

**DOCUMENTAȚIE PENTRU OBTINEREA AVIZULUI DE MEDIU CONFORM
ANEXEI NR. 5. E
DIN LEGEA NR. 292/2018**

pentru realizarea obiectivului de investiții:

**„AMENAJARE PARCARE ȘI DRUM DE ACCES LA SALA DE SPORT
SCOLARĂ, ÎN COMUNA SĂLSIG, JUD. MARAMUREȘ”**

BENEFICIAR : COMUNA SĂLSIG, JUD. MARAMUREȘ

PROIECTANT:

SC BERG PLAN PROIECT SRL

Sediu social: Mun. Oradea, Str. Octavian Goga, nr.75, bl. D1, ap.14, jud. Bihor

Tel: 0748395040

E-mail: bergplanproiect@gmail.com

CUI: 45124564; J5/2775/27.10.2021

IBAN: RO88TREZ0765069XXX020779 – Trezoreria Mun. Oradea

IBAN BCR: RO10RNCB0764171234180001

NR. PROIECT : B02/MM-2024

MAI 2024

MEMORIU DE PREZENTARE

pentru obținerea avizului de mediu întocmit conform anexei nr. 5 E din legea
292/2018

I. DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTITIE

**„AMENAJARE PARCARE ȘI DRUM DE ACCES LA SALA DE SPORT ȘCOLARĂ, ÎN
COMUNA SĂLSIG, JUD. MARAMUREȘ”**

II. TITULAR

a) Denumirea beneficiarului:

COMUNA SĂLSIG, JUD. MARAMUREȘ

b) Adresa beneficiarului:

- Loc. Sălsig, str. Principală, nr. 101, jud. Maramureș
- Tel. 0262.267.001
- Fax: 0262.267.598

c) Reprezentanți legali/împuțerniciți:

Primar – Pop Daniel

Atașat prezentei documentații se regăsește CIF-ul comunei Salsig.

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT

a) Rezumat al proiectului

În cadrul proiectului ”AMENAJARE PARCARE ȘI DRUM DE ACCES LA SALA DE SPORT ȘCOLARĂ, ÎN COMUNA SĂLSIG, JUD. MARAMUREȘ” se propune amenajarea drumului de acces la sala de sport școlară din localitate și parcarilor din zona adiacentă acesteia.

Lucrarea analizată este amplasată în intravilanul Comunei Sălsig din județul Maramureș și se referă la amenajarea drumului de acces la sala de sport școlară din localitate și parcarilor din zona adiacentă acesteia.

Obiectivele pe care se vor realiza lucrari de constructii sunt următoarele:

Nr.crt.	Denumire strada	Lungime strada (m)	Nr. extras CF
1	Stradă FN*	155,00	51368
2	Platformă pietruită adiacentă Sălii de sport	-	51357

**Din datele primite de la Beneficiar, Strada pe care se realizează accesul înspre Sala de sport școlară nu are deocamdată o denumire, astfel încât va fi denumită în continuare în această documentație tehnică Stradă FN ("fără nume"). Aceasta va putea fi identificată în teren prin CF 51368.*

Investiția amintită este amplasată în intravilanul loc. Sălsig, com. Sălsig, județul Maramureș, în zona de est a localității. Obiectivele propuse pentru intervenție se află în zona Sălii de sport școlare edificate de dată recent în localitate. Amplasamentul se află la o distanță de cca. 200-250m de Râul Someș.

Comuna un relief în trepte unde dealurile, șesul și lunca Someșului se îmbină armonios. Comuna Sâlsig este situată pe malul stang al Someșului, ceea ce îi conferă și un aspect de câmpie pe lângă cel preponderent deluros.

Lucrarile proiectate se refera la realizarea urmatoarelor categorii de lucrari:

- a) Modernizare stradă pe zona cuprinsă între strada asfaltată (CF51254) și limita incintei sălii de sport;
- b) Amenajare platforma pietruită în zona strazii/drumului de acces.
- c) Amenajare drumuri de incintă și parcări în incintă în zona adiacentă sălii de sport.
- d) Amenajare spații verzi în incintă

Modernizare stradă

Strada/drumul de acces existent se va moderniza pe o lungime de 155.00m. Acesta va fi realizat cu o latime a partii carosabile de 4.00m, fiind încadrat de 2 acostamente pietruite de 0.50m.

Strada se va realiza cu pantă transversală unică de 2.5%.

Strada va fi realizat cu îmbrăcămintă asfaltică BA16. În vederea realizării structurii rutiere, se va păstra zestrea existentă, peste care se va adăuga un strat de piatră spartă de min. 15 cm și mixtura asfaltică (min. 6.00cm). În zonele în care lățimea drumului existent este mai mică decât lățimea proiectată, se vor executa casete de lărgire din balast și piatră spartă

Se vor amenaja intersecțiile cu străzile și drumurile intersectate cu același sistem rutier precum pe carosabil.

Se va executa semnalizare rutieră conformă, formată din marcaje rutiere longitudinale și indicatoare rutiere.

Soluțiile pentru realizarea structurii rutiere a străzii și drumurilor de incintă prezentate sunt stabilite conform stării tehnice actuale și în funcție de zestrea existentă.

Structura rutieră va trebui să fie întreținută ulterior, conform prevederilor Normativului AND 554.

Amenajare platformă pietruită;

În zona cuprinsă între accesul în incinta sălii de sport, drumul de acces și împrejmuirea existentă a incintei analizate, se va realiza o platformă pietruită cu o suprafață de cca. 300mp.

Aceasta se va realiza cu pantă longitudinală similară celei a drumului de acces, iar panta transversală va fi cuprinsă între 2 și 4%.

Platforma pietruită va fi alcătuită dintr-un strat de balast de min. 20 cm grosime și un strat de piatră spartă de min. 15 cm.

Între platforma pietruită și împrejmuirea existentă se va amenaja un spațiu verde de 1.00-1.50m astfel încât să nu fie afectate rețelele de utilități existente în amplasament (stâlpi, hidranți etc.).

Amenajare drumuri de incintă și parcări;

Accesul în incinta amenajată se realizează printr-o poartă existentă cu o lățime de 5.00m destinată accesului auto și cca. 1.00m destinat accesului pietonal.

Astfel, în zona accesului în incintă, lățimea drumului de acces va fi 6.00m, din care 5.00m parte carosabilă și 1.00m destinat traficului pietonal.

În incinta amenajată se vor amenaja 2 drumuri de incintă cu o lățime de 6.00m, cu o lungime de 45.50m (cel de pe latura de V), respectiv de 44.50 m (cel de pe latura de S).

Pe partea sudică a incintei se vor amenaja 24 locuri de parcare cu dimensiunile de 5.00x2.50m, 4 locuri de parcare destinate motocicletelor (2.60x1.00m), precum și un rastel metalic pentru biciclete și un spațiu destinat bicicletelor (2.60x4.00m).

Pe latura vestică a sălii de sport se va amenaja drumul de incintă pentru asigurarea accesului la parcare pavată existentă pe sit. De asemenea, se va amenaja o parcare destinată microbuzului școlar cu dimensiunea de 9.00x3.15m.

Partea carosabilă și parcarile vor fi delimitate față de spațiile verzi adiacente prin intermediul unor borduri prefabricate din beton.

Apele pluviale de pe suprafețele carosabile se vor scurge către spațiile verzi amenajate.

Drumurile de incintă și parcarile vor avea o structură rutieră formată din balast, min. 15 cm piatră spartă și min. 6 cm mixturi asfaltice.

Pentru delimitarea locurilor de parcare, demarcația fluxurilor și a sensurilor de circulație, se vor realiza marcaje rutiere longitudinale și transversale și se vor monta indicatoare rutiere corespunzătoare.

Nu se va interveni asupra lucrărilor existente pe amplasament (clădire sală de sport, trotuar perimetral, parcare pavată). Lucrările proiectate se vor racorda la cele existente.

Pentru persoanele cu dizabilități, locul de parcare va fi dispus în zona parcarilor pavate existente, în imediata vecinătate a rampei de acces în clădire.

Amenajare spațiu verde

Se vor realiza umpluturi din materiale locale pentru racordarea terenului la cotele existente.

Taluzele afectate de lucrări vor fi readuse la starea inițială prin acoperire cu un strat de pamant vegetal insamantat artificial.

Spațiile verzi se vor amenaja astfel încât să permită colectarea apelor pluviale de pe suprafețele carosabile, astfel încât acestea să nu stăioneze pe carosabil.

În zonele în care se vor realiza umpluturi din materiale locale corespunzătoare, acestea se vor acoperi cu un strat de pământ vegetal însămânțat artificial și se vor planta arbori /arbuști cu rol de stabilizare.

Se vor planta arbori din specii endemice.

Lucrările se vor deconta conform cantităților real executate.

b) Justificarea necesității proiectului

Necesitatea investiției

Prin modernizarea străzii analizate și prin amenajarea parcarilor și drumurilor de incintă adiacente sălii de sport din intravilanul localității Sălsig, traficul va beneficia de condiții superioare de circulație, condiții care se vor concretiza într-o serie de avantaje tehnice și economice.

Prin realizarea investiției se vor sigura următoarele aspecte pozitive:

- Reducerea costurilor de exploatare a vehiculelor;

- Reducerea numărului de accidente;
- Condițiile de rulare corespunzătoare reduc uzura mijloacelor de transport și degradarea acestora;
- Viteza de parcurs sporită, deci o reducere a timpilor de parcurs și a pierderilor aferente acestuia;
- Asigurarea siguranței în exploatare pentru strada modernizată;
- Facilitarea accesului la sala de sport nou construită și punerea în valoare a acesteia;
- Îmbunătățirea gradului de confort al transportatorilor și călătorilor care utilizează strada analizată;
- Îmbunătățirea gradului de confort/siguranță al locuitorilor și locuințelor din zona obiectivelor;
- Creșterea siguranței transportului auto și pietonal;
- Creșterea vitezelor de circulație și reducerea timpilor de parcurs respectiv de așteptare;
- Îmbunătățirea aspectului localității;
- Întreținerea mai ușoară și mai eficientă;
- Asigurarea accesului la obiectivele socio-culturale din localitate.

Beneficii economice:

- Fluidizarea traficului în zonă prin creșterea vitezei de transport .
- Economisirea carburantului pentru circulația auto;
- Creșterea valorii proprietăților imobiliare (terenuri și clădiri) din zona obiectivului;
- Crearea de noi locuri de muncă;

Beneficii de mediu:

- Îmbunătățirea calității mediului;
- Creșterea gradului de protecție și conservare a mediului;
- Reducerea noxelor actuale cauzate de circulația auto cu viteză foarte redusă;
- Crearea premiselor unei dezvoltări durabile prin protejarea resurselor naturale nepoluante pentru generațiile viitoare;
- Aspect plăcut.

Impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții:

- Creșterea volumului de noxe eliminate în atmosferă;
- Aspectul inestetic al zonei;
- Periclitarea siguranței participanților la trafic;
- Scaderea vitezei de circulație;
- Sporirea nivelului zgomotului și a riscului de accidente;
- Infrastructura rutieră necorespunzătoare reprezintă un punct slab în vederea dezvoltării socio-economice a localității, descurajând investițiile agenților economici, turismul, reducând totodată calitatea vieții.

