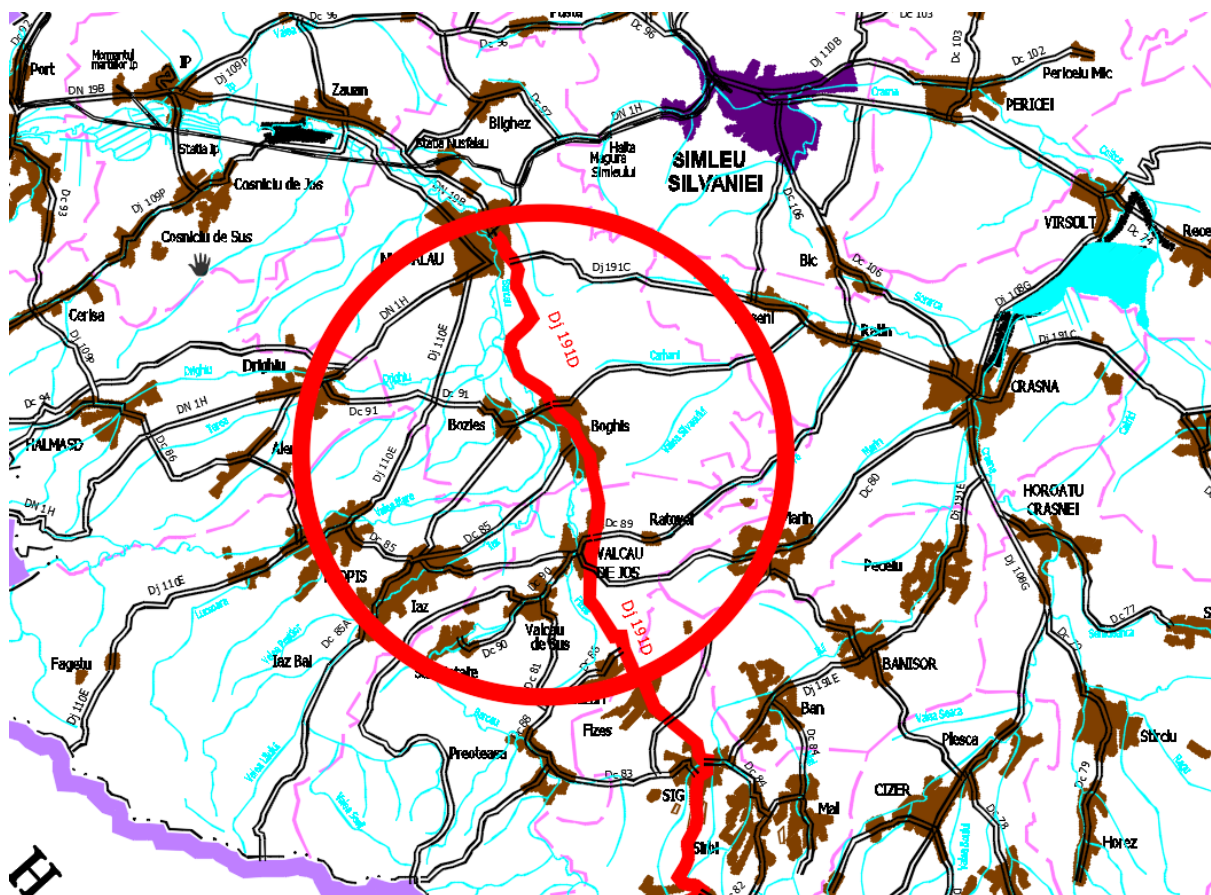


„MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ÎN COMUNA BOGHIS, JUDEȚUL SĂLAJ”



MEMORIU DE PREZENTARE CONFORM ANEXA 5E DIN LEGEA 292/2018

Proiect nr. 02/2022

Beneficiar:
COMUNA BOGHIS

Elaborator:
**S.C. ELCRIROM CONCEPT
S.R.L.**

Borderou

A.PIESE SCRISE

I. Denumirea proiectului.....	3
II. Titular.....	3
III. Descrierea proiectului	3
IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:	26
V. Descrierea amplasării proiectului:	26
VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile:	26
VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:.....	35
VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului	39
IX. 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.)	40
X. Lucrări necesare organizării de șantier:	40
XI. 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: ..	43
XII. Anexe - piese desenate:	45
XIII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, memoriul va fi completat cu următoarele:	45
XIV. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate:.....	45
XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV:.....	46

Intocmit:
ing. Coste Ionut

Coste



MEMORIU DE PREZENTARE CONFORM ANEXA 5E DIN LEGEA 292/2018

I. Denumirea proiectului

**„MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ÎN COMUNA BOGHIS,
JUDEȚUL SĂLAJ”**

II. Titular

COMUNA BOGHIS

Localitatea Boghiș, nr. 152, județul Sălaj.

Telefon: 0260/623850 ; 0260/623 733

Email: primariaboghis@yahoo.com.....

III. Descrierea proiectului

1. Rezumat al proiectului

- a) Proiectul propus **NU intra** sub incidenta art. 28 din legea nr.49/2011 pentru aprobarea, cu modificari, a O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, cu modificarile si completarile ulterioare, amplasamentul fiind situat in situurile Natura 2000 ROSCI0085 Frumoasa si ROSPA0043 Frumoasa si in vecinatatea monumentului naturii Stanca Grunzii
- b) Proiectul **intra** sub incidenta Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului, fiind incadrat in Anexa nr.2 la pct.10, lit b) – proiecte de dezvoltare urbana, inclusive constructia centrelor comerciale si a parcarilor auto publice si pct 13, lita) – orice modificari sau extinderi, altele decat cele prevazute la pct. 24 din anexa nr. 1
- c) Proiectul **intra** sub incidenta art. 48 si art. 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare.

DESCRIEREA SITUATIEI EXISTENTE

Traseul în plan si profil longitudinal

Traseele în plan ale drumurilor comunale, vicinale si străzilor se caracterizează printr-un parcurs sinuos, specific drumurilor din zonele de deal, fiind semnalate si schimbări importante de orientare prin curbele cu rază mai mică.

Traseele sunt negeometrizate.

În ceea ce privește configurația traseelor în profil longitudinal, acestea se caracterizează prin zone relativ plane dar si cateva sectoare cu pante accentuate.

Profilul longitudinal al drumurilor comunale, vicinale si străzilor ce fac obiectul prezentei documentatii prezinta în general dâmburi și zone concave, fiind neconform, cauză din care viteza cu care se parcurg acestea, este mică.

Prin urmare, pe toate drumurile comunale, vicinale si străzi, traseele în plan si în profil longitudinal trebuie corectate din cauză că nu au fost geometrizate niciodată

corespunzator si trebuie să fie amenajate în parametrii prevăzuti de standard pentru categoria străzilor si a reliefului adiacent.

Profilul transversal

În profil transversal, drumurile comunale, vicinale si străzile au caracteristicile unui drum cu o singura bandă, respectiv doua benzi de circulatie.

Partea carosabilă a drumurilor/strazilor pietruite studiate este alcătuită in prezent dintr-o singura bandă de circulație, cu lățimea platformei (carosabil si acostamente) variabilă, cuprinsă între 3,00 – 5,00 m.

Drumurile comunale asfaltate DC91 si DC85 au o lățime de cca.5m si au acostamente pietruite.

Pe sectoarele de drumuri analizate, suprafața de rulare este situată în cea mai mare parte la nivelul terenului dar prezintă pe anumite zone și sectoare de mic debleu. Geometria transversală și pantele longitudinale ale părții carosabile nu pot asigura scurgerea apelor pluviale în condiții optime.

Profilul existent al drumurilor este profil de drum la nivelul terenului, sau in mic debleu, cu sau fără șanțuri.

Acostamentele nu se deosebesc de partea carosabila.

Structura rutiera existenta

Forajele executate au evidentiat existenta pe tronsoanele studiate a unor impietriuri cu grosimi variabile, precum a unor tronsoane asfaltate, dar si a unor tronsoane de pamant.

Lățimea pietruirii este variabilă si cu marginile neuniforme, cu frecvente serpuiri, care nu urmăresc în principiu traseul ideal.

Deformatiile în timp ale pietruirii s-au remediat cu completare de material pietros, în mare parte degradat și distrus, astfel că nu se pot identifica sectoare omogene.

