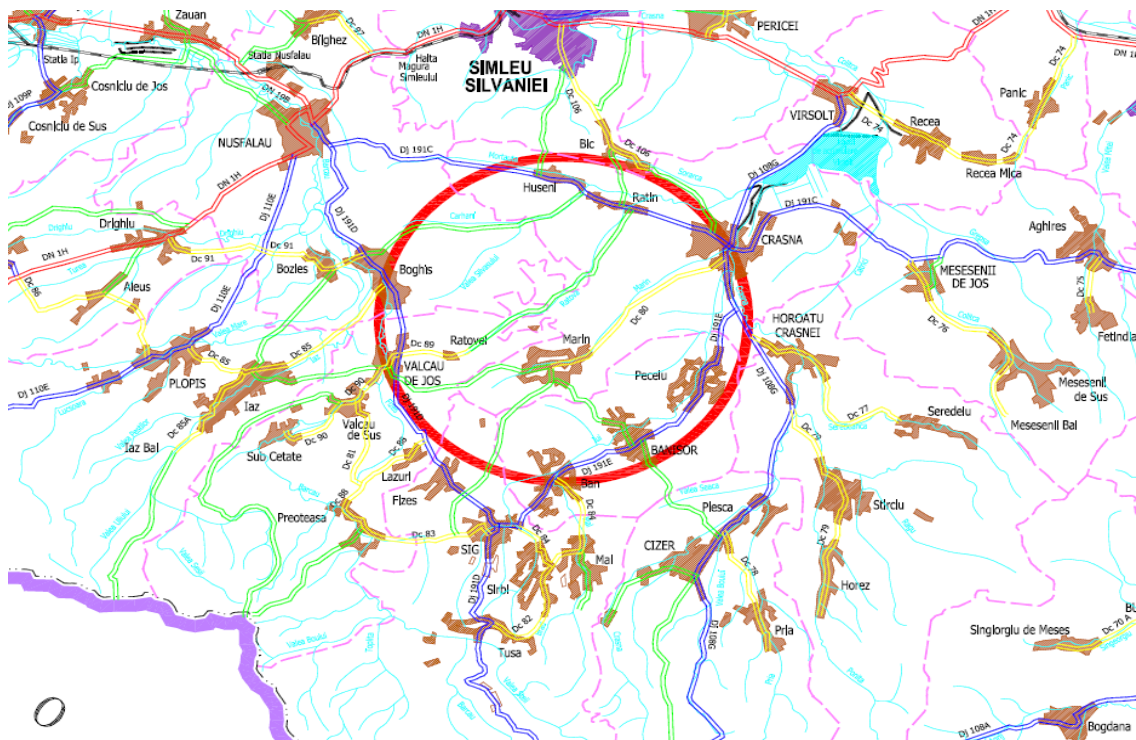


" REABILITARE SI CONSOLIDARE DJ 191G: CRASNA (DJ 108G) - MARIN - VALCAU DE JOS (DJ 191D), KM 0+000 - 11+615"



DOCUMENTATIE PENTRU OBTINEREA AVIZULUI CATRE AGENTIA NATIONALA PENTRU PROTECTIA MEDIULUI PROIECT NR. 24/2020

Beneficiar:

**JUDETUL SALAJ PRIN CONSILIUL
JUDETEAN SALAJ**

Elaborator:

S.C. CONSTRUCT C.D.P. S.R.L.

2020

Borderou

A. PIESE SCRISE

I. Denumirea proiectului	4
III. Titular	4
IV. Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect	4
a) Rezumatul proiectului	4
b) Justificarea necesității proiectului	6
c) Perioada de implementare propus	8
d) Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);	9
e) Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele)	9
V. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:	23
VI. Descrierea amplasării proiectului:	23
VII. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile	24
A. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu	24
a) Protecția calității apelor:	24
b) Protecția aerului:	25
c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor	26
d) Protecția împotriva radiațiilor:	27
e) Protecția solului și a subsolului:	27
f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatic:	28
g) Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public	28
h) Prevenire și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament:	29
i) Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:	32
B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității. 32	
VIII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:	32
IX. Prevederi pentru monitorizarea mediului	36
X. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri / programe/ strategii/ documente de planificare:	37

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară (IPPC, SEVESCO, COV, LCP, Directiva-cadru apă, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru a deșeurilor etc.).....	37
B. Planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul cu indicarea actului normative prin care a fost aprobat	37
XI. Lucrări necesare organizării de șantier:	37
XII. Lucrări de refacere a amplasamentului la refacerea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile:	40
XIII. Anexe – piese desenate	41
XIV. Având în vedere că proiectul 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:	41
XV. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătura cu apele, memorialul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate:	41

Intocmit:

ing. Cojoc Andreea-Lidia



MEMORIU DE PREZENTARE

CONFORM ANEXA 5.E DIN LEGEA NR. 292/2018

- I. Denumirea proiectului**
II. „REABILITARE SI CONSOLIDARE DJ 191G: CRASNA (DJ 108G) - MARIN - VALCAU DE JOS (DJ 191D), KM 0+000 - 11+615”

III. Titular

JUDETUL SALAJ PRIN CONSILIUL JUDETEAN SALAJ

Zalau, P-ta 1 Decembrie 1918, nr.11.

Tel: +40 260 614120, Fax: +40 260 661097

E-mail: office@cjsj.ro

Numele persoanelor de contact:

- Bogdan Dejeu-tel.: 0743 473 402
- Responsabil pentru protectia mediului

.....

IV. Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect

a) Rezumatul proiectului

- Caracteristicile tehnice si parametrii specifici obiectivului de investitii:

Caracteristicile principale ale constructiei sunt urmatoarele :

Elemente geometrice in profil transversal:

- Categoria functionala: drum forestier;
- Viteza de proiectare: 20 km/h;
- Lungimea totala a traseului amenajat: 17425,00m;

Clasificarea drumului propus spre reabilitare conform PD 003-2011:

- Clasa tehnica IV;
- Viteza de proiectare: 20-40km/h;
- Lungimea totala a traseului amenajat: 11589m;
- Lățimea platformei 7,00m;
- Lățimea părților carosabile 6,00m;
- Lățimea acostamentelor 2x0,50m;
- Panta transversala este 2,5% in aliniament la partea carosabila si 4% acostamente (panta unica sau in acoperis).
- Categoria de importanță C - lucrări cu importanță normala conform H.G. 766/1997.
- Suprafata totala construita este aproximativ de 104300.00mp avand in vedere ca lungimea drumului este de 11589.00m.

- Varianta constructiva de realizare a investitiei:

Structura rutiera:

Sector km 0+000-km 0+800

Varianta 1 care folosește zestrea existentă

Se vor freza zonele degradate și se vor plomba cu mixtura. Apoi se vor executa casete de lărgire cu următoarea structură rutieră :

- 6 cm strat de bază din AB22.4 baza 50/70 conform AND605/2016;
- 25 cm strat superior de fundație din piatră spartă conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- 35 cm strat inferior de fundație din balast conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- Săpătură

Apoi peste existent si casete se vor așterne

- 6 cm strat de legătură BAD22,4 leg 50/70 conform AND605/2016;
- 4 cm strat de uzura BA16 rul 50/70 conform AND605/2016;

Pe rostul dintre casete si structura existenta se va poziționa un geocompozit anti fisură, simetric pe rost, la nivelul asfaltului existent.

Varianta 1 nu se verifica la îngheț- dezgheț. Ea va putea fi folosita numai împreună cu execuția de acostamente consolidate cu beton C30/37 si șanțuri betonate.

sau

Varianta 2 structura rutiera noua

- 4 cm strat de uzura BA16 rul 50/70 conform AND605/2016;
- 6 cm strat de legătură BAD22,4 leg 50/70 conform AND605/2016;
- 25 cm strat superior de fundație din piatră spartă conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- 35 cm strat inferior de fundație din balast conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- Săpătură

Eventualele zone slabe vor fi tratate cu blocaj de piatra de min.50 cm, peste care se va așterne structura rutiera recomandată.

Sector km 0+800-km 11+589

Varianta 1- structura rutiera supla

- 4 cm strat de uzura BA16 rul 50/70 conform AND605/2016;
- 6 cm strat de legătură BAD22,4 leg 50/70 conform AND605/2016;
- 25 cm strat de bază din piatră spartă conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- 35 cm strat de fundație din balast conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- Săpătură

sau

Varianta 2- structura rutiera semirigidă

- 4 cm strat de uzura BA16 rul 50/70 conform AND605/2016;

- 8 cm strat de legătură AB31.5 baza 50/70 conform AND605/2016;
- 25 cm strat de bază din balast stabilizat conform STAS 10473/1987;
- 35 cm strat de fundație din balast, conform STAS 6400-84 și SR EN 13242:2013;
- săpătură

Avantajele Variantei I în care se utilizează piatra spartă ca strat de bază în comparație cu Varianta II în care se utilizează agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici sunt următoarele:

- Costuri ale investiției inițiale mai reduse;
- Creșterea ratei interne de rentabilitate;
- Durată de execuție a lucrărilor redusă;
- Posibilitatea desfășurării traficului auto pe stratul de piatră spartă imediat după execuție;
- Utilizarea pietrei sparte în alcătuirea sistemelor rutiere conferă un comportament elastic compatibil cu tipul de pământ din patul drumului.

Ținând seama de avantajele și dezavantajele prezentate, se recomandă Varianta I – structura rutiera supla.

Dacă terenul de fundare după decapare nu este în stare corespunzătoare se va executa un blocaj de min.50 cm peste care se va așterne soluția recomandată pentru structura rutiera.

Acostamentele se vor realiza din 35cm piatra sparta dispusa pe 35 cm balast.

În cazul în care excavatia pentru realizarea structurii rutiere noi va pune în evidență zone maloase, slabe, atunci se va așterne un blocaj de piatră brută în grosime de minim 50 cm care să se impaneze bine în materialul malos. Apoi peste blocaj se va așterne fundația drumului.

NOTA: Aplicabilitatea structurii rutiere se realizează conform profilelor transversale tip din partea desenta.

- Protejarea lucrărilor executate și a materialelor din șantier:
- se vor respecta caietele de sarcini atasate.

- Organizarea de șantier:

Conform legislației în vigoare, organizarea de șantier va fi analizată și fixată de constructor.

b) Justificarea necesității proiectului

Principala problemă este lipsa unui sistem rutier adecvat traficului și scurgerea necontrolată a apelor pluviale către emisar (lipsa sau starea necorespunzătoare a santurilor, podetelor și emisarilor).

Latimea drumului, îmbrăcămintea rutieră și traseul drumului sunt neconforme cu necesitățile și perspectivele de dezvoltare economică și socială a regiunii în care se situează, fapt ce necesită modernizarea cât mai rapidă a drumului considerat

pentru îmbunătățirea viabilității, precum și a confortului și siguranței circulației pentru utilizatori.