Obiectivele preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

Prezenta documentație a fost elaborată la cererea UAT com. Salsig, în conformitate cu strategia comunei de îmbunătățire a viabilității infrastructurii rutiere din UAT, în scopul măririi confortului rutier, corespunzător cerințelor traficului actual și de perspectivă, prin execuția unor lucrări de infrastructura rutieră care să asigure:

- Reducerea consumului de carburanți și lubrifianti al autovehiculelor;
- Diminuarea uzurii premature a componentelor autovehiculelor;
- Creșterea gradului de confort în transportul de călători și mărfuri;
- Scurtarea duratei călătoriilor în transportul de călători și mărfuri;
- Reducerea accidentelor de circulație;
- Siguranța circulației;
- Îmbunătățirea condițiilor de mediu prin diminuarea noxelor care afectează aerul, solul, apa;
- Asigurarea dezvoltării activităților sociale și sportive.
- Creșterea nivelului de trai și confort a populației;
- O întreținere mai ușoară;
- Aspect plăcut;
- Reducerea riscului de producere a inundațiilor

Concluzie:

Lucrările propuse a se executa pe baza acestei documentatii în intravilanul localității Sălsig, pe obiectivele amintite mai sus vor conduce la îmbunătățirea condițiilor de circulație și a fluenței traficului, precum și la sporirea siguranței și confortului pietonilor și vor influența benefic zona atât din punct de vedere ambiental, cât și din punct de vedere socio-economic.

c) Valoarea investitiei

Conform evaluării realizate la faza D.A.L.I. rezulta ca valoarea de investitie este :

Indicatori financiari:

TOTAL GENERAL	384,359.89	72,409.74	456,769.63
Din care C + M (1.2+1.3+1.4+2+4.1+4.2+5.1.1)	296,003.50	56,240.67	352,244.17

d) Perioada de implementara propusa

Conform datelor aprobate de catre Beneficiar perioada in care se aproximeaza ca se vor executa lucrarile este de 3 luni (perioada efectiva de execuție a lucrărilor).

e) Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar.

Obiectivele pe care se vor realiza lucrari de constructii sunt următoarele:

Nr.crt.	Denumire strada	Lungime strada (m)	Nr. extras CF
1	Stradă FN*	155,00	51368
2	Platformă pietruită adiacentă Sălii de sport	-	51357

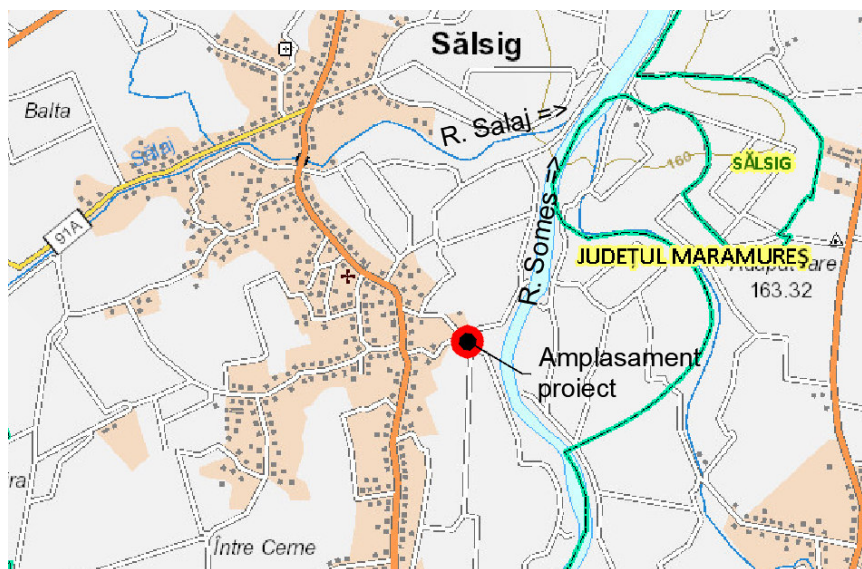
**Din datele primite de la Beneficiar, Strada pe care se realizează accesul înspre Sala de sport școlară nu are deocamdată o denumire, astfel încât va fi denumită în continuare în această documentație tehnică Stradă FN ("fără nume"). Aceasta va putea fi identificată în teren prin CF 51368.*

Investiția amintită este amplasată în intravilanul loc. Sălsig, com. Sălsig, județul Maramureș, în zona de est a localității. Obiectivele propuse pentru intervenție se află în zona Sălii de sport școlare edificate de dată recent în localitate. Amplasamentul se află la o distanță de cca. 200-250m de Râul Someș.

Strada se identifica prin extras CF nr. 51368, iar incinta in care este edificata sala de sport se identifica prin CF 51357.

Coordonate de identificare:

- inceput strada: **X(Est): 372568, Y(Nord): 669888**
- sfarsit strada: **X(Est): 372716, Y(Nord): 669850**
- incinta parcare: **X(Est): 372674, Y(Nord): 669888**



Planșele cu planul de situație (inclusiv în format electronic) se regăsesc anexate prezentei documentații.

f) Formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructii)

In partea desenata se regasesc plansele cu caracteristicile tehnice ale proiectului.

- Situatia existenta

Traseul în plan și profil longitudinal

Strada analizată are lățimea platformei cuprinsa între 3.00-4.50 m.

Configurația profilului longitudinal este determinată de topografia zonei străbătute care este una simpla, cu declivități reduse.

Traseul actual al străzii este în mare parte în aliniament. Racordarea dintre aliniamente și curbe se face prin intermediul arcelor de cerc.

Obiectivele analizate sunt situate într-o zonă stabilă fără a fi identificate fenomene geodinamice active care să necesite lucrări de consolidare.

Profilul transversal

Profilul transversal al străzii are un sistem rutier format dintr-o structura rutiera conform celei descrise în studiu geotehnic, iar lățimea părții carosabile existente este cuprinsa între 3.00-4.00m. Pe cea mai mare parte a traseului nu este asigurată panta transversală corespunzătoare care ar asigura o scurgere eficientă a apelor pluviale, existând zone unde în perioadele ploioase apare bălțirea apei pe carosabil.

Din alcătuirea profilului transversal existent al străzii lipsesc benzile de încadrare a părții carosabile, trotuarele pietonale și platformele de încrucișare, iar acostamentele sunt înierbate și prezintă denivelări.

Se poate concluziona că pe majoritatea lungimii nu sunt respectate pantele transversale pentru partea carosabilă, fapt care duce la staționarea apei timp îndelungat pe platforma străzii, apa infiltrându-se în corpul acesteia ceea ce duce la apariția degradărilor în structura rutieră.

Sistemul rutier existent

În urma investigațiilor geotehnice reiese că pe strada analizata există o îmbrăcăminte din pietruiri succesive realizate pentru întreținerile periodice cu o grosime medie de 30 cm.

În zona sălii de sport, platforma existentă prezintă local pietruiri cu o grosime de cca. 15 cm, iar anumite tronsoane nu prezintă zestre rutieră.

Terenul de fundare din corpul drumului pe obiectivele analizate este reprezentat litologic prin argilă/ argilă prăfoasă conform Studiu Geotehnic.

Lățimea părții carosabile este variabilă și mai mică decât lățimea ce urmează a fi adoptată, iar circulația se desfășoară pe platformă cu evitarea suprafețelor degradate.

Degradările identificate sunt specifice strazilor pietruite (gropi, praf, noroi, fagase etc).

Lucrări existente auxiliare

Scurgerea apelor, podețe

Sectorul de stradă analizat, precum și platforma pietruită existentă nu prezintă dispozitive de colectare și evacuare a apelor pluviale.

Trotuare

De-a lungul sectorului de stradă expertizat nu au fost identificate trotuare.

Pe conturul sălii de sport se observă prezența unui trotuar perimetral din beton, ce a fost realizată odată cu edificarea construcției. Aceasta nu reprezintă obiectul prezentei Expertize.

Parcări și stații de autobuz existente

De-a lungul sectorului de stradă expertizat nu s-au identificat parcări și stații de autobuz semnalizate corespunzător. Pe latura vestică a sălii de sport se observă prezența unei platforme pavată destinată parcării (8 locuri), ce a fost realizată odată cu edificarea construcției.

Lucrări de consolidare

Pe amplasamentul obiectivelor expertizate nu s-au identificate zone care necesita lucrari de consolidare.

Siguranța circulației, semnalizări și marcaje rutiere

Obiectivele analizate nu sunt prevăzute cu un sistem de semnalizare și marcaje rutiere alcătuit din indicatoare rutiere de orientare și reglementare a circulației rutiere și marcaj longitudinal pentru separarea sensurilor de circulație.

Având în vedere situația inexistentă a semnalizării rutiere a obiectivelor expertizate se impune realizarea unui sistem de semnalizare rutieră corespunzător conform normativelor în vigoare.

Trafic

Traficul este preponderent compus din autoturisme și autovehicule ale localnicilor. Se apreciază că intensitatea traficului pe acest tronson de stradă are valori ce caracterizează un trafic ușor, iar pentru perioada de perspectivă de 15 ani se apreciază că acesta se va menține în limitele aceleiași clase de trafic.

Principalii utilizatori al acestui obiectiv sunt în principal proprietarii imobilelor din zona sau utilizatorii Sălii de sport.

Intersecții cu drumuri laterale

Intersecțiile cu alte drumuri nu sunt amenajate corespunzător, iar racordările în plan cu acestea sunt necorespunzătoare fără să fie respectate razele minime de racordare.

- Soluția proiectată

Lucrările proiectate se referă la realizarea următoarelor categorii de lucrări:

- a) Modernizare stradă pe zona cuprinsă între strada asfaltată (CF51254) și limita incintei sălii de sport;
- b) Amenajare platforma pietruită în zona strazii/drumului de acces.
- c) Amenajare drumuri de incintă și parcări în incintă în zona adiacentă sălii de sport.
- d) Amenajare spații verzi în incintă

Modernizare stradă

Strada/drumul de acces existent se va moderniza pe o lungime de 155.00m. Acesta va fi realizat cu o lățime a părții carosabile de 4.00m, fiind încadrat de 2 acostamente pietruite de 0.50m.

Strada se va realiza cu pantă transversală unică de 2.5%.

Se vor amenaja intersecțiile cu străzile și drumurile intersectate cu același sistem rutier precum pe carosabil.

Se va executa semnalizare rutieră conformă, formată din marcaje rutiere longitudinale și indicatoare rutiere.

Soluțiile pentru realizarea structurii rutiere a străzii și drumurilor de incintă prezentate sunt stabilite conform stării tehnice actuale și în funcție de zestrea existentă.

Structura rutieră va trebui să fie întreținută ulterior, conform prevederilor Normativului AND 554.

Aceste structuri corespund clasei de trafic foarte ușor /usor, clasa în care se apreciază că se vor încadra obiectivele analizate pe o perioadă de perspectivă de 15 ani.

Varianta 1 -STRUCTURA RUTIERA ELASTICA

Varianta 1			
Tip 1	Se aplică pe: Pe sectorul de stradă analizat, peste pietruirea existentă		
Structură rutieră peste existent	6	cm	Strat de uzură din BA16 rul 50/70, cf. SR EN 13108-1; AND 605-2016 (*)
	15	cm	Strat de bază din piatră spartă, cf. SR EN 13242 si STAS 6400
	0-15	cm	Reprofilare pietruire și completare cu strat de balast cf. SR EN 13242 si STAS 6400
	min. 30	cm	Pietruire existentă - structura rutiera existenta cf. S.G.
Tip 2	Se aplică: în casetele de lărgire		
Structură rutieră nouă	6	cm	Strat de uzură din BA16 rul 50/70, cf. SR EN 13108-1; AND 605-2016 (*)
	15	cm	Strat de bază din piatră spartă împănată, cf. SR EN 13242 si STAS 6400
	20	cm	Strat de fundatie din balast, cf. SR EN 13242 si STAS 6400
	25	cm	Strat de forma din refuz de ciur / balast nisipos, conform SR EN 13242 si STAS 6400

Amenajare platformă pietruită;

În zona cuprinsă între accesul în incinta sălii de sport, drumul de acces și împrejmuirea existentă a incintei analizate, se va realiza o platformă pietruită cu o suprafață de cca. 300mp.

