

Memoriu de prezentare

I. Denumirea proiectului:

„REARATII STR WESSELENYI MIKLOS, ORAS JIBOU, JUD. SĂLAJ)”

II. Titular:

Nume: **ORAS JIBOU**

Adresa postala: P-ta 1 Decembrie 1918, nr.16,
Orasul Jibou, Judetul Salaj

Nr.tel: 0260 661 221

Numele persoanelor de contact: Tilda Ardelean - din partea proiectantului

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect:

a) Un rezumat al proiectului;

Obiectivul de investitie: **REPARATII STR WESSELENYI MIKLOS, ORAS JIBOU, JUD. SALAJ** reprezinta repararea strazii Wesselenyi, oras Jibou, pe o lungime de 225 m, in zona care face legatura intre zona centrala a localitatii cu Liceului Tehnologic Octavian Goga, Gradinita cu program prelungit Prichindel, respectiv Complexul de servicii sociale Jibou – DGASPC Salaj.

Categoriile de lucrări, care se propun prin proiect sunt în scopul asigurării confortului rutier și pietonal, corespunzător cerințelor traficului actual și de perspectivă, prin execuția unor soluții de reabilitare moderne care să asigure:

- Reducerea numărului de accidente;

Economii din scăderea costului de exploatare (reducere consum carburanți per auto/an, reducere costuri exploatare autovehicule);

- Economii din scăderea timpului de parcurs.

Modernizarea infrastructurii va avea un impact pozitiv asupra persoanelor fizice deținătoare de vehicule:

- se reduc timpii de circulație ca urmare a creșterii vitezei de rulare;
- economie de carburanți și micșorarea uzurii mașinilor;
- se reduc costurilor de reparare a vehiculelor prin condiții optime de transport
- scăderea numărului de accidente rutiere;
- se reduc timpii de circulație ca urmare a creșterii vitezei de rulare;
- asigură accesul la proprietăți.

Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții

Lungime carosabil drum	225	ml
Zona carosabila propusa-reparatii imbracaminti asfaltice	795	mp
Zona carosabila noua-structura rutiera noua	560	mp
Locuri de parcare propuse- reparatii imbracaminti asfaltice	160	mp
Locuri de parcare propuse- structura rutiera noua	610	mp
Zona asfaltare suplimentara propusa-structura rutiera noua	490	mp
Trotuar propus -trafic usor	380	mp
Trotuar propus -trafic greu	65	mp
Bordura mare propusa	400	m

Bordure mica propusa	270	m
Bordura tip element rampa propusa	6	m
Zid de sprijin propus beton armat	45	m
Zona verde propusa	610	mp
Arbusti talie mare propusi (Prunus Royal Burgundy)	20	buc.

b) Justificarea necesitatii proiectului;

Entitatea responsabilă cu implementarea proiectului este Oras Jibou, cu sediul în orasul Jibou, P-ta 1 Decembrie 1918, nr.16, judetul Salaj. Orasul Jibou, în calitate de proprietar asupra domeniului public al orasului reprezentat și de rețeaua drumurilor publice la nivelul localitatilor aparținătoare orasului, intenționează modernizarea și reabilitarea stazii Wesselenyi Miklos din oras.

Din analiza stării tehnice actuale a străzii Wesselenyi - cuprinsă în cadrul proiectului se evidențiază starea de degradare a acesteia, reprezentată prin valuriri, degradări ce s-au accentuat în timp, prin exploatarea acesteia, în condițiile în care capacitatea de transport a mijloacelor auto care circulă pe drum este în continuă creștere, capacitatea structurii rutiere a drumului este depășită, astfel încât prin natura degradărilor aparute, această stradă devine improprie circulației cu mijloacele auto.

