

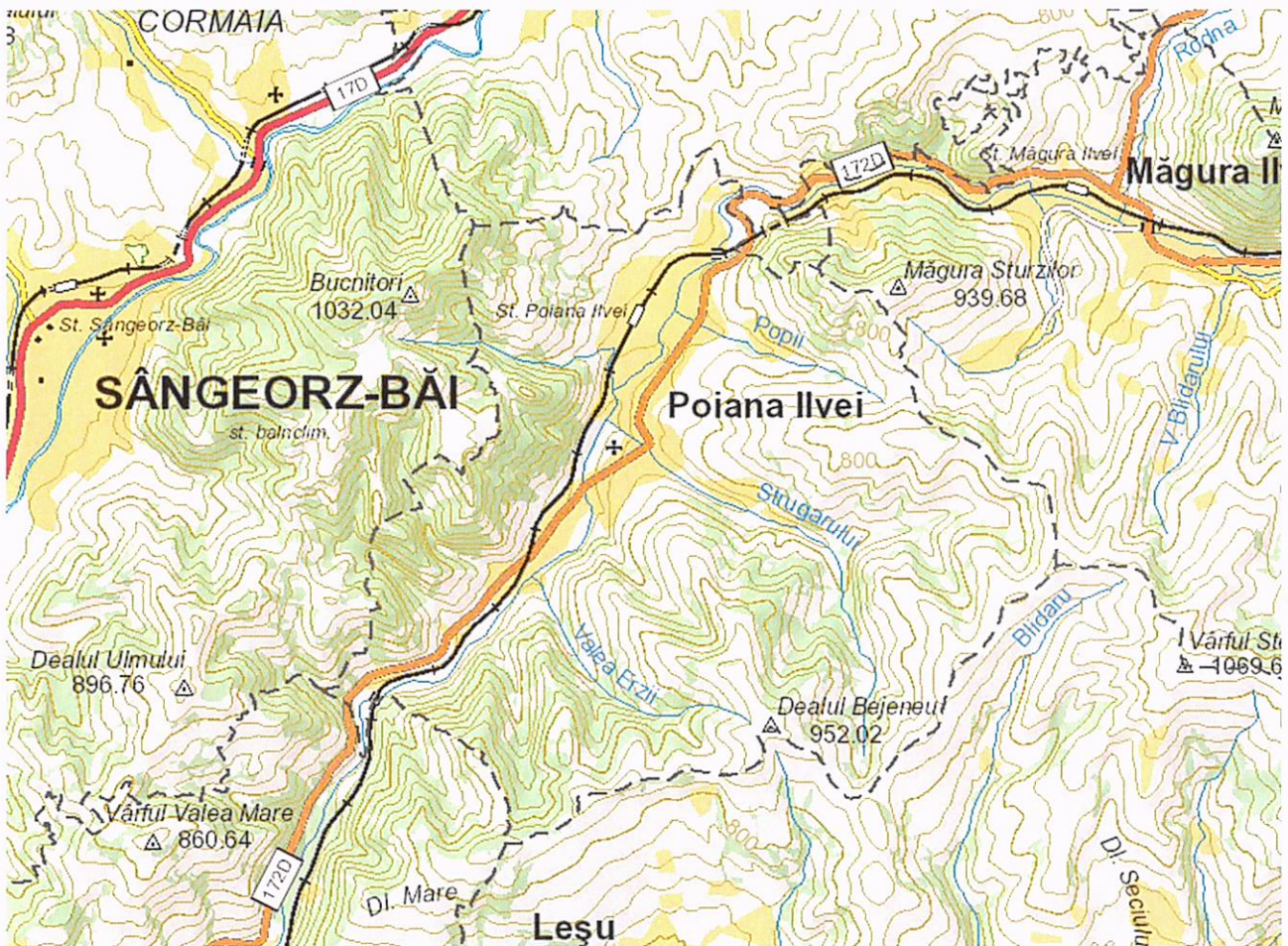
27.05.

MEMORIU DE PREZENTARE

Sef Serviciu MM
24.05.2024

M.M.A.P. AGENTIA PENTRU PROTECTIA MEDIULUI BISTRITA-NASAUD		
INTRARE	Nr.	6758
IESIRE		
Ziua 24	Luna 05	Anul 2024

**“MODERNIZARE STRADA VALEA POPII SI STRADA
SCHITULUI SI AMENAJARE VALE IN COMUNA POIANA
ILVEI, JUDETUL BISTRITA-NASAUD”**



Beneficiarul investitiei:

Comuna Poiana Ilvei, str. Principala, nr. 97/A

Telefon: 0263.375.533

e-mail: primaria@poianailvei.ro

reprezentanți legali/împuterniciți, cu date de identificare: Primar Scridonesi Ioan

FOAIE DE CAPAT

1. Denumirea obiectului de investitii :

“MODERNIZARE STRADA VALEA POPII SI STRADA SCHITULUI SI AMENAJARE VALE IN COMUNA POIANA ILVEI, JUDETUL BISTRITA-NASAUD”.

2. Amplasament:

Strazile sunt amplasate in intravilanul comunei Poiana Ilvei.

3. Titularul investitiei:

UAT Poiana Ilvei prin Primăria Poiana Ilvei, localitatea Poiana Ilvei,
Adresa: str. Principală, nr. 97/A, Judetul Bistrita-Nasaud,
Tel: 0263.375.533 Fax: 0263.375.533,
reprezentanți legali/împuțerniciți, cu date de identificare: Primar Scridonesi Ioan.

4. Beneficiarul investitiei:

UAT Poiana Ilvei prin Primăria Poiana Ilvei, localitatea Poiana Ilvei,
Adresa: str. Principală, nr. 97/A, Judetul Bistrita-Nasaud,
Tel: 0263.375.533 Fax: 0263.375.533,
reprezentanți legali/împuțerniciți, cu date de identificare: Primar Scridonesi Ioan.