Cele mai frecvente degradări întâlnite sunt: gropi si denivelari, cauzate de șiroiri ale apelor de suprafața sau staționarii îndelungate a acestora pe partea carosabila si de traficul desfășurat in timp in corelare cu grosimea redusa a stratului de piatra. Factorii de mediu, adică acțiunea îngheț-dezghetului, sau umiditatea ridicata din perioada anotimpului ploios reprezintă o alta cauza a stării de degradare actuale.

Pe drumurile comunale DC91 grosimea stratului asfaltic este de 5-10 cm, iar pe drumul comunal DC85 asfaltul are 10 cm grosime. Sub îmbrăcămintea asfaltică se găsește o fundație granulara alcătuită din balast. Îmbrăcămintea asfaltica prezintă multe zone degradate, care au fost plombate, dar sunt si zone deschise cu ciupituri, rupturi de margine etc.

Sunt si străzi de pământ care nu au o pietruire primara : Malomut (partial), Felsőhegyoldal, Bonczisikator.

Datorită circulației autovehiculelor și a fenomenului de îngheț-dezghet stratul superior pietruit s-a degradat, apărând o mulțime de gropi care împiedică desfășurarea normala a traficului.

Datorită stării tehnice necorespunzătoare a străzilor, circulația se desfășoară cu deosebită dificultate. Din această cauză, traseul străzilor este sinuos, urmărind în general traseul care oferă planeitate și consistență sporită. Pe timp ploios sau de iarnă,

majoritatea acestor străzi sunt greu circulabile, fiind îngreunat accesul mașinilor de intervenție, cum ar fi pompierii sau ambulanță. Prin urmare siguranța cetățeanului este pusă în pericol în cel mai înalt grad.

Sistemul de scurgere a apelor

Santurile și rigolele sunt poziționate pe o parte sau pe ambele părți ale străzilor și sunt de pământ în principal, sau protejate cu beton. În mare majoritate, santurile sunt colmatate, iar o parte din ele sunt parțial înfundate și deteriorate. Din aceste motive sistemul de scurgere a apelor nu are capacitatea necesară asigurării scurgerii apelor în lungul drumurilor comunale, vicinale și a străzilor, fapt care determină staționarea apei în santuri și infiltrarea acesteia în terasamente și în corpul drumurilor, afectând marginea platformei drumurilor și străzilor.

Pe trasee s-au putut identifica, la data parcurgerii acestora, câteva podete tubulare care se pot mentine efectuând însă lucrări de reparații și de completare cu dotările necesare. Podetele existente sunt insuficiente ca număr, fiind necesară și proiectarea unor podete noi ca să poată evacua apele colectate în santuri.

În concluzie, se poate spune că este necesar să se consolideze platforma acestor drumuri comunale, vicinale și străzi rurale prin realizarea unei structuri rutiere moderne și să se asigure scurgerea apelor prin construirea de santuri și podete.

Semnalizări și marcaje rutiere

Nu există un sistem de semnalizare conform normelor.

Traficul actual

Traficul pietonal se desfășoară în mare parte, pe partea carosabilă dar și pe trotuar în putinele zone în care acesta există.

Traficul se desfășoară cu viteză mică, autovehiculele și mijloacele de transport trebuie reparate foarte des, deci costul transportului este mai mare decât pe un drum modernizat.

IV.DESCRIEREA SOLUTIEI PROIECTATE

Traseul în plan

Traseele proiectate se suprapun în linii mari peste cele existente evitând exproprierile și sunt formate 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.

Elementele geometrice ale traseelor proiectate urmăresc traseele existente corectându-le 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 străzilor;

- introducerea curbilor progresive acolo unde este necesar (Fiind vorba de drumuri existente nu se vor proiecta lucrari de supralargire/suprainaltare in curbe decat daca spatiul permite acest lucru).

MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERA IN COMUNA BOGHIS, JUDETUL SALAJ			
Nr. Crt.	Denumire trasee	Lungime Proiectata (m)	Latime Proiectata (m)
I. DRUMURI COMUNALE			
1	DC 91	3446.00	5.50
2	DC 85	865.00	5.50
3	DC 91C	1160.00	4.00
Total drumuri comunale modernizate (m)		5471.00	-
II. DRUMURI VECINALE BOGHIS			
1	Nagyret II	1007.00	4.00
Total drumuri vicinale Boghis (m)		1007.00	-
III. DRUMURI VECINALE BOZIES			
1	Malomut	764.00	5.50
2	Nagyrut	354.50	5.50
3	Pangiret	262.00	4.00
4	Temetout	133.00	3.50
Total drumuri vicinale Bozies (m)		1513.50	-
IV. STRAZI BOGHIS			
1	Strada Csordaut	312.00	4.00
2	Strada Denes Sikator	196.00	4.00
3	Strada Ciganysikator	135.00	4.00
4	Strada Domb	1310.00	3.00
5	Strada Felsőhegyoldal	290.00	4.00
6	Strada Jankosikator	436.00	3.00
7	Strada Mateisikator	125.00	3.00
8	Strada Nagy Imre	208.00	4.00
9	Strada Romilor	238.00	5.00
10	Strada Totos Sikator	167.00	3.00
Total strazi Boghis (m)		3417.00	-
V. STRAZI BOZIES			
1	Strada Bonczisikator	177.00	3.50
2	Strada Bredasikator	166.00	4.00
3	Strada Kulvarosutca	458.50	5.50
Total strazi Bozies(m)		801.50	-
Total lungime strazi ce fac obiectul prezentului proiect (m)		12210.00	-

Profilul longitudinal

Linia rosie proiectata a fost stabilita tinand cont de urmatoarele aspecte:

- asigurarea unui confort corespunzator in circulatie;
- executarea unui volum minim de lucrari (sapatari, miscari de terasamente,etc);
- asigurarea scurgerii apelor;
- asigurarea acceselor la proprietati;
- respectarea pasului de proiectare si a razelor minime de racordare impuse de standardele in vigoare (STAS 863/85 si STAS 10144/3-91).

La proiectarea in profil longitudinal s-a urmarit corectarea profilului existent al strazilor. Linia rosie se va proiecta astfel incat sa tina seama de surgerea apelor de pe platforma drumului precum si de asigurarea acceselor la proprietati.

Profilul transversal

Elemente geometrice in profil transversal:

- platforma: 4,00-7,00 m;
- parte carosabila: 3,00 - 5,50 m;
- acostamente: 2x0,50m; 2x0,75m;

Panta transversala in aliniament:

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

S-au proiectat profile transversale tip conform planselor desenate.

Străzile, drumurile vicinale si drumul comunal DC 91C

Varianta 1 supla

- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1:2006; SREN 13 108-1:2006/AC:2008;
- 6 cm strat de legătură din binder BAD22.4 leg 50/70, conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108- 1:2006/AC:2008 ;
- 20 cm strat de bază din piatră spartă, conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013;
- 35 cm strat de fundație din balast, conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013 ;
- 15 cm strat de forma din balast nisipos;

DC91

Se va freza îmbrăcămintea asfaltică existentă care are in prezent 5, 7 sau 10 cm grosime. Apoi se va executa astfel:

Varianta 1 supla

Se vor executa eventuale casete de lărgire, astfel :

- 15 cm strat de forma din balast nisipos;
- 35 cm strat de fundație din balast, conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013 ;

Peste casete si suprafata rămasă după frezare care va fi scarificata si reprofilata cu adaos de piatra sparta se vor aşterne :

- 20 cm strat de bază din piatră spartă, conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013;
- 6 cm strat de legătură din binder BAD22.4 leg 50/70, conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108- 1:2006/AC:2008;

- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1:2006; SREN 13 108-1:2006/AC:2008;

DC85

Se va freza din 6-7 cm din îmbrăcămintea asfaltică existentă care are in prezent 10 cm grosime. Apoi se va executa astfel:

Varianta 1 supla

Se vor executa eventuale casete de lărgire, astfel :

- 15 cm strat de forma din balast nisipos;
- 35 cm strat de fundație din balast, conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013 ;
- 20 cm strat de bază din piatră spartă, conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013;

Peste casete si suprafata rămasă după frezare se vor aşterne :

- 6 cm strat de legătură din binder BAD22.4 leg 50/70, conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108- 1:2006/AC:2008;
- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1:2006; SREN 13 108-1:2006/AC:2008;

Pe sectoarele cu declivitati $>7\%$ se va executa un tratament clutaj conform recomandarilor expertizei tehnice.