Lucrările propuse a se executa pe Strada Wesselenyi din orașul Jibou vor asigura o circulație fluentă a traficului pietonal și auto și vor influența benefic zona atât din punct de vedere ambiental cât și din punct de vedere socio-economic.

c) Valoarea investitiei;

Conform Devizului general, valoarea investitiei este de 512.076 lei (TVA inclus).

d) Perioada de implementare propusa

Perioada de implementare va fi de cca. 9 luni, după obținerea autorizației de construire.

e) Plase reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafata deteren solicitata pentru a fi folosita temporar (planuri de situatie si amplasamente);

La momentul depunerii primei documentații în cadrul institutiei dvs., s-a atașat planul de încadrare și zona și planul de situație cu propunerea construcțiilor de pe amplasament.

Datorită unor motive obiective și a constatărilor efectuate pe teren, cu factorii implicați în realizarea proiectului, au survenit modificări minore la suprafețele propuse spre amenajare inițiate prin certificatul de urbanism. Astfel la prezenta documentație s-a atașat planul de situație în faza de P.th+DTAC.

f) O descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructii si altele)

În conformitate cu prevederile Ordinului MT Nr. 49/1998 pentru aprobarea „Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane”, strada investigată este de categoria a IV-a. Strada studiată din orașul Jibou este într-o stare tehnică și de viabilitate necorespunzătoare din punct de vedere a părții carosabile, trotuarele, locurile de parcare și zonele verzi trebuie reamenajate, iar dispozitivele de colectare și evacuare a apelor de suprafață sunt necorespunzătoare sau lipsesc.

Din punct de vedere geometric strada analizată din orașul Jibou nu prezintă o complexitate ridicată a traseului în plan, iar în profil longitudinal declivitățile sunt în general reduse. De asemenea strada investigată are o platformă variabilă și o parte carosabilă de 3,00 ... 3,50 m, iar apele pluviale de pe platforma drumului sunt parțial evacuate de pe partea carosabilă.

Lucrarea ce face obiectul prezentului proiect se încadrează în categoria „C”- Construcții de importanță normală – în conformitate cu HGR nr.766/1997 „Regulament privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor” și cu „Metodologie de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor”.

Pentru sectorul de strada cuprins în cadrul proiectului s-au adoptat o banda de circulație cu latimea de 5.0 m, viteza de proiectare adoptată fiind de 25km/h. Elementele geometrice ale traseului drumului s-au stabilit în functie de categoria acestora și de viteza de proiectare.

Elementele geometrice adoptate trebuie sa asigure desfășurarea circulației în condiții de deplină siguranță și confort, cu asigurarea următoarelor elemente:

- razele minime de racordare ale curbelor în plan: 25m;
- declivități longitudinale maxime: 8%;
- razele minime ale racordarilor verticale: 500m;

Pentru sectorul de drum supus modernizării se vor asigura gabaritele caracteristice drumurilor cu două benzi de circulație, astfel:

- Largirea carosabilului existent la o latime de 5.00m;
- Asigurarea adiacent carosabilului(de-o parte sau alta, sau ambele) de parcare, în soluția balast-piatra sparta, asfalt pe o suprafață de 460 mp;
- Amenajarea de trotuare adiacent drumului, având în vedere numărul mare de copii-adulți care acced în zona de interes;
- Rezolvarea întoarcerii la capăt cu bucla de întoarcere, având în vedere existența la capăt la mijloc a unei construcții(post TRAFU);
- Asigurarea scurgerii apelor pluviale de pe carosabil;
- Realizarea unui zid (zidulet) de sprijin prevăzut la partea superioară cu parapet de protecție, pentru preluarea diferenței de nivel de la carosabil la baza trotuarului-clădire liceu, pe o lungime de 45m.

Straturi de bază și de fundație

Stratul de bază și fundație este reprezentat din balast cu grosimea variabilă, conform studiilor geotehnice efectuate pe amplasament și a condițiilor din teren.

Materialele din care se execută straturile de bază și de fundație trebuie să îndeplinească condițiile de calitate în conformitate cu prevederile standardelor respective de material, după cum urmează:

- SR EN 13242+A1-2008-agregate pentru drumuri;
- Stas 6400/84-Lucrări de drumuri. Straturi de bază și de fundație-Condiții tehnice generale de calitate.
- AND605/2018- Mixturi asfaltice executate la cald-Condiții tehnice privind proiectarea, prepararea și punerea în opera.