5. Elaboratorul studiului:

S.C. SOMEȘ-TOP-GRUP S.R.L.
J12/1673/2019, CUI RO 25138697
Municipiul Cluj-Napoca, jud. Cluj
str.Maramureșului, nr.151/A
Tel: 0755.285.388 / 0742.239.932
e-mail: proiectare@somestopgrup.ro
office@cvbp.ro



MEMORIU DE PREZENTARE

I. Denumirea proiectului:

“MODERNIZARE STRADA VALEA POPII SI STRADA SCHITULUI SI AMENAJARE VALE IN COMUNA POIANA ILVEI, JUDETUL BISTRITA-NASAUD”.

II. Titular:

UAT Poiana Ilvei prin Primăria Poiana Ilvei, localitatea Poiana Ilvei,
Adresa: str. Principală, nr. 97/A, Judetul Bistrita-Nasaud,
Tel: 0263.375.533 Fax: 0263.375.533,
reprezentanți legali/împuțerniciți, cu date de identificare: Primar Scridonesi Ioan.

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) un rezumat al proiectului;

Prin prezentul proiect se propune modernizarea a 1,210 km de strazi cu latimea platformei in aliniament intre 3,50 – 4,00 m.

Nr. Crt.	Denumire strada	Lungime [m]	Parte carosabila [m]	Acostamente [m]	Platforma [m]
1	STRADA VALEA POPII	1065	3.00	2x0.50	4.00
2	STRADA SCHITULUI	145	2.75	2x0.375	3.50
Total		1210.00			

b) justificarea necesității proiectului;

Dezvoltarea infrastructurii rutiere reprezintă un element esențial în cadrul oricărui efort de a valorifica potențialul de creștere și de a promova durabilitatea zonelor respective. De fapt, crearea de infrastructură rutieră reprezintă primul pas în cadrul procesului de dezvoltare locală, în ideea că aceasta va crește atractivitatea zonei, deci acționează ca un “magnet” pentru potențialii investitori.

Potențialul de dezvoltare a unei zone este cu atât mai mare cu cât infrastructura de acces este mai dezvoltată. De asemenea, creșterea economică exercită o presiune asupra infrastructurii rutiere de acces existente și determină o nevoie mai accentuată de dezvoltare a acesteia. Astfel, construirea și întreținerea unei infrastructuri rutiere de bună calitate au un efect multiplicator, ce creează numeroase locuri de muncă și impulsionează dezvoltarea economică.

Infrastructura rutieră constituie un element de bază în asigurarea condițiilor necesare pentru un trai decent dar și pentru dezvoltarea economică a comunităților rurale. Infrastructura neadecvată este

unul din elementele principale care contribuie la menținerea decalajului accentuat dintre zonele rurale și urbane și reprezintă o piedică în calea procesului de dezvoltare socio-economică.

Conform CU nr. 1 din 26.01.2024

Din punct de vedere juridic:

Teren, proprietate publica situat in intravilanul comunei Poiana Ilvei.

Din punct de vedere economic

Strazi situate in intravilanul comunei Poiana Ilvei.

Strada Schitului – cu o lungime de 145m.

Strada Valea Popii cu o lungime de 1065 m.

Din punct de vedere al regimului tehnic:

Se vor executa lucrari de modernizare care constau in:

- Amenajarea terenului
- Executia terasamentelor
- Scurgerea apelor
- Lucrari de arta(podete)
- Lucrari de consolidare
- Structura rutiera
- Amenajarea drumurilor laterale

c) valoarea investiției;

Valoarea totală a proiectului în scenariul recomandat

	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (cu TVA)
	Lei	Lei	Lei
TOTAL GENERAL	5,741,966.26	1,081,309.99	6,823,276.25
Din care C + M (1.2+1.3+1.4+2+4.1+4.2+5.1.1)	4,623,732.01	878,509.08	5,502,241.09

d) perioada de implementare propusă;

Durata de executie a lucrarilor va fi de 20 de luni calendaristice, conform Graficului general de realizare a investitei publice.

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

Se anexeaza documentatiei.

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

Descrierea constructivă

Informații generale

Prin prezentul proiect se propune modernizarea a 1,210 km de strazi cu latimea platformei in aliniament intre 3,50 – 4,00 m

Nr. Crt.	Denumire strada	Lungime [m]	Parte carosabila [m]	Acostamente [m]	Platforma [m]
1	STRADA VALEA POPII	1065	3.00	2x0.50	4.00
2	STRADA SCHITULUI	145	2.75	2x0.375	3.50
Total		1210.00			

Traseul în plan

La proiectarea în plan orizontal a drumurilor s-a respectat traseul existent. Acolo unde este posibil, dar numai cu condiția ca terenul respectiv să fie disponibil, s-au făcut corecții ale traseului, prin retrasarea aliniamentelor și mărirea razelor de racordare cu ajutorul unor curbe progresive (pentru raze cuprinse între valorile minime și cele curente), sau circulare, pentru curbe cu raze mai mari decât raza recomandabilă.

In plan s-au proiectat elementele geometrice ale drumului conform STAS – 10144/1-91 “Strazi. Profiluri transversal. Prescripții proiectare” și ”Norme tehnice privind proiectarea, și realizarea strazilor în localitățile rurale” aprobate cu ordinul MT nr. 50/1998, pentru o viteză de proiectare de 25 km/h.

Pentru curbele care au necesitat raze mai mici decât valoarea minimă pentru 25 km/h, s-a redus viteza de proiectare la 20 km/h și s-au utilizat raze conform prevederilor din STAS 863-85.