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

Structura acostamente

Acostamente consolidate

- 15 cm strat de forma din balast nisipos;
- 35 cm strat de fundație din balast, conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013 ;
- 20 cm strat de bază din piatră spartă, conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013;
- 6 cm strat de legătură din binder BAD22.4 leg 50/70, conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108- 1:2006/AC:2008;
- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16 rul 50/70, conform SR EN 13108-1:2006; SREN 13 108-1:2006/AC:2008;

Acostamente neconsolidate

- 15 cm strat de forma in pământ amestecat cu balast 30%;
- 35 cm strat de fundație din balast, conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013 ;
- 20 cm strat de bază din agregate naturale stabilizate, conform STAS 10473/1-87;

- 10 cm balast, conform STAS 6400-84 si SR EN 13242:2013

Amenajare trotuare

S-au analizat doua variante constructive de realizare a structurii trotuarelor conform propunerii expertizei tehnice si anume:

Varianta 1 – structura rutiera supla pentru trotuare

- săpătura;
- 15 cm strat de fundatie din balast conform SR EN 13242+A1:2008 si STAS 6400;
- 10 cm strat de baza din piatra spartă împănată conform SR EN 13242+A1:2008;
- 4 cm BA 8 rul 50/70 conform AND 605-2016.

Varianta 2 – structura rutiera rigida pentru trotuare

- săpătura;
- 15 cm strat de fundatie din balast conform SR EN 13242+A1:2008 si STAS 6400;
- 12 cm beton clasa C30/37 armat cu plasa sudata 100x100x8.

Pentru trotuare se recomanda Varianta 2.

Trotuarele vor fi incadrate la marginea partii carosabile cu rigole carosabile sau borduri acolo unde spatiul este mai ingust, sau vor fi dispuse intre platforma străzilor si garduri acolo unde spatiul este mai generos.

Betonul va avea rosturi de contractie la fiecare 2.00 m.

Amenajarea intersectiilor cu drumurile laterale

In vederea protejarii si mentinerii in stare corespunzatoare a noii lucrari, se propune amenajarea drumurilor laterale existente.

Pentru a evita aducerea noroiului pe partea carosabila, drumurile laterale nemodernizate au fost amenajate pe lungime si latime variabila in functie de ampriza drumului lateral. Lungimea acestora este de 15.00m, sau pana la limita cadastrala, iar latimea acestora se regaseste in planul de situatie. Structura rutiera pe aceste drumuri este identica cu structura obiectului pe care este amplasat.

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

Nr. crt.	Drumuri laterale
	Poz. Km
MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERA IN COMUNA BOGHIS, JUDETUL SALAJ	
Drum comunal DC 91	
1	0+138.00 dr.
2	0+385.00 dr.
3	0+472.00 st.

4	0+474.00 dr.
5	0+721.00 st.
6	0+739.00 st.
7	1+022.00 st.
8	1+474.00 st.
9	1+912.00 st.
10	2+142.00 dr.
11	2+187.00 dr.
12	2+450.00 st.
13	2+864.00 dr.
Drum comunal DC 85	
1	0+367.00 st.
2	0+481.00 st.
3	0+574.00 dr.
4	0+854.00 st.
Drum comunal DC 91C	
1	0+547.00 st.
2	0+840.00 st.
Drum vicinal Nagyret II	
-	-
Drum vicinal Malomut	
1	0+007.00 dr.
2	0+364.00 dr.
3	0+366.00 dr.
Drum vicinal Nagyrut	
1	0+166.00 st.
2	0+338.00 st.
Drum vicinal Pangiret	
-	-
Drum vicinal Temetout	
-	-
Strada Csordaut	
1	0+207.00 dr.
Strada Denes Sikator	
-	-
Strada Ciganysikator	
-	-
Strada Domb	
1	0+141.00 st.
2	0+297.00 st.
3	0+415.00 st.
4	0+415.00 dr.
5	0+702.00 st.
6	0+931.00 st.

Strada Felsőhegyoldal	
-	-
Strada Jankosikator	
1	0+237.00 st.
Strada Mateisikator	
-	-
Strada Nagy Imre	
-	-
Strada Romilor	
-	-
Strada Totos Sikator	
-	-
Strada Bonczisikator	
-	-
Strada Bredasikator	
-	-
Strada Kulvarosiutca	
-	-

Platforme de incrucisare/intoarcere

S-au proiectat platforme de incrucisare cu latimea de 2.00m, lungimea de 20.00m si pene racord de 10.00m. Totodata pe drumul vicinal Nagyret II s-a proiectat o platforma de intoarcere cu latimea de 10.00m, respectiv lungimea de 25.00m. Pozitia platformelor se regaseste in partea desenata, precum si in tabelul centralizator de mai jos.

Nr. crt.	Platforme de incrucisare/intoarcere		
	Poz. Km		
MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERA IN COMUNA BOGHIS, JUDETUL SALAJ			
Drum comunal DC 91			
-	-		
Drum comunal DC 85			
-	-		
Drum comunal DC 91C			
-	-		
Drum vicinal Nagyret II			
Nr. crt.	Poz. Km	Lungime	Latime
1	0+994.00 dr.	25.00 m	10.00 m
Drum vicinal Malomut			
-	-		
Drum vicinal Nagyrut			

-	-		
Drum vicinal Pangiret			
-	-		
Drum vicinal Temetout			
Nr. crt.	Poz. Km	Lungime	Latime
1	0+123.00 st./dr.	20.00 m	2.00 m
Strada Csordaut			
-	-		
Strada Denes Sikator			
-	-		
Strada Ciganysikator			
-	-		
Strada Domb			
Nr. crt.	Poz. Km	Lungime	Latime
1	0+580.00 dr.	20.00 m	2.00 m
Strada Felsőhegyoldal			
Nr. crt.	Poz. Km	Lungime	Latime
1	0+120.00 dr.	20.00 m	2.00 m
Strada Jankosikator			
Nr. crt.	Poz. Km	Lungime	Latime
1	0+310.00 dr.	20.00 m	2.00 m
Strada Mateisikator			
-	-		
Strada Nagy Imre			
-	-		
Strada Romilor			
-	-		
Strada Totos Sikator			
-	-		
Strada Bonczisikator			
-	-		
Strada Bredasikator			
-	-		
Strada Kulvarosiutca			
-	-		

Scurgerea apelor

Scurgerea apelor pluviale a fost asigurata prin amenajarea pantelor longitudinale si transversale (2.5%) ale partii carosabile si acostamentelor, colectate prin dispozitivele de scurgere (santuri de pamant, santuri pereate cu beton C30/37 cu baza de 30cm, baza de 50 cm, baza de 120 cm, baza de 150 cm, rigola pereata 1:3 – 1:1 din beton C30/37, rigola carosabila) conform planului de situatie si profilurilor transversale tip.

S.C. ELCRIROM CONCEPT S.R.L.
C.U.I. 43160021 C.I.F. J24/1226/2020
Str.Oituz, nr.4, ap.4, Baia Mare, jud. Maramures

Podetele noi au fost dimensionate cu o deschidere care sa asigure debuseul necesar pentru scurgerea normala a apei.