Investigațiile efectuate asupra drumului județean DJ191G între km 0+000-km 11+589 care face obiectul documentatiei au constat în execuția de foraje geotehnice în urma cărora s-a determinat alcătuirea complexelor rutier existente, categoria pământului din patul drumului și capacitatea portantă la nivelul acestuia, respectiv în evaluarea stării tehnice și a modului de colectare și evacuare a apelor de suprafață din zona acestui drum județean. Investigațiile sus-menționate au permis formularea de concluzii privind comportarea actuala sub trafic a complexului rutier existent, a condițiilor de desfășurare a circulației rutiere și a modului de scurgere a apelor.

Starea tehnică

Între km 0+000-km 0+800 drumul are o îmbrăcăminte asfaltică existentă de cca 21-22 de cm și se prezintă cu degradări de tipul suprafețelor exudate, șiroite.

Între km 0+900 – km 3+850, dar și după acest sector și până la km 7+900 nivelul de deteriorare a sistemului rutier pe zonele afectate de degradările severe conduce la îngreunarea traficului rutier pe acest drum și de asemenea poate conduce la accidente. Lățimea platformei drumului prezintă deteriorări ale suprafeței carosabile a îmbrăcăminții asfaltice, fiind afectată de cedări, gropi, faianțări, fisuri și crăpături de diverse dimensiuni, rupturi de margine.

Evaluarea stării tehnice a fost efectuată pe baza metodologiei CD 155 - 2001 "Instrucțiuni tehnice pentru determinarea stării tehnice a drumurilor moderne" și AND 540-2003 "Normativ pentru evaluarea stării de degradare a îmbrăcăminții pentru drumuri cu structurii rutiere suplă și semirigide". Evaluarea stării de degradare a fost efectuată și pe baza măsurărilor și aprecierilor vizuale efectuate la fața locului.

Planeitatea și rugozitatea

Sectorul 0+800-7+900 investigat se încadrează la planeitate și rugozitate cu calificativul "rea".

Pe sectorul cuprins între km 0+000-km 0+800 planeitatea și rugozitatea au calificativul "mediocră".

Capacitatea portantă

Capacitatea portantă între km 0+800-7+900 este apreciată ca fiind rea, apărând zone burdușite sau cu cedări de capacitate portantă.

Pe sectorul cuprins între km 0+000-km 0+800 capacitatea portantă are calificativul "mediocră".

Starea de degradare

Evaluarea stării de degradare pe baza metodologiei CD 155 - 2001 "Instrucțiuni tehnice pentru determinarea stării tehnice a drumurilor moderne" și AND 540-2003 "Normativ pentru evaluarea stării de degradare a îmbrăcăminții pentru drumuri cu structurii rutiere suplă și semirigide". Evaluarea stării de degradare a fost efectuată și pe baza măsurărilor și aprecierilor vizuale efectuate la fața locului.

c) Perioada de implementare propus

"REABILITARE SI CONSOLIDARE DJ191G: CRASNA(DJ108G)-MARIN-VALCAU DE JOS(DJ 191D), KM 0+000-11+615"																									
Varianta 1 -Structura rutiera supla																									
Nr. Crt.	Denumirea activitatii	Durata de realizare (luni)																							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	Organizare de santier																								
2	Amenajarea terenului																								
3	Amenajari pentru protectia mediului																								
4	Terasamente																								
5	Lucrari de consolidare																								
6	Lucrari de drum																								
7	Acostamente																								
8	Drumuri laterale																								
9	Trotuare																								
10	Dispozitive de scurgere a apelor pluviale. Podete																								
11	Semnalizare rutiera. Siguranta circulatiei																								

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

În partea desenată a memoriului, sunt atasate următoarele planșe:

PI_01 Plan de încadrare în zona	
PA_01-PA_03 Plan de ansamblu	sc. 1:10000
PS_01 – PS_63 Plan de situație	sc: 1:500;
TT_01-TT_04 Profiluri transversale tip	sc 1:50;

e) Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele)

Formele fizice ale proiectului (planuri clădiri, alte structuri, materiale de construcție etc.)

Traseul în plan

Traseul proiectat se suprapune în linii mari peste cel existent evitând exproprierile și este format din succesiuni de aliniamente și curbe, conform prevederilor STAS 863-85 Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare și STAS 10144/3-91.

Între km 9+300-9+430 traseul drumului existent este alcătuit dintr-o succesiune de curbe cu raze foarte mici care pun în pericol siguranța participanților la trafic și impun o viteză de proiectare redusă.

În vederea eliminării acestor curbe și a sporii viteza de proiectare pe acest sector s-a corectat traseul în plan prin realizarea unui singur aliniament între km 9+080.00 – 9+430.00.

Elementele geometrice ale traseului proiectat urmăresc traseul existent corectându-l conform STAS 863 prin:

- corecții ușoare de traseu pentru a corecta aliniamentele și pentru îmbunătățirea curbilor de racordare în plan existente calibrând platforma drumului și santurile necesare între limitele de proprietate, fără însă a afecta proprietățile adiacente drumului;
- introducerea curbilor progresive acolo unde este necesar (fiind vorba de un drum existent nu se vor proiecta lucrări de supralargire/suprainaltare în curbe decât dacă spațiul permite acest lucru).

Profilul longitudinal

Linia roșie proiectată a fost stabilită ținând cont de următoarele aspecte:

- asigurarea unui confort corespunzător în circulație;
- executarea unui volum minim de lucrări (sapături, miscări de terasamente, etc);
- asigurarea scurgerii apelor;
- asigurarea acceselor la proprietăți;
- respectarea pasului de proiectare și a razelor minime de racordare impuse de standardele în vigoare (STAS 863/85 și STAS 10144/3-91).

La proiectarea în profil longitudinal s-a urmărit corectarea profilului existent a drumului.

Profilul transversal

Elemente geometrice in profil transversal:

- platforma: 7,00 m;
- parte carosabila: 6,00 m;
- acostamente: 2x0,50m;

Panta transversala in aliniament:

- parte carosabila: 2,5% (panta unica si in acoperis);
- acostamente: 4,0%;

S-au proiectat profiluri transversale tip conform planselor desenate.

In amenajarea drumului s-a urmarit respectarea în proiect a acestor gabarite. Există zone locale unde nu se pot respecta integral aceste prescriptii, atunci se va prevala de prevederile ordinului 1296/2017 (Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor) capitolul 5 "Dispoziții finale", punctul 5.2:

"În cazul modernizării, consolidării sau reabilitării unor sectoare de drumuri existente, care au un sistem rutier definitiv fără defecte majore structurale: sunt în ramblee înalte sau deblee adânci, au lucrări grele de sprijinire și consolidare, sunt în traversarea localităților cu numeroase accese și prezintă elemente geometrice care nu se încadrează în cele prevăzute de norme, iar amenajarea în condițiile normelor ar necesita lucrări de volume mari și costisitoare, exproprieri și/sau demolări sau ar elimina posibilitățile de acces la riverani, cu acordul administratorului drumului, acestea se pot corela cu viteza de proiectare în cadrul unui proces de proiectare excepțională, prin adoptarea unor elemente la limita celor rezultate din calcule, fără însă a afecta siguranța circulației, prevăzându-se măsuri corespunzătoare." Deasemenea pe anumite sectoare se vor îngusta acostamentele sau se va renunța la ele.

Structura rutiera

Sector km 0+000-km 0+800

Varianta 1 care folosește zestrea existentă

Se vor freza zonele degradate și se vor plomba cu mixtura. Apoi se vor executa casete de lărgire cu următoarea structură rutieră :

- 6 cm strat de bază din AB22.4 baza 50/70 conform AND605/2016;
- 25 cm strat superior de fundație din piatră spartă conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- 35 cm strat inferior de fundație din balast conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- săpătură

Apoi peste existent si casete se vor așterne

- 6 cm strat de legătură BAD22,4 leg 50/70 conform AND605/2016;

- 4 cm strat de uzura BA16 rul 50/70 conform AND605/2016;
Pe rostul dintre casete si structura existenta se va poziționa un geocompozit anti fisură, simetric pe rost, la nivelul asfaltului existent.

Varianta 1 nu se verifica la îngheț- dezgheț. Ea va putea fi folosita numai împreună cu execuția de acostamente consolidate cu beton C30/37 si șanțuri betonate.

sau

Varianta 2 structura rutiera noua

- 4 cm strat de uzura BA16 rul 50/70 conform AND605/2016;
- 6 cm strat de legătură BAD22,4 leg 50/70 conform AND605/2016;
- 25 cm strat superior de fundație din piatră spartă conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- 35 cm strat inferior de fundație din balast conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- săpătură

Eventualele zone slabe vor fi tratate cu blocaj de piatra de min.50 cm, peste care se va așterne structura rutiera recomandată.

Sector km 0+800-km 11+589

Varianta 1- structura rutiera supla

- 4 cm strat de uzura BA16 rul 50/70 conform AND605/2016;
- 6 cm strat de legătură BAD22,4 leg 50/70 conform AND605/2016;
- 25 cm strat de bază din piatră spartă conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- 35 cm strat de fundație din balast conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- săpătură

sau

Varianta 2- structura rutiera semirigidă

- 4 cm strat de uzura BA16 rul 50/70 conform AND605/2016;
- 8 cm strat de legătură AB31.5 baza 50/70 conform AND605/2016;
- 25 cm strat de bază din balast stabilizat conform STAS 10473/1987;
- 35 cm strat de fundație din balast, conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013;
- săpătură

Avantajele Variantei I în care se utilizează piatra spartă ca strat de bază în comparație cu Varianta II în care se utilizează agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici sunt următoarele:

- Costuri ale investiției inițiale mai reduse;
- Creșterea ratei interne de rentabilitate;
- Durată de execuție a lucrărilor redusă;

- Posibilitatea desfășurării traficului auto pe stratul de piatră spartă imediat după execuție;
 - Utilizarea pietrei sparte în alcătuirea sistemelor rutiere conferă un comportament elastic compatibil cu tipul de pământ din patul drumului.
- Ținând seama de avantajele și dezavantajele prezentate, se recomandă Varianta I – structura rutiera supla.

Dacă terenul de fundare după decapare nu este în stare corespunzătoare se va executa un blocaj de min.50 cm peste care se va așterne soluția recomandată pentru structura rutiera.

Acostamentele se vor realiza din 35cm piatra sparta dispusa pe 35 cm balast.

In cazul in care excavatia pentru realizarea structurii rutiere noi va pune in evidenta zone maloase, slabe, atunci se va așterne un blocaj de piatra bruta in grosime de minim 50 cm care sa se impaneze bine in materialul malos. Apoi peste blocaj se va așterne fundatia drumului.

Amenajarea intersecțiilor cu drumurile laterale

Se vor amenaja drumurile/strazile laterale pe o latime de 4,0...6,0 m, in functie de categoria tehnica/clasa tehnica a acestora.