Traseul în profil longitudinal

La proiectarea în profil longitudinal s-a urmărit, corectarea profilului existent al drumului ținând seama de cotele obligate în dreptul acceselor laterale. Pentru confortul circulației se va corecta pe cât posibil profilul longitudinal, dar fără a implica lucrări de terasamente mari. Profilul longitudinal va fi studiat și ținând cont de scurgerea apelor, astfel încât să se asigure evacuarea acestora în lungul drumului și apoi către emisar.

La proiectarea liniei roșii se vor avea în vedere:

- asigurarea unui confort corespunzător în circulație;
- executarea unui volum minim de lucrări (săpături, mișcări de terasamente, etc);
- asigurarea scurgerii apelor;

- respectarea pasului de proiectare și a razelor minime de racordare impuse de standardele în vigoare.

Structura rutieră

Structura rutiera supla

- structura rutiera va fi formată din următoarele straturi:

- 4 cm strat de uzura din BA16;
- 5 cm strat de legatura din BAD22.4;
- 15 cm strat de baza din piatra sparta impanata;
- 40 cm strat de fundatie din piatra sparta mare.

- scurgerea apelor: realizare dispozitive de colectare și evacuare ape pluviale;
- siguranța circulației: se vor executa marcaje rutiere și se vor monta indicatoare rutiere.

Dispozitive de colectare a apelor pluviale (șanțuri pereate cu beton)

Lucrarile de amenajare a strazilor au in vedere si o rezolvare privind scurgerea si evacuarea apelor pluviale cu descarcarea lor in zone depresionare lipsite de interes sau spre receptorii pluviali din zona. In toate zonele in care drumul se afla in debleu sau la nivelul terenului inconjurator se vor executa santuri sau rigole pentru asigurarea scurgerii apelor conform STAS 2916-87.

Prin amenajarea traseului se va asigura si o corelare optima intre cotele de nivelment ale strazilor si cotele proprietatilor riverane de pe ambele parti astfel incat drumul sa nu constituie obstacol in calea de scurgere si evacuare a apelor pluviale.

A. Santuri

Scurgerea apelor de suprafața din zona drumului s-a corelat în profil transversal, profil longitudinal și plan de situație, în funcție de situația concretă din teren, cu respectarea limitelor de proprietate existente, astfel încât să se evite băltirea acestora pe suprafața adiacentă drumului. Santurile se vor executa în toate zonele de debleu, de-a lungul rambleelor mai mici de 0,5 m și în porțiunile unde se acumulează ape ce trebuie evacuate. Panta longitudinală a santurilor va urmări declivitatea drumului și trebuie să asigure o scurgere normală a apelor. Evacuarea santurilor și a rigolelor se va face transversal prin podete tubulare sau podet din tabla ondulată.

Principalele caracteristici ale dispozitivelor de scurgere a apelor, precum și pozițiile kilometrice la care acestea se aplică sunt prezentate mai jos:

Santuri din beton

Santul din beton se va realiza în zonele de intravilan sau în zonele în care declivitatea longitudinală a drumului nu permite realizarea santurilor din pământ. Santul de beton va avea o lățime a fundului de 30cm și o adâncime de 30 cm. Pe partea dinspre taluz se va executa un umar cu lățimea de 20 cm. Lățimea totală a santului de beton va fi de 1,20 m. Există sectoare de drum, unde este necesar ca santul din beton să se realizeze cu înălțime variabilă, pentru colectarea și dirijarea apelor colectate în mod corespunzător. Astfel umarul din spre partea carosabilă, având o pantă de 2:3, se va realiza cu lățime variabilă.

Sectiunea sanului de beton si materialele cu care acesta se va executa se pot consulta in profilele transversale tip (lucrari auxiliare), iar cotele si elementele geometrice avand in vedere pozitia platformei fata de nivelul terenului natural, se vor consulta de pe profilele transversale curente.

Santul de beton si pereul se vor realiza din beton narmat C35/45 cu grosimea de 10cm. Acesta se va aseza pe un strat drenant din balast cu grosimea de 10cm, stratul din balast se va executa si sub umarul santului.

Principalele caracteristici ale dispozitivelor de scurgere a apelor, precum și pozițiile kilometrice la care acestea se aplică sunt prezentate mai jos:

- Sant trapezoidal din beton executat monolit $H=30$ cm, $B=1$ m;

Nr. Crt.	Denumire strada	Interval de aplicabilitate (km)		Observatii	Total lungime sector (m)
1	STRADA VALEA POPII	0+280	0+380	stanga proiect	100
		0+410	0+550	stanga proiect	140
		0+700	0+730	stanga proiect	30
		0+850	0+965	stanga proiect	115
Total					385

- Amenajare vale din beton armat cu sectiune deschisa $H_e=1.50$ m si $B=2,50$ m

Nr. Crt.	Denumire strada	Interval de aplicabilitate (km)		Observatii	Total lungime sector (m)
1	STRADA VALEA POPII	0+000	0+198	stanga proiect	198
		0+198	0+280	dreapta proiect	82
2	STRADA SCHITULUI	0+000	0+010	dreapta proiect	10
Total					290

Dispozitive de evacuare a apelor pluviale (podete)

Pe traseul actual al drumurilor podetele sunt insuficiente sau degradate sau colmatate. În consecință se vor prevedea podete noi în punctele cele mai coborâte ale traseului, acolo unde apele traversează drumul în mod haotic și spală platforma existentă, dar și în funcție de schema de evacuare apelor. Podetele vor avea în amonte camere de cădere care se vor racorda cu santurile.

Pe aceste drumuri pentru asigurarea continuitatii scurgerii apelor podetele existente se vor decolmata, cele subdimensionate se vor inlocui si acolo unde apa stagneaza pe platforma drumului se vor amplasa podete tubulare noi. Se vor amplasa podete tubulare cu camera de cadere si coronamente

din beton și podet din tabla ondulată cu elementele aferente detaliate în partea desenată. În dreptul drumurilor laterale se vor amplasa podete tubulare.