La podetele existente s-au prevazut lucrari de decolmatare si reparatii curente. Totodata s-au proiectat podete noi din tuburi corugate cu diametrul cuprins intre 300mm-1500mm si lungimi cuprinse intre 6.00-16.00m, respectiv doua podete casetate de tip P2 cu lungimea L=7.20m si un podet casetat tip P2 cu lungimea L=9.60m, conform tabelului centralizator:

PODETE COMUNA BOGHIS, JUDETUL SALAJ					
DRUM COMUNAL DC91					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	1	0+396.00	Pod existent	-	- decolmatare -reparatii cu mortare speciale
	2	0+725.00	Pod existent	-	- decolmatare -reparatii cu mortare speciale
	3	0+995.00	Pod existent	-	- decolmatare -reparatii cu mortare speciale
	4	1+294.00	Podet tubular nou	Ø 1000	L=16.00m
	5	1+719.00	Podet nou tip P2	-	L=9.60m
	6	1+917.00	Podet tubular nou	Ø 1000	L=12.00m
	7	2+860.00	Podet tubular nou	Ø 1000	L=14.00m
Total podete de traversare	Podete tubulare noi Ø 1000 L=12.00m				1
	Podete tubulare noi Ø 1000 L=14.00m				1
	Podete tubulare noi Ø 1000 L=16.00m				1
	Podet nou tip P2 L=9.60m				1
	Pod existent				3
Podete la dr. laterale	1	0+138.00 dr.	Podet tubular nou	Ø 300	L=6.00m
	2	0+716.00 dr.	Podet tubular nou	Ø 600	L=10.00m
	3	0+721.00 st.	Podet tubular nou	Ø 600	L=6.00 m
	4	0+739.00 st.	Podet tubular nou	Ø 600	L=6.00 m
	5	2+142.00 dr.	Podet tubular nou	Ø 600	L=6.00 m
	6	2+187.00 dr.	Podet tubular nou	Ø 600	L=8.00 m
	7	2+450.00 st.	Podet tubular nou	Ø 600	L=10.00 m

S.C. ELCRIROM CONCEPT S.R.L.
C.U.I. 43160021 C.I.F. J24/1226/2020
Str.Oituz, nr.4, ap.4, Baia Mare, jud. Maramures

	8	2+864.00 dr.	Podet tubular nou	Ø 600	L=6.00 m
Total podete la dr. lat.	Podete tubulare noi Ø 600 L=6.00m				4
	Podete tubulare noi Ø 600 L=8.00m				1
	Podete tubulare noi Ø 600 L=10.00m				2
	Podete tubulare noi Ø 300 L=6.00m				1
DRUM COMUNAL DC85					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	1	0+004.00	Podet tubular nou	Ø600	L=12.00 m
	2	0+292.00	Podet existent	-	-reparatii
	3	0+372.00	Podet tubular nou	Ø600	L=14.00 m
	4	0+407.00	Podet tubular nou	Ø600	L=10.00 m
	5	0+503.00	Podet tubular nou	Ø600	L=10.00 m
	6	0+600.00	Podet tubular nou	Ø600	L=10.00 m
Total podete de traversare	Podete tubulare noi Ø 600 L=10.00m				3
	Podete tubulare noi Ø 600 L=12.00m				1
	Podete tubulare noi Ø 600 L=14.00m				1
	Podet existent				1
Podete la dr. laterale	1	0+367.00 st.	Traversare cu rigola carosabila	-	L=14.00 m
	2	0+481.00 st.	Podet tubular nou	Ø600	L=10.00 m
	3	0+574.00dr.	Podet tubular nou	Ø600	L=10.00 m
	4	0+854.00 st.	Podet tubular nou	Ø600	L=6.00 m
Total podete la dr. lat.	Podete tubulare noi Ø 600 L=6.00m				1
	Podete tubulare noi Ø 600 L=10.00m				2
	Traversare cu rigola carosabila L=14.00 m				1
DRUM COMUNAL DC 91C					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	1	0+116.00	Podet nou tip P2	-	L=7.20 m
	2	0+454.00	Podet tubular nou	Ø800	L=6.00 m
	3	0+689.00	Podet tubular nou	Ø800	L=6.00 m
	4	0+831.00	Podet nou tip P2	-	L=7.20 m
Total podete de traversare	Podete tubulare noi Ø 800 L=6.00m				2
	Podete noi P2 L=7.20 m				2
Podete la dr. laterale	1	0+547.00 st.	Podet tubular nou	Ø600	L=8.00 m
	2	0+840.00 st.	Podet tubular nou	Ø600	L=8.00 m
Total podete la dr. lat.	Podete tubulare noi Ø 600 L=8.00m				2

S.C. ELCRIROM CONCEPT S.R.L.
C.U.I. 43160021 C.I.F. J24/1226/2020
Str.Oituz, nr.4, ap.4, Baia Mare, jud. Maramures

DRUM VICINAL NAGYRET II					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	1	0+370.00	Podet tubular nou	Ø 800	L=6.00m
	2	0+940.00	Podet tubular nou	Ø 800	L=6.00m
Total podete de traversare	Podete tubulare noi Ø 800 L=6.00m				2
Podete la dr. laterale	-	-	-	-	-
Total podete la dr. lat.	-				-
DRUM VICINAL MALOMUT					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	1	0+050.00	Podet tubular nou	Ø800	L=10.00m
	2	0+696.00	Podet tubular nou	Ø 600	L=10.00m
Total podete de traversare	Podete tubulare noi Ø 600 L=10.00m				1
	Podete tubulare noi Ø 800 L=10.00m				1
Podete la dr. laterale	1	0+007.00 dr.	Podet tubular nou	Ø600	L=6.00 m
Total podete la dr. lat.	Podete tubulare noi Ø 600 L=6.00m				1
DRUM VICINAL NAGYRUT					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	1	0+000.00	Podet tubular nou	Ø 1000	L=12.00m
Total podete de traversare	Podete tubulare noi Ø 1000 L=12.00m				1
Podete la dr. laterale	1	0+166.00 st.	Podet tubular nou	Ø800	L=6.00 m
	2	0+338.00 st.	Podet tubular nou	Ø800	L=6.00 m
Total podete la dr. lat.	Podete tubulare noi Ø 800 L=6.00m				2
DRUM VICINAL PANGIRET					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	1	0+099.00	Pod existent		- decolmatare -reparatii cu mortare speciale
Total podete de traversare	Pod existent				1
Podete la dr. laterale	-	-	-	-	-
Total podete la dr. lat.	-				-
DRUM VICINAL TEMETOUT					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		

S.C. ELCRIROM CONCEPT S.R.L.
C.U.I. 43160021 C.I.F. J24/1226/2020
Str.Oituz, nr.4, ap.4, Baia Mare, jud. Maramures

Podete de traversare	1	0+005.00	Podet tubular nou	Ø 600	L=8.00m
Total podete de traversare	Podete tubulare noi Ø 600 L=8.00m				1
Podete la dr. laterale	-	-	-	-	-
Total podete la dr. lat.	-				-
STRADA CSORDAUT					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	1	0+206.00	Podet tubulat nou	Ø600	14.00 m
Total podete de traversare	Podete tubulare noi Ø 600 L=14.00m				1
Podete la dr. laterale	-	-	-	-	-
Total podete la dr. lat.	-				-
STRADA DENES SIKATOR					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	-	-	-	-	-
Total podete de traversare	-				-
Podete la dr. laterale	-	-	-	-	-
Total podete la dr. lat.	-				-
Strada CIGANYSIKATOR					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	1	0+005.00	Podet tubulat nou	Ø600	L=12.00 m
	2	0+134.00	Podet tubular nou	Ø 600	L=8.00m
Total podete de traversare	Podete tubulare noi Ø 600 L=8.00m				1
	Podete tubulare noi Ø 600 L=12.00m				1
Podete la dr. laterale	-	-	-	-	-
Total podete la dr. lat.	-				-
STRADA DOMB					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	1	0+078.00	Podet tubular nou	Ø600	L=6.00 m
	2	0+170.00	Podet tubulat nou	Ø600	L=6.00 m
	3	0+289.00	Podet tubulat nou	Ø600	L=8.00 m
	4	0+306.00	Podet tubulat nou	Ø600	L=8.00 m
	5	0+408.00	Podet tubulat nou	Ø600	L=8.00 m

S.C. ELCRIROM CONCEPT S.R.L.
C.U.I. 43160021 C.I.F. J24/1226/2020
Str.Oituz, nr.4, ap.4, Baia Mare, jud. Maramures

	6	0+422.00	Podet tubulat nou	Ø600	L=8.00 m
	7	0+510.00	Podet tubular nou	Ø600	L=6.00 m
	8	0+606.00	Podet tubular nou	Ø600	L=6.00 m
	9	0+834.00	Podet tubulat nou	Ø1500	L=8.00 m
	10	1+016.00	Podet tubular nou	Ø600	L=6.00 m
	11	1+116.00	Podet tubular nou	Ø600	L=6.00 m
Total podete de traversare	Podete tubulare noi Ø 600 L=6.00m				6
	Podete tubulare noi Ø 600 L=8.00m				4
	Podete tubulare noi Ø 1500 L=8.00m				1
Podete la dr. laterale	1	0+141.00 st.	Podet tubulat nou	Ø300	L=10.00m
	2	0+702.00 st.	Podet tubulat nou	Ø300	L=6.00 m
	3	0+931.00 st.	Podet tubular nou	Ø600	L=10.00m
Total podete la dr. lat.	Podete tubulare noi Ø 600 L=10.00m				1
	Podete tubulare noi Ø 300 L=6.00m				1
	Podete tubulare noi Ø 300 L=10.00m				1
Strada FELSŐHEGYOLDAL					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	-	-	-	-	-
Total podete de traversare	-				-
Podete la dr. laterale	-	-	-	-	-
Total podete la dr. lat.	-				-
Strada JANKOSIKATOR					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	1	0+243.00	Podet tubular nou	Ø 1500	L=8.00m
	2	0+341.00	Podet tubular nou	Ø 600	L=10.00m
Total podete de traversare	Podete tubulare noi Ø 1500 L=8.00m				1
	Podete tubulare noi Ø 600 L=10.00m				1
Podete la dr. laterale	-	-	-	-	-
Total podete la dr. lat.	-				-
Strada MATEISIKATOR					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	1	0+003.00	Podet existent	-	-reparatii
Total podete de traversare	Podete existente				1