După recepția stratului de piatra sparta se va trece la execuția îmbracamintii asfaltice: 5cm binder și 4cm strat de uzură, pe cât posibil cele două straturi se vor realiza la un interval de timp scurt între ele, pentru a nu se produce infestarea stratului inferior.

Denivelările care se produc în timpul compactării straturilor de bază sau de fundație sau care rămân după compactarea acestora se corectează cu material de aport de același tip și se compactează.

Structura rutieră

Structura rutieră elastică adoptată pe sectorul străzii cuprinse în proiect se prezintă astfel:

- pentru partea carosabilă cu structura existentă:
 - frezarea îmbracamintei bituminoase existente;
 - geocompozit antifisura;
 - 5 cm beton asfaltic deschis BAD 22,4;
 - 4 cm strat de uzură-beton asfaltic BA16;
- pentru largirea părții carosabile (caseta):

- 30cm balast;
- 15 cm piatra sparta;
- geocompozit antifisura;
- 5 cm beton asfaltic deschis BAD 22,4;
- 4 cm strat de uzura-beton asfaltic BA16;

Trotuare

Trotuar de protectie –pe o lungime de 295m,pe partea stanga la extremitatea partii carosabile propuse- cu latimea de 1.20m, din dale betonate pietonale 20x30x6 cm., respectiv o suprafata de trotuar de cca.65mp(km. 0+200). realizate din dale carosabile(8cm grosime), in zona de acces auto la unitatea DGASPC Salaj-Jibou.

Total suprafata trotuare 445 mp.

Parcari:

In cadrul obiectivului de investitii se vor realiza un numar de 42 de locuri de parcare insumand o suprafata de 770 mp.

Zid de sprijin

Incepand de la km 0+090, in spatele cladire Liceului tehnologic Octavian Goga, se propune un zid de sprijin pe o lungime de 45 m, h.med. =1m.

Dispozitive de scurgere si evacuare a apelor pluviale

Avand in vedere resursele financiare reduse ale beneficiarului nu s-a proiectat retea subterana de colectare a apelor pluviale.

Avand in vedere lungimea redusa a atronouului de strada supus reabilitarii, s-a optat pentru amenajarea partii carosabile astfel incat apele de pe suprafata drumului sa se scurga pe langa bordura de protectie a carosabilului fata sde trotuar. La km. 0+090 s-a proiectat transversal drumului o rigola carosabila cu rol de preluare a apelor pluviale colectate de la sfarsitul tronsonului pana in acesata sectiune, de unde exista posibilitatea descaracii apelor in paraul existent, partial acoperit-scurgerea apelor pe zona acoperita se realizeaza prin tuburi premo de beton Ø1.200(parau acoperit pe o lungime de cca. 105m.

De la aceasta pozitie km. scurgerea apelor de pe suprafata carosabilului se va fac tot pe langa bordura trotuarului cu descarcare la reseaua pluviala existenta pe strada Wesswlwnyi Miklos de la inceputul tronsonului de strada studiat.

Preluarea apelor de la baza zidului de sprijin pe lungimea acestuia se realizeza prin rigola deschisa, colectare in camera de cadere si subtraversare prin podet Ø300-L=13.00m, din tuburi corugate, cu descarcare la camera de cadere de pe partea opusa, de unde este condusa prin tub corugat Ø300-L=7m, pana la paraul existent din zona.

Semnalizare rutiera

Pe tronsonul studiat pentru siguranta circulatiei s-a optat pentru urmatoare semnalizare rutiera:

- semne de circulatie: sase semne de circulatie: ;
- marcaj rutier: marcaj longitudinal cu vopsea pe o lugime ech. de 1.2km., respectiv marcaje rutiere penru trecerile de pieton si marcaje rutiere parcari.