Astfel:

Nr. Crt.	Pozitie km	Descriere situatie existenta	Descriere situatie proiectata
STRADA VALEA POPII			
1	0+198	Podet existent	Podet din tabla ondulata
2	0+280	Podet existent	Podet tubular Ø800mm, L=6,00m din polietilena tip SN8 cu camera de cadere și coronamente din beton
3	0+498	Podet existent	Podet tubular Ø800mm, L=6,00m din polietilena tip SN8 cu camera de cadere și coronamente din beton
4	0+800	-	Podet tubular Ø800mm, L=6,00m din polietilena tip SN8 cu camera de cadere și coronamente din beton

Consolidari

Pentru asigurarea lățimii minime a platformei și a părții carosabile pe unele sectoare de drum sunt necesare lucrări de săpătură, sau lucrări de susținere a terasamentului situat în rambleul drumului.

Zid de sprijin din beton armat executat monolit

Pentru asigurarea gabaritului strazilor prin intrarea în zona de debleu este necesară amplasarea de ziduri din beton armat.

Zidul se va realiza din beton armat C30/37.

Spatele elevației se va proteja cu hidroizolație din bitum filerizat, aplicată direct pe beton. Tot în spatele elevației se va realiza o umplutură din balast compact peste care se va efectua o cuneta din beton.

Pentru evacuarea apelor din infiltrații, peste cunetă se va realiza o umplutură drenantă din piatra brută descărcată prin barbacane la fața exterioară. Această umplutură va fi protejată de un filtru de geotextil.

La partea superioară se realizează un capac din argilă compactată.

Zidul de sprijin se va realiza la adapostul sprijinirilor, pe tronsoane de maxim 5 m lungime și execuția se va realiza în șah.

Zidurile de sprijin se vor realiza pe următoarele sectoare de drum:

Nr. Crt.	Denumire strada	Interval de aplicabilitate (km)	Observatii	He (m)	Total lungime sector (m)
----------	-----------------	---------------------------------	------------	--------	--------------------------

1	STRADA VALEA POPII	0+550	0+700	stanga proiect	3.00	150
		0+730	0+850	stanga proiect	3.00	120
		0+965	1+065	stanga proiect	3.00	100
Total						370

2. Zid de sprijin din gabioane:

Pentru asigurarea gabaritului strazilor prin intrarea în zona de rambleu este necesară amplasarea de ziduri din gabioane.

Zidul se va realiza din piatra bruta.

Cutiile de gabioane sunt realizate din cadre din otel BST500B cu diametrul de 12 mm și plasa zincata.

Zidul de sprijin este asezat pe o fundatie din saltea realizata din piatra bruta sau bolovani de rau.

Tipurile de gabioane prevazute sunt:

- 2 gabioane G1: 1,0x1,0x4,0m
- 1 gabion G1.5: 1,0x1,5x4,0m
- saltea S1: 0,5x2,0x4,0m

Zidurile de sprijin se vor realiza pe urmatoarele sectoare de drum:

Nr. Crt.	Denumire strada	Interval de aplicabilitate (km)		Observatii	He[m]	Total lungime sector (m)
1	STRADA SCHITULUI	0+020	0+145	dreapta proiect	3.00	125
Total						125

B. Rigola carosabila ranforsata:

Rigola carosabila ranforsata se va executa pe tronsoanele cu rigola carosabila, unde este necesara sustinerea taluzului din vecinatate. Aceasta se va realiza cu aceleasi dimensiuni ale sectiunii de scurgere ca și rigola carosabila normala, diferenta o face peretele din partea exterioara, care se va realiza cu inaltimea de pana la 1.60 m și se va arma cu bare individuale de otel B 500B cu diemetrul de 8 mm și 12 mm. Rigola carosabila ranforsata se va realiza din beton C35/45.

Rigola carosabila ranforsata se va arma conform plansei atasata in cap: Parti Desente – Detalii. Tronsoanele pe care se va executa santul ranforsat sunt urmatoarele:

Tronsoanele pe care se va executa santul ranforsat sunt urmatoarele:

Nr. Crt.	Denumire strada	Interval de aplicabilitate (km)		Observatii	Total lungime sector (m)
		0+380	0+410		
1	STRADA VALEA POPII	0+380	0+410	stanga proiect	30
Total					30

Intersectii si drumuri laterale

Toate intersectiile si accesele laterale vor fi racordate la cotele proiectate ale drumului astfel incat accesul la si de la acestea in drumul principal sa se faca cu usurinta.

Drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime de variabila, de pana la 25 m si li se vor executa santuri din pamant sau din beton unde este cazul.

Toate drumurile laterale se vor racorda la strazile proiectate prin arce de cerc, cu raze medii de 5,00 m. In cazuri exceptionale, unde unghiul format de axul drumului lateral cu cel al strazii este ascutit, razele s-au redus pana la 2,00 m si s-au marit in partea unde se formeaza unghiul obtuz cu raze pana la 25 m.

Pentru continuizarea scrugerii apelor pluviale in dreptul intersectiilor cu drumurile laterale, s-au proiectat podete tubulare cu diametrul de 300mm si lungimea de 7,50, in vederea amenajarii intersectiei in concordanta cu cerintele de siguranta si confort. Aceste podete se vor executa cu coronamente din beton si fara camera de cadere.