Aceasta se va realiza cu pantă longitudinală similară celei a drumului de acces, iar panta transversală va fi cuprinsă între 2 și 4%.

Platforma pietruită va fi alcătuită dintr-un strat de balast de min. 20 cm grosime și un strat de piatră spartă de min. 15 cm.

Între platforma pietruită și împrejmuirea existentă se va amenaja un spațiu verde de 1.00-1.50m astfel încât să nu fie afectate rețelele de utilități existente în amplasament (stâlpi, hidranți etc.).

Amenajare drumuri de incintă și parcări;

Accesul în incinta amenajată se realizează printr-o poartă existentă cu o lățime de 5.00m destinată accesului auto și cca. 1.00m destinat accesului pietonal.

Astfel, în zona accesului în incintă, lățimea drumului de acces va fi 6.00m, din care 5.00m parte carosabilă și 1.00m destinat traficului pietonal.

În incinta amenajată se vor amenaja 2 drumuri de incintă cu o lățime de 6.00m, cu o lungime de 45.50m (cel de pe latura de V), respectiv de 44.50 m (cel de pe latura de S).

Pe partea sudică a incintei se vor amenaja 24 locuri de parcare cu dimensiunile de 5.00x2.50m, 4 locuri de parcare destinate motocicletelor (2.60x1.00m), precum și un raste metalic pentru biciclete și un spațiu destinat bicicletelor (2.60x4.00m).

Pe latura vestică a sălii de sport se va amenaja drumul de incintă pentru asigurarea accesului la parcare pavată existentă pe sit. De asemenea, se va amenaja o parcare destinată microbuzului școlar cu dimensiunea de 9.00x3.15m.

Partea carosabilă și parcarile vor fi delimitate față de spațiile verzi adiacente prin intermediul unor borduri prefabricate din beton.

Apele pluviale de pe suprafețele carosabile se vor scurge către spațiile verzi amenajate.

Drumurile de incintă și parcarile vor avea următoarea structură rutieră:

Varianta 1 -STRUCTURA RUTIERA ELASTICA

<u>Varianta 1</u>			
Tip 2	Se aplică: pe drumurile de incintă si parcarile amenajate adiacent Sălii de sport.		
Structură rutieră nouă	6	cm	Strat de uzură din BA16 rul 50/70, cf. SR EN 13108-1; AND 605-2016 (*)
	15	cm	Strat de bază din piatră spartă împănată, cf. SR EN 13242 si STAS 6400
	20	cm	Strat de fundatie din balast, cf. SR EN 13242 si STAS 6400
	25	cm	Strat de forma din refuz de ciur / balast nisipos, conform SR EN 13242 si STAS 6400

Pentru delimitarea locurilor de parcare, demarcația fluxurilor și a sensurilor de circulație, se vor realiza marcaje rutiere longitudinale și transversale și se vor monta indicatoare rutiere corespunzătoare.

Nu se va interveni asupra lucrărilor existente pe amplasament (clădire sală de sport, trotuar perimetral, parcare pavată). Lucrările proiectate se vor racorda la cele existente.

Pentru persoanele cu dizabilități, locul de parcare va fi dispus in zona parcărilor pavate existente, în imediata vecinătate a rampei de acces în clădire.

Amenajare spațiu verde

Se vor realiza umpluturi din materiale locale pentru racordarea terenului la cotele existente.

Taluzele afectate de lucrari vor fi readuse la starea initiala prin acoperire cu un strat de pamant vegetal insamantat artificial.

Spatiile verzi se vor amenaja astfel incat sa permita colectarea apelor pluviale de pe suprafetele carosabile, astfel incat acestea sa nu stacioneze pe carosabil.

În zonele în care se vor realiza umpluturi din materiale locale corespunzătoare, acestea se vor acoperi cu un strat de pământ vegetal însămânțat artificial și se vor planta arbori /arbuști cu rol de stabilizare.

Se vor planta arbori din specii endemice.

Lucrările se vor deconta conform cantităților real executate.

Mutări și protejări instalații

Nu este cazul. Toate caminele de vizitare ale rețelelor edilitare subterane vor fi aduse la cota proiectata a carosabilului/parcarilor. Stalpii de electricitate existenti nu vor fi afectati de realizarea lucrarilor, acestia protejandu-se pe durata executiei lucrarilor.

De asemenea, se va acorda atentie sporita lucrarilor in zona conductei de gaz și a hidrantului existent. In apropierea acestora, sapaturile se vor realiza manual, iar platforma pietruita se va realiza astfel incat toate acestea sa se regaseasca in spatiul verde.

Situația existentă a utilităților și analiza de consum

În cadrul proiectului, fiind vorba de modernizarea unei străzi și realizarea de parcări și drumuri de incintă, nu e necesară racordarea la utilități pe durata de exploatare a investitiei.

Mutări și protejări instalații

Odată cu realizarea infrastructurii rutiere propuse, nu vor fi afectați stâlpii de curent electric sau telefonie.

Vor fi luate în considerare toate celelalte rețele de utilități subterane, conform avizelor emise de deținătorii acestora.

- Profilul și capacitățile de producție

Nu este cazul.

- Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament

Nu este cazul.

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

Nu este cazul!

- Materie prime, energie și combustibili utilizați, cu modul de asigurare a acestora

Nu este cazul!

- Racordarea la rețelele utilitare existente în zona

Nu este cazul!

- Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului în zona afectata de executia investiției

Taluzele afectate de lucrari vor fi readuse la starea initiala prin acoperire cu un strat de pamant vegetal insamantat artificial.

Pe amplasament nu sunt arbori ce ar putea fi afectați de realizarea lucrarilor.

In zonele afectate de lucrarile provizorii, s-au prevazut suprafete cu pamant vegetal insamantat cu iarba, precum și plantarea de arbuști și arbori cu rol decorativ și de stabilizare.

- Cai noi de acces sau schimbări ale a celor existente

Nu este cazul!

- Resurse naturale folosite în construcție și funcționare

- Resurse naturale folosite în realizarea construcției:

- Balast
- Piatra sparta
- Bitum
- Ciment
- Apa

- Pamant vegetal
- Aditivi si adaosuri
- Resurse naturale folosite in functionarea constructiei:
 - Nu este cazul.

- Metode folosite in constructie

Pentru realizarea obiectivului de investiții sunt necesare parcurgerea următoarelor etape:

- Scarificarea pietruirii existente pe strada;
- Realizarea casete de largire cu structura rutiera noua;
- Realizare sapatura generala in zona drumurilor de incinta si a parcarilor adiacente salii de sport;
- Realizare straturi din materiale granulare (balast, piatra sparta) pe strada si in zona parcarilor;
- Montare borduri;
- Realizare strat asfaltic pe stradă si in zona parcarilor;
- Realizare platforma pietruita;
- Lucrări de semnalizare rutieră;
- Lucrări pentru protecția mediului prin așternerea de pământ vegetal si plantare de arbuști/arbori.

- Planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara

Nu este cazul!

- Relatia cu alte proiecte existente sau planificate

Lucrarile se vor racorda la elementele existente. Drumurile de incinta si parcarile proiectate se vor racorda la lucrarile existente in jurul Salii de sport realizate de data recenta.

- Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare

Nu este cazul, solutia propusa a se realiza are la baza studii topografice și geotehnice, iar lucrarile se vor realiza in zona strazii si platformelor pietruite existente..

Prin expertiza tehnica intocmita pentru prezenta investitie au fost propuse 2 solutii tehnice:

Scenariile 1 si 2

- **Varianta 1: executia unei structuri rutiere cu strat de baza din piatra sparta.**
- **Varianta 2: execuția unei structuri rutiere cu strat de baza din agregate naturale stabilizate cu lianti hidraulici.**

Expertul tehnic propune aceste doua scenarii de interventie pentru a oferi posibilitatea ca Beneficiarul expertizei tehnice, funcție de prioritățile si resursele financiare disponibile si ținând cont de avantajele tehnice si financiare oferite de fiecare dintre acestea, sa adopte scenariul pe care-l considera ca se încadrează cel mai bine in Strategia de Dezvoltare a comunei Salsig.

Alegerea solutiei tehnice propuse pentru prezenta investitie, si anume realizarea unei structuri rutiere cu strat de baza din piatra sparta, a fost fundamentata pe baza criteriilor tehnico-economice mai avantajoase.

- **Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului (extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apa, surse sau linii de transport al energiei, cresterea numarului de locuinte, eliminarea apelor uzate si a deseurilor)**

Nu este cazul.

- **Alte autorizatii cerute pentru proiect**

Conform certificatului de urbanism nu sunt necesare alte autorizatii.

IV. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE

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

Nu este necesara realizarea de demolari pe amplasamentul studiat. Strada existenta are o structura rutiera formata din pietruiri succesive. Se vor realiza lucrari de sapaturi generale, respectiv lucrari de scarificare a pietruirilor existente. In cazul in care in faza de executie se vor identifica elemente din beton /metalice ce vor necesita demolare, acestea se vor efectua cu atentie sub stricta supraveghere de catre Constructor, astfel incat materialele rezultate din demolare sa nu afecteze mediul înconjurător.

Lucrarile se vor racorda la lucrarile existente. Terenul afectat temporar de realizarea lucrarilor se va reface prin asternerea unui strat de pamant vegetal insamantat si prin plantarea de arbori/arbusti.

- **Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului;**

Taluzele afectate de lucrari vor fi readuse la starea initiala prin acoperire cu un strat de pamant vegetal insamantat artificial.

- **Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente, dupa caz;**

Nu este cazul.

- **Metode folosite în demolare;**

In vederea demolarii eventualelor elemente identificate in faza de executie se vor folosi urmatoarele metode:

-Spargeri locale/totale a elementelor din beton sau beton armat – cu utilaje cu actiune prin percutie.

-Taieri cu discul a elementelor metalice – cu unele manuale sau cu utilaje specializate.

Metoda de demolare va fi aleasa de Constructor astfel incat sa aiba un impact asupra mediului cat mai redus, iar materialele rezultate in urma demolarilor sa poata fi valorificate ulterior.

Lucrarile de demolare se vor realiza avand in vedere respectarea tuturor actelor normative aflate in vigoare.

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

Nu este cazul.

- **Alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor);**

Deșeurile rezultate în urma eventualelor demolari vor fi transportate și depozitate în depozite special amenajate. Acestea vor fi valorificate ulterior prin reutilizarea lor sau prin reciclare. Blocurile de beton rezultate în urma demolarilor pot fi folosite în realizarea de umpluturi în conformitate cu normativele în vigoare.

V. DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI

- **Distanța față de granițe pentru proiecte care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în contextul transfrontierar, adoptată la ESPOO la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001**

Nu este cazul.

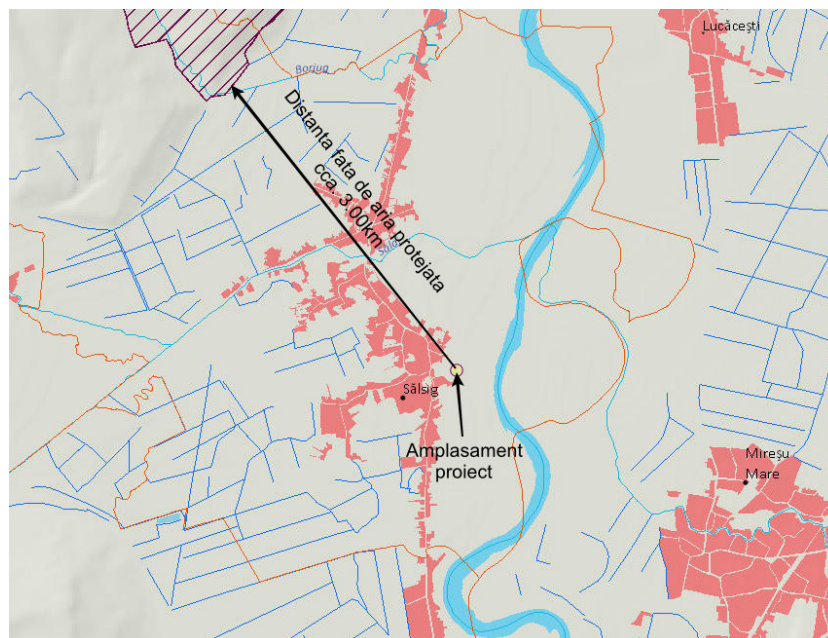
- **Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;**

Nu este cazul.