Amenajare zona verde

In cadrul proiectului s-a propus amenajarea insamantarea cu iarba a unor suprafete totale de 610 mp, acolo unde nu se realizeaza alte lucrari de structura rutiera. Conform planului de situatie, s-a propus si plantarea a 20 buc arbusti din specia Prunus Royal Burgundy.

Aducerea la cote camine

Pe traseul drumului propus pentru reabilitare se realizeaza si aducerea la cota camine existente-retele tehnico-edilitare- 4 bucati.

In profil longitudinal axa rosie a drumului proiectat se va stabili de așa manieră ca să asigure o bună poziționare pe verticală, având în vedere asigurarea unei bune funcționalități în lungul drumului, în vederea reducerii lucrărilor de terasamente.

În secțiune transversală partea carosabilă a drumului va avea o lățime de 5 m, amenajată într-o singură pantă de 2.5%.

Pentru realizarea lucrărilor prevăzute în proiect se va urmări respectarea ordinii și a tehnologiei de execuție a fiecărei categorii de lucrări în parte, conform prevederilor prescripțiilor tehnice în vigoare

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare

Amplasamentul studiat este liber de construcții, astfel nefiind necesare lucrări de demolare, ori de refacere a terenului.

V. Descrierea amplasării lucrărilor

- *distanțe 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 - Nu este cazul;*

- *localitatea 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 Repertoriul arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului Nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare -Nu este cazul;*

- *Harti, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi 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 în zone adiacente acestuia; politici de zonare și de folosință a terenului - în prima etapă a obținerii acordului de mediu, s-a depus planul de încadrare în zona conf. PUG Jibou, prin care se evidențiază faptul că, realizarea investiției este conformă reglementărilor urbanistice în vigoare.*

- *areale sensibile - Nu este cazul.*

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:

- *surse de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul-* Natura activității desfășurate pentru realizarea obiectivului de investiție și utilizarea acesteia nu prezintă nici un risc și nici o sursă de poluare.

Având în vedere lungimea redusă a tronsonului de de stradă supus reabilitării, s-a optat pentru amenajarea părții carosabile astfel încât apele de pe suprafața drumului să se scurgă pe lângă bordura de protecție a carosabilului față de trotuar.

La km. 0+090 s-a proiectat transversal drumului o rigolă carosabilă cu rol de preluare a apelor pluviale colectate de la sfârșitul tronsonului până în acea secțiune, de unde există posibilitatea descărcării apelor în paraul existent, parțial acoperit-scurgerea apelor pe zona acoperită se realizează prin tuburi premo de beton Ø1.200 (parau acoperit pe o lungime de cca. 105m).

De la această poziție km. scurgerea apelor de pe suprafața carosabilului se va face tot pe lângă bordura trotuarului cu descărcare la rețeaua pluvială existentă pe strada Wesswlnyi Miklos de la începutul tronsonului de stradă studiat.

Preluarea apelor de la baza zidului de sprijin pe lungimea acestuia se realizeaza prin rigola deschisa, colectare in camera de cadere si subtraversare prin podet Ø300-L=13.00m, din tuburi corugate, cu descarcare la camera de cadere de pe partea opusa, de unde este condusa prin tub corugat Ø300-L=7m, pana la paraul existent din zona.
-statiile si instalatiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevazute: Nu este cazul.

b) protectia aerului:

- sursele de poluanti pentru aer, poluanti, inclusiv surse de mirosuri - Natura activitatii desfasurate de beneficiar si realizarea obiectivului de investitie nu prezinta nici un risc si nici o sursa de poluare a atmosferei.

Pe toata perioada de proiectare-executie-intretinere se vor respecta urmatoarele obligatii in domeniu:

a) să respecte reglementările privind protectia aerului, adoptând măsuri tehnologice adecvate de reținere si neutralizare a poluanților atmosferici;

b) soluțiile proiectate să confere performanțele tehnologice în scopul reducerii emisiilor poluante;

c) soluțiile trebuie să asigure măsuri speciale pentru protecția fonică a surselor generatoare de zgomot si vibrații, pentru a nu depăși pragul fonic admis.