In sens transversal, drumurile laterale se vor amenaja cu latimea partii carosabile de 3,00 m. Structura rutiera adoptata in cazul amenajarii drumurilor laterale este aceeaasi cu structura rutiera adoptata pentru realizarea strazilor. Lista drumurilor laterale este prezentata mai jos:

Nr. Crt.	Pozitie kilometrica	Parte carosabila	Observatii
1	2	3	4
STRADA VALEA POPII			
1	0+725	stanga proiect	Podet tubular Ø300mm, L=7,50m din polietilena tip SN8 cu camera de cadere si coronamente din beton
2	0+960	stanga proiect	Podet tubular Ø300mm, L=7,50m din polietilena tip SN8 cu camera de cadere si coronamente din beton

Siguranța circulației

Elementele geometrice în plan, profil longitudinal și transversal vor fi astfel amenajate încât circulația să se desfășoare în condiții de deplină siguranță și confort. Pe lângă aceste elemente se va prevedea semnalizare orizontală prin marcaje longitudinale și transversale conform STAS 1848/7-15 și semnalizare verticală prin indicatoare rutiere conform STAS 1848/1-11, respectând dimensiunile conform STAS 1848/2-11 pe tot traseul proiectat.

Indicatoarele rutiere ce urmează a fi instalate pe tronsoanele ce vor fi modernizate vor fi :

- de avertizare ;
- de reglementare ;

Indicatoarele rutiere se realizează și se instalează astfel încât să fie observate cu ușurință și din timp de către cei cărora li se adresează și trebuie să fie în deplină concordanță între ele și într-o stare tehnică de funcționare corespunzătoare.

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

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

Pentru siguranța circulației se va monta parapet metalic de siguranță, tip H1:

Nr. Crt.	Denumire strada	Interval de aplicabilitate (km)		Observatii	Total lungime sector (m)
1	STRADA VALEA POPII	0+000	0+198	stanga proiect	198
		0+198	0+280	dreapta proiect	82
		0+380	0+410	dreapta proiect	30
		0+550	0+850	dreapta proiect	300
2	STRADA SCHITULUI	0+000	0+010	dreapta proiect	10
		0+020	0+145	dreapta proiect	125
Total					745

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

Se vor înlocui unele podete existente, în acest sens, lucrările de demolare constau în sapături, spargerea betoanelor din coronamente și dezafectarea podetului existent.

Proiectul nu implică alte lucrări de demolare.

V. Descrierea amplasării proiectului:

Comuna Poiana Ilvei este amplasată în regiunea nord-estică a județului Bistrița-Năsăud. Este așezată pe cursul inferior al văii Ilva, care străbate comuna de la un capăt la altul. Depresiunea Poiana este ultima dintre depresiunile de pe valea Ilvei, cu o lungime de 5,5 km și lățime de 0,5-1 km, învecinându-se la nord cu Măgura Ilvei și Maieru, la sud cu Ilva Mică, la est cu Leșu, iar în vest cu orașul Sângeorz-Băi.

Comuna Poiana Ilvei este o comună de sine stătătoare, neavând alte sate în componența sa. Depresiunea este înconjurată de dealuri aparținând eruptivului dacitic în amonte și sedimentarului spre centru și aval. Strazile proiectate sunt amplasate în intravilanul și extravilanul comunei Poiana Ilvei.

Lungimea totală a strazilor propuse modernizării este de 1,210 km.

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

Se anexează documentației.

- coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

1. Valea Popii

KM	Coordonate X	Coordonate Y
0+000.00	652,162.0000m	481,149.9544m
0+020.00	652,154.7911m	481,168.6100m
0+040.00	652,148.3488m	481,187.5401m
0+060.00	652,143.1496m	481,206.8494m
0+080.00	652,138.0083m	481,226.1687m
0+100.00	652,129.7066m	481,244.3533m
0+120.00	652,121.0166m	481,262.3665m
0+140.00	652,110.8218m	481,279.5559m
0+160.00	652,098.5526m	481,295.3396m
0+180.00	652,086.7130m	481,311.4017m
0+200.00	652,079.3798m	481,329.9871m
0+220.00	652,070.1452m	481,347.7069m
0+240.00	652,066.2870m	481,367.2379m

0+260.00	652,064.4644m	481,387.1547m
0+280.00	652,062.6419m	481,407.0715m
0+300.00	652,063.0157m	481,427.0171m
0+320.00	652,067.9992m	481,446.3548m
0+340.00	652,076.0326m	481,464.6490m
0+360.00	652,084.3818m	481,482.6580m
0+380.00	652,079.3854m	481,501.8958m
0+400.00	652,077.9051m	481,521.7728m
0+420.00	652,078.7738m	481,541.7339m
0+440.00	652,074.1261m	481,561.1354m
0+460.00	652,070.3332m	481,580.7524m
0+480.00	652,069.3414m	481,600.7185m
0+500.00	652,067.1804m	481,620.4793m
0+520.00	652,054.8828m	481,635.9177m
0+540.00	652,039.8313m	481,649.0878m
0+560.00	652,028.6710m	481,665.4336m
0+580.00	652,018.5962m	481,682.4947m
0+600.00	652,009.3331m	481,700.1615m
0+620.00	652,002.4166m	481,718.9265m
0+640.00	651,993.7058m	481,736.9134m
0+660.00	651,984.6638m	481,754.7133m

0+680.00	651,978.9935m	481,773.8771m
0+700.00	651,969.2359m	481,791.3063m
0+720.00	651,959.6265m	481,808.8252m
0+740.00	651,953.4198m	481,827.8062m
0+760.00	651,948.6194m	481,847.2215m
0+780.00	651,943.7435m	481,866.6177m
0+800.00	651,938.1819m	481,885.8274m
0+820.00	651,931.9204m	481,904.8183m
0+840.00	651,924.1319m	481,923.2332m
0+860.00	651,915.8130m	481,941.4207m
0+880.00	651,908.5408m	481,960.0460m
0+900.00	651,902.6992m	481,979.1705m
0+920.00	651,902.1858m	481,998.4251m
0+940.00	651,911.0027m	482,016.2463m
0+960.00	651,914.1903m	482,035.9779m
0+980.00	651,915.7981m	482,055.9078m
1+000.00	651,916.0323m	482,075.9050m
1+020.00	651,915.1346m	482,095.8625m
1+040.00	651,910.3059m	482,115.2328m
1+060.00	651,902.6027m	482,133.6878m
1+065.00	651,900.6467m	482,138.2893m