S.C. ELCRIROM CONCEPT S.R.L.
C.U.I. 43160021 C.I.F. J24/1226/2020
Str.Oituz, nr.4, ap.4, Baia Mare, jud. Maramures

Podete la dr. laterale	-	-	-	-	-
Total podete la dr. lat.	-				-
Strada NAGY IMRE					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	-	-	-	-	-
Total podete de traversare	-				-
Podete la dr. laterale	-	-	-	-	-
Total podete la dr. lat.	-				-
Strada ROMILOR					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	-	-	-	-	-
Total podete de traversare	-				-
Podete la dr. laterale	-	-	-	-	-
Total podete la dr. lat.	-				-
Strada TOTOS SIKATOR					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	1	0+150.00	Podet tubular nou	Ø 1000	L=10.00m
Total podete de traversare	Podete tubulare noi Ø 1000 L=10.00m				1
Podete la dr. laterale	-	-	-	-	-
Total podete la dr. lat.	-				-
Strada BONCZISIKATOR					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	1	0+000.00	Podet tubular nou	Ø 600	L=12.00m
Total podete de traversare	Podete tubulare noi Ø 600 L=12.00m				1
Podete la dr. laterale	-	-	-	-	-
Total podete la dr. lat.	-				-
Strada BREDASIKATOR					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	-	-	-	-	-
Total podete de traversare	-				-

Podete la dr. laterale	-	-	-	-	-
Total podete la dr. lat.	-				-
Strada KULVAROSIUTCA					
	Nr. Crt.	Poz. Km	Tip podet/interventie		
Podete de traversare	1	0+177.00	Podet tubular nou	Ø 800	L=10.00m
	2	0+340.00	Podet tubular nou	Ø 800	L=10.00m
Total podete de traversare	Podete tubulare noi Ø 800 L=10.00m				2
Podete la dr. laterale	-	-	-	-	-
Total podete la dr. lat.	-				-

Accesuri la proprietate

Au fost proiectate accesuri la proprietate acolo unde este cazul, cu diametrul de 200/300/600mm si lungimi cuprinse intre 2.00 si 12.00m. De asemenea pentru a asigura accesul populatiei la proprietati in conditii optime, pe zonele unde nu se vor amenaja dispozitive de scurgere, in dreptul acceselor se vor realiza dale de beton C30/37 in grosime de 15cm, armate cu plasa sudata Ø6x100x100, dispuse pe un strat de balast in grosime de 25cm.

Pozitia acestora se regaseste in partea desenata (Plan de situatie).

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;
- Tratament de clutaj
- Parapet de siguranta

Tipurile si pozitia kilometrica a indicatoarelor se gasesc in plansele cu planul de semnalizare rutiera.

Nr. crt.	Parapet de protectie	
	MODERNIZARE INFRASTRUCTURA RUTIERA IN COMUNA BOGHIS, JUDETUL SALAJ	
	Pozitie kilometrice. Km	Lungime
Drum comunal DC 91		

S.C. ELCRIROM CONCEPT S.R.L.
C.U.I. 43160021 C.I.F. J24/1226/2020
Str.Oituz, nr.4, ap.4, Baia Mare, jud. Maramures

1	0+395.00-0+421.00 st.	26.00
2	0+396.00-0+423.00 st.	27.00
3	0+994.00-1+004.00 st.	10.00
4	0+994.00-1+004.00 dr.	10.00
Drum comunal DC 85		
1	-	-
Drum comunal DC 91C		
1	0+000.00-0+053.00 st.	52.00
2	0+060.00-0+079.00 st.	19.00
3	0+085.00-0+113.00 st.	28.00
4	0+119.00-0+160.00 st.	40.00
Drum vicinal Nagyret II		
1	-	-
Drum vicinal Malomut		
1	-	-
Drum vicinal Nagyrut		
1	-	-
Drum vicinal Pangiret		
1	0+095.00-0+110.00 dr.	15.00
2	0+096.00-0+110.00 st.	15.00
Drum vicinal Temetout		
1	-	-
Strada Csordaut		
1	-	-
Strada Denes Sikator		
1	-	-
Strada Ciganysikator		
1	-	-
Strada Domb		
1	-	-
Strada Felsőhegyoldal		
1	-	-
Strada Jankosikator		
1	0+000.00-0+069.00 dr.	67.00
2	0+075.00-0+114.00 dr.	39.00
3	0+119.00-0+157.00 dr.	38.00
4	0+164.00-0+178.00 dr.	15.00
5	0+185.00-0+243.00 dr.	56.00
6	0+237.00 st.	10.00
7	0+244.00-0+288.00 st.	44.00
Strada Mateisikator		
1	-	-
Strada Nagy Imre		
1	-	-

Strada Romilor		
1	-	-
Strada Totos Sikator		
1	-	-
Strada Bonczisikator		
1	-	-
Strada Bredasikator		
1	-	-
Strada Kulvarosiutca		
1	-	-

b) Durata de realizare si etapele principale corelate cu datele prevazute in graficul orientativ de realizare a investitiei, detaliat pe etape principale

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
1	Organizare de santier																		
2	Lucrari pregatitoare																		
3	Protectii taluzuri																		
4	Terasamente																		
5	Lucrari de drum																		
6	Acostamente pietruite																		
7	Acostamente consolidate																		
8	Drumuri laterale																		
9	Platforme de incrucisare																		
10	Spatii verzi																		
11	Trotuare																		

Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă

Pe amplasament s-au identificat:

- A. rețea de energie electrică;
- B. rețea de alimentare cu apă.
- C. rețea de gaz
- D. rețea de canalizare

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>
Pământ; Balast; Piatra sparta; Agregate de rau; Otel, Bitum, 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:

Aducerea la profil a acostamentelor
Intretinerea imbracamintii asfaltice: inlaturare denivelari si fagase, plombari, colmatare fisuri si crapaturi, badijonare
Scarificare si reprofilare drum cu adaos de material pietros 10 cm cu cilindrare
Curatarea drumului de noroi 5 cm grosime
Curatarea santurilor
Curatire podete
Reprofilare drumuri laterale fara cilindrare

Asigurarea scurgerii apelor la drumuri laterale
Cosirea vegetatiei ierboase

Relația cu alte proiecte existente sau planificate:

Nu este cazul.

Detalii privind alterantivele care au fost luate în considerare:

Reprezinta varianta in care nu se realizeaza investitia si vor continua lucrarile de intretinere a strazilor realizate de catre primarie.

Cheltuielile de intretinere, in cazul scenariului tehnico-economic in varianta zero (fara investitie), intr-un an calendaristic sunt estimate conform tabelului, fiind luate in calcul lucrarile minimale necesare pentru asigurarea circulatiei pe perioada primavara - toamna conform "Normativului privind intretinerea si repararea drumurilor publice", indicativ AND 554/2002.