- instalatiile pentru retinerea si dispersia poluantilor in atmosfera - Nu este cazul

c) protectia impotriva zgomotului si vibratiilor:

- sursele de zgomot si vibratii: Nivelul maxim de zgomot stabilit in prevederile STAS 10009/1988 nu va fi depășit în activitatea viitoare, deci considerăm că de la acest obiectiv de investiții nu va fi afectată comunitatea umană limitrofă, prin zgomote.

- amanejarile si dotarile pentru protectia impotriva zgomotului si vibratiilor - Nu este cazul

d) protectia impotriva radiatiilor:

-surse de radiatii: Prin natura activitatii ce se va desfasura in cadrul perimetrului ocupat de investitie, nu se întrevăd efecte negative asupra stării de sănătate a populației si nu se vor manipula substanțe radiocative sau aparate care produc radiații, de aceea nu sunt necesare lucrări sau masuri pentru protecția impotriva radiațiilor

- amanejarile si dotarile pentru protectia impotriva radiatiilor - Nu este cazul.

e) protectia solului si a subsolului:

- sursele de poluanti pentru sol, subsol, ape freaticice si de adancime:

Proiectarea va cuprinde măsuri pentru asigurarea stabilității solului, corelând lucrările viitoare de construcție cu lucrările de ameliorare a terenurilor afectate. La executia terasamentelor se va evita folosirea materialelor cu risc ecologic imediat sau în timp.

Strada studiata, prin lucrările de exploatare si întreținere, pot afecta calitatea solului prin modificarea structurii, dereglarea echilibrelor ecosistemelor, modificarea habitatelor, divizarea teritoriului, întreruperea căilor de deplasare a faunei, ocuparea de teren agricol sau cu altă destinație productivă. Pe durata exploatării si întreținerii strazii se vor respecta măsurile de protecție a mediului în conformitate cu legislatia în vigoare:

- se vor mentine în bună stare de funcționare amenajările antipoluante si de protecție a mediului;

Potrivit specificului reabilitarii strazii Wesselenyi Miklos, sursele posibile care ar putea influența negativ indicatorii de calitate ai solului ca urmare a desfășurării activităților analizate pe amplasamentul investitiei, sunt urmatoarele:

- scurgerile accidentale de carburanți și lubrefianți de la utilajele și mijloacele de transport;

- depuneri accidentale de material granular(balast-piatra sparta) sau bituminos inafara amprizei drumului.

- lucrările si dotarile pentru portectia solului si a subsolului: In vederea protectiei solului si a subsolului si a apelor freaticice si de adancime, utilajele si materialele care se vor folosi in vederea modernizarii si reabilitarii drumurilor si podurilor, suprafetele de teren care vor fi ocupate cu rol de organizare de santier vor fi balastate, evitandu-se scurgerile accidentale de la utilajele alflate pe teren.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

- *identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect* În vecinătatea obiectivului prezentat nu se întâlnesc specii vegetale, faună acvatică sau terestră, ocrotite și nu sunt prevăzute programe sau măsuri speciale pentru protecția ecosistemelor, a biodiversității și pentru ocrotirea naturii.

- *lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate* - Nu este cazul

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:* Nu sunt afectate construcțiile și așezările umane din vecinătate, întrucât lucrările se realizează pe amplasamentul actual al străzii studiate, asupra acesteia realizându-se lucrări de modernizare, completare cu material de adaos: balast, piatra spartă, realizarea unei îmbrăcăminte asfaltice în două straturi etc.

Prin natura și structura fluxurilor tehnologice de execuție a străzii din cadrul perimetrului ocupat de investiție, nu se întrevăd efecte negative asupra stării de sănătate a populației. De asemenea, în timpul procedurilor tehnologice nu sunt manipulate substanțe toxice sau periculoase, iar mașinile - utilajele care vor participa la realizarea investiției nu prezintă vreun risc semnificativ de producere de accidente majore sau avarii în exploatare.