- **Harti, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale cât și artificiale și alte informații.**

Distanța față de arii naturale protejate:

- Amplasamentul nu se află în interiorul vreunei arii naturale protejate, cea mai apropiată arie protejată fiind la o distanță de cca. 3.00 km de amplasamentul proiectului.



Fotografii din amplasament:
Foto Nr.1- Vedere aeriana



Foto Nr.2 – Strada de acces



Foto Nr.3 – Platformă pietruită și parcare pavată pe latura vestică a Sălii de sport



Foto Nr.4 – Platforma pietruită pe latura sudică a Sălii de sport



- **Folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia**

Terenul va avea aceeași utilizare, infrastructură rutieră (drumuri publice), respectiv parcare.

- Politici de zonare si folosire a terenului

Nu exista politici de zonare, folosirea terenului este de drum public. Folosirea terenului va ramane neschimbata.

- Areale sensibile

Nu este cazul.

- 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

Strada se identifica prin extras CF nr. 51368, iar incinta in care este edificata sala de sport se identifica prin CF 51357.

- Coordonate de identificare:
- inceput strada: **X(Est): 372568, Y(Nord): 669888**
- sfarsit strada: **X(Est): 372716, Y(Nord): 669850**
- incinta parcare: **X(Est): 372674, Y(Nord): 669888**

- Detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luata in considerare

Nu este cazul, solutia propusa a se realiza are la baza studii topografice și geotehnice, lucrarile se vor suprapune obiectivelor existente..

VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI IN LIMITA INFORMATIILOR DISPONIBILE

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

Construcția și apoi utilizarea investiției nu presupune deteriorarea mediului înconjurător, deci nu se pune problema realizării unor lucrări speciale de reconstrucție ecologică.

Realizarea acestei investiții va avea un efect benefic asupra mediului înconjurator și nu este necesară refacerea cadrului ecologic.

În momentul încheierii acestei investiții se vor trasa măsuri specifice de redare în circuit a eventualelor suprafețe de teren ocupate de organizarea de șantier, platforme de depozitare, etc.

Pe de altă parte, însăși realizarea infrastructurii rutiere propuse reprezintă o măsură de protecție ecologică a zonei, lucrările proiectate urmând a asigura atât protecția solului și subsolului, a biosferei, a așezărilor umane, a sănătății oamenilor, cât și protejarea obiectivelor de interes public.

Nu sunt afectate construcțiile și așezările umane din vecinătate.

Din punct de vedere al mediului înconjurător lucrările proiectate nu creează disfuncționalități față de situația existentă.

Lucrările de construire propuse prin prezentul proiect nu reprezintă și nu produc surse de poluare a apelor, solului și subsolului, nu produc vibrații și radiații. De asemenea nu produc poluarea ecosistemelor terestre și acvatice, a așezărilor umane și a altor obiective de interes public și nu produc substanțe toxice periculoase sau de orice altă natură.

a) Protecția calității apelor

La lucrările de drumuri se va asigura protecția apelor de suprafață, subterane și a ecosistemelor acvatice, care are ca obiect menținerea și ameliorarea calității și productivității naturale ale acestora, în scopul evitării unor efecte negative asupra mediului, sănătății umane și bunurilor materiale.

Execuția lucrărilor de infrastructură se va face astfel încât contaminarea potențială a cursurilor de apă și a pânzei freatice să fie evitată

- Surse de poluanți pentru ape

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

- Execuția propriu-zisă a lucrărilor;
- Traficul de șantier rezultat din circulația vehiculelor grele pentru transport de materiale, și personal la punctele de lucru, utilajele;
- Organizările de șantier care pot avea în componența stații de întreținere a utilajelor și mașinilor de transport, cantine, spații pentru dormitoare, birouri etc.

În perioadele ploioase, poluanții din aer sunt transferați în ceilalți factori de mediu (apa de suprafață și subterană, sol etc).

- Locul de evacuare sau emisar

În cadrul proiectului, apele de suprafață de pe suprafața părții carosabile a străzii și a parcarilor proiectate se va scurge către spațiile verzi adiacente.

În cadrul proiectului nu se vor devia cursuri de apă existente.

Deversarea apelor uzate menajere în șanțuri sau în cursul de apă este interzisă.

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

Nu este cazul.

b) Protecția aerului

- Surse de poluanți pentru aer, poluanți inclusiv surse de mirosuri

În perioada desfășurării lucrărilor proiectate emisiile de substanțe poluante evacuate în atmosfera provin de la următoarele surse:

- Sursele liniare - traficul rutier zilnic desfășurat în cadrul șantierului;
- Sursele de suprafață - funcționarea utilajelor în zona fronturilor de lucru;
- Sursele punctiforme - funcționarea stațiilor de asfalt și betoane. (nu se vor realiza în amplasament)

Efectele generate de sursele punctiforme și de suprafață se fac resimțite pe arii mai restrânse decât în cazul surselor liniare de tipul traficului.

Activitatea de construcție poate avea temporar impact local apreciabil asupra calității atmosferei.

Impactul negativ asupra calității aerului este mai semnificativ în zona unde funcționează stațiile de asfalt (în baza de producție, nu pe amplasament).

În perioada de operare a lucrărilor proiectate nu vor apărea surse suplimentare de poluare a aerului față de situația existentă.

Sursa de poluare va fi aceeași ca și în prezent și anume traficul rutier care se desfășoară în zona.

Măsuri de protecție:

Utilajele vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic în vederea creșterii performanțelor. O altă posibilitate de limitare a emisiilor de substanțe poluante provenite de la

utilaje consta in folosirea de utilaje si camioane de generatie recenta, prevazute cu sisteme performante de minimizare si retinere a poluantilor in atmosfera.

Pentru limitarea disconfortului ce poate sa apara mai ales pe timpul verii se vor alege trasee optime pentru vehiculele ce deserve sc santierul, mai ales pentru cele care transporta materii prime si materiale de constructie ce pot elibera in atmosfera particule fine. Drumurile de acces la santier, daca va fi cazul, pot fi udate periodic.

Transportul materialelor de constructie se va face pe cat posibil acoperit.

Pentru perioada de functionare nu sunt necesare masuri de protective, lucrarile de amenajare vor contribui la cresterea fluentei traficului si implicit la reducerea nivelului emisiilor de substante poluante in aer.

- Instalatiile pentru retinerea si dispersia poluantilor in atmosfera

Nu este cazul.

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

- Surse de zgomot si de vibratii

Acest tip de poluare va avea caracter temporar, doar pe perioada executiei lucrarilor.

Lucrarile de realizare a obiectivelor propuse implica urmatoarele surse de zgomot si vibratii:

- Procesele tehnologice, pentru care este necesar sa functioneze unele grupuri de utilaje. Aceste utilaje in lucru reprezinta tot atatea surse de zgomot;
- Circulatia mijloacelor de transport in cadrul santierului.
- Functionarea instalatiilor, utilajelor, echipamentelor in cadrul bazei de productie (in baza de productie)

Nivelul sonor depinde in mare masura de urmatorii factori:

- Fenomenele meteorologice si in particular, viteza si directia vantului, gradientul de temperatura si de vant;
- Absorbția undelor acustice de catre sol, fenomen denumit "efect de sol";
- Absorbția in aer, dependenta de presiune, temperatura, umiditatea relativa, componenta spectrala a zgomotului;
- Topografia terenului si vegetatia.

Se va acorda o atentie sporita manevrarii utilajelor in apropierea zonelor locuite si a obiectivelor care isi desfasoara activitatea în zona amplasamentului. Functionarea acestora va fi verificata periodic.

Lucrarile se vor realiza, pe cat posibil, in timpul zilei, respectand un program care sa nu afecteze orele de odihna ale populatiei rezidente.

Realizarea lucrarilor de infrastructura rutiera propuse va duce la cresterea fluentei circulatiei si implicit la reducerea nivelului de zgomot si vibratii. Astfel, imbunatatirea suprafetei de rulare si circulatia fluenta fara franari si accelerari, va avea un impact pozitiv.

- Amenajarile si dotarile pentru protectia impotriva zgomotului si a vibratiilor

Nu este cazul.

d) Protecția împotriva radiațiilor

Nu au există informații despre posibile surse de radiatii.

e) Protecția solului și subsolului

- Surse de poluanți pentru sol, subsol și ape freatiche și de adâncime

Lucrările de construcție, exploatare și întreținere aferente infrastructurii rutiere, nu vor afecta calitatea solului deoarece, fiind vorba de realizarea unor lucrări de drumuri, nu se pot înregistra dezechilibre ale ecosistemelor sau modificări ale habitatelor.

Totuși, posibilele surse care ar putea influența negativ indicatorii de calitate ai solului ca urmare a desfășurării activităților ce se vor desfășura pe amplasamentul investiției, sunt următoarele:

- depozitarea necorespunzătoare a materialelor rezultate din operațiile de săpătură;
- scurgerile accidentale de carburanți și lubrefianți de la utilajele și mijloacele de transport;

Antreprenorul lucrărilor de drumuri pe parcursul desfășurării lucrărilor de execuție, va lua măsuri pentru asigurarea stabilității solului, corelând lucrările de construcție cu lucrările de ameliorare a terenurilor afectate.

Pe durata exploatării și întreținerii lucrărilor realizate și a elementelor conexe se vor respecta măsurile de protecție a mediului în conformitate cu legislația în vigoare:

- se vor menține în stare de funcționare amenajările antiplouante și protecția mediului
- prin grija beneficiarului după realizarea investiției se recomandă realizarea de plantații rutiere pentru protecția solului.

Pe perioada de desfășurarea a lucrărilor de execuție aferente realizării lucrărilor proiectate organizarea de șantier va fi dotată cu WC ecologic.

- Lucrările și dotările pentru protecția solului și subsolului.

Nu este cazul.

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Lucrările proiectate în cadrul acestui proiect nu afectează ecosistemele terestre (flora, fauna) sau cele acvatice. Lucrările vor duce la o îmbunătățire locală a stării ecosistemului terestru datorită faptului că se va realiza igienizarea zonei adiacente lucrărilor.

- Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect

Nu este cazul.

- Lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate.

Nu este cazul.

g) Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

Realizarea tronsonului de stradă, a drumurilor de incintă și a parcarilor proiectate, pe lângă faptul că nu va afecta construcțiile și așezările umane din vecinătate, va ajuta și la reducerea poluării cu praf. Soluția tehnică proiectată nu prevede utilizarea sau manipularea de substanțe toxice periculoase pe parcursul execuției sau întreținerii ulterioare a obiectivelor.

Existența șantierului și desfășurarea lucrărilor pot fi surse de poluare pentru acest factor.

- Constructorul va elabora o documentație privind dirijarea traficului, stabilind reguli stricte pentru asigurarea fluentei circulației și evitarea coliziunii, folosind o semnalizare luminoasă corespunzătoare;

- Traficul de santier va fi dirijat astfel incat sa evite ambuteiaje de autovehicule in zonele de lucrari ;
- Lucrarile de deviere a circulatiei vor avea un caracter temporar.