Nr. crt.	Denumire lucrare de intretinere- varianta fara proiect	UM	Cantitate	Pret unitar	Valoare
1	Aducerea la profil a acostamentelor	mp	12210.00	2.00	24420.00
2	Plombarea structurilor rutiere supl	mp	582.00	70.00	40740.00
2	Scarificare si reprofilare drum cu adaos de material pietros 10 cm cu cilindrare	mp	39283.00	5.00	196415.00
3	Curatarea drumului de noroi 5 cm grosime	mp	39283.00	0.25	9820.75
4	Curatarea santurilor	ml	13240.00	3.50	46340.00
6	Curatire podete	mc	150.00	30.00	4500.00
7	Reprofilare drumuri laterale fara cilindrare	mp	2055.00	1.00	2055.00
8	Asigurarea scurgerii apelor la drumuri laterale	ml	100.00	1.50	150.00
9	Cosirea vegetatiei ierboase	mp	12210.00	0.50	6105.00
TOTAL (fara TVA)					330545.75

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 nr. 15 din 04/05/2022 emis de Primaria Comunei Boghis, in afara acordului de mediu se mai solicita urmatoarele avize si acorduri:

- Alimentare cu energie electrica,
- Alimentare cu apa
- Canalizare
- Telefonizare

- Avizul de gospodarire a apelor
- Acord Serviciul Administrarea Domeniului Public si Privat al judetului Salaj

Localizarea proiectului:

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

Nu este cazul

Hărți, fotografiile 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 nr.15 din 04/05/2022 emis de Primaria Comunei Boghis, terenul este incadrat astfel:

Regimul juridic

Suprafata terenului studiat este de 12210 mp; Terenul este proprietat publica, dreptul de proprietate asupra imobilului apartine comunei Boghis; Imobilul este situate in perimetrul intravilan al localitatii Bozieș.

Regimul economic

Folosinta actuala: Terenul trece in toate zonele mentionate de UTR, potrivit PUG, si are categoria de folosinta: strada, drum comunal.

Situatia propusa: strada, drum comunal.

Regimul tehnic

- destinatii admise :- potrivit PUG
- destinatii neadmise:- potrivit PUG
- conditii de amplasare conform PUG
- echipare cu utilitati: terenul beneficiaza de urmatoarele utilitati: la retea de energie electrica
- regimul de alinierea terenului si constr. fata de drumurile publice:- conform PUZ
- distanța fata de aliniament- conform proiect
- regim de inaltime
- POT- max-, CUT—mpADC/mp teren

Politici de zonare și de folosire a terenului

Nu este cazul

Areale sensibile;

Nu este cazul

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

Nu este cazul.

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

Nu este cazul

V. Descrierea amplasării proiectului:

Comuna Boghis, este o comuna în județul Salaj, Transilvania, România, format din localitățile componente Boghis (reședința), și Bozies.

Tronsoanele de drumuri și străzi ce fac obiectul prezentei documentații se situează în intravilanul și extravilanul localităților Boghis și Bozies, și au o lungime totală de 12210.00m.

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

Modernizarea infrastructurii rutiere a drumurilor comunale, vicinale și străzile care fac obiectul proiectului afectează mediul prin următoarele:

❖ **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 asfalt și betoane.

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

- Poluare cronică manifestată în perioada operațională, 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 transportă 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 sezoniera reprezinta reprezinta totodata un rezultat al lucrarilor executate pentru mentinerea circulatiei in conditii de siguranta pe perioada iernii, pe drumurile cu polei si gheata.

➤ **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 CONSTRUCTIE

La aceasta faza nu exista informatii cu privire la locatia si echiparea Organizarii de Santier.

Surse de poluare

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

- Executia propriu-zisa a lucrarilor;
- Traficul de santier rezultat din circulatia vehiculelor grele pentru transport de materiale, si personal la punctele de lucru, utilajele;
- Organizare de santier care poate avea in componenta ei statii de asfalt si 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 corozionul vehiculelor: fier, crom, nichel, cupru, cadmiu;
- Uleiuri si grasimi minerale;
- Reziduuri provenite de la uzura imbracamintii drumului: materii solide.

Masuri de protectie:

Scurgerea apelor

Sistemul natural de scurgere existent inaintea executiei lucrarilor va fi mentinut si imbunatatit prin amenajarea albiei elementelor de scurgere a apelor.

➤ **Protecția aerului:**

Sursele de poluanți pentru aer, poluanți;

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

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 asfalt si betoane vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic in vederea constatarii eventualelor defectiuni care pot produce emisii ridicate de poluanti. O alta posibilitate de limitare a emisiilor de substante poluante consta in folosirea de utilaje, vehicule, echipamente de generatie recenta, prevazute cu sisteme performante de retinere a poluantilor.

PERIOADA DE FUNCTIONARE

Surse de poluare

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

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 produși 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

Modernizarea strazilor va avea, in mod cert, efecte pozitive asupra calitatii aerului de-a lungul strazii care va 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.

- **Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor**
Sursele de zgomot și vibrații;
Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

Nivelul maxim admis de zgomot de 65 db stabilit in prevederile STAS 10009/1988 nu poate fi depasit in activitatea viitoare, deci consideram ca de la acest obiectiv de investitii nu va fi afectata prin zgomote populatia din zona.

- **Protecția împotriva radiațiilor:**
Sursele de radiații;
Amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor;

Nu este cazul.

- **Protecția solului și a subsolului:**
Sursele de poluanți pentru sol, subsol și ape freatică;
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 asfalt.
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

Potrivit specificului constructiei drumurilor, sursele posibile care ar putea influenta negativ indicatorii de calitate ai solului ca urmare a desfasurarii activitatilor analizate pe amplasamentul investitiei, sunt urmatoarele:

1. derocarile si decaparile de sol vegetal din operatiile de ranguire/decopertare necesare pregatirii suprafetelor pe care se vor monta plase de protectie;
2. scurgerile accidentale de carburanti si lubrifianti de la utilajele si mijloacele de transport;

In concluzie, avand in vedere cele mentionate anterior, impactul activitatii in ansamblu asupra solului si subsolului va fi nesemnificativ.

- **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

Proiectul propus nu traverseaza arii naturale protejate.

PERIOADA DE CONSTRUCTIE

Surse de poluare

Sursele de poluare pot fi:

- Emisiile de poluanti si zgomotul generate de traficul de santier: masinile care transporta materiale, muncitori la punctele de lucru, etc;
- Emisiile de poluanti si 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 fiecărei 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 strada.

Masuri de protectie:

- Intretinerea corespunzatoare a dispozitivelor de colectare si evacuare a apelor;
- Semnalizare rutiera corespunzatoare care sa indice ca exista pericolul traversarii drumului de catre animale;

Indepartarea rapida a urmarilor accidentelor, astfel incat eventualele scurgeri de carburanti pe suprafata carosabila sa nu ajunga pe sol.

- **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

Tronsoanele de drumuri si strazi ce fac obiectul prezentei documentatii se situeaza in intravilanul si extravilanul localitatilor Boghis si Bozies, si au o lungime totala de 12210.00m.

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 drumuri.

- Antreprenorul are obligatia sa asigure mentinerea curata a santierului 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 sectorul de drum national.

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).

➤ **Gospodărirea 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 deșeurilor

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 deșeurilor).
	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 deșeurilor industriale reciclate aprobata

Amplasament	Tipuri de deseuri	Mod de colectare / evacuare	Observatii
			prin Legea nr. 456/2001 si cu modificarile ulterioare).
	Deseuri materiale de constructii	Pe platforme speciale, nu ridica probleme din punct de vedere al factorilor de mediu.	Se pot valorifica la infrastructura drumurilor locale si de exploatare.
	Slamuri petroliere/ uleiuri uzate	In recipienti metalici inchisi, vor fi predate la unitati specializate pentru valorificare sau incinerare.	Se vor pastra evidente stricte cu privire la cantitatile predate (conformare cu prevederile HG nr. 662/2001 privind gestionarea uleiurilor uzate cu modificarile ulterioare si HG nr. 128/2002 privind incinerarea deseurilor).
	Deseuri lemn	Colectate selectiv, se pot valorifica functie de dimensiuni si calitate	
	Acumulatori uzati	Deseuri periculoase, stocate in magazine, predate numai la unitatile specializate.	Se vor pastra evidente stricte cu privire la cantitatile valorificate (conformare cu prevederile HG nr. 1057/2001 privind regimul bateriilor si acumulatorilor care contin substante periculoase).
	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 pietroase extrase din cariere;

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

PERIOADA DE FUNCTIONARE

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 accidentele 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. Deseurile ajunse pe carosabil vor fi curatate utilizand cele mai bune solutii in domeniu, iar deseurile rezultate in urma acestui proces vor fi eliminate conform prevederilor legale in vigoare.
- Deseuri de la instalatii de tratare a reziduurilor, de la statiile de epurare a apelor uzate si de la tratarea apelor pentru alimentare cu apa si uz industrial. Rezulta de la sistemele de decantare a apelor pluviale ce se scurg de pe carosabil. Namolurile si grasimile vor fi separate in instalatiile de epurare a apelor pluviale care spala poluantii depusi pe platforma.
- Administratorul strazii va avea obligatia sa intretina instalatiile de epurare a apelor pluviale colectate de pe platforma acesteia, sa colecteze periodic namolul si sa-l transporte la cele mai apropiate statii de epurare.
- 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 străzii.