De asemenea, nivelul maxim de zgomot de 65 db stabilit în prevederile STAS 10009/1988 nu poate fi depășit în activitatea viitoare, deci considerăm că de la acest obiectiv de investiții nu va fi afectată prin zgomote comunitatea umană din vecinătatea drumului.

Dealungul traseului drumului proiectat, există monumente istorice și de arhitectură, zone de interes tradițional, diverse așezăminte de importanță patrimonială, care să fie afectate prin lucrările propuse, și/sau care necesită protecție.

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

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 deșuri generate:* Deșeurile care vor rezulta în urma lucrărilor de reparații vor fi deșuri de tip industrial.

-*programul de prevenire și reducere a cantităților de deșuri generate* - o opțiune este prevenirea producerii de deșuri prin alegerea, încă din faza de proiectare, a celor mai bune tehnologii. Dacă evitarea producerii de deșuri nu este întotdeauna posibilă, atunci trebuie minimizată cantitatea de deșuri generată prin reutilizare, reciclare și valorificare energetică. Astfel, colectarea selectivă a deșeurilor în vederea valorificării acestora contribuie la reducerea cantității de deșuri ce sunt eliminate prin depozitare. Etapa de eliminare a deșeurilor trebuie aplicată numai după ce au fost folosite la maxim toate celelalte mijloace, în mod responsabil, astfel încât să nu producă efecte negative asupra mediului.

-*planul de gestionare a deșeurilor* - acestea se vor colecta selectiv în spații special amenajate, în containere metalice și vor fi predate serviciilor de specialitate cu care beneficiarul va semna un contract de prestări servicii.

i) gestionarea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

- *substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse* - Nu este cazul

- *modul de gestionare a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației* - Nu este cazul

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

Nu se vor folosi resursele naturale, proiectul neimponând acest lucru.

Proiectul nu se suprapune cu arii protejate NATURA 2000

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

- *impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității, conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, 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. Natura impactului (adică impactul direct, indirect secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ)*

Impactul asupra populației și sănătății umane

Impactul asupra așezărilor umane în perioada de execuție se manifestă prin:

- zgomotul și noxele generate în primul rând de transportul materialelor de construcție, precum și de activitatea utilajelor de construcție;

- eventualele conflicte de circulație datorită autovehiculelor de tonaj ridicat care aprovizionează șantierul; Realizarea lucrării contribuie la dezvoltarea infrastructurii rutiere, ceea ce duce la dezvoltarea durabilă a orașului, prin atragerea noilor investitori în zonă.

Impactul asupra faunei și florei și asupra biodiversității se manifestă mai mult în prima etapă, cea de organizare de șantier și în timpul realizării lucrării, se concretizează, în speță, la nivelul terenului cu diferite folosințe care va fi ocupat temporar. Proiectul nu se suprapune cu arii protejate NATURA 2000.

Impactul asupra solului și subsolului - Principalul impact asupra solului și subsolului, în perioada de execuție, este consecința ocupării temporare de terenuri pentru organizarea de șantier, etc.

Impactul asupra folosințelor, bunurilor materiale - terenul pe care se va realiza proiectul este teren proprietatea beneficiarului, fiind notificat în inventarul bunurilor ce aparțin domeniului public al Orașului Jibou.

Impactul asupra calității și regimului cantitativ al apei - nu vor fi afectate calitatea și regimul apelor.

Impactul asupra calității aerului - Printre sursele principale emitente de poluanți sunt: circulația auto, șantierele de construcție și implicit utilajele.

Emisiile din timpul desfășurării perioadei execuției proiectului sunt asociate în principal cu mișcarea pământului, cu manevrarea materialelor și construirea în sine a construcțiilor propuse.

Activitățile care se constituie în surse de poluanți atmosferici în etapa de realizare a proiectului sunt următoarele:

- Activități desfășurate în amplasamentul lucrărilor
- Traficul aferent lucrărilor de construcție. Utilajele care vor fi utilizate sunt: buldozere, încărcătoare, excavatoare, iar pentru transportul materialelor se vor utiliza autocamioane. Se menționează că emisiile de poluanți atmosferici corespunzătoare activităților aferente lucrării sunt intermitente.