Prin lucrarile proiectate va creste confortul asezarilor umane si va fi asigurat accesul la obiectivele de interes public.

Prin finalizarea investiției, peisajul nu va suferi modificări semnificative. Pentru a restrânge efectul asupra peisajului, prin graficele de lucrări se va prevedea o eșalonare a execuției, astfel încât o porțiune începută să fie terminată integral și redată zonei într-o perioadă cât mai scurtă de lucru.

- Identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumentele istorice si de arhitectura, alte zone asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional.

Nu este cazul.

- Lucrarile dotarile si masurile pentru protectia asezarilor umane si a obiectivelor protejate si/sau de interes public.

Nu este cazul.

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

- Lista deseurilor

Principalele produse generate de activitatea de construcție și întreținere a infrastructurii rutiere și elementelor conexe, ce pot fi clasate ca deșeuri, sunt materiale rezultate din decapări și din săpături.

În activitatea de construcție și întreținere a infrastructurilor rutiere, se va ține seama de reglementările în vigoare privind colectarea, transportul, depozitarea și reciclarea deșeurilor.

Prin realizare lucrarilor proiectate pot sa apara urmatoarele tipuri de deseuri:

- deșeuri de piatră și spărturi de piatră;
- beton, cărămizi, materiale ceramice;
- lemn;
- sticlă;
- materiale plastice;
- amestecuri metalice;
- pământ și materiale excavate;
- deșeuri amestecate de materiale de construcție.

Examinând lista de mai sus, se constată că nu apar deșeuri periculoase.

- Programul de prevenire si reducere a cantitatilor de deseuri generate si planul de gestionare a deseurilor.
 - se vor recicla deseurile re folosibile iar o parte din deseurile rezultate din lucrarile de constructie pot fi re folosite prin integrarea lor in lucrarile de umpluturi. Celelate deseuri se vor depozita in spatii special amenajate.
 - se vor respecta conditiile de refacere a cadrului natural in zonele de depozitare.
 - intretinerea utilajelor si vehiculelor folosite in activitatea de constructie si intretinere se efectueaza doar in locuri speciale in service autorizat sau in baza de

intretinere a constructorului. Este interzis ca utilajele sa fie reparate in zona amenajata pentru organizarea de santier sau in amplasamentul lucrarii.

- deseurile de tip menjer se vor colecta in pubele sanjabile ce vor fi evacuate prin contract cu firmele de salubritate.

i) Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase

Conform Catalogului European al Deseurilor CED - principalele deseuri rezultate din activitatile de constructie a strazilor, nu se incadreaza in categoria deseurilor periculoase.

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

In cadrul proiectului pentru executia lucrarilor propuse s-au prezentat materialele si resursele folosite, iar pentru utilizarea investitiei nu se impune utilizarea unor resurse naturale, a solului, a terenurilor, a apei sau a biodiversitatii.

VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE IN 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), zgomotului și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);**

Impactul potențial din perioada de realizare a lucrărilor, precum și din cea de exploatare, caracteristicile acestuia, factorii asupra cărora acționează, precum și măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului sunt prezentate în continuare. Din analiza prezentată mai jos rezultă că impactul negativ se realizează în principal în perioada de implementare a proiectului și este local. Realizarea lucrărilor nu va conduce la o creștere mare a traficului rutier în zona proiectului cu influențe negative asupra caracteristicilor de mediu.

- Impactul asupra populației, sănătății umane

Impactul potențial asupra populației și sănătății umane, în special a locuitorilor din zona analizată se produce în timpul execuției lucrărilor și este prezentat în tabelul de mai jos.

Nr. crt.	Activitate	Impact potențial	Natura impactului	Extinderea impactului / durata	Măsuri de evitare/ diminuare
1	Execuție lucrări	Zgomot și vibrații produse de utilaje	Temporar, direct, pe perioada lucrărilor	Funcție de starea utilajelor, de specificul activității și de numărul utilajelor ce funcționează concomitent -	- reducerea la minimum necesar a timpilor de funcționare a utilajelor; - evitarea pe cât posibil a suprasolicităților instalațiilor, monitorizarea parametrilor de funcționare a instalațiilor pentru depistarea și înlăturarea în timp util a unor eventuale defecțiuni, uzuri avansate etc;

				local	- respectarea normelor privind lubrifierea și întreținerea diverselor angrenaje
		Posibile accidente de circulație în zona lucrărilor	Direct	Local	- semnalizarea corespunzătoare a lucrărilor.
2	Trafic asociat șantierului	Producere zgomot și vibrații	Temporar, pe perioada lucrărilor, direct	Local	-populația va fi informată cu privire la proiect și cu privire la programul de lucru pentru realizarea obiectivului, a utilizării drumurilor publice pentru transportul materialelor necesare, precum și cu privire la factorii poluanți. -traficul greu prin zonele locuite aflate în apropiere se va efectua cu reducerea vitezei la minim 30 km/oră. - activitățile de șantier se vor desfășura în perioada normală de lucru, în afara orelor de odihnă 20.00-7.00
		Murdărie drumuri publice	Temporar, pe perioada lucrărilor, direct	Local	- se vor prevedea puncte de curățire manuală sau mecanizată a pneurilor la ieșirea din zona șantierului.
		Poluare aer ca urmare a traficului	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	- întreținere corespunzătoare a vehiculelor (asigurare revizii tehnice periodice) -folosirea de utilaje și camioane de generație recentă, prevăzute cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților
		Poluare aer – transport material pulverulent	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	-transport acoperit al materialelor pulverulente

Pe perioada de operare a lucrărilor, impactul va fi unul pozitiv, pe termen lung prin îmbunătățirea condițiilor de trafic rutier, de scădere a riscului de accidente, prin reducerea poluării.

- Impactul asupra biodiversității

În zonă nu sunt arii protejate în imediata apropiere, cea mai apropiată arie protejată fiind la o distanță de cca. 3.00km de amplasamentul studiat. Deoarece zona analizată este antropizată, cu construcții civile în apropiere, precum și cu alte amenajări existente, nu se consideră necesară prevederea de măsuri suplimentare de diminuare a fragmentării habitatului.

Având în vedere că traseul obiectivului descris nu traversează o zonă protejată, se poate considera că lucrările de construire a obiectivelor propuse nu va afecta în mod direct habitatele din zona ariilor protejate ale județului Maramureș.

Impactul potențial asupra faunei și florei din zona analizată se produce în timpul execuției lucrărilor și este prezentat în tabelul de mai jos.

Nr. crt.	Activitate	Impact potențial	Natura impactului	Extinderea impactului / durata	Măsuri de evitare/ diminuare
1	Execuție lucrări	Zgomot și vibrații produse de utilaje	Temporar, direct, pe perioada lucrărilor	Funcție de starea utilajelor, de specificul activității și de	- respectarea graficului de lucrări în sensul limitării traseelor și programul de lucru pentru a limita impactul asupra florei și faunei specifice

				numărul utilajelor ce funcționează concomitent - local	amplasamentului;
2	Trafic asociat șantierului	Poluare aer ca urmare a traficului	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	- întreținere corespunzătoare a vehiculelor (asigurare revizii tehnice periodice) - folosirea de utilaje și camioane de generație recentă, prevăzute cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților evacuați în atmosferă
		Poluare aer – transport material pulverulent	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	-transport acoperit al materialelor pulverulente
3	Amplasamentul lucrărilor	Ocuparea temporară a terenului	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	- delimitarea strictă a organizării punctului de lucru; - colectarea selectivă, și eliminarea periodică a deșeurilor în scopul evitării atragerii animalelor și îmbolnăvirii sau accidentării acestora, - redare teren în starea inițială la terminarea lucrărilor;

Pe perioada de operare a lucrărilor, impactul asupra biodiversității nu va fi diferit față de impactul existent în prezent, ba poate fi chiar unul pozitiv prin reducerea poluării datorate îmbunătățirii condițiilor de trafic.

- Impactul asupra solului

Principalul impact asupra solului în perioada lucrărilor de construire a obiectivelor propuse este reprezentat de sapatura realizată pentru executia structurilor rutiere propuse și ocuparea temporară de terenuri pentru: Organizarea de șantier, platforme pentru depozitarea materiilor prime, locuri special amenajate pentru depozitarea deșeurilor etc.

Impactul potențial asupra solului din zona analizată se produce în timpul execuției lucrărilor și este prezentat în tabelul de mai jos.

Nr. crt.	Activitate	Impact potențial	Natura impactului	Extinderea impactului / durata	Măsuri de evitare/ diminuare
1	Organizare platformă de lucru	Ocuparea temporară a terenului pentru organizarea platformei de lucru	Temporar, direct, pe perioada lucrărilor	Local	- delimitarea strictă a organizării punctului de lucru; - redare teren în starea inițială la terminarea lucrărilor;
		Poluare chimică și biologică a solului și subsolului ca urmare a evacuărilor de ape uzate neepurate	Temporar, direct, pe perioada lucrărilor	Local	-utilizare de toalete ecologice
		Deversări accidentale ale unor substanțe/ compuși chimici direct pe sol	Temporar, direct, pe perioada lucrărilor	Local	- depozitarea și manipularea substanțelor/ compușilor se va face în condiții de siguranță;

2	Trafic asociat șantierului	Posibilitatea contaminării solului cu Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Mn	Temporar, direct, pe perioada lucrărilor	Local	-întreținere corespunzătoare a vehiculelor (asigurare revizii tehnice periodice); -folosirea de utilaje și camioane de generație recentă, prevăzute cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților evacuați în atmosferă;
3	Perioada de exploatare	Poluare aer, sol ca urmare a traficului	De o parte și de alta a amplasamentului, la max. 10m	Local	- utilizarea de autovehicule cat mai puțin poluatoare.

- Pe perioada de operare a lucrărilor impactul va fi unul pozitiv, pe termen lung prin îmbunătățirea condițiilor de trafic rutier.

- Impactul asupra folosințelor și bunurilor materiale

Lucrarile autorizate se executa pe amplasamentul existent al strazii si al platformei pietruite din jurul salii de sport, fara a fi necesare expropriieri si a ocupa/afecta alte terenuri care nu se afla in administrarea UAT com. Salsig.

Folosinta actuala a terenului pe care sunt amplasate obiectivele sunt cale de comunicatie - drum, respectiv curti constructii. Prin lucrarile prevazute in proiect nu se modifica destinatia acestui teren.

- Impactul asupra calitatilor si regimului cantitativ al apei

În perioada de execuție sursele posibile de poluare a apelor o reprezintă execuția propriuzisă a lucrărilor, traficul de șantier și activitățile desfășurate în cadrul organizării de șantier, după cum urmează:

Nr. crt.	Activitate	Impact potențial	Natura impactului	Extinderea impactului / durata	Măsuri de evitare/ diminuare
1	Organizare de șantier	Poluare chimica și biologica a apelor, solului și subsolului ca urmare a evacuărilor de ape uzate neepurate	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	-utilizare de toalete ecologice
2	Trafic asociat șantierului	Poluare apa ca urmare a transportului materialelor pulverulente	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	- transport acoperit al materialelor pulverulente; -descărcare materiale pulverulente la distanță față de cursul de apă
		Poluare apa ca urmare a traficului care detemina diverse emisii de substanțe poluante in atmosfera	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	- întreținere corespunzătoare a vehiculelor (asigurare revizii tehnice periodice)
3	Perioada de exploatare	Poluare chimică a apelor ca urmare a scurgerilor de hidrocarburi	Temporar sau în caz de accident	Local	- întreținere corespunzătoare a vehiculelor (asigurare revizii tehnice periodice) - semnalizarea corespunzătoare a lucrărilor pentru prevenirea

		provenite de la autovehiculele ce tranzitează zona			accidentelor rutiere.
--	--	--	--	--	-----------------------

Pe perioada de operare a lucrărilor, impactul va fi unul pozitiv pe termen lung prin îmbunătățirea condițiilor de trafic rutier, ce va reduce riscul de accidente rutiere, precum și de scurgeri accidentale de hidrocarburi în albia râului.