➤ **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 activitatile de constructie a podurilor, nu se incadreaza in categoria deseurilor periculoase.

De asemenea, la categoria deseurilor municipale si asimilabile din comert, industrie, etc. se incadreaza ca deseuri periculoase vopselurile, cernelurile, adezivii si rasinile, solventii, tuburile fluorescente si alte deseuri cu continut de mercur. Unele dintre aceste substante ar putea fi folosite in santier, in cantitati reduse. De asemenea, este posibila folosirea, tot in cantitati reduse, si a altor substante si materiale cu actiune periculoasa sau toxica. Gospodarirea substantelor toxice si periculoase se va face cu respectarea prevederilor legale in 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 CONSTRUCTIE

Antreprenorului ii revine sarcina depozitarii si folosirii in conditii de siguranta a substantelor periculoase. De asemenea, antreprenorul va trebui sa tina o evidenta stricta a acestor materiale. Deseurile rezultate, precum si ambalajele substantelor toxice si periculoase, vor fi depozitate in siguranta si predate unitatilor specializate pentru depozitare definitiva, reciclare sau incinerare.

PERIOADA DE FUNCTIONARE

In perioada de operare, substantele toxice si periculoase pot apare ca urmare a activitatilor desfasurate in spatiile de servicii si ca urmare a producerii accidentelor rutiere, inclusiv a celor in care sunt implicate vehicule ce transporta substante toxice si periculoase.

Modul de transport al substantelor toxice si periculoase este reglementat si trebuie respectat de catre transportatori.

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

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 visual, 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.

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.

De asemenea, o atentie deosebita trebuie acordata zonelor unde exista rezervatii naturale si arii protejate.

PERIOADA DE OPERARE

Principalul impact manifestat in perioada de operare astrazilor 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 depasii 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;

Drumuri de acces la santier etc (este posibil si ca Antreprenorul sa utilizeze numai drumurile existente).

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 Drumul National, date fiind conditiile de trafic fluent, fara variatii semnificative ale vitezei si comparand cu situatia exsistenta.

Impactul asupra calitatii si regimului cantitativ al apei

IMPACTUL MANIFESTAT IN PERIOADA DE EXECUTIE

Apa subterana

Impactul asupra apei subterane se exercita mai puternic in zonele cu panza freatica ridicata, unde este posibila modificarea regimului natural de scurgere si a indicatorilor de calitate.

Drenajul taluzului si al zidului pot determina scaderea nivelului panzei de apa subterana in zonele adiacente, in timp ce structurile pot ridica nivelul pe directiile curentilor naturali de scurgere.

Impactul asupra calitatii panzei freactice depinde in mare masura de adancimea la care se afla aceasta si de gradul de autoepurare, acesta depinzand de tipul solului din zona respectiva.

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 strazii.

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:

- a. Tipul carburantului: cu benzina sau cu motorina. S-a evidentiat ca in cazul benzinei, emisia de CO este mult mai mare.
- b. 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;
- c. Conditii de circulatie: la accelerari si franari au loc crestere ale emisiei de pana la 1,5 - 2 ori, in timp ce la mersul in gol cresterea poate fi de pana la 25 ori;
- d. Intensitatea traficului: emisia de CO creste proportional cu cresterea numarului de vehicule pe un tronson dat;
- e. 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 urmatoorii factori de baza ce influenteaza gradul de poluare cu NOx:

- 1) 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.
- 2) 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.
- 3) 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 insa de 5-6 ori mai mare la o viteza de 10 km/h;
- Conditii 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 Primaria Comunei Sasciori 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 sectorul de drum judetean.

Impactul asupra peisajului si mediului vizual

IMPACTUL IN PERIOADA DE EXECUTIE

Prin executarea lucrarilor nu se modifica semnificativ mediul ambiant.

IMPACTUL IN PERIOADA DE OPERARE

NESEMNIFICATIV

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

Nu este cazul.

IMPACTUL IN PERIOADA DE EXECUTIE

Pe perioada realizarii lucrarilor de consolidare a sectorului de drum comunal amplasamentul va fi semnalizat corespunzator in vederea evitrarii a eventualelor accidente.

IMPACTUL IN PERIOADA DE OPERARE

Impact nesemnificativ in perioada de operare.

NATURA IMPACTULUI

Impact nesemnificativ in perioada de executie.

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

Local, in zona șantierului.

Magnitudinea și compexitatea impactului

Impact semnificativ.

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 capitolul VI din cadrul acestei documentatii si sunt descrise pentru fiecare factor de mediu.

Natura transfrontalieră a impactului;

Nu este cazul.

VIII. 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

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

- Verificarea periodica a parcului de utilaje pentru depistarea eventualelor defectiuni;
- Gestionarea controlata a deseurilor;
- Stabilirea unui program de prevenire si combatere a poluarii accidentale: masuri necesar a fi luate, echipe de interventie, dotari si echipamente pentru interventie in caz de accident;
- Organizarea unui sistem prin care populatia sa poata informa constructorul asupra nemulțumirilor pe care le are, legate de poluarea din aceasta perioada, siguranta traficului, etc.

PERIOADA DE FUNCTIONARE

Se recomanda ca dupa intrarea in exploatare a lucrarii sa se aplice un program de monitorizare al factorilor de mediu si al eficientei lucrarilor propuse pentru reducerea impactului negativ.

APA

Pentru protectia calitatii cursurilor de apa se recomanda monitorizarea eficientei de functionare a constructiilor de epurare a apelor. Concentratiile maxime de poluanti in apa evacuata trebuie sa fie inferioare celor stabilite de H.G. 188/2 002 pentru aprobarea unor norme privind conditiile de descarcare in mediul acvatic a apelor uzate si Hotararea nr. 352/2005 – privind modificarea si completarea H.G. nr. 188/2002.

AER

Pentru protectia calitatii aerului se recomanda a se face masuratori ale concentratiilor de poluanti in aer.

Poluantii specifici traficului rutier sunt: CO, NOx, SO2, Pb. Valorile determinate trebuie sa fie inferioare celor prevazute de Ordinul nr. 592/2002.

ZGOMOT

Monitorizarea nivelelor de zgomot atinse in perioada de operare reprezinta o masura necesara ce trebuie aplicata. Valorile masurate trebuie sa fie in conformitate cu STAS 10009/1988.

IX. 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.

X. 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:

- A. Containere pentru birouri;
- B. Atelier mecanic;
- C. Magazie;
- D. Laborator;
- E. Depozit de carburanti.
- F. statie de betoane;
- G. Grupuri sanitare;
- H. Platforme pentru parcare auto si utilaje.

Localizarea organizării de șantier;

Se estimeaza ca laboratorul, depozitul de carburanti si 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 positionate 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 asfalt 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 VII 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 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 (procese 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 Organizarii 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.

BIODIVERSITATE

Santierul, in ansamblu, nu are un impact negativ complex asupra vegetatiei.

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

Masuri pentru protectia apelor si solului

- Se recomanda betonarea suprafetei organizarii de santier, astfel incat sa nu se produca infiltrari ale apelor care spala platforma organizarii, ale pierderilor accidentale de carburanti etc;
- Apele pluviale si apele uzate menajere si tehnologice vor fi colectate si epurate inainte de deversarea intr-un curs de apa, epurarea va asigura incadrarea in limitele stabilite de H.G. nr. 188/2002 pentru aprobarea normelor privind descarcarea in mediul acvatic a apelor uzate si H.G. nr. 352/2005 privind modificarea si completarea HG 188 /2002;
- Stocarea carburantilor si a produselor chimice se va face in rezervoare etanse, astfel incat sa nu se produca pierderi. Etanseitatea lor se va verifica periodic.