Impactul asupra climei - din punct de vedere climatic, județul Salaj se află sub influența directă a maselor de aer din vest, încadrându-se în sectorul cu climă continentală moderată.

Funcționarea autovehiculelor poate introduce în aer sau depune pe sol pulberi, produși de ardere incompletă, gaze nocive etc., care au diferite proprietăți și efecte.

Impactul asupra climei, depinde de calitatea combustibililor utilizați pentru desfășurarea traficului rutier. Având în vedere previziunile de îmbunătățire a calității combustibililor utilizați, se apreciază că în perioada de operare a proiectului emisiile de poluanți vor scădea, comparativ cu situația existentă. Se estimează un impact negativ nesemnificativ direct, permanent cumulativ.

Impactul zgomotelor și vibrațiilor - Receptorii pentru zgomotul și vibrațiile asociate executării acestui proiect sunt:

- personalul care execută lucrările;
- locuitorii zonei în care se execută lucrările;

Sursele de zgomot și vibrații, în perioada de exploatare sunt reprezentate de autovehiculele de toate categoriile aflate în circulație. Se estimează un impact negativ temporar pe perioada de construcție și negativ neglijabil pe termen lung (pentru perioada de operare).

Impactul asupra peisajului și mediului vizual - Realizarea proiectului nu are un impact direct asupra peisajului, deoarece strada care se supun modernizării face parte integrată din peisajul cotidian - fiind o stradă existentă, iar reabilitarea acesteia va aduce un plus de valoare estetică zonei.

Perioada critică, estimată a avea un impact temporar negativ asupra peisajului și a mediului vizual va fi perioada realizării investiției.

Impactul asupra patrimoniului istoric și cultural - În conformitate cu legislația în vigoare, constructorului îi revine ca obligație fermă întreruperea imediată a lucrărilor și anunțarea în termen de 72 de ore a autorităților competente în condițiile în care în urma lucrărilor de excavare pot fi puse în evidență eventuale vestigii arheologice necunoscute în prezent. Se estimează un impact temporar negativ neglijabil.

- *extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate)* - În perioada de funcționare se apreciază că impactul va fi pozitiv în condițiile exploatării și întreținerii corespunzătoare a obiectivului de investiție. Proiectul nu se suprapune cu arii NATURA 2000.

- *magnitudinea și complexitatea impactului* - Realizarea obiectivului de investiție va avea impact pozitiv asupra locuitorilor orașului, reabilitarea străzii aducând un plus de valoare atât persoanelor care au domeniul de activitate în zona studiată, cât și elevilor care frecventează liceul și grădinița din zona străzii.

- *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 asupra factorilor de mediu se manifestă în perioada de execuție, pe o durată de cca. 36 de luni.

- *măsurile de evitat, reducerea sau ameliorarea a impactului semnificativ asupra mediului* - atât realizarea investiției cât și exploatarea acesteia nu va avea un impact negativ asupra mediului, deci nu va fi necesară luarea unor măsuri speciale de reducere și/sau ameliorare a impactului.

- *natura transfrontalieră a impactului* - Proiectul nu produce efecte transfrontaliere.

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 zona.

Măsurile necesare pentru monitorizarea mediului se referă la:

- Perioada de execuție a lucrărilor când se va monitoriza Managementul lucrărilor;
- Redarea în circuit a terenurilor ocupate temporar.

În perioada execuției lucrărilor propuse se vor monitoriza zilnic:

- starea de funcționare a utilajelor și mașinilor de transport pentru a reduce riscul de poluare.

În perioada de existență a proiectului, va fi necesar să se monitorizeze comportarea echipamentelor utilizate pentru a se putea interveni operativ.

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.

Proiectul propus a se realiza intră sub incidența Legii 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, Anexa nr.2, pct. 10, lit. b;

Proiectul nu intră sub incidența art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare.