Se va asigura evacuarea si scurgerea apelor de pe platforma drumurilor laterale prin amenajarea pantelor, prevederea unor santuri/rigole in zona intersecțiilor si de a lungul traseelor, dar si de podete tubulare/dalate corespunzatoare.

Pozitia kilometrica a drumurilor laterale este conform tabelului centralizator:

Nr. crt.	Drumuri laterale
	Poz. Km
1	0+215.00 st.
2	0+550.00 st.
3	0+760.00 st.
4	0+832.00 dr.
5	0+957.00 st.
6	1+195.00 st.
7	1+307.00 st.
8	2+114.00 st.
9	3+064.00 st.
10	3+373.00 st.

11	3+373.00 dr.
12	3+900.00 st.
13	4+420.00 dr.
14	4+687.00 st.
15	5+036.00 st.
16	5+320.00 dr.
17	5+665.00 dr.
18	5+773.00 st.
19	5+837.00 dr.
20	5+858.00 st.
21	6+052.00 st.
22	6+282.00 dr.
23	6+698.00 st.
24	6+530.00 st.
25	6+690.00 dr.
26	6+965.00 st.
27	7+030.00 dr.
28	7+342.00 dr.
29	7+475.00 st.
30	7+805.00 st.
31	8+735.00 dr.
32	8+980.00 st.
33	9+746.00 dr.
34	9+980.00 dr.
35	10.784.00 dr.
36	10+973.00 st.
37	11+255.00 dr.

Scurgerea apelor

Se va asigura scurgerea eficienta a apelor de pe partea carosabila prin pante longitudinale si transversale adoptate si prin dispozitive de scurgere proiectate(santuri/rigole). Se va asigura decolmatarea, curatarea si reprofilarea tuturor santurilor/rigolelor existente sau se vor proiecta santuri/rigole noi, acolo unde este cazul.

Santurile/rigolele se vor proiecta la cote care sa asigure evacuarea apelor din corpul drumului in vederea asigurarii unor conditii favorabile din punct de vedere al conditiilor hidrologice.

Se va asigura scurgerea continua a apelor in dreptul acceselor la proprietati si a drumurilor laterale.

S-a prevazut dren longitudinal din piatra bruta cu sectiunea 1.00x2.00m, amplasat sub sant, conform planului de situatie si profilurilor transversale tip, in vederea colectarii si indepartarii apelor de infiltratie din corpul drumului.

S-au prevazut podete cu tub corugat cu diametrul de 400mm-600mm pentru a asigura scurgerea continua a apelor in dreptul acceselor la proprietati.

S-au proiectat podete noi de traversare si podete la drumurile laterale cu tub corugat, cu diametrul cuprins intre 600mm si 1000mm si lungimi cuprinse intre 8.00 si 20.00m, precum si podete dalate tip D5 si podet tip P2, astfel incat sa fie asigurata functionalitatea sistemului de colectare si evacuare a apelor din zona drumului.

Tipul si pozitia kilometrica a podetelor sunt conform tabelului centralizator de mai jos:

CENTRALIZATOR PODETE DJ191G				
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie	
Podete de traversare	1	0+005.00	Podet tubular nou Ø 800	L=20.00m
	2	0+611.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
	3	0+705.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
	4	1+442.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
	5	1+528.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
	6	1+670.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
	7	1+790.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
	8	1+963.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
	9	2+230.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
	10	2+480.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
	11	2+690.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
	12	2+911.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m

13	3+195.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
14	3+348.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
15	3+439.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
16	3+586.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
17	3+808.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
18	3+914.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
19	4+250.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
20	4+605.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
21	4+717.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
22	4+856.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
23	5+060.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
24	5+260.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
25	5+558.00	Podet tubular nou Ø 600	L=8.00m
26	5+719.00	Podet tubular nou Ø 600	L=8.00m
27	5+777.00	Podet nou tip D5	L=11.20m
28	5+908.00	Podet tubular nou Ø 600	L=8.00m
29	6+028.00	Podet tubular nou Ø 600	L=8.00m
30	6+118.00	Podet tubular nou Ø 600	L=10.00m
31	6+140.00	Podet nou tip D5	L=14.40m
32	6+274.00	Podet tubular nou Ø 800	L=15.00m
33	6+505.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
34	6+632.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
35	6+976.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
36	7+033.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
37	7+318.00	Podet nou tip P2	L=9.60m
38	7+530.00	Podet tubular nou Ø 800	L=10.00m
39	7+752.00	Podet tubular nou Ø 1000	L=12.00m

	40	8+295.00	Podet tubular nou Ø 1000	L=12.00m
	41	8+735.00	Podet tubular nou Ø 1000	L=15.00m
	42	9+720.00	Podet tubular nou Ø 1000	L=15.00m
	43	10+167.00	Podet tubular nou Ø 1000	L=12.00m
	44	10+673.00	Podet tubular nou Ø 1000	L=10.00m
	45	11+583.00	Podet tubular nou Ø 1000	L=15.00m
Total podete de traversare	Total podet tubular nou Ø 600 L=8,00m			4
	Total podet tubular nou Ø 600 L=10,00m			1
	Total podete tubulare noi Ø 800 L=10,00m			28
	Total podete tubulare noi Ø 800 L=15,00m			1
	Total podete tubulare noi Ø 800 L=20,00m			1
	Total podete tubulare noi Ø 1000 L=10,00m			1
	Total podete tubulare noi Ø 1000 L=12,00m			3
	Total podete tubulare noi Ø 1000 L=15,00m			3
	Total podet nou tip D5 L=11.20m			1
	Total podet nou tip D5 L=14.40m			1
	Total podet nou tip P2 L=9.60m			1
Podete la drumuri laterale	1	0+215.00 st.	Podet tubular nou Ø 800	L=33.00m
	2	0+550.00 st.	Podet tubular nou Ø 600	L=15.00m
	3	0+760.00 st.	Podet tubular nou Ø 600	L=12.00m
	4	0+832.00 dr.	Podet tubular nou Ø 600	L=10.00m
	5	0+957.00 st.	Podet tubular nou Ø 600	L=12.00m
	6	1+195.00 dr.	Podet tubular nou Ø 600	L=12.00m
	7	1+307.00 st.	Podet tubular nou Ø 600	L=15.00m
	8	2+114.00 st.	Podet tubular nou Ø 600	L=10.00m
	9	3+064.00 st.	Podet tubular nou Ø 600	L=10.00m
	10	3+373.00 st.	Podet tubular nou Ø 600	L=10.00m

	11	3+900.00 st.	Podet tubular nou Ø 600	L=10.00m
	12	4+687.00 st.	Podet tubular nou Ø 600	L=10.00m
	13	6+282.00 dr.	Podet tubular nou Ø 600	L=8.00m
	14	6+690.00 dr.	Podet tubular nou Ø 600	L=10.00m
	15	7+342.00 dr.	Podet tubular nou Ø 600	L=10.00m
	16	8+980.00 st.	Podet tubular nou Ø 600	L=12.00m
	17	9+980.00 dr.	Podet tubular nou Ø 600	L=8.00m
	18	10+784.00 dr.	Podet tubular nou Ø 600	L=8.00m
	19	10+973.00 st.	Podet tubular nou Ø 600	L=8.00m
	20	11+225.00 dr.	Podet tubular nou Ø 600	L=10.00m
Total podete la drumuri laterale	Total podete tubulare noi Ø 600 L=8,00m			4
	Total podete tubulare noi Ø 600 L=10,00m			9
	Total podete tubulare noi Ø 600 L=12,00m			4
	Total podete tubulare noi Ø 600 L=15,00m			2
	Total podete tubulare noi Ø 800 L=33,00m			1

Lucrari de consolidare:

Alegerea solutiei optime de consolidare, s-a facut tinand cont de urmatoarele criterii:

- ✓ cauzele care au produs instabilitatile
- ✓ adancimea pe care se manifesta instabilitatea
- ✓ tipul instabilitatii (alunecare de teren, tasari etc)
- ✓ timpul alocat executiei
- ✓ volumele de lucrari colaterale necesare executiei solutiei de baza (excavatii de pamant, inlocuirea pamanturilor necorespunzatoare din corpul drumului cu pamanturi corespunzatoare, sprijiniri, cofraje, etc)

Lucrarile de interventie propuse pentru punerea in siguranta a sectorului de drum intre km 1+400 si km 3+950 sunt:

Lucrari de eliminare a deformatiilor si tasarilor din corpul drumului:

Pe latimea de 5.50m masurata de la acostamentul din amonte se propune realizarea unor piloti de indesare din material granular cu lungime de aprox. 3.70...4.70m, amplasati la interdistanta de 1.00m pentru eliminarea deformatiilor si tasarilor din corpul drumului.

Prin efectul de indesare se mareste gradul de compactare.

Se vor executa de pe platforma actuala a drumului.

Pentru consolidarea benzii de circulatie din aval se propune realizarea unor micropiloti din beton armat $\varnothing 300\text{mm}$ care se vor incastra in stratul de baza (Argilă marnoasă galbenă cu lamine cenușii, vîrtoasă) pe o adancime de minim 3.00m. Micropilotii se vor lega la partea superioara printr-un radier din beton armat de 0.50...0.60m grosime. Radierul este prevazut inspre aval cu o elevatie de sectiune 0.50x0.70m pe care este montat un parapet de siguranta tip N2.

Lucrari de refacere a structurii rutiere:

Structura rutiera se va reface integral pe toata lungimea tronsonului afectat.

In cadrul expertizei de drum au fost analizate doua solutii constructive de modernizare a drumului, conform propunerii expertizei tehnice si anume:

Varianta A

- 35 cm strat de fundatie din balast conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013;
- 25 cm strat de baza din piatra sparta conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013;
- 6 cm strat de legatura cu beton asphaltic deschis BAD 22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008;
- 4 cm strat de uzura din beton asphaltic BA16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1:2006; SREN 13 108-1:2006/AC:2008.

Varianta B

- 35 cm strat de fundatie din balast conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013;
- 20 cm strat de balast stabilizat conform STAS 10473/1987;
- 8 cm strat de baza din AB31.5 baza 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108- 1:2006/AC:2008;
- 4 cm strat de uzura din beton asphaltic BA16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1:2006; SREN 13 108-1:2006/AC:2008;

Lucrari la dispozitive de scurgere a apelor

- Refacerea drenului amonte si a santului pereat cu beton
- Realizarea caminelor de vizitare noi pentru drenul de sub santul pereat;
- Inlocuirea podetelor de traversare cu podete noi.
- Inlocuirea indicatoarelor rutiere deteriorate si suplimentarea cu altele noi acelor ce lipsesc.

Pe langa acestea s-au prevazut lucrari de sprijinire cu zid de sprijin din beton armat cu inaltimea cuprinsa intre 2.00-3.00m si ziduri din gabioane cu inaltimea de 2.00m.