Masuri pentru protectia aerului

- Se recomanda ca organizarea de santier si baza de productie sa nu se amplaseze in apropierea zonelor locuite;
- Se recomanda adoptarea unor tehnologii mai putin poluante, folosirea unor statii de mixturi asfaltice si de betoane dotate cu instalatii de epurare a gazelor evacuate in atmosfera si de retinere a prafului;

- Se va monitoriza periodic calitatea aerului in incinta unde functioneaza statiile si la limita incintei.
- Valorile concentratiilor de poluanti trebuie sa fie inferioare celor maxime admisibile de poluanti in aer stabilite de Ord. 592/2002 privind stabilirea valorilor limita, a valorilor de prag si a criteriilor si metodelor de evaluare a dioxidului de sulf, dioxidului de azot si oxizilor de azot, pulberilor in suspensie, plumbului, benzenului, monoxidului de carbon si ozonului in aerul inconjurator. Valorile emisiilor de poluanti rezultate de la statii se vor incadra in prevederile Ordinului 462/93 Conditii tehnice privind protectia atmosferei. Norme de limitare a emisiilor de poluanti pentru instalatiile de ardere;
- Se va verifica periodic starea de functionare a statiilor, inclusiv a instalatiilor de epurare a gazelor, a echipamentelor, utilajelor, vehiculelor;
- In centralele termice si statiile de preparare a mixturilor asfaltice trebuie folosit un combustibil corespunzator (gaze naturale sau combustibil lichid usor - CLU - cu continut de sulf - S - maxim 1 %). Instalatiile de ardere trebuie intretinute in mod corespunzator si verificate periodic pentru asigurarea randamentelor maxime la arderea combustibilului si incadrarea in limitele admise a concentratiilor substantelor poluante in gazele de ardere.

Masuri pentru protectia florei si faunei

- Se recomanda amplasarea unor bariere fizice, pentru a nu afecta si alte suprafete decat cele necesare constructiei;
- Terenurile ocupate temporar de organizarea de santier, baza de productie sau in alte scopuri trebuie redade in circulatie si/sau puse la dispozitia organelor locale pentru alte utilitati, respectand legislatia in vigoare.

Masuri pentru protectia impotriva zgomotului si vibratiilor

- Se recomanda ca organizarea de santier si baza de productie sa nu se amplaseze in apropierea zonelor locuite;
- Se va reduce pe cat posibil desfasurarea traficului greu, de santier prin imediata apropiere a zonelor locuite;
- Vor fi identificate eventualele case sau obiective sensibile (unitati sanitare, unitati scolare, de odihna etc) existente pe traseele pe care se va desfasura traficul de santier si va fi stabilit un program de lucru in asa fel incat perturbarea acestora sa fie minima si sa se asigure respectarea prevederilor STAS 10009/1998 – Acustica urbana. Limite admisibile ale nivelului de zgomot.

XI. 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 descarcare accidentala mixturi asfaltice;
- 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 străzii;
- In situatia producerii unui accident in urma caruia sa rezulte scurgeri de carburanti pe carosabil, se recomanda indepartarea rapida a urmarilor accidentului, astfel incat carburantii sa nu ajunga pe 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 national, 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 poluări 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.

XII. Anexe - piese desenate:

In cadrul acestei documentatii sunt anexate urmatoarele piese desenate:

PI_01	Plan de incadrare	sc .1:
PA_01...PA_02	Plan de ansamblu	sc. 1:10000
TT_01...TT_31	Profil transversal tip	sc. 1:150/1:50

XIII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, memoriul va fi completat cu următoarele:

Nu intra.

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

• **Localizarea proiectului**

-Comuna Boghis, este o comuna în judetul Salaj , Transilvania, România, format din localitatiile componente Boghis (reședința), si Bozies.

-Tronsoanele de drumuri si strazi ce fac obiectul prezentei documentatii se situeaza in intravilanul si extravilanul localitatilor Boghis si Bozies, si au o lungime totala de 12210.00m.

• **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.**

Râul Barcau debitele maxime cu asigurarile 2% si 5% sunt 125 si 84.

Valea Iazului debitele maxime cu asigurarile 2% si 5% sunt 78 si 52,2.

Valea Mare (V. Plopisului) debitele maxime cu asigurarile 2% si 5% sunt 150 si 100.

Aceste debite se refera la regimul natural de curgere.

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

Nu este cazul

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

- Caracteristicile proiectelor

a) Dimensiunea și concepția întregului proiect;

Drumurile comunale, vicinale și strazile ce fac obiectul prezentei documentații se situează în județul Salaj în administrația publică a comunei Boghis.

Tronsoanele de drumuri și strazi ce fac obiectul prezentei documentații se situează în intravilanul și extravilanul localităților Boghis și Bozies, și au o lungime totală de 12210.00m.

Legătura locuitorilor din localitățile Boghis și Bozies, județul Salaj se face pe drumurile comunale, drumurile vicinale și strazile din rețeaua stradală a localității, pe care, în prezent, se poate dezvolta o viteză de deplasare redusă datorită gropilor prezente în sistemul rutier rezultate lipsei unor sisteme de scurgere a apelor pluviale atât de pe partea carosabilă (panta transversală) cât și din zona drumului (santuri și podete colmatate sau subdimensionate) și în special lipsei unei suprafețe de rulare rezistentă la acțiunea factorilor climatici.

b) Cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate;

Nu este cazul.

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

În etapa de construcție se vor utiliza următoarele resurse naturale: agregate, armatura, beton, etc. În etapa de funcționare – nu este cazul.

d) Cantitatea și tipurile de deșuri generate/gestionate;

Deseurile rezultate sunt încadrate ca deșuri nepericuloase care vor fi depuse în depozite temporare amenajate corespunzător.

e) Poluarea și alte efecte negative;

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 șantier care poate avea în componența ei stații de asfalt și betoane, stații de întreținere a utilajelor și mașinilor de transport, cantine, spații

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

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 asfalt.

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.

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

Nu este cazul

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

Atat executarea cât și exploatarea obiectivului de investiție, nu implică utilizarea unor substanțe sau tehnologii care să prezinte riscuri de contaminare și poluare a aerului, cât și riscuri pentru sănătatea populației

- **Amplasarea proiectelor**

Utilizarea actuală și aprobată a terenurilor;

Utilizarea actuală a terenului este de infrastructură rutieră (strada, drum comunal)

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

Nu este cazul

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

- Zone umede, zone riverane, guri ale râurilor;

Nu este cazul

- Zone costiere și mediul marin;

Nu este cazul

- Zonele montane și forestiere;

Nu este cazul

- Aree naturale protejate de interes național, comunitar, internațional;

Nu este cazul

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

Nu este cazul

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

Nu este cazul

- Zonele cu o densitate mare a populației;

Nu este cazul.

- Peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic.

Nu este cazul

- **Tipurile și caracteristicile impactului potențial**

- **Importanța și extinderea spațială a impactului - de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată;**
Impactul investitiei, din punct de vedere spatial, se manifesta in zona in care se realizeaza investitia si in imediata vecinatate a acesteia
- **Natura impactului;**
Impact pe termen scurt si temporar – se va produce asupra solului, aerului, apei si a populatiei
Impact pe termen lung, pozitiv – se va manifesta asupra populatiei.
- **Natura transfrontalieră a impactului;**
Nu ste cazul
- **Intensitatea și complexitatea impactului;**
Impactul este redus si se manifesta asupra populatiei din zona de implementarea a obiectivului.
- **Probabilitatea impactului;**
Prin tehnologia de executie, probabilitatea de aparitie a unui impact negativ semnificativ este putin probabila.
- **Debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului;**
Debutul va fi o data cu inceperea lucrarilor si se va finaliza la terminarea acestora.
- **Cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate;**
Nu este cazul
- **Posibilitatea de reducere efectivă a impactului.**
Masuri cu caracter general:
 - Interzicerea depozitarii necontrolate a deseurilor
 - Colectarea corespunzatoare a tuturor tipurilor de deseuri
 - Alimentarea cu carburanti a utilajelor doar in locurile special amenajateMasuri de reducere a impactului produs de zgomot si vibratii:
 - Se vor utiliza utilaje si vehicule cu inspectii tehnice la zi
 - Se va respecta programul de lucru pe timpul zileiMasuri de reducere a impactului asupra solului:
 - Intretinerea utilajelor pentru evitarea degajarii suplimentare de noxe si carburanti
 - Se vor utiliza echipamente si utilaje performante care au in impact mai mic asupra mediului (indici de poluare mai mici).

Intocmit:
ing. Coste Ionut

Coste