Proiectul propus intra sub incidenta prevederilor art. 48 si 54 din Legea apelor Nr. 107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare.

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

Realizarea investitiei de pe amplasamentul studiat sunt conforme cu PUG-ul Orasului Jibou.

X. Lucrari necesare organizarii de santier:

- descrierea lucrarilor necesare organizarii de santier:

Lucrarile de organizare de santier privesc acea categorie de lucrari pregatitoare realizarii lucrarilor. Se vor amenaja suprafete de teren, in vederea unei bune desfasurari a activitatii de executie.

- localizarea organizarii de santier - in momentul inceperii executiei lucrarilor, executantul impreuna cu responsabilul din partea beneficiarului vor stabili o locatie pentru depozitarea materialelor de executie a lucrarilor.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrarilor organizarii de santier - impactul asupra mediului in perioada organizarii de santier va fi temporar, dupa realizarea investitiei avandu-se grija ca sa se redea terenul neutilizat si neocupat la starea initiala.

- surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu in timpul organizarii de santier - sursele de poluanti in perioada organizarii de santier, vor fi utilajele si masinile care vor ajuta la realizarea investitiei. Acestea vor produce noxe nesemnificative din punct de vedere a mediului, astfel nefiind necesare instalatii speciale de retinere, evacuare si dispersia a poluantilor in mediu.

- dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu - Nu este cazul.

XI. Lucrari de refacere a amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii, in masura in care aceste informatii sunt disponibile:

- lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii - Se va acorda deosebită atentie ca la finalizarea investitiei sau in caz de accidente, la terenul afectat de organizarea de santier să fie adus la starea inițială.

La finalizarea investitiei pentru refacerea cadrului natural se vor adopta urmatoarele masuri:

- eliminarea tuturor deseurilor si a materiilor prime in exces de pe amplasament;
- acoperirea cu sol vegetal rezultat acolo unde s-au realizat lucrari in urma activitatilor de pe amplasamet si nivelarea portiunilor de teren afectat;
- dezafectarea organizariilor de santier;

- aspecte referitoare la prevenirea si modul de raspuns pentru cazuri de poluari accidentale - In cazul unor scurgeri accidentale, se va limita zona afectata si se vor lua masuri de refacere ecologica.

- aspecte referitoare la inchiderea/dezafectarea/demolarea instalatiei - Nu este cazul

- modalitati de refacere a starii initiale/reabilitare in vederea utilizarii ulterioare a terenului - Terenul va fi readus la categoria de folosinta initiala, prin executarea urmatoarelor lucrari:

- refacerea corespunzatoare a spatiilor verzi;
- eliminarea de pe teren a tuturor categoriilor de deseuri;
- nivelarea terenului;

XII. Anexe - piese desenate - la documentatia initiala, depusa in cadrul institutiei dumneavoastra s-a prezentat planul de incadrare in zona si planul de situatie.

XIII. Pentru proiectele care intra sub incidenta prevederilor art. 28 din Ordonanta de urgenta a Guvernului Nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, aprobata cu modificari si completari prin Legea Nr. 49/2011, cu modificari si completarile ulterioare - Nu este cazul.

XIV. Pentru proiectele care se realizeaza pe ape sau au legatura cu apele, memoriul va fi completat cu urmatoarele informatii, preluate din Planurile de management banizale, actualizate - Nu este cazul.

XV. Criteriile prevazute in anexa nr. 3 la Legea Nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului se iau in considerare, daca este cazul, in momentul compilarii informatiilor in conformitate cu punctele III-XIV -Nu este cazul.

Beneficiar,
PRIMAR
ORASUL JIBOU

Semnatura

The image shows a handwritten signature in blue ink over a circular official stamp. The stamp is blue and contains the text "ROMANIA" at the top, "PRIMAR" in the center, and "Județul Sălaj - Orașul Jibou" at the bottom. There are two small stars on either side of the word "PRIMAR".