nu afectează mediul înconjurător astfel încât nu sunt necesare măsuri de reconstrucție ecologică a zonei propuse pentru amplasarea acestuia.



## **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);

Se anexează prezentului memoriu.

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

Nu se aplică.

**3. schema-flux** a gestionării deșeurilor;

Nu se aplică.

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

Nu se aplică.

**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.***

Conform deciziei etapei de evaluare inițială proiectul nu intră sub incidența art. 28 din OUG 57/2007.

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

Nu se aplică.

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

Nu se aplică.

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 se aplică.

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

Nu se aplică.

g) ***alte informații prevăzute în legislația în vigoare.***

Nu se aplică.

**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; Someș - Tisa

- cursul de apă: denumirea și codul cadastral; VFN (curs de apă necadastral), Râul Crasna (cod cadastral II.2)

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

Descărcările de ape pluviale prin intermediul podețelor existente și cel proiectat se vor face în cursul de apă al râului crasna și al cursului necadastral. Schema de scurgere a apelor pluviale nu se modifică, cantitativ, ape pluviale, se vor evacua în aceeași măsură, simplă diferența este reprezentată de colectarea și evacuarea acestora controlat de pe suprafața carosabilă cât și taluzurile adiacente.

**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.**

Nu se aplică.

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

Nu se aplică.

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

**1. Caracteristicile proiectelor**

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

**a)** dimensiunea și concepția întregului proiect;

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

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

**d)** cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;

**e)** poluarea și alte efecte negative;

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

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

**2. Amplasarea proiectelor**

Sensibilitatea ecologică a zonelor geografice susceptibile de a fi afectate de proiecte trebuie luată în considerare, în special în ceea ce privește:

**a)** utilizarea actuală și aprobată a terenurilor;

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

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

1. zone umede, zone riverane, guri ale râurilor;

2. zone costiere și mediul marin;

3. zonele montane și forestiere;

4. arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional;

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

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

7. zonele cu o densitate mare a populației;

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

3. tipurile și caracteristicile impactului potențial;

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

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

**b)** natura impactului;

**c)** natura transfrontalieră a impactului;

**d)** intensitatea și complexitatea impactului;

**e)** probabilitatea impactului;

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

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

**h)** posibilitatea de reducere efectivă a impactului.

|  |  |
|--|--|
| Contact<br>Tel : 0742.239.932<br>e-mail : office@cvbp.ro | Semnătura și ștampila<br>Intocmit :<br>SC COSTIN SI VLAD BIROU DE PROIECTARE SRL<br>Câmpan I.D. Mircea |
|--|--|