CENTRALIZATOR LUCRARI DE SPRIJINIRE / PROTECTIE DJ191G				
Nr. Crt.	Poz. Km	Tip lucrare de sprijinire/protectie	Inaltime [m]	Lungime [m]
1	1+400,00 - 3+950,00 dr.	Fundatie adancita de parapet	2.00	2540.00
2	5+060,00 - 5+110,00 dr.	Zid de sprijin din gabioane	2.00	50.00
3	7+880,00 - 8+100,00 st.	Zid de sprijin din gabioane	2.00	224.00
4	7+880,00 - 8+100,00 st.	Parapet de protectie tip N2	-	224.00
5	10+795,00 - 10+830,00 dr.	Zid de sprijin de debleu	2.00-3.00	40.00
6	10+795,00 - 10+830,00 st.	Zid de sprijin de debleu	2.00-3.00	40.00

Siguranta circulatiei

Dupa cum s-a aratat mai sus, elementele geometrice in plan, profil longitudinal si transversal au fost astfel amenajate incat circulatia sa se desfasoare in conditii de deplina siguranta si confort.

Pe parcursul executiei, drumul va fi semnalizat conform "Normelor metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si / sau pentru protejarea drumului".

Pe langa aceste elemente pentru rezolvarea problemelor de siguranta circulatiei au fost prevazute lucrari de:

- semnalizare cu indicatoare;
- marcaj longitudinal si transversal;
- parapet de protectie N2.

Tipurile si pozitia kilometrica a indicatoarelor se gasesc in plansele cu planul de situatie

Avize si acorduri

A fost obtinut Certificatul de Urbanism, avizele si acordurile solicitate prin acesta.

Curatenia pe santier

Se vor respecta conditiile din avize.

La terminarea lucrarilor se vor demonta toate lucrarile de organizare de santier si se va curata terenul din zona.

Profilul și capacitățile de producție

Caracteristicile principale ale constructiei sunt urmatoarele :

- Clasa tehnica IV;
- Viteza de proiectare: 20-40km/h;
- Lungimea totala a traseului amenajat: 11589.00m;

Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz)

Nu este cazul

Descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, marimea, capacitatea

Nu este cazul

Materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora

Principalele tipuri de materii prime și materiale care vor fi folosite:

- balast;
- piatra sparta;
- beton;
- oțel;
- apă;
- mixturi asfaltice;

Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă

Nu este cazul

Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției

Dupa incheierea lucrarilor de executie, antreprenorul are obligatia refacerii cadrului natural in zonele unde s-au aflat: Organizarea de santier, eventuale drumuri tehnologice sau orice alte lucrari care ocupa teren in afara zonei de siguranta a drumului.

Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente

Nu este cazul.

Resursele naturale folosite în construcție și funcționare

Resurse ce vor fi folosite in perioada de executie, respectiv de operare

<i>Perioada de executie</i>	<i>Perioada de operare</i>
Pamant; Balast; Piatra sparta; Agregate de rau; Mixturi asfaltice; Beton; Oțel; Apa – alimentarea cu apa la organizarea de santier, si in procesele tehnologice din cadrul bazei de productie; Energie electrica – la organizarea de santier si in functionarea statiilor de asfalt, betoane, utilajelor etc; Combustibil lichid usor, gaze naturale – la organizarea de santier, baza de productie; Benzina, motorina – la functionarea statiilor de asfalt, betoane, utilajelor, vehiculelor etc;	Benzina si motorina pentru circulatia vehiculelor.

Metode folosite în construcție

LUCRARILE DE REALIZARE ALE OBIECTIVULUI CONSTAU IN:

- decopertarea si curatarea terenului;
- decaparea stratului vegetal pe toata grosimea acestuia;
- realizarea lucrarilor prevazute pentru scurgerea apelor: podete pentru scurgerea apelor, santuri;
- realizarea structurii rutiere;
- aducerea terenului din jur la starea initiala.

Planul de execuție cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară;

"REABILITARE SI CONSOLIDARE DJ191G: CRASNA(DJ108G)-MARIN-VALCAU DE JOS(DJ 191D), KM 0+000-11+615"

Varianta 1 -Structura rutiera supla

Nr. Crt.	Denumirea activitatii	Durata de realizare (luni)																								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
1	Organizare de santier	■																								
2	Amenajarea terenului		■	■																						
3	Amenajari pentru protectia mediului																						■	■	■	
4	Terasamente				■	■	■	■	■																	
5	Lucrari de consolidare					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■										
6	Lucrari de drum						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
7	Acostamente						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8	Drumuri laterale									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■							
9	Trotuare									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
10	Dispozitive de scurgere a apelor pluviale. Podete		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
11	Semnalizare rutiera. Siguranta circulatiei																							■	■	■

Relația cu alte proiecte existente sau planificate:

Nu e cazul.

Detalii privind alterantivele care au fost luate în considerare:

S-a utilizat solutia convenita cu expertul tehnic, solutie prezentata mai sus.

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 a energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor)

Nu este cazul, intrucat proiectul va deservi circulatia vehiculelor.

Alte autorizații cerute pentru proiect

Conform certificatului de urbanism atasat.

V. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

Pentru realizarea acestei investitii nu sunt necesare lucrari de demolare.

VI. Descrierea amplasării proiectului:

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

Nu este cazul.

Localizarea amplasamentului in raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizata, 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 completări.le ulterioare;

Nu este cazul

Hărți, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât natural cât și artificiale și alte informații privind: Folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament cât și pe zone adiacente acestuia

Conform certificatului de urbanism emis de Judetul Salaj, terenul este incadrat astfel:

Regimul juridic

Drumul propus pentru reabilitare si consolidare se afla in intravilanul si extravilanul localitatilor Crasna, Marin, com. Crasna si a localitatii Valcau de Jos, com. Valcau de Jos si este proprietatea Judetului Salaj, conform extraselor de carte funciara nr. 50760, 53395, 53396, 53397, anexate la documentatie.

Regimul economic

Lucrarile de reabilitare si consolidare propuse se vor executa pe traseul actual al drumului judetean DJ191G, ce face legatura intre localitatile Crasna si Valcaul de Jos(intersectie cu DJ191D), prin localitatea Marin, km 0+000-11+615”

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;

Anexat.

Detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luată în considerare

Se va utiliza traseul existent al drumului.

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

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

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

– Poluare manifestată pe durata lucrărilor de execuție

Acest tip de poluare are caracter temporar. În categoria surselor de poluare specifice perioadei de execuție sunt incluse:

- Surse liniare: reprezentate de traficul zilnic desfășurat de la bazele de producție la fronturile de lucru și în cadrul șantierului;
- Surse de suprafață: reprezentate de funcționarea utilajelor în zona fronturilor de lucru;
- Surse punctiforme: reprezentate de funcționarea echipamentelor în cadrul bazei de producție, respectiv a stațiilor de betoane.

Referitor la impactul exercitat în perioada de construcție (identificarea surselor, estimarea impactului și măsurile de protecție), menționăm că cele prezentate în cadrul acestui document sunt informații cu caracter general. Impactul va fi influențat direct de tehnologiile, utilajele, echipamentele, vehiculele de transport pe care le va utiliza Constructorul, de modul în care se va organiza (și va amenaja o Organizare de șantier, Baza de producție sau va utiliza unele existente, etc.).

- Poluare cronică manifestată în perioada operațională, ca urmare a desfășurării traficului zilnic. Nivelul de poluare în perioada operațională poate atinge diferite intensități în funcție de volumul și tipul traficului desfășurat.
- Poluarea accidentală, ca rezultat al accidentelor de circulație în care sunt implicate autovehicule ce transporta hidrocarburi lichide sau alte produse toxice sau corozive.

Aceste substanțe prin dispersia rapidă în mediu pot degrada straturi acvifere, pot schimba calitatea lacurilor, iazurilor sau chiar a apelor curgătoare, de asemenea pot afecta solul și subsolul.

- Poluare sezonieră reprezintă totodată un rezultat al lucrărilor executate pentru menținerea circulației în condiții de siguranță pe perioada iernii, pe drumul cu polei și gheață.

a) Protecția calității apelor:

Sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;

Stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute;

PERIOADA DE CONSTRUCȚIE

Surse de poluare

În perioada de execuție a lucrărilor de execuție, sursele posibile de poluare a apelor pot fi următoarele:

- Execuția propriu-zisă a lucrărilor;
- Traficul de șantier rezultat din circulația vehiculelor grele pentru transport de materiale, și personal la punctele de lucru, utilajele;

- Organizare de santier care poate avea in componenta ei statii de betoane, statii de intretinere a utilajelor si masinilor de transport, cantine, spatii pentru dormitoare, birouri, etc.
In perioadele ploioase, poluantii din aer sunt transferati in ceilalti factori de mediu (apa de suprafata si subterana, sol, etc.).

Masuri de protectie a mediului:

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

PERIOADA DE FUNCTIONARE

Surse de poluare

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

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

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

Masuri de protectie:

- Utilajele, echipamentele, statiile de betoane vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic in vederea constatarii eventualelor defectiuni care pot produce eventual scurgeri de hidrocarburi.
- O alta posibilitate de limitare a substantelor poluante consta in folosirea de utilaje, vehicule, echipamente de generatie recenta, prevazute cu sisteme performante de siguranta.

b) Protecția aerului:

**Sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri;
Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;**

PERIOADA DE CONSTRUCTIE

Surse de poluare

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

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

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

PERIOADA DE FUNCTIONARE

Surse de poluare

In perioada de operare sursa de poluare va fi traficul rutier care se va desfasura pe drum.

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

Acest tip de poluare se manifesta ca urmare a:

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

Masuri de protectie

Lucrarile de amenajare vor avea, in mod cert, efecte pozitive asupra calitatii aerului de-a lungul drumurilor care vor atrage trafic. Acest fapt se va materializa in fluentizarea traficului in zona si, implicit, va conduce la o reducere a emisiilor de substante poluante degajate in atmosfera.

In prezent circulatia pe acest drum se desfasoara cu franari si opriri frecvente.

Masuri de protectie

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

c) Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor

Sursele de zgomot si vibratii;

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

PERIOADA DE CONSTRUCTIE

Surse de poluare

Lucrarile de executie implica urmatoarele surse de zgomot si vibratii si anume:

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

Masuri de protectie

Nu este cazul.

PERIOADA DE FUNCTIONARE

Surse de poluare

In perioada de functionare sursa de poluare va fi traficul rutier care se desfasoara drumul.