- Impactul asupra calitatii aerului si asupra climei

Impactul potențial asupra aerului din zona analizată se produce în timpul execuției lucrărilor și este prezentat în tabelul de mai jos.

Nr. crt.	Activitate	Impact potențial	Natura impactului	Extinderea impactului / durata	Măsuri de evitare/ diminuare
1	Mișcarea pământului, manevrarea materialelor pulverulente	Poluare cu particule în suspensie	Temporar	Locală, pe termen scurt	-reducerea înălțimii la descărcarea cupei buldozerului - evitarea execuției lucrărilor în perioadele de vânt foarte puternic; - udarea periodică a depozitelor de agregate reprezintă o măsură de reducere a emisiilor - transport acoperit al materialelor pulverulente;
2	Trafic asociat șantierului	Poluare aer ca urmare a transportului materialelor pulverulente	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	- transport acoperit al materialelor pulverulente;
		Poluare apa ca urmare a traficului care detemina diverse emisii de substanțe poluante in atmosfera	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	- intreținere corespunzătoare a vehiculelor (asigurare revizii tehnice periodice)
		Poluare aer ca urmare a traficului	Temporar, pe perioada lucrărilor	Local	- intreținere corespunzătoare a vehiculelor (asigurare revizii tehnice periodice)

Pe perioada de operare a lucrărilor impactul va fi unul pozitiv, pe termen lung prin îmbunătățirea condițiilor de trafic rutier.

Dat fiind caracterul local al proiectului, putem afirma că acesta nu are un impact asupra calității climei din zonă.

- Impactul potential asupra peisajului si mediului vizual

Pe perioada de executie a lucrarilor de construire a obiectivelor propuse se vor realiza lucrari saptatura, astfel se va manifesta un impact negativ direct si temporar asupra peisajului si mediului vizual.

Extinderea impactului se va limita la zona din amplasamentul investitiei.

Pe perioada de operare a obiectivelor realizate, putem afirma că impactul asupra peisajului și mediului vizual este unul pozitiv prin realizarea unor lucrări noi, cu materiale calitative, ce vor asigura un aspect îngrijit zonei și vor descuraja cetățenii din zonă să mai depoziteze diferite deșeuri în zona analizată. De asemenea, se vor realiza spatii verzi noi amenajate corespunzător.

- Impactul potential asupra patrimoniului istoric si cultural

In amplasamentul obiectivelor nu sunt prezente monumente istorice.

Daca in timpul executarii lucrarilor se descopera vestigii arheologice se vor urma procedurile legale.

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

Proiectul este un proiect de mică anvergură, cu o extindere locală. Zonele afectate de lucrări, precum și de perioada de operare vor fi locale, în zona străzii și a parcarilor.

Datorită caracterului antropizat al amplasamentului studiat, considerăm că prezentele lucrări de realizare a obiectivelor nu vor avea efecte negative suplimentare asupra eventualelor specii existente în zonă.

Extinderea impactului lucrărilor asupra diferitelor elemente analizate este unul local, fără afectarea spațiilor din vecinătate, precum a fost prezentat tabelar în rândurile de mai sus.

În amplasamentul proiectului nu au fost identificate specii și habitate de interes comunitar ce ar putea fi afectate de realizarea proiectului. Speciile de faună prezente în cadrul fronturilor de lucru se vor deplasa în habitatele din vecinătatea amplasamentului, astfel încât impactul asupra acestora nu va fi semnificativ.

- Marimea, magnitudinea si complexitatea proiectului

Proiectul este un proiect de mică anvergură, cu o extindere locală. Zonele afectate de lucrări, precum și de perioada de operare vor fi locale, în zona obiectivelor analizate.

Impactul asupra factorilor de mediu va fi nesemnificativ și se va manifesta în special în perioada realizării lucrărilor de construcție.

Proiectul este un proiect de o complexitate tehnică redusă, nefiind necesare lucrări majore de terasamente, utilizarea unor utilaje speciale etc.

Trebuie amintit că sala de sport existentă în zona amplasamentului a fost realizată de data recentă, iar pentru utilizarea corespunzătoare a acesteia este nevoie de realizarea prezentei investiții.

- Probabilitatea impactului

Probabilitatea impactului asupra elementelor analizate anterior este una redusă, manifestându-se în special în perioada realizării lucrărilor de construcție.

- Durata, frecvența si reversibilitatea impactului

Impactul este nesemnificativ, temporar și reversibil. Se manifestă în perioada execuției lucrărilor. La finalizarea lucrărilor de construcție, mediul va reveni la starea inițială, cu excepția spațiilor ocupate permanent de lucrări.

- **Măsuri de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului.**

Proiectul nu va avea impact semnificativ asupra mediului. Măsurile propuse pentru reducerea impactului potențial al proiectului asupra fiecărui factor de mediu sunt prezentate în cadrul capitolului VI, precum și tabelar în cadrul prezentului capitol.

- **Natura transfrontiera a impactului**

Nu este cazul. Proiectul care face obiectul prezentei documentații nu are impact transfrontier.

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI - DOTARI ȘI MASURI PREVAZUTE PENTRU CONTROLUL EMISIILOR DE POLUANȚI ÎN MEDIU, INCLUSIV PENTRU CONFORMAREA LA CERINȚELE PRIVIND MONITORIZAREA EMISIILOR PREVAZUTE DE CONCLUZIILE CELOR MAI BUNE TEHNICI DISPONIBILE APLICABILE. SE VA AVEA ÎN VEDERE CA IMPLEMENTAREA PROIECTULUI SĂ NU INFLUENȚEZE NEGATIV CALITATEA AERULUI ÎN ZONA.

Scopul proiectului este de utilitate publică. Pentru încadrarea în prevederile Uniunii Europene privind protecția mediului și ecosistemelor existente proiectul va respecta simultan legislația națională și europeană în domeniu.

Datorită faptului că lucrările proiectate sunt situate în zona unor drumuri existente, nu sunt afectate condițiile de mediu din zonă, nici în timpul execuției lucrărilor, nici în perioada de exploatare a acestora. Taluzele afectate în urma realizării lucrărilor proiectate vor fi aduse la starea inițială prin acoperirea acestora cu un strat de pământ vegetal însemănat artificial cu semințe de graminee și prin plantarea de arbori sau arbuști cu rol de stabilizare, în rest nu sunt necesare alte măsuri de monitorizare a mediului.

Beneficiile ce vor rezulta în urma realizării investiției propuse:

Prin realizarea lucrărilor de infrastructură rutieră și a elementelor conexe vor apărea următoarele influențe favorabile asupra mediului:

- reducerea poluării;
- reducerea zgomotului;
- reducerea poluării cursului de apă din apropiere.

din punct de vedere economic:

- reducerea consumului de carburant;
- reducerea uzurii anvelopelor auto;
- reducerea timpilor de parcurs social;

din punct de vedere social:

- deplasări mai rapide;
- noi posibilități de dezvoltare a zonei;

Aceste elemente reprezintă efectele pozitive ce rezidă din îmbunătățirea condițiilor de trafic, ce apar în urma realizării lucrărilor.

În consecință, în documentație nu au fost prevăzute decât câteva recomandări pentru perioada de execuție a lucrărilor, menite să sprijine beneficiarul în monitorizarea factorilor de mediu pe parcursul execuției lucrării.

Măsuri de protecție a mediului propuse:

În urma evaluării potențialilor factori de risc pentru mediu, menționați mai sus, propunem urmărirea respectării, pe durata realizării și exploatarea lucrării, a următoarelor măsuri.

Zona de măsuri preventive și de protecție propuse

1. Calitatea aerului :

- transportarea agregatelor care intră în componența straturilor rutiere, precum și a elementelor prefabricate se va realiza cu autovehicule care în intravilanul localităților vor avea prevăzută limitare de viteză, impusă de administratorul infrastructurii rutiere în vederea diminuării poluării aerului

- beneficiarul va avertiza constructorul în cazul în care acesta din urma va utiliza vehicule, echipamente sau mașini care emană gaze în cantitate ridicată, va dispune ca acestea să fie îndepărtate în cel mai scurt timp din șantier.

2. Eroziunea solului :

- se vor face pe cât posibil lucrări de înierbare a zonelor afectate pentru stoparea erodării terenului și se vor planta arbori și arbuști cu rol de stabilizare.

3. Contaminarea solului cu combustibil sau lubrefianți :

- vehiculele și utilajele vor fi astfel întreținute și folosite încât pierderile de ulei sau de combustibil să nu contamineze solul.

- depozitarea pe șantier a combustibilului se va face pe cât posibil departe de zonele de protecție ale surselor de apă sau de fântâni

- spălarea autovehiculelor și a utilajelor, în timpul procesului tehnologic, se va face numai într-un loc special desemnat de beneficiar, departe de sursele de apă

4. Zgomot :

- pe cât posibil, se va urmări ca activitățile zgomotoase să se realizeze în zona instituțiilor de învățământ, instituțiilor publice și dispensarului uman, în afara orelor de funcționare a acestora.

- se va interzice desfășurarea activităților zgomotoase în zona locuințelor între orele 6 - 8 dimineața.

Lucrările proiectate ce urmează a se realiza nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei sau din punct de vedere al zgomotului și mediului înconjurător. Prin executarea lucrărilor de construire propuse, vor apărea unele influente favorabile asupra factorilor de mediu, cât și din punct de vedere economic și social.

În ansamblu, se poate aprecia ca din punct de vedere al mediului ambiant, lucrările ce fac obiectul prezentului proiect nu introduc disfuncționalități suplimentare față de situația actuală, ci dimpotrivă au un efect pozitiv.

Lucrări de reconstrucție ecologică

În acest domeniu se propune realizarea următoarelor:

- datorită folosirii drumurilor publice pentru transportul betoanelor sau al altor materiale, se va executa curățarea pneurilor de pământ sau de alte reziduuri din șantier.
- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni.
- se va exercita un control sever la transportul de beton din ciment cu autobetoniere, pentru a se preveni în totalitate descărcări accidentale pe traseu sau spălarea tobelor și aruncarea apei cu lapte de ciment în parcursul din șantier sau drumurile publice.
- procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic sau se va urmări o umectare mai intensă a suprafețelor.
- la sfârșitul săptămânii se va efectua curățirea fronturilor de lucru, eliminându-se toate deșeurile.

După finalizarea lucrărilor la suprastructură, zonele afectate vor fi curățate și nivelate, iar terenul readus la starea inițială, prin acoperirea cu pământ vegetal și plantarea de vegetație.

Recomandări specifice:

- restricționarea suprafețelor săpate și a celor denudate;
- limitarea dezvoltării de infrastructuri conexe (drumuri de acces, puncte de cazare, puncte de oprire etc.) temporare (pe durata lucrărilor de construcție) și permanente (în faza de operare)
- management corespunzător al traficului utilajelor (carburanți cu limite de toxicitate conform normelor în vigoare);
- realizarea unui management eficient al depozitării hidrocarburilor în perimetrul șantierului, astfel încât acestea să nu fie niciodată depozitate în sau în apropierea zonelor protejate;
- realizarea unui management eficient al deșeurilor, prin asigurarea transportării lor imediate în cazul în care se lucrează în apropierea zonelor protejate;
- monitorizarea periodică a stării vegetației din zona adiacentă obiectivelor (în special în vederea urmării speciilor potențial invazive ce pot să pătrundă în zonele protejate) și aplicarea unor măsuri de management specifice în cazul în care se constată degradări ale acestor sisteme;
- menținerea suprafețelor de protecție în jurul habitatelor valoroase din zonă și din apropierea zonei de construcție și a panourilor care să ecraneze poluarea cu praf și compuși toxici din gazele de eșapament;
- depozitarea pământului săpat, a sterilului și a altor materiale la o distanță care să nu permită scurgeri accidentale în albia apelor de suprafață;
- management corespunzător al traficului utilajelor (carburanți cu limite de toxicitate conform normelor în vigoare);

- se va impune planificarea și susținerea materială a unui program de realizare, monitorizare a măsurilor de reducere a impacturilor, prin termenii de referință și buget.