2. Schitului

KM	Coordonate X	Coordonate Y
0+000.00	652,061.4922m	481,404.7460m
0+020.00	652,048.6792m	481,420.1027m
0+040.00	652,036.2368m	481,435.7484m
0+060.00	652,031.9048m	481,454.8962m
0+080.00	652,034.5061m	481,474.6996m
0+100.00	652,033.9845m	481,494.6890m
0+120.00	652,032.7244m	481,514.6401m
0+140.00	652,028.5877m	481,534.1858m
0+145.00	652,027.0743m	481,538.9468m

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

Drumurile proiectate care urmeaza sa fie cosntruite pastreaza traseul existent al drumurilor.

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

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

a) protecția calității apelor:

- sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;
- stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute;

Realizarea lucrarilor de modernizare a strazilor nu va avea impact direct asupra regimului cantitativ al apei, iar impactul asupra regimului calitativ al apei nu va fi semnificativ. La realizarea lucrarilor de podete, deoarece nu vor exista emisii poluante si vor fi adoptate tehnici de constructie moderne, nu va fi afectata calitatea apelor cursurilor traversate.

Lucrarile de inlocuire a podetelor nu vor fi realizate in perioadele ploioase, in care are loc in mod normal cresterea turbiditatii apelor. Vor fi adoptate masuri adecvate astfel incat materialele de constructie si deseurile sa nu ajunga in apele acestor paraie.

Apele uzate menajere generate in cadrul organizarii de santier vor fi colectate in fose vidanjabile care vor fi golite periodic de catre o firma specializata.

Materialele de constructie si deseurile vor fi depozitate in spatii special amenajate in cadrul organizarii de santier. Este strict interzisa depozitarea materialelor de constructie si a deseurilor direct pe sol sau in vecinatatea cursurilor de apa.

In timpul realizarii lucrarilor de modernizare se poate produce numai poluarea accidentala a apelor de suprafata sau subterane ca urmare a defectarii utilajelor si autoutilitarelor folosite pentru realizarea lucrarilor, a gospodarii neadecvate a deseurilor si a producerii unor accidente in care sunt implicate autovehicule care transporta substante periculoase. In astfel de situatii se va actiona in cel mai scurt timp cu material absorbant, iar ulterior se va apela la serviciile unei firme specializate in depoluari.

Apa necesara pentru realizarea proiectului va fi preluata din sursele locale existente pe traseul strazilor, iar apa potabila va fi achizitionata imbuteliata din comert. Este strict interzisa prelevarea apei necesare inexecutiei lucrarilor din paraiele traversate de strazile proiectate.

Apele uzate vor fi colectate in fose vidanjabile care vor fi golite periodic prin intermediul unei firme specializate. Este strict interzisa deversarea acestor ape direct pe sol sau in albiile paraielor traversate de strazile proiectate.

Realizarea proiectului nu va avea impact asupra apelor subterane

Impactul potential al realizarii lucrarilor de modernizare asupra apelor este nesemnificativ, poate avea numai efecte locale si este reversibil. La finalizarea lucrarilor mediul va reveni la starea initiala.

b) protecția aerului:

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

Realizarea lucrarilor de modernizare a strazilor nu va avea impact semnificativ asupra calitatii aerului din amplasamentul proiectului. Vor fi utilizate tehnologii si utilaje moderne, astfel incat emisiile de poluanti atmosferici sa fie cat mai mici.

La poluarea aerului pot contribui: activitatile desfasurate in cadrul organizarii de santier (depozitarea si manevrarea materialelor de constructie, alimentarea cu carburanti a utilajelor), activitatile desfasurate in cadrul fronturilor de lucru (decopertarea/recopertarea suprafetelor, lucrari de excavare/umplere, punerea in opera a betoanelor / asfaltului) trafic pe amplasamentul lucrarii si traficul pe drumurile de acces la amplasament.

Emisiile de poluanti atmosferici actioneaza in cadrul fronturilor de lucru, intensitatea acestora scade o data cu cresterea distantei fata de amplasamentul lucrarilor.

Impactul local asupra calitatii aerului generat de realizarea lucrarilor, va avea un caracter temporar, fiind limitat la perioada de desfasurare a lucrarilor de modernizare a strazilor si la durata fiecărei zile de lucru.

Impactul asupra aerului este nesemnificativ, temporar si reversibil si se manifesta numai in amplasamentul proiectului, fara afectarea semnificativa a calitatii aerului. La finalizarea lucrarilor de modernizare, mediul va reveni la starea initiala, nu va exista impact rezidual asupra aerului.

In perioada de exploatare va fi inregistrat impact pozitiv asupra aerului, datorita imbunatatirii conditiilor de trafic si reducerii emisiilor de poluanti atmosferici asociati traficului rutier.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

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

Realizarea lucrarilor de modernizare (prin amenajarea podetelor, realizarea structurii rutiere noi, realizarea lucrarilor de preluare a apelor pluviale) va determina cresterea nivelului zgomotului, dar la limita locuintelor -acestea se vor integra in limitele prevazute in STAS 10009 - 88 "Acustica urbana - Limite admisibile ale nivelului de zgomot".

Lucrarile nu vor fi realizate in timpul noptii, iar nivelul zgomotului va fi monitorizat periodic. In situatia in care vor fi inregistrate depasiri ale limitelor maxime admisibile lucrarile vor fi sistate si vor fi luate masurile adecvate pentru reducerea nivelului de zgomot (folosirea unor utilaje mai silentioase, montarea unor panouri fonoabsorbante, etc)

Pentru a nu exista impact asupra muncitorilor care realizeaza lucrarile de modernizare a drumului, acestia vor fi dotati cu echipament individual de protectie si vor fi adoptate masuri pentru reducerea emisiilor de poluanti atmosferici (stropirea periodica a zonelor decopertate, acoperirea materialelor de constructie purverulente si a depozitelor de pamant, curatarea pneurilor utilajelor si autovehiculelor la iesirea din santier).

Disconfortul creat populatiei locale se va manifesta numai in perioada realizarii lucrarilor de modernizare. La finalizarea lucrarilor, va fi inregistrat impact pozitiv indirect asupra populatiei datorita imbunatatirii conditiilor de trafic.

d) protecția împotriva radiațiilor:

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

In structura lucrarilor nu se introduc elemente care produc radiatii, materialele utilizate la lucrari vor fi conform standardelor sau vor avea agremente tehnice valabile .

e) protecția solului și a subsolului:

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

Realizarea lucrarilor de modernizare a strazilor proiectate nu va avea impact semnificativ asupra solului deoarece va fi respectat traseul existent al drumului, fara afectarea unor suprafete

suplimentare în afara amprizei drumului. Nu vor exista emisii poluante care să afecteze semnificativ calitatea solurilor din amplasamentul lucrărilor sau din vecinătatea acestora.

Impactul asupra solului se poate manifesta atât direct, cât și prin intermediul mediului de dispersie al poluanților. Lucrărilor de modernizare a unui drum existent pot să fie asociate cu următoarele forme de impact asupra solului:

- ocuparea temporară sau permanentă a unor suprafețe;
- decopertarea stratului de sol fertil și posibilitatea modificării calitatilor naturale ale acestuia în cazul depozitării neadecvate;
- apariția fenomenelor de eroziune a solului;
- poluarea accidentală a solurilor cu hidrocarburi sau alte substanțe;
- poluarea solurilor a urmare a deversării apelor uzate înainte de a fi epurate;
- creșterea acidității solurilor ca urmare a depunerii poluanților atmosferici.

Suprafețele care vor fi ocupate temporar / permanent de lucrările propuse reprezintă un procent foarte mic din zona analizată.

Vor fi folosite utilaje și tehnologii de construcție moderne, astfel încât emisiile să fie cât mai mici. Utilajele de construcție și autoutilitarele folosite pentru transportul materialelor de construcție vor acționa numai în cadrul fronturilor de lucru și pe drumurile de acces/ exploatare existente.

Toate suprafețele afectate temporar de lucrări vor fi refacute la finalizarea lucrărilor (va fi refăcută structura, astfel încât să permită circulația aerului, apei și înradăcinarea plantelor), la finalizarea lucrărilor nu va exista impact permanent asupra solului.

Materialele de construcție și deșeurile vor fi depozitate în spații special amenajate în cadrul organizărilor de șantier. Este strict interzisă depozitarea acestora direct pe sol.

Apele uzate vor fi colectate corespunzător în fose vidanjabile care vor fi golite periodic de către o firmă specializată. Este strict interzisă deversarea acestor ape direct pe sol sau în apele paraielor traversate.

În perioada de exploatare a ștrazilor impactul asupra solului va fi similar celui înregistrat în prezent, sau chiar mai mic datorită realizării lucrărilor de preluare a apelor pluviale. Lucrările propuse nu vor afecta subsolul.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

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

Realizarea lucrărilor de modernizare a ștrazilor nu vor avea impact semnificativ asupra biodiversității, deoarece va fi păstrat traseul existent al drumului, fără afectarea unor suprafețe suplimentare în afara amprizei drumului.

Impactul potențial asupra biodiversității se va manifesta în perioada realizării lucrărilor de modernizare, prin îndepărtarea temporară a speciilor de faună identificate în amplasamentul lucrărilor și în vecinătatea acestuia, dar este nesemnificativ, temporar și reversibil. La finalizarea lucrărilor, mediul va reveni la starea inițială.

În perioada de exploatare, deoarece vor fi limitate emisiile de poluanți atmosferici asociați traficului rutier, va fi înregistrat impact indirect pozitiv asupra biodiversității.

Toate spațiile afectate temporar vor fi refacute la finalizarea lucrărilor și aduse la starea inițială, iar gradul de refacere a acestor suprafețe va fi atent monitorizat.

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

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

Lucrările ce se vor executa se afla în comuna Poiana Ilvei, județul Bistrița - Năsăud și prin definiție și prin modul în care au fost proiectate servesc la asigurarea accesului la proprietățile private și deplasărilor în interiorul localității.

Lucrările ce sunt necesare nu impun exproprieri.

Nu există gardurile limitrofe în imediată apropiere a lucrărilor.

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

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

Pe drum și în zona învecinată nu pot apărea deșeuri decât la executarea lucrărilor. În această situație constructorul va avea în vedere ca pe tot parcursul executării lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curățenie. Eventualele deșeuri ce ar putea rezulta vor fi depozitate în recipiente și duse la o rampă de gunoi autorizată. Această sarcină cade în seama executantului, deoarece la terminarea lucrărilor zona va fi predată la beneficiar curată.

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

- substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;
- modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației

Lucrările proiectate nu produc și nu stochează substanțe toxice și periculoase.

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

Se vor utiliza în cantități reduse apă, agregate minerale (nisip, pietriș) și combustibili, în etapa de realizare a proiectului.

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

- *impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);*

Lucrările ce urmează a fi executate pentru realizarea proiectului, nu vor avea un impact negativ semnificativ asupra factorilor de mediu, iar persoanele direct afectate sunt în număr redus, pe termen scurt și numai pentru perioada de realizare a proiectului;

- *magnitudinea și complexitatea impactului;*

- impact redus, punctual și reversibil numai pe durata de realizare a lucrărilor;

- *probabilitatea impactului;*

- este redusă, apare pe perioada de realizare a proiectului;

- *durata, frecvența și reversibilitatea impactului;*

- impactul se va manifesta doar pe perioada de execuție.