Masuri de protectie

Nu este cazul.

d) Protecția împotriva radiațiilor:

Sursele de radiații;

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor;

Nu este cazul.

e) Protecția solului și a subsolului:

Sursele de poluanți pentru sol, subsol și ape freactice;

Lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului

PERIOADA DE CONSTRUCTIE

Surse de poluare

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

- Surse liniare, reprezentate de traficul de vehicule grele si utilaje. O parte din emisiile de substante poluante degajate in atmosfera din arderea combustibilului, atat datorita traficului, cat si functionarii utilajelor in zona fronturilor de lucru, ajung sa se depuna pe sol. Cantitatile de praf degajate in atmosfera pe durata desfasurarii lucrarilor vor fi nesemnificative. Realizarea lucrarilor va implica realizarea unor volume mici de terasamente, manevrarea unor cantitati de pamant, agregate, etc. Poluarea se va manifesta pe o perioada limitata de timp (pe durata lucrarilor de constructie) si, spatial, pe o arie restransa.
 - Surse de suprafata, reprezentate de functionarea utilajelor in zona fronturilor de lucru. Suplimentar, aici exista riscul pierderilor accidentale de ulei sau combustibil ca urmare a aparitiei unor defectiuni tehnice survenite la utilaje. De asemenea, depozitarea necorespunzatoare a materialelor si/sau deseurilor rezultate din activitatile de constructie poate constitui o sursa de poluare a solului.
 - Sursele punctiforme, reprezentate de functionarea in cadrul Organizarii de Santier si a statiilor de beton.
- Masuri de protectie:
- Terenurile ocupate temporar pentru Organizarea de santier vor fi redade in circulatie. In cazul in care se constata o degradare a acestora vor fi aplicate masuri de reconstructie ecologica.
 - Deseurile rezultate din activitatea de constructie trebuie colectate in pubele tipizate, amplasate in locuri special destinate acestui scop. Este necesar ca pubelele sa fie preluate periodic de catre serviciile de salubritate din zona, pe baza de contract.

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

PERIOADA DE FUNCTIONARE

Surse de poluare

Sursele de poluare a solului in perioada operationala vor fi emisiile de poluanti rezultate din traficul rutier care se va desfasura pe drum.

Masuri de protectie

Apele pluviale colectate vor fi descarcate in santuri/rigole si vor conduse apoi catre emisari (vai, cursuri de apa) sau pe terenurile inconjuratoare.

**f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:
Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;
Lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor
naturii și ariilor protejate**

Nu este cazul.

PERIOADA DE CONSTRUCTIE

Surse de poluare

Sursele de poluare pot fi:

- Emisiile de poluanti și zgomotul generate de traficul de santier: masinile care transporta materiale, muncitorii la punctele de lucru, etc;
- Emisiile de poluanti și zgomotul rezultate din activitatea utilajelor de constructie.

In perioada de executie a lucrarilor, se recomanda urmatoarele:

- Organizarea de santier, Baza de productiile nu se vor amplasa in zonele ariilor protejate;
- Se vor utiliza utilaje si vehicule performante, cu un nivel redus de zgomot si de noxe;
- Se vor imprejmui zonele de lucru pentru a se evita depasirea spatiului strict necesar executiei.
- Deseurile se vor colecta selectiv, se vor depozita temporar in zone special destinate si care respecta normele legale in vigoare, iar la intervale stabilite sau ori de cate ori este necesar se vor elimina prin servicii specializate la depozitele de deseuri corespunzatoare fiecarei clase. Astfel se va evita contaminarea zonei si se vor evita
- incidentele si accidentele in care pot fi implicate diferite specii de fauna si se va limita impactul negativ asupra vegetatiei;
- Arborii care urmeaza sa fie taiati vor fi marcati in prealabil;
- Arborii vor fi taiati cu drujbele, incarcati in autovehicule si transportati de pe amplasament;
- Arborii din vecinatatea celor care vor fi taiati, posibil a fi afectati, se vor proteja cu mansoane;
- Reconstructia ecologica a zonelor afectate de lucrari cu respectarea tuturor normelor legale.

PERIOADA DE FUNCTIONARE

Surse de poluare

Traficul rutier reprezinta sursa de poluare care actioneaza diferit asupra florei si faunei din zona. Flora poate fi afectata de emisiile de substante poluante care se pot depune pe plante sau pot patrunde in organismul acestora prin depunerea pe sol si infiltrarea odata cu apele pluviale.

Traficul este sursa ce determina:

- Cresterea vulnerabilitatii diferitelor specii;
- Cresterea mortalitatii urmare a coliziunilor cu vehiculele care ruleaza pe drum.

Masuri de protectie:

- Intretinerea corespunzatoare a dispozitivelor de colectare si evacuare a apelor;
- Indepartarea rapida a urmarilor accidentelor, astfel incat eventualele scurgeri de carburanti pe suprafata carosabila sa nu ajunga pe sol.

**g) Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public
Identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane,
respectiv față de monumentele istorice și de arhitectura, alte zone asupra cărora
există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional etc.**

Lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public

Din punct de vedere administrativ lucrarea este amplasata in intravilanul si extravilanul localitatilor Crasna, Marin, com. Crasna si a localitatii Valcau de Jos, com. Valcau de Jos si este proprietate a Judetului Salaj.

PERIOADA DE CONSTRUCTIE

Surse de poluare

Pe perioada de executie a lucrarilor de executie pot aparea unele probleme cu impact asupra factorului uman, cauzate in principal de faptul ca santierul poate fi o sursa de insecuritate.

Masuri de protectie:

- Pe perioada executiei, santierul poate fi o sursa de insecuritate. Constructorul va elabora o documentatie privind dirijarea traficului, stabilind reguli stricte pentru asigurarea fluentei circulatiei si evitarea coliziunii, folosind o semnalizare luminoasa corespunzatoare. Traficul de santier va fi dirijat astfel incat sa evite ambuteiaje de autovehicule in zonele de lucrari.
- Pentru utilajele de lucru se vor stabili trasee care sa asigure cel mai simplu acces la santier, cu perturbari minime.
- Se va asigura semnalizarea santierului cu panouri de avertizare pentru a obliga conducatorii auto sa reduca viteza in zona lucrarilor, si sa acorde atentie sporita circulatiei pentru a se evita accidentarea riveranilor care se deplaseaza pe drum.
- Antreprenorul are obligatia sa asigure mentinerea curata a drumului pe perioada executiei.
- Dupa desfiintarea santierului, se va face reconstructia ecologica a terenului folosit temporar pentru organizarea de santier sau in alte scopuri.

PERIOADA DE FUNCTIONARE

Surse de poluare

Sursa de poluare va fi traficul care se va desfasura pe drumul forestier in cadrul prezentului proiect.

Masuri de protectie

Lucrari pentru siguranta circulatiei

Lucrari de semnalizare:

In cadrul proiectului vor fi prevazute indicatoare rutiere de avertizare, de reglementare, de interzicere sau restrictie, de obligare, de orientare, de informare si panouri aditionale.

Montarea indicatoarelor se va face pe stalpi sau pe console, acolo unde acest lucru se impune.

Indicatoarele rutiere sunt alcatuite din panouri din otel sau aluminiu, protejate impotriva coroziunii, pe fata carora se aplica folie retro-reflectorizanta din clasa 2 (high intensity grade).

Totodata, se va realiza marcaj longitudinal pe traseul drumului forestier modernizate in cadrul prezentului proiect.

h) Prevenire si gestionarea deșeurilor generate pe amplasament: Tipurile și cantitățile de deșeuri de orice natură rezultate;

Modul de gospodărire a deșeurilor;

PERIOADA DE CONSTRUCTIE

Surse de deseuri:

Deseurile care vor rezulta din procesele tehnologice aplicate pentru realizarea lucrarilor de executie. In afara acestora, se vor mai putea acumula cantitati reduse de uleiuri de motor de la intretinerea utilajelor, piese metalice, cauciucuri, resturi de materiale de constructie, etc.

Gospodarirea deeurilor

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

Amplasament	Tipuri de deseuri	Mod de colectare / evacuare	Observatii
			acumulatorilor care contin substante periculoase).
	Deseuri hartie	Vor fi colectate separat, in vederea valorificarii.	Se vor pastra evidente cu privire la cantitatile valorificate (conformare cu prevederile HG nr. 349/2002 privind gestionarea ambalajelor si a deseurilor de ambalaje, modificata si completata prin HG nr.899/2004).
Amplasamentul traseului	Menajere sau asimilabile	Vor fi colectate in pubele amplasate la marginea drumului.	

Reciclarea deseurilor

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

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

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

PERIOADA DE FUNCTIONARE

In perioada de exploatare vor rezulta deseuri de la traficul rutier propriu-zis.

In perioada de functionare rezulta urmatoarele tipuri de deseuri:

- Deseuri menajere si asimilabile. Rezulta de la participantii la trafic care tranziteaza. Deseurile menajere se vor colecta selectiv, in recipienti adecvati, pe platformele betonate special amenajate in parcuri, spatiile de servicii. Fractiile ce se pot recicla si valorifica se vor preda centrelor de reciclare, iar cele municipale amestecate vor fi predate operatorului de salubritate autorizat cu care administratorul drumului, respectiv al spatiilor de servicii si statiilor de alimentare au contract pentru eliminare.
- Deseuri uleioase si deseuri de combustibili lichizi. Pot rezulta din accidente si incidentele ce au loc in timpul tranzitarii. Aceste deseuri se vor colecta selectiv, in recipienti adecvati (in recipienti metalici inchisi) si se vor preda la unitati specializate, pentru valorificare sau incinerare.
- Printre masurile necesare pentru reducerea cantitatii de deseuri generate se numara si informarea participantilor la trafic, prin panouri vizibile, despre obligatia pastrarii starii de curatenie a drumului.

i) Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

Substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;

Conform Catalogului European al Deseurilor - CED - principalele deseuri rezultate din activitățile de construcție a drumului, nu se încadrează în categoria deșeurilor periculoase.

De asemenea, la categoria deșeurilor municipale și asimilabile din comerț, industrie, etc. se încadrează ca deseuri periculoase vopselurile, cernelurile, adezivii și rasinile, solventii, tuburile fluorescente și alte deseuri cu conținut de mercur. Unele dintre aceste substanțe ar putea fi folosite în șantier, în cantități reduse. De asemenea, este posibilă folosirea, tot în cantități reduse, și a altor substanțe și materiale cu acțiune periculoasă sau toxică. Gospodărirea substanțelor toxice și periculoase se va face cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

Modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației;

PERIOADA DE CONSTRUCȚIE

Antreprenorului îi revine sarcina depozitării și folosirii în condiții de siguranță a substanțelor periculoase. De asemenea, antreprenorul va trebui să țină o evidență strictă a acestor materiale. Deseurile rezultate, precum și ambalajele substanțelor toxice și periculoase, vor fi depozitate în siguranță și predate unităților specializate pentru depozitare definitivă, reciclare sau incinerare.

PERIOADA DE FUNCȚIONARE

În perioada de operare, substanțele toxice și periculoase pot apărea ca urmare a activităților desfășurate în spațiile de servicii și ca urmare a producerii accidentelor rutiere, inclusiv a celor în care sunt implicate vehicule ce transportă substanțe toxice și periculoase.

Modul de transport al substanțelor toxice și periculoase este reglementat și trebuie respectat de către transportatori.