IX. LEGATURA 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.

Realizarea investitiei face parte din strategia de dezvoltare a infrastructurii rutiere a UAT comuna Salsig. Investitia se va realiza pentru punerea in valoare si utilizarea corespunzatoare a salii de sport realizate de data recenta pe amplasament.

X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE ȘANTIER

Organizarea de șantier va fi realizată de antreprenorul care va câștiga licitația de execuție.

Organizarea de santier se va realiza astfel:

- **Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier:**

Lucrarile pentru organizarea de santier cuprind:

- Curatarea si nivelarea terenului;
- Imprejmuirea incintei;
- Constructii sumare, provizorii (magazii, platforme, vestiare, WC-ecologic etc)

Organizarea de santier va cuprinde:

- un vagon – camp standardizat avand destinatia birou si magazie de materiale;
- un pichet PSI dotat cu stingatoare cu spuma si pulbere;
- containere, pentru deseuri reciclabile si pentru deseuri nereciclabile.
- grup sanitar ecologic;
- amenajarea unor incinte ingradite pentru depozitarea materialelor de constructii si amplasarea unor baraci necesare personalului muncitor;
- zona de parcare pentru autovehicule si utilaje.

Containerul birou va fi dotat cu mobilier si aparatura specifica si va fi conectat la utilitati functionale – energie electrica, comunicatii. Iluminatul si incalzirea vor asigura confortul si ergonomia locurilor de munca.

Pentru lucrători sunt prevazute spatii pentru echipare/dezechipare. Acestea sunt special amenajate în containerul vestiar, utilat și dotat corespunzător acestui scop – iluminat și încălzit.

Organizarea de șantier se va ingradi perimetral cu împrejmuiri continue, periodic se va verifica continuitatea, starea tehnică și de securitate a împrejmuirilor șantierului astfel încât să fie preintampinat orice acces neautorizat în incintă.

Conform specificului și tehnologiilor de execuție pentru lucrări de construcții – montaj, în incintă șantierului, pe perioada realizării proiectului se vor afla echipamente tehnice diverse:

- - utilaje pentru construcții pe senile și pneuri, destinate diverselor lucrări mecanizate – excavare, încărcare, împins, compactare.
- - utilaje pentru ridicare, transport și manipulare sarcini
- - utilaje și echipamente pentru transport și turnat beton
- - mijloace de transport auto
- - scule de mână și echipamente de mică mecanizare
- - scule, unelte și dispozitive diverse

Având în vedere că șantierul este amplasat în apropierea zonelor lucuite, în cadrul lucrărilor de organizare de șantier se va instrui personalul angajat privind limitarea nivelului de zgomot la discții normale, exclusiv comportamentul deviant verbal și claxonarea, folosirea grupurilor sanitare.

Programul de lucru pe șantier se va desfășura în intervalul orar 7:00 – 16:00 de luni până vineri.

Lucrările de organizare de șantier necesare executării lucrărilor de construire a obiectivelor vor cuprinde: construcții și instalații ale antreprenorului care să permită satisfacerea obligațiilor și relațiilor cu beneficiarul, precum și cele privind controlul execuției.

• **Localizarea organizării de șantier:**

Organizarea de șantier se va realiza pe amplasamentul investiției, într-o zonă de comun acord cu beneficiarul, fiind asigurate căile de acces, sursele de apă, energie electrică etc pentru necesitățile șantierului.

Amplasamentul organizării de șantier propusă: în zona platformei pietruite dintre strada existentă și împrejmuirea existentă.

• **Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier:**

- Impactul asupra speciilor și habitatelor de interes comunitar rezultat din lucrările propuse în organizarea de șantier este de scurtă durată, de mică amploare și fără influență asupra factorilor de mediu datorită faptului că se utilizează amplasamentul existent al investiției și se referă la:
 - Ocuparea terenului;
 - Împrejmuirea zonelor de lucru, montarea de indicatoare;
 - Amenajări sumare, provizorii;
 - Depozitarea provizorie a materialelor și a deșeurilor;
 - Activitatea zilnică din organizarea de șantier.
- Impactul activității utilajelor asupra apei este redus în situația respectării stricte a normelor de protecție a mediului.
- Impactul activității utilajelor asupra aerului este redus în situația respectării stricte a normelor de protecție a mediului.

- Impactul asupra mediului este și peisagistic pe perioada de execuție a lucrărilor.
- Constructorul are obligația ca prin activitatea ce o desfășoară în șantier să nu afecteze cadrul natural din zona respectivă și nici vecinii zonei de lucru.
- Personalul va fi instruit pentru respectarea curățeniei la locul de muncă și a normelor de igienă.

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

Principalele surse de poluanți în organizarea de șantier provenite din activitățile de construcții sunt grupate după cum urmează:

- Poluanți direcți reprezentați în special de pierderile de produse petroliere care apar în timpul funcționării defectuase a utilajelor, evacuarea apelor menajere necontrolată, depozitarea deșeurilor menajere necontrolat,

- Poluanți prin intermediul mediilor de dispersie, în special prin sedimentarea poluanților din aer, proveniți din circulația mijloacelor de transport, funcționarea utilajelor de construcții, etc.

- Poluanți accidentali, rezultați în urma unor deversări accidentale la nivelul zonelor de lucru.

Toate emisiile rezultate de la utilajele implicate în lucrările de execuție precum și cele rezultate pe perioada funcționării vor respecta regulamentele și legislația de protecția mediului în România.

Proiectul nu este caracterizat de producerea de zgomote sau vibrații de mare intensitate. Nivelul de zgomot pe perioada lucrărilor se încadrează în cel admisibil nefiind necesară protecție specială.

În ce privește carburanții și lubrifianții ce vor fi folosiți de constructor, activitatea acestuia se va desfășura conform reglementărilor în vigoare, efectele și riscurile potențiale fiind cele uzuale pentru lucrări de construcții.

Materialele utilizate pentru construcții sunt inerte și nu generează un impact negativ asupra biodiversității. Amplasamentul va fi împrejmuț pentru a evita accesul accidental / neautorizat.

Colectarea și depozitarea deșeurilor se va asigura conform normelor de igienă în vigoare astfel încât să se îndeplinească condițiile impuse de protecția mediului.

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

- În cadrul proiectului prin grija Beneficiarului și a proiectanților se vor dispune următoarele măsuri pe care constructorul trebuie să le respecte:
 - Limitarea la maximum a deplasărilor cu vehicule grele, zgomotele utilajelor și emisiile în aer;
 - Deșeurile rezultate și depozitate în organizarea de șantier se va realiza pe platforme special amenajate și transportate în cel mai scurt timp posibil la un depozit special din zonă.
 - Organizarea de șantier se va amenaja astfel încât să faciliteze întreținerea utilajelor iar pentru reparații se vor folosi firme specializate și se va urmări să se realizeze în service-uri autorizate.
 - În zona amplasamentului nu se vor depozita carburanți sau substanțe periculoase;
 - Nu se vor spala utilajele în zona amplasamentului;

- Depozitarea pamantului rezultat din sapatari se va face pe o suprafata cat mai mica iar pamantul in exces se va transporta in depozite special amenajate;
- Organizarea de santier va fi protejata cu plase de protectie;
- In organizarea de santier se vor amplasa un numar suficient de grupuri sanitare ecologice. Serviciile privind curatarea si igienizarea grupurilor sanitare, precum si ritmicitatea acestor servicii, vor fi asigurate pe baza de contract de catre o firma specializata.
- Apa utilizata in scop igienico-sanitar provenita de la organizarea de santier, va fi transportata cu cisterna din surse autorizate si se va stoca in rezervoare metalice sau din material plastic.

XI. LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, IN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA INCETAREA ACTIVITAȚII, IN MASURA IN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE:

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

După finalizarea lucrărilor de execuție, se vor lua măsuri de redarea în folosință a terenului pe care a fost amenajat punctul de lucru. În cazul în care se constată o degradare a acestora vor fi aplicate măsuri de reconstrucție ecologică.

La finalul lucrarilor de construire a obiectivelor propuse, vehiculele si utilajele folosite vor fi indepartate de pe amplasament.

Platforma organizarii de santier va fi dezafectata permitand revenirea la folosinta anterioara.

Deseurile generate vor fi eliminate de pe amplasament si transportate de o firma autorizata catre un depozit conform.

La finalul lucrărilor, se va așterne un strat de pământ vegetal însămânțat artificial și se vor planta arbori/arbuști în zonele afectate de lucrări.

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

In cazul unor scurgeri de motorina sau uleiuri, vor fi luate imediat masuri de colectare si prevenire sau inlaturare a poluarii solului, pentru a preveni infiltrarea in adancime spre apa subterana.

- **aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației – nu este cazul;**
- **modalități de refacere a stării inițiale în vederea utilizării ulterioare a terenului – nu este cazul.**

XII. ANEXE

Parti desenate: Plan de incadrare, plan de situatie.

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:

Prin **Decizia etapei de evaluare inițială Nr. 459/26.03.2024** s-a decis că proiectul **NU intră** sub incidența art. 28 din OUG 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare.

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:

Prezentul proiect nu are legatura directa cu apele. Amplasamentul obiectivelor se afla la o distanta de cca. 200-250m de raul Someș, in intravilanul loc. Salsig.

1. Localizarea proiectului:

- **Denumire proiect:**

"AMENAJARE PARCARE ȘI DRUM DE ACCES LA SALA DE SPORT ȘCOLARĂ, ÎN COMUNA SĂLSIG, JUD. MARAMUREȘ "

- **Bazinul hidrografic:**

- In zona loc. Sălsig, rețeaua hidrografică aparține bazinului hidrografic Someș.

- **Cursul de apa:**

Nu se vor realiza lucrari in imediata apropiere a vreunui curs de apa. Amplasamentul se afla la cca. 200-250m de raul Someș.

- **Denumirea si codul cadastral:**

-;

- **Corpul de apa:**

Nu este cazul

- **Amplasament:**

În cadrul proiectului "AMENAJARE PARCARE ȘI DRUM DE ACCES LA SALA DE SPORT ȘCOLARĂ, ÎN COMUNA SĂLSIG, JUD. MARAMUREȘ" se propune amenajarea drumului de acces la sala de sport școlară din localitate și parcarilor din zona adiacentă acesteia.

Lucrarea analizată este amplasată în intravilanul Comunei Sălsig din județul Maramureș și se referă la amenajarea drumului de acces la sala de sport școlară din localitate și parcarilor din zona adiacentă acesteia.

Obiectivele pe care se vor realiza lucrari de constructii sunt următoarele:

Nr.crt.	Denumire strada	Lungime strada (m)	Nr. extras CF
1	Stradă FN*	155,00	51368
2	Platformă pietruită adiacentă Sălii de sport	-	51357

**Din datele primite de la Beneficiar, Strada pe care se realizează accesul înspre Sala de sport școlară nu are deocamdată o denumire, astfel încât va fi denumită în continuare în această documentație tehnică Stradă FN ("fără nume"). Aceasta va putea fi identificată în teren prin CF 51368.*

Investiția amintită este amplasată în intravilanul loc. Sălsig, com. Sălsig, județul Maramureș, în zona de est a localității. Obiectivele propuse pentru intervenție se află în zona Sălii de sport școlare edificate de dată recent în localitate. Amplasamentul se află la o distanță de cca. 200-250m de Râul Someș.