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

- obiectivul nu va avea un impact semnificativ asupra mediului;

- *natura transfrontalieră a impactului.*

- lucrările propuse nu au impact transfrontalier.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

În aceasta fază pe proiectare nu s-au luat în calcul posibile scenarii prin care calitatea aerului va fi influențată negativ.

IX. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare:

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a

Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).

Nu este cazul.

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

Proiectul a fost aprobat prin HCL și Certificatul de Urbanism. Finanțarea va fi asigurată în integralitate de la bugetul local și/sau alte surse legal constituite.

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

- *descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;*

Pentru realizarea organizării de șantier se va executa o platforma pietruită și împrejmuită cu suprafața de 200 mp pe domeniul public al Comunei Poiana Ilvei.

- *localizarea organizării de șantier;*

Organizarea de șantier se va realiza pe un teren pus la dispoziție de beneficiarul lucrării, iar amplasamentul acesteia va reveni în totalitate executantului cu acordul beneficiarului.

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

În această fază de proiectare nu s-au luat în calcul prevederi pentru monitorizarea mediului.

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

Eventualele surse de poluanți pot fi reprezentate de utilajele care vor fi depozitate în organizarea de șantier. Executantul are obligația de a reduce aceste surse de poluare.

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

Organizarea de șantier în cazul acestei investiții presupune amenajarea unei platforme pietruite cu suprafața de 200 mp, împrejmuite cu gard din plasa de sarma, pentru montarea unor containere și a unor cabine wc ecologice la începutul lucrărilor de execuție. Acestea se vor desființa la sfârșitul lucrărilor și terenul se va aduce la forma inițială. Lucrările nu vor afecta condițiile de mediu din zonă, pe toată perioada execuției și în exploatare.

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

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

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

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

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

Se vor reface toate taluzurile afectate de sapaturi, prin protecție cu piatra și se vor înierba taluzele libere. Excedentul de pamant din sapatura va fi transportat în depozit, unde va fi împrăștiat și compactat, astfel încât terenul să revină la forma inițială.

Platforma organizării de șantier se va dezafecta după finalizarea lucrărilor, se va elibera de eventualele deseuri de materiale și agregate și se va aduce la forma inițială prin reprofilare și înierbare, dacă este cazul.

XII. Anexe - piese desenate:

1. Planul de încadrare în zonă a obiectivului;
2. Planul de situație;

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:

Proiectul nu 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.

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:

Conform DEEI nr. 73 din 08.02.2024, proiectul intră sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996

2. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă.

Nu este cazul.

3. 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.

1. Caracteristicile proiectelor

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

a) dimensiunea și concepția întregului proiect;

Prin prezentul proiect se propune modernizarea a 1,210 km de strazi cu latimea platformei in aliniament intre 3,50 – 4,00 m

Nr. Crt.	Denumire strada	Lungime [m]	Parte carosabila [m]	Acostamente [m]	Platforma [m]
1	STRADA VALEA POPII	1065	3.00	2x0.50	4.00
2	STRADA SCHITULUI	145	2.75	2x0.375	3.50
Total		1210.00			

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;

Pentru realizarea sistemului rutier vor fi folosite agregate de balastiera, cariera, ca amplasament al proiectului, acesta se va suprapune cu drumurile existente. Resursele folosite pentru realizarea proiectului sunt procurate din locatii atestate.

d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;

Pe parcursul desfasurarii executiei, constructorul nu are voie sa depoziteze pe amplasamentul drumului deseuri, acestea vor fi colectate conform prevederilor in vigoare si transportate la un centru de colectare al deseurilor.

e) poluarea și alte efecte negative;

Noxele ce pot polua aerul sunt produse in timpul lucrarilor de executie: cele rezultate din mixtura asfaltica pe perioada punerii in opera si din realizarea sapaturii.

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.

Nu este cazul.

2. Amplasarea proiectelor

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

a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor;

Drumurile se regasesc in intravilanul Poiana Ilvei, iar modernizarea lor se face pe traseul existent al acestora.

b) 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:

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

Amplasamentul studiat nu se afla in zone umede, zone riverane, guri ale râurilor.

2. zone costiere și mediul marin;

Amplasamentul studiat nu se afla in zone costiere și mediul marin;

3. zonele montane și forestiere;

Amplasamentul studiat nu se afla in zone montane și forestiere;

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

Amplasamentul studiat nu se afla in arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional.

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

Amplasamentul studiat nu se afla in zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare.

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

Amplasamentul studiat nu se afla in zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri

7. zonele cu o densitate mare a populației;

Amplasamentul studiat nu se afla in zone cu o densitate mare a populației;

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

Amplasamentul studiat nu se afla in peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic.

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

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

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

Impactul potential, scazut, punctual si reversibil nu are abilitatea de a se extinde.

b) natura impactului;

- lucrările ce urmează a fi executate pentru realizarea proiectului, nu vor avea un impact negativ semnificativ asupra factorilor de mediu, iar persoanele direct afectate sunt în număr redus, pe termen scurt și numai pentru perioada de realizare a proiectului;

c) natura transfrontalieră a impactului;

- lucrarile propuse nu au impact transfrontalier.

d) intensitatea și complexitatea impactului;

- impact redus, punctual și reversibil numai pe durata de realizare a lucrărilor;

e) probabilitatea impactului;

- este redusă, apare pe perioada de realizare a proiectului;

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

- impact redus, punctual și reversibil numai pe durata de realizare a lucrărilor;

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

Nu este cazul.

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.

Nu este cazul.

Intocmit,
S.C. SOMEȘ – TOP – GRUP S.R.L.
Ing. Farcas Catalin Vladut