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

<i>Perioada de executie</i>	<i>Perioada de operare</i>
Pamant; Balast; Piatra sparta; Agregate de rau; Apa – alimentarea cu apa la organizarea de santier, si in procesele tehnologice din cadrul bazei de productie; betoane, utilajelor, vehiculelor etc; Mixturi asfaltice;	NU este cazul

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

Monitorizarea are o importanță deosebită deoarece constituie mecanismul care permite verificarea eficienței

Impactul 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. Natura impactului (adica impactul direct, indirect, secundar, cumulative, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ)

DESCRIEREA IMPACTULUI POTENTIAL

Impactul asupra populatiei si sanatatii umane PERIOADA DE EXECUTIE

Pentru perioade scurte de timp (de cateva luni), populatia din vecinatatea santierului, va fi afectata de poluarea sonora si, in masura mai mica, de emisiile de noxe rezultate de la activitatile desfasurate in cadrul santierului si de la trafic.

Apreciem ca cea mai afectata va fi populatia care traieste in imediata vecinatate a amplasamentului.

PERIOADA DE OPERARE

Realizarea lucrarii va avea, in mod cert, efecte pozitive asupra calitatii mediului si a nivelului de zgomot in zona.

Drumul forestier ce face obiectul prezentei documentatii vor asigura conditii de circulatie fluanta, avand efect direct asupra populatiei datorita economiei de timp si carburanti care se va realiza, comparativ cu situatia actuala.

Impactul asupra faunei si florei PERIOADA DE EXECUTIE

Santierul, in ansamblu, are un impact negativ complex asupra vegetatiei. Ocuparea temporara de terenuri, poluarea potentiala a solului, haldele de deseuri etc, toate acestea au efecte negative asupra vegetatiei in sensul reducerii suprafetelor vegetale si uneori a pierderii calitatilor initiale.

Asupra faunei actioneaza negativ alte impacturi specifice santierelor de constructii, respectiv zgomotul, circulatia utilajelor si mijloacelor de transport, impiedicarea accesului in unele zone etc.

PERIOADA DE OPERARE

Principalul impact manifestat in perioada de operare a drumului il reprezinta traficul. Principalii poluanti eliminati prin gazele de evacuare ale autovehiculelor sunt: monoxidul de carbon (CO), oxizii de azot (NOx), hidrocarburile parafinice si aromatice (Hc), oxizii de sulf (SO, SO₂), particulele (fum), plumbul si compusii sai.

Atmosfera este spalata de ploi, astfel incat poluantii din aer sunt transferati in ceilalti factori de mediu (apa de suprafata si subterana, sol, vegetatie, fauna) si ajung in final sa afecteze fauna si flora.

Se estimeaza faptul ca, concentratiile de substante poluante din aer, care ajung sa afecteze fauna si flora nu vor depasi limitele admisibile.

Impactul asupra solului

IMPACTUL MANIFESTAT IN PERIOADA DE EXECUTIE

Principalul impact asupra solului in general, in perioada de executie este consecinta ocuparii de terenuri care in prezent au alte folosinte.

Suplimentar, se vor mai ocupa terenuri, temporar, pentru:

- Organizarea de santier;
- Baza de productie.

IMPACTUL MANIFESTAT IN PERIOADA DE OPERARE

Principalul impact manifestat in perioada de operare il reprezinta traficul care se va desfasura. Principalii poluanti eliminati prin gazele de evacuare ale autovehiculelor sunt: monoxidul de carbon (CO), oxizii de azot (NOx), hidrocarburile parafinice si aromatice (Hc), oxizii de sulf (SO, SO₂), particulele (fum), plumbul si compusii sai.

Pe langa efectul direct al acestor poluanti asupra mediului, mai exista si efecte indirecte. Atmosfera este spalata de ploi, astfel incat poluantii din aer sunt transferati in ceilalti factori de

mediu (apa de suprafata si subterana, sol, vegetatie, fauna) si ajung in final sa afecteze sanatatea oamenilor si animalelor.

Se estimeaza faptul ca, concentratiile de substante poluante din aer, care ajung sa se depuna pe sol, nu vor depasi limitele admisibile. Apreciem astfel ca nu se va exercita un impact negativ asupra solului, ca urmare a traficului de pe drum, date fiind conditiile de trafic fluent, fara variatii semnificative ale vitezei si comparand cu situatia existenta.

Impactul asupra calitatii si regimului cantitativ al apei IMPACTUL MANIFESTAT IN PERIOADA DE EXECUTIE

Apa subterana

Lucrarile propuse in proiect nu vor afecta regimul natural de scurgere a apei fsubterane.

Apa de suprafata

In ceea ce priveste regimul natural de scurgere a apelor de suprafata, se apreciaza ca acesta nu va fi afectat.

IMPACTUL MANIFESTAT IN PERIOADA DE FUNCTIONARE

Circulatia cu fluenta, cu viteza constanta va conduce la reducerea emisiilor si a concentratiilor de poluanti in aer si implicit a celor antrenati de apele pluviale de pe platforma drumului.

Impactul asupra calitatii aerului IMPACTUL IN PERIOADA DE EXECUTIE

Activitatea de constructie poate avea, temporar (pe durata executiei), un impact local apreciabil asupra calitatii atmosferei. Impactul negativ asupra calitatii aerului este mai semnificativ in zona unde functioneaza statiile de beton.

Actiunea poluantilor atmosferici asupra sanatatii umane se manifesta cand acestia depasesc un nivel maxim al concentratiilor, numit prag nociv. Nocivitatea poluantilor depinde de concentratia lor, dar si de durata expunerii.

IMPACTUL IN PERIOADA DE OPERARE

Poluarea atmosferica cu CO este influentata de o serie de factori dintre care amintim:

- Tipul carburantului: cu benzina sau cu motorina. S-a evidentiat ca in cazul benzinei, emisia de CO este mult mai mare.
- Viteza de circulatie: in cazul benzinei emisiile minime se inregistreaza la valori ale vitezei de cca. 80 km/h. Pentru viteze foarte mici (10 km/h) sau mari (120 km/h) valoarea emisiilor poate creste de pana la 5 ori;
- Conditiiile de circulatie: la accelerari si franari au loc crestere ale emisie de pana la 1,5 - 2 ori, in timp ce la mersul in gol cresterea poate fi de pana la 25 ori;
- Intensitatea traficului: emisia de CO creste proportional cu cresterea numarului de vehicule pe un tronson dat;
- Circulatia in rampa: emisia de CO creste cu 15 % pentru fiecare crestere a rampei cu 2 procente.

Una dintre problemele specifice poluarii cu CO este timpul indelungat de retentie in atmosfera, ce variaza intre 1 – 2 luni.

Poluarea cu NOx

Din cercetarile efectuate pana in prezent s-au identificat urmatorii factori de baza ce influenteaza gradul de poluare cu NOx:

- Tipul carburantului. S-a mentionat ca in cazul benzinei, emisia de NOx este de 2-3 ori mai mare decat in cazul vehiculelor cu motorina.

- Viteza de circulatie: cresterea vitezei vehiculelor la peste 60 km/h conduce implicit la cresterea emisiei de NOx, aceasta fiind cu atat mai mare cu cat motoarele sunt mai puternice.
- Circulatia in rampa: emisia de NOx creste cu un factor de 35% pentru fiecare crestere a rampei de 2%.

Poluarea cu hidrocarburi:

Poluarea atmosferica cu hidrocarburi este influentata de o serie de factori dintre care amintim:

- Viteza de circulatie: valori minime ale concentratiei emisiei de hidrocarburi se inregistreaza la o circulatie cu viteza constanta de 80...100 km/h, fiind inasa de 5-6 ori mai mare la o viteza de 10 km/h;
- Conditiiile de circulatie: concentratia emisiei de hidrocarburi este minima la viteza constanta, creste usor prin accelerare, creste de pana la 20 ori la mers in gol si de pana la 50 de ori la franare.

Impactul asupra climei

Nu este cazul.

Impactul generat de zgomot si vibratii

IMPACTUL IN PERIOADA DE EXECUTIE

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

IMPACTUL IN PERIOADA DE OPERARE

In perioada de operare impactul va fi determinat de catre poluantii rezultati in urma traficului rutier care se va desfasura pe drum.

Impactul asupra peisajului si mediului vizual

IMPACTUL IN PERIOADA DE EXECUTIE

Prin executarea lucrarilor nu se modifica raportul intre suprafata drumului amenajat si cea a drumului neamenajate.

IMPACTUL IN PERIOADA DE OPERARE

In proiect au fost prevazute lucrari de refacere a taluzurilor si inierbarea acestora.

Impactul asupra patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente.

IMPACTUL IN PERIOADA DE EXECUTIE

Lucrarea nu intersecteaza situuri arheologice sau monumente istorice.

IMPACTUL IN PERIOADA DE OPERARE

Lucrarea nu intersecteaza situuri arheologice sau monumente istorice.

Natura impactului

Impact semnificativ in perioada de executie.

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

Local, in zona drumului.

Magnitudinea și compexitatea impactului

Impact moderat.

Probabilitatea impactului

Impact probabil in timpul perioadei de executie a lucrarilor.

Durata frecvența și reversibilitatea impactului

Impactul se va manifesta in timpul perioadei de executie a lucrarilor, si va fi ireversibil.

Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului

Masurile de protectie sunt prezentate ca si capitolul VI din cadrul acestei documentatii si sunt descrise pentru fiecare factor de mediu.

Natura transfrontalieră a impactului;

Nu este cazul.

IX. Prevederi pentru monitorizarea mediului

Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

Monitorizarea are o importanta deosebita deoarece constituie mecanismul care permite verificarea eficientei masurilor adoptate pentru reducerea impactului infrastructurii asupra mediului.

O schema de monitorizare bine stabilita va servi urmatoarelor scopuri:

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

PERIOADA DE CONSTRUCTIE

Surse de poluare

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

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

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

Masuri de protectie

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

PERIOADA DE FUNCTIONARE

Surse de poluare

In perioada de operare sursa de poluare va fi traficul rutier care se va desfasura pe drum.

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

Acest tip de poluare se manifesta ca urmare a:

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

Masuri de protectie

Amenajarea drumului va avea, in mod cert, efecte pozitive asupra calitatii aerului de-a lungul drumului care vor atrage trafic. Acest fapt se va materializa in fluentizarea traficului in zona si, implicit, va conduce la o reducere a emisiilor de substante poluante degajate in atmosfera.

In prezent circulatia pe acest drum se desfasoara cu franari si opriri frecvente.

X. Legatura cu alte acte normative si/sau planuri / programe/ strategii/ documente de planificare:

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative nationale care transpun legislatia comunitara (IPPC, SEVESCO, COV, LCP, Directiva-cadru apa, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru a deseurilor etc.)

Nu este cazul.

B. Planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul cu indicarea actului normative prin care a fost aprobat

Nu este cazul.

XI. Lucrari necesare organizarii de santier:

Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

In acest moment nu se cunoaste locatia organizarii de santier.

In general organizarea de santier cuprinde urmatoarele:

- Containere pentru birouri;
- Atelier mecanic;
- Magazie;
- Laborator;
- Depozit de carburanti.
- statie de betoane;
- Grupuri sanitare;
- Platforme pentru parcare auto si utilaje.

Localizarea organizării de șantier;

Se estimeaza ca laboratorul, depozitul de carburanti, statiile de betoane nu vor fi in zona lucrarilor, Antreprenorul urmand a folosi unele existente.

Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Organizarea de santier, formata din birouri, spatii depozitare, poate fi amplasata in mai multe puncte, unde constructorul va reusi sa ajungă la un acord cu Beneficiarul si riveranii.

APA

Impactul asupra apelor este semnificativ in cazul in care Organizarea de Santier si Baza de productie vor fi pozitionate in imediata apropiere a unui curs de apa.

AER

Impactul asupra aerului este semnificativ in cadrul Bazelor de productie, ca urmare a functionarii Statiilor de si betoane, precum si a circulatiei vehiculelor grele.

SOL

Principalul impact asupra solului in perioada de executie este reprezentat de ocuparea temporara de terenuri pentru: Organizari de santier, Baze de productie, drumuri provizorii, platforme, halde de deseuri etc. Dupa incheierea lucrarilor, reconstructia ecologica a zonelor in care acestea se vor amplasa reprezinta o masura obligatorie.

Numarul, amplasarea si suprafatele ocupate de acestea vor fi stabilite de Antreprenori, functie de necesitatile si de tehnologiile adoptate, la aceasta faza acestea nefiind cunoscute.

Impactul manifestat de traficul desfasurat in cadrul santierului are un caracter temporar si se exercita ca urmare a antrenarii de catre apele pluviale a poluantilor rezultati din arderea combustibilului. Aceste ape se infiltreaza in straturile superioare ale solului.

Impactul determinat de pierderile de carburanti sau ulei de la functionarea defectuoasa a utilajelor poate fi apreciabil. El se manifesta, de asemenea, pe arii restranse, insa depoluarea suprafetelor poluate cu produse petroliere este costisitoare si necesita un timp indelungat.

Impactul asupra solului produs de depozitele de deseuri neamenjate corespunzator este cu atat mai intens cu cat substantele depozitate au un caracter mai agresiv. Precipitatiile spala depozitele de deseuri incarcandu-se, in special, cu substante organice. O mare problema in cazul depozitelor necontrolate sunt levigatul rezultat din descompunerea substantelor organice. Acestia sunt caracterizati de un debit redus, dar sunt foarte incarcati cu substante organice, motiv pentru care sunt foarte greu de epurat.

BIODIVERSITATE

Santierul, in ansamblu, are un impact negativ complex asupra vegetatiei. Poluarea potentiala a solului, haldele de deseuri etc, toate acestea au efecte negative asupra vegetatiei in sensul reducerii suprafetelor vegetale si uneori a pierderii calitatilor initiale.

Daca se vor respecta masurile prevazute la capitolul 7.5 putem mentiona faptul ca impactul va fi nesemnificativ.

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

APA

Statiile de asfalt si betoane nu vor fi amplasate in apropierea unui curs de apa, ele putand constitui surse de poluare a apelor de suprafata prin spalarea poluantilor specifici din atmosfera sau de pe sol de catre apele meteorice.

Rezervoarele de carburanti pot constitui, de asemenea, o sursa de poluare in cazul in care ele nu sunt etanse.

De la statiile de intretinere a utilajelor si masinilor de transport rezulta uleiuri, carburanti si apa uzata de la spalarea masinilor.

De la Organizarea de santier rezulta si ape uzate menajere de la cantina, spatiile de toaleta.

AER

Executia lucrarilor constituie, pe de o parte, o sursa de emisii de praf, iar pe de alta parte, sursa de emisie a poluantilor specifici arderii combustibililor fosili (produse petroliere distilate) atat in motoarele utilajelor, cat si a mijloacelor de transport folosite.

Activitatea de constructie poate avea, temporar (pe durata executiei), un impact local apreciabil asupra calitatii atmosferei.

SOL

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

Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu:

Măsuri pentru protecția apelor și solului

- Apele pluviale și apele uzate menajere și tehnologice vor fi colectate și epurate înainte de deversarea într-un curs de apă, epurarea va asigura încadrarea în limitele stabilite de H.G. nr. 188/2002 pentru aprobarea normelor privind descarcarea în mediul acvatic a apelor uzate și H.G. nr. 352/2005 privind modificarea și completarea HG 188 /2002;
- Stocarea carburanților și a produselor chimice se va face în rezervoare etanșe, astfel încât să nu se producă pierderi. Etanșeitățile lor se va verifica periodic.

Măsuri pentru protecția aerului

- Se recomandă ca organizarea de șantier și baza de producție să nu se amplaseze în apropierea zonelor locuite;
- Se recomandă adoptarea unor tehnologii mai puțin poluante, folosirea unor stații de betoane dotate cu instalații de epurare a gazelor evacuate în atmosferă și de reținere a prafului;
- Se va monitoriza periodic calitatea aerului în incinta unde funcționează stațiile și la limita incintei.
- Valorile concentrațiilor de poluanți trebuie să fie inferioare celor maxime admisibile de poluanți în aer stabilite de Ord. 592/2002 privind stabilirea valorilor limita, a valorilor de prag și a criteriilor și metodelor de evaluare a dioxidului de sulf, dioxidului de azot și oxizilor de azot, pulberilor în suspensie, plumbului, benzenului, monoxidului de carbon și ozonului în aerul inconjurator. Valorile emisiilor de poluanți rezultate de la stații se vor încadra în prevederile Ordinului 462/93 Condiții tehnice privind protecția atmosferei. Norme de limitare a emisiilor de poluanți pentru instalațiile de ardere;
- Se va verifica periodic starea de funcționare a stațiilor, inclusiv a instalațiilor de epurare a gazelor, a echipamentelor, utilajelor, vehiculelor;
- În centralele termice trebuie folosit un combustibil corespunzător (gaze naturale sau combustibil lichid ușor - CLU - cu conținut de sulf - S - maxim 1 %). Instalațiile de ardere trebuie întreținute în mod corespunzător și verificate periodic pentru asigurarea randamentelor maxime la arderea combustibilului și încadrarea în limitele admise a concentrațiilor substanțelor poluante în gazele de ardere.

Măsuri pentru protecția florei și faunei

- Se recomandă amplasarea unor bariere fizice, pentru a nu afecta și alte suprafețe decât cele necesare construcției;
- Terenurile ocupate temporar de organizarea de șantier, baza de producție sau în alte scopuri trebuie redat în circulație și/sau puse la dispoziția organelor locale pentru alte utilități, respectând legislația în vigoare.

Măsuri pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- Se recomandă ca organizarea de șantier și baza de producție să nu se amplaseze în apropierea zonelor locuite;
- Se va reduce pe cât posibil desfasurarea traficului greu, de șantier prin imediată apropiere a zonelor locuite;
- Vor fi identificate eventualele case sau obiective sensibile (unități sanitare, unități școlare, de odihnă etc) existente pe traseele pe care se va desfășura traficul de șantier și va fi stabilit un program de lucru în așa fel încât perturbarea acestora să fie minimă și să se asigure respectarea prevederilor STAS 10009/1998 – Acustică urbană. Limite admisibile ale nivelului de zgomot.

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

Lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și /sau la încetarea activității;

Se vor colecta deseurile, rezultate in timpul executiei lucrarilor, de catre o firma de salubritate.

Dupa finalizarea lucrarilor terenul va fi readus la starea initiala, vor fi de asemenea luate toate masurile, astfel incat terenul ocupat temporar sa fie redat in circulatia initiala. terenul ocupat temporar va fi nivelat pentru aducerea lui la cota initiala.

Constructorul este necesar sa aiba implementat un sistem de management de mediu, detinand totodata documentatii in care se prezinta modul in care raspunde in cazul producerii unor accidente si evenimente nedorite. Dintre documentele importante pe care trebuie sa le aiba constructorul amintim:

- Plan de management de mediu;
- Lista aspectelor semnificative de mediu in situatii de urgenta;
- Plan de urgenta referitor la incendiu;
- Plan de urgenta referitor la cutremur;
- Plan de urgenta referitor la pierderi de produse petroliere si lubrefianti pe sol;
- Plan propriu de securitate si sanatate.

Masuri de prevenire a accidentelor si modalitati de raspuns in perioada de executie a lucrarilor, in zona amplasamentului lucrării

- Se recomanda delimitarea zonelor in care se efectueaza lucrari si semnalizarea corespunzatoare a santierului;
- In cadrul santierului depozitarea temporara a materialelor de constructie si a deseurilor se va face strict pe suprafetele necesare realizarii amprizei drumului.
- Depozitarea deseurilor pe amplasamentul proiectului va fi temporara, ele vor fi transportate zilnic in afara santierului, la Organizarea de santier sau direct la locurile amenajate pentru depozitarea/distrugerea lor, astfel incat sa se elimine pericolul imprastierii lor de catre fauna, in perioadele din afara programului de lucru a Constructorului;
- Alimentarea cu carburanti a utilajelor de constructie si a autovehiculelor de transport, precum si schimburile de uleiuri, anvelope etc nu se vor face in cadrul amplasamentului proiectului;
- Se va verifica periodic starea utilajelor de constructie si a autovehiculelor de transport, astfel incat ele sa functioneze optim, reducandu-se astfel riscul producerii de accidente in santier.

Masuri de prevenire a accidentelor si modalitati de raspuns in perioada de operare a lucrării

- Se recomanda semnalizarea corespunzatoare a drumului;
- In situatia producerii unui accident in urma caruia sa rezulte scurgeri de carburanti pe partea carosabila, se recomanda indepartarea rapida a urmarilor accidentului, astfel incat carburantii sa nu ajunga in sol, iar deseurile rezultate in urma procesului de indepartare vor fi eliminate conform prevederilor legale in vigoare.

Atat pentru perioada de executie a lucrarilor, cat si pentru cea de operare a sectorului de drum, in cazul producerii unui accident se recomanda apelarea de urgenta a autoritatilor responsabile cu eliminarea urmelor accidentului.

Aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;

În general pentru fiecare proiect se elaboreaza un plan de interventie in caz de poluari accidentale. Antreprenorul care va executa lucrarile de executie pentru aceasta lucrare va trebui sa elaboreze un plan de interventii ce va fi respectat in cazul producerii poluarilor accidentale.

Aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

Dupa terminarea lucrarilor se va dezafecta organizarea de santier sau va fi folosita pentru o alta lucrare.

Modalități de refacere a stării initiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului;

Nu este cazul.

XIII. Anexe – piese desenate

In cadrul acestei documentatii sunt anexate urmatoarele piese desenate:

PI_01 Plan de incadrare in zona	
PA_01-PA_03 Plan de ansamblu	sc. 1:10000
PS_01 – PS_63 Plan de situatie	sc. 1:500;
TT_01-TT_04 Profiluri transversale tip	sc 1:50;

XIV. Avand in vedere ca proiectul 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:

Nu este cazul.

XV. Pentru proiectele care se realizeaza pe ape sau au legatura cu apele, memorial va fi completat cu urmatoarele informatii, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate:

1. Localizarea proiectului

- bazinul hidrografic– **SOMES-TISA**

Județul Sălaj este situat in partea de nord-vest a tarii , in zona de legatura dintre Carpatii Orientali si Muntii Apuseni, cunoscuta sub denumirea de Platforma Someseana. Relieful este predominant deluros, muntii ocupand un spatiu restrans in partea de sud-vest a judetului, reprezentati prin Muntii Meses si Plopiș.

Suprafata judetului aferenta BH Somes Tisa administrat este de 3408 kmp, iar populatia de 227.260 locuitori. Din punct de vedere administrativ, pe teritoriul judetului sunt: un municipiu, 3 orase si 57 de comune din care 49 comune in BH Somes-Crasna si 8 comune in BH Crisuri. Lungimea retelei hidrografice administrata este de 1265,7 km .

Din punct de vedere geografic este situat în depresiunea Silvaniei, la distanțe aproximativ egale de Măgura Șimleului, Munții Meseșului și Munții Plopișului. Are un relief colinar, format din culmi deluroase despărțite de Pârâul Marin.

Drumul judetean DJ 191G este situat in judetul Salaj avand originea in drumul judetean DJ108G in localitatea Crasna, traseul acestuia desfasurandu-se prin localitatile Crasna-Marin-Valcau de Jos, iar punctul terminus fiind in drumul judetean DJ191D.

Suprafata totala deservita de drumul judetean este 104300mp. Drumul propus pentru reabilitare si consolidare se afla in intravilanul si extravilanul localitatilor Crasna, Marin, com. Crasna si a localitatii Valcau de Jos, com. Valcau de Jos si este proprietatea Judetului Salaj.

Vegetația este eterogenă, cu o gamă variată de formațiuni vegetale. Speciile silvice dominante sunt gorunul, cerul și carpenul. Pe alocuri apar și alte specii de foioase.

Lucrarile de regularizare existente in judetul Salaj, insumeaza o lungime de 163,893 km, reprezentand 13 % din lungimea retelei hidrografice codificata. Lucrari de indiguire: 65,63 km. Acumulari permanente: 2 - Ac.Virsolt si Ac. Salatig (volum max expl 43,648 mil mc) Acumulari nepermanente: 1 – Ac. Nep. Cuceu (volum total 0,7 mil.mc) Derivatii: Derivatia Rau Barcau -Ac.Varsolt Qi = 400 l/s, cu rol de suplimentare a volumului util al acumularii Varsolt in perioade secetoase (aceasta nu a functionat din anul 1995 datorita diminuarii accentuate a cerintei de apa potabila a zonei Zalau-Simleu Silvaniei; din toamna anului 2008 priza functioneaza pentru un debit de cca 1,5 l/s asigurand apa bruta pentru sistemul de alimentare cu apa potabila zonal al localitatilor Nusfalau, Boghis, Bozies, Ip si Zauan).

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.

Starea ecologică este definită de elementele de calitate indicate în Anexa V a Directivei Cadru Apă (DCA) (transpusă prin Legea Apelor 107/1996 cu modificările și completările ulterioare), respectiv elementele de calitate biologice, elementele hidromorfologice, elemente fizico-chimice generale și poluanții specifici (sintetici și nesintetici).

Clasificarea stării ecologice se realizeaza conform principiului „one out – all out”, conform prevederii DCA stipulată în Anexa V. Principiul „one out – all out” se aplică, de asemenea și între elementele de calitate din aceeași grupă (elemente biologice, fizico-chimice și hidromorfologice) ceea ce conduce la un sistem de clasificare a stării ecologice restrictiv / sever în relație cu definirea obiectivelor de mediu. “Starea chimică bună a apelor de suprafață” reprezintă starea chimică cerută în scopul atingerii obiectivelor de mediu pentru apele de suprafață prevăzute în articolul 4(1)(a) din DCA, acesta însemnând starea chimică atinsă de un corp de apă de suprafață în care nivelul concentrațiilor de poluanți nu depășește valoarea standardelor de calitate a mediului (SCM), stabilite în anexa IX și sub Art. 16(7) ale DCA, precum și în cadrul altor acte legislative Comunitare ce stabilesc astfel de standarde la nivelul Comunității. Standardele de calitate pentru mediu (SCM) sunt definite drept concentrațiile de poluanți sau grupe de poluanți din apă, sediment sau biota, care nu trebuie depășite în vederea asigurării protecției sănătății umane și a mediului acvatic.

Starea ecologică și chimică a apelor de suprafață, în judetul Sălaj, se realizează printr-o abordare integrată a calității apei, coreland analizele fizico-chimice, chimice și analizele biologice, din acest motiv stabilirea stării ecologice și chimice se realizează semestrial și anual. Cele 97 corpuri de apă de suprafață, în cursul anului 2012 au fost urmărite prin următoarele programe și tipuri de monitorizări : -monitoringul de supraveghere (S), într-o secțiune; -monitoringul operațional (O), în 9 secțiuni; -monitoringul secțiunilor de referință (R), într-o secțiune la care se adaugă și monitoringul pentru „cea mai bună secțiune disponibilă” (CBSD), în 3 secțiuni; -monitoringul corpurilor de apă puternic modificate antropice, într-o secțiune; -monitoringul zonelor vulnerabile, în 4 secțiuni . La aceste monitorizări s-a mai efectuat și monitoringul suplimentar pentru susținerea vieții piscicole (ihtiofaună).

Starea ecologică și chimică a apelor de suprafață aferenta anului 2012, conform Sintezei anuale validate se prezintă astfel:

Bazin hidro-grafic	Curs de apă	Denumire corp de apă	Codul corpului de apă	Cod tipologie	Evaluare			Starea ecologică	Starea chimică
					Elemente biologice	Elemente fizico-chimice	Poluanți specfici		
Someș	Someș	Someș – Dej-cf. Apa Sărată	RORW2.1_B4	RO 10	Bună	Moderată	Bună	Moderată	Bună
Someș	Someș	Someș - cf. Apa Sărată-cf.Lăpuș	RORW2.1_B5	RO 10	Bună	Bună	Bună	Bună	Bună
Someș	Almaș	Almaș și afluenți	RORW2.1.48_B1	RO 04	Foarte bună	Bună	Bună	Bună	Bună
Someș	Agrij	Agrij și afluenți	RORW2.1.49_B1	RO 04	Bună	Bună	Bună	Bună	Bună
Someș	Sălaj	Sălaj și afluenți	RORW2.1.60_B1	RO 04	Bună	Bună	Bună	Bună	Bună
Someș	Mortăuța	Mortăuța și afluenți	RORW2.2.7_B1	RO 19	Bună	Bună	Bună	Bună	Bună
Someș	Colița	Colița	RORW2.2.9_B1	RO 19	Bună	Bună	Bună	Bună	Bună
Someș	Crasna	Crasna-izvoare-am.ac Vîrșoț și afluenți	RORW2.2_B1	RO 04	Bună	Bună	Bună	Bună	Bună
Someș	Crasna	Crasna-ac. Vîrșoț –granița Ungaria	RORW2.2_B2	RO 07	Moderată	Moderată	Bună	Moderată	Bună
Someș	Zalău	Zalău	RORW2.2.17_B1	RO 04	Bună	Moderată	Bună	Moderată	Bună
Someș	Crasna	Ac. Vîrșoț	ROLW2.2_B1	ROLA 10	Bună	Bună	Bună	Bună	Bună

Din lungimea de 555 km a corpurilor de apă de suprafață monitorizate calitativ în județul Sălaj, 73,2% (406 km) înregistrează în anul 2012 o stare ecologică bună, respectiv 26,8% (149 km) o stare ecologică moderată, cu ușoare modificări pozitive față de anul 2011 la categoria "bună".

Starea chimică înregistrată pentru toate cele 555 km monitorizați, înregistrează o stare bună. 8 Lacul de acumulare Vîrșoț, corp de apă puternic modificat antropic, este caracterizat calitativ prin potențial ecologic și stare chimică. În anul 2012 a înregistrat un potențial ecologic bun și o stare chimică bună. Pentru anul 2012, apa furnizată din Ac. Vîrșoț în vederea potabilizării, monitorizată la priza de apă brută Vîrșoț, s-a încadrat în categoria de calitate A2, similar anilor anteriori, și corespunde tehnologiei standard de tratare pe care trebuie să o asigure stația de tratare Vîrșoț - decantare, coagulare, clorinare, filtrare.

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

Obiectivele de mediu prevăzute în Directiva Cadru Apă reprezintă unul dintre elementele centrale ale acestei reglementări europene, având ca scop protecția pe termen lung, utilizarea și gospodărirea durabilă a apelor. Directiva Cadru Apă stabilește, așa cum s-a menționat și în primul Plan de Management, în Art. 4 (în special pct. 1) obiectivele de mediu, incluzând în esență următoarele elemente:

- pentru corpurile de apă de suprafață: atingerea stării ecologice bune și a stării chimice bune, respectiv a potențialului ecologic bun și a stării chimice bune pentru corpurile de apă puternic modificate și artificiale;

- pentru corpurile de apă subterane: atingerea stării chimice bune și a stării cantitative bune;
- reducerea progresivă a poluării cu substanțe prioritare și încetarea sau eliminarea treptată a emisiilor, evacuărilor și pierderilor de substanțe prioritare periculoase din apele de suprafață, prin implementarea măsurilor necesare; • „prevenirea sau limitarea” evacuării de poluanți în apele subterane, prin implementarea de măsuri;
- inversarea tendințelor de creștere semnificativă și durabilă a concentrațiilor de poluanți în apele subterane;
- nedeteriorarea stării apelor de suprafață și subterane (art. 4.1.(a)(i), art. 4.1.(b)(i) ale DCA);
- pentru zonele protejate: atingerea obiectivelor prevăzute de legislația specifică. Pentru apele de suprafață din punct de vedere al stării ecologice, obiectivele de mediu reprezentate de „starea ecologică bună” pentru corpurile de apă naturale și „potentialul ecologic bun” pentru corpurile de apă puternic modificate și artificiale sunt definite în Anexa 6.1. a Planului de Management.

Obiectivele de mediu vizând „starea chimică bună” a corpurilor de apă de suprafață și apelor teritoriale sunt stabilite în conformitate cu prevederile din Directiva 2008/105/CE (modificată de Directiva 2013/39/UE) și sunt prezentate în Anexa 6.1.6 a Planului de Management. Pentru proiectul propus nu au fost identificate elemente antagonice sau care să intre în concurență/sumație negativă cu obiectivele de mediu propuse pentru corpul de apă (sectorul) studiat.

Intocmit:

ing. Cojoc Andreea-Lidia