Comuna un relief în trepte unde dealurile, șesul și lunca Someșului se îmbină armonios. Comuna Sălsig este situată pe malul stang al Someșului, ceea ce îi conferă si un aspect de câmpie pe lângă cel preponderent deluros.

Lucrarile proiectate se refera la realizarea urmatoarelor categori de lucrari:

- a) Modernizare stradă pe zona cuprinsă între strada asfaltată (CF51254) și limita incintei sălii de sport;
- b) Amenajare platforma pietruita in zona strazii/drumului de acces.
- c) Amenajare drumuri de incintă și parcări în incintă în zona adiacentă sălii de sport.
- d) Amenajare spații verzi în incinta.

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.

Pentru Râul Someș, și afluenții săi avem următoarele:

- Starea chimica a corpului de apa conform Planului de Management Actualizat al Spațiului Hidrografic Someș-Tisa este – stare chimică bună.
- Starea ecologica/potentialul ecologic al corpului de apa de suprafata conform Planului de Management Actualizat al Spațiului Hidrografic Someș-Tisa este B: Stare BUNA/POTENTIAL BUN

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

Obiectivele de mediu prevăzute în Directiva Cadru Apă reprezintă unul dintre elementele cheie ale acestei reglementări europene, având ca scop protecția pe termen lung, utilizarea și gospodărirea durabilă a apelor.

Directiva Cadru Apă stabilește în Art. 4 (în special pct. 1) obiectivele de mediu, incluzând în esență următoarele elemente:

- pentru corpurile de apă de suprafață: atingerea stării ecologice bune și a stării chimice bune, pentru corpurile de apă naturale, respectiv a potențialului ecologic bun și a stării chimice bune pentru corpurile de apă puternic modificate și artificiale;
- pentru corpurile de apă subterane: atingerea stării chimice bune și a stării cantitative bune;
- reducerea progresivă a poluării cu substanțe prioritare și încetarea sau eliminarea treptată a emisiilor, evacuărilor și pierderilor de substanțe prioritare periculoase în apele de suprafață, prin implementarea măsurilor necesare;
- „prevenirea sau limitarea” evacuării de poluanți în apele subterane prin implementarea de măsuri;
- inversarea tendințelor de creștere semnificativă și durabilă a concentrațiilor de poluanți în apele subterane;
- nedeteriorarea stării apelor de suprafață și subterane, (art. 4.1.(a) (i), art. 4.1.(b) (i) ale DCA);
- pentru zonele protejate: atingerea obiectivelor prevăzute de legislația specifică.

Pentru corpurile de apă de suprafață:

Pentru corpurile de apă de suprafață din Bazinul Hidrografic Someș-Tisa prin Planul de management bazinal au fost stabilite obiectivele de mediu aferente, în funcție și de categoria corpului de apă de suprafață, respectiv: corpuri de apă naturale (râuri), corpuri de apă puternic modificate (râuri, lacuri de acumulare), și corpuri de apă artificiale. Pentru zonele protejate care includ corpuri de apă de suprafață, obiectivele sunt cele prevăzute de legislația specifică.

În Planul de Management al Bazinului Hidrografic Someș-Tisa sunt prezentate obiectivele de mediu la nivel de corp de apă de suprafață, excepțiile aplicabile corpurilor de apă, precum și informații privind cauzele/ situațiile de aplicare a excepțiilor.

XV. Criteriile prevăzute în Anexa nr. 3 la Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului

Conform Lege nr. 292/2018 – Anexa 3, avem următoarele:

CRITERII de selecție pentru stabilirea necesității efectuării evaluării impactului asupra mediului

1. Caracteristicile proiectelor

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

a) dimensiunea și concepția întregului proiect;

Dimensiunea proiectului este una redusă, proiectul referindu-se la modernizarea unui tronson de strada existent și realizarea unor drumuri de incinta și parcuri în jurul salii de sport realizate în intravilanul loc. Salsig.

Toate lucrările se vor realiza în zona lucrărilor existente.

Realizarea lucrărilor propuse va pune în valoare sala de sport proaspăt realizată în localitate, permițând desfasurarea de activități sociale și sportive. De asemenea, face parte din strategia de dezvoltare a infrastructurii rutiere la nivelul comunei.

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

Proiectul se va racorda la lucrările existente în zona. Drumurile de incinta și parcarile se vor realiza pe 2 părți ale salii de sport realizate de data recentă în localitate, lucrările racordându-se la cele existente.

În prezent nu sunt alte proiecte în derulare sau aprobate în zona amintită.

Prin analiza proiectelor existente și în derulare în zona prezentate anterior, acestea împreună cu prezenta investiție nu au capacitatea de a furniza un impact cumulativ semnificativ, în niciuna din fazele de implementare.

Lucrările la proiectul analizat vor fi realizate etapizat, conform unor grafice de execuție riguroase stabilite, astfel încât impactul asupra aerului și apei se va manifesta local, cu caracter reversibil, doar în perioada de lucru.

Nivelul zgomotului și vibrațiile generate de execuția lucrărilor de construire a obiectivelor se va adăuga la fondul existent în cazul realizării lucrărilor la partea de drum în concomitență, însă impactul nu va fi semnificativ, având în vedere faptul că lucrările au un caracter punctual și etapizat.

Execuția proiectului analizat, împreună cu proiectul aflat în desfășurare, nu va genera impact cumulativ asupra sitului aflat la cca. 3 km de amplasament datorită specificului proiectului și a

faptului ca lucrarile desfasurate prezinta un caracter punctual. De asemenea, conform celor amintite in subcapitolele anterioare, vor fi luate masuri de reducere sau eliminare a potentialului impact asupra unor mediului.

Prin cele amintite, este necesară realizarea prezentei investiții pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație în zonă și a creșterii siguranței traficului rutier și pietonal.

De asemenea, amplasamentul lucrărilor prezentei investitii nu reprezintă loc de reproducere pentru eventualele exemplare de faună protejata, eventuala lor prezenta in zona fiind una spontana. Zonele de reproducere din cadrul ariei protejate din apropiere nu vor fi afectate in niciun fel de realizarea lucrărilor.

În consecință, din datele existente și prin respectarea măsurilor propuse prin prezentul memoriu, rezultă că impactul cumulativ cu alte proiecte existente sau in desfasurare nu este semnificativ din punct de vedere al afectării factorilor de mediu în timpul execuției și exploatării.

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

- Resurse naturale folosite in realizarea constructiei:
 - o Balast
 - o Piatra sparta
 - o Bitum
 - o Apa
 - o Pamant vegetal
 - o Ciment*
- Resurse naturale folosite in functionarea constructiei:
 - o Nu este cazul.

In cadrul proiectului pentru executia lucrarilor propuse s-au prezentat materialele si resursele folosite, iar pentru utilizarea investitiei nu se impune utilizarea unor resurse naturale, a solului, a terenurilor, a apei sau a biodiservitatii.

La sfârșitul lucrărilor, terenurile afectate de realizarea acestora vor fi aduse la starea inițială.

Toate resursele naturale utilizate în realizarea investiției vor proveni din surse de exploatare autorizate. Nu se vor utiliza materiale a căror sursă de proveniență nu este una autorizată.

d) cantitatea și tipurile de deșuri generate/gestionate;

- Lista deseurilor

Principalele produse generate de activitatea de construcție și întreținere a infrastructurii rutiere și elementelor conexe, ce pot fi clasate ca deșuri, sunt materiale rezultate din decapări și din săpături, precum și cele din demolări ale unor elemente descoperite in faza de executie.

În activitatea de construcție și întreținere a infrastructurilor rutiere, se va ține seama de reglementările în vigoare privind colectarea, transportul, depozitarea și reciclarea deșeurilor.

Prin realizare lucrarilor proiectate pot sa apara urmatoarele tipuri de deseuri:

- deșuri de piatră și spărturi de piatră;
- beton, cărămizi, materiale ceramice;
- lemn;
- sticlă;
- materiale plastice;
- amestecuri metalice;

- pământ și materiale excavate;
- deșeuri amestecate de materiale de construcție.

Examinând lista de mai sus, se constată că nu apar deșeuri periculoase.

- Programul de prevenire și reducere a cantitatilor de deșeuri generate și planul de gestionare a deșeurilor.
 - se vor recicla deșeurile re folosibile iar o parte din deșeurile rezultate din lucrările de construcție pot fi re folosite prin integrarea lor în lucrările de umpluturi. Celelalte deșeuri se vor depozita în spații special amenajate.
 - se vor respecta condițiile de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare.
 - întreținerea utilajelor și vehiculelor folosite în activitatea de construcție și întreținere se efectuează doar în locuri speciale în service autorizat sau în baza de întreținere a constructorului. Este interzis ca utilajele să fie reparate în zona amenajată pentru organizarea de șantier sau în amplasamentul lucrării.
 - deșeurile de tip menjer se vor colecta în pubele sanjabile ce vor fi evacuate prin contract cu firmele de salubritate

Materialul rezultat în urma săpăturilor va fi utilizat ca strat de forma sau ca umpluturi din materiale locale.

Nu sunt prevăzute elemente spre demolare. Totuși, dacă în faza de execuție vor fi identificate lucrări ascunse ce ar putea necesita demolare, acestea se estimează a nu depăși 5 mc deșeuri, care vor putea fi reciclate / reutilizate în proporție mare.

e) poluarea și alte efecte negative;

Lucrările de construire propuse prin prezentul proiect nu reprezintă și nu produc în exploatare surse de poluare a apelor, solului și subsolului, nu produc vibrații și radiații. De asemenea nu produc poluarea ecosistemelor terestre și acvatice, a așezărilor umane și a altor obiective de interes public și nu produc substanțe toxice periculoase sau de orice altă natură.

Pentru faza de execuție pot să apară surse de poluare de scurtă durată sau alte efecte negative ce au fost prezentate în cadrul capitolelor VI și VII, unde se regăsesc, de asemenea, și măsurile ce vor fi luate pentru diminuarea sau eliminarea acestor eventuale surse de poluare.

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

Lucrările de execuție a infrastructurii rutiere propuse nu prezintă grad mare de dificultate, iar riscul de accidente majore este unul limitat.

Riscul cel mai însemnat pentru prezenta investiție este ca în faza de execuție să se producă precipitații însemnate cantitativ, iar cantitatea de apă acumulată pe amplasament să afecteze lucrările aflate în execuție. Pentru aceasta, lucrările în alb se vor efectua cu preponderență pe timpul verii când acest risc este unul scăzut.

În cazul nerealizării investiției, există riscul producerii unor accidente rutiere datorită stării precare a străzii din prezent.

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

Prezenta investiție prezintă riscuri mici pentru sănătatea umană. Vor fi prevăzute măsuri de reducere a acestor riscuri, după cum au fost prezentate și în capitolele anterioare.

Riscul cel mai mare pentru sănătatea umană este producerea unor accidente din cauza stării infrastructurii rutiere existente în prezent, ce poate duce inclusiv la pierderi de vieți omenești.

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;

Prezenta investiție se referă la modernizarea unui tronson de strada, precum și la realizarea unor drumuri de incinta și parcuri adiacente salii de sport din localitate. Lucrările se vor realiza în zona lucrărilor existente și a drumului existent, astfel încât destinația terenurilor afectate nu va fi schimbată.

Terenurile afectate parțial de execuția lucrărilor vor fi readuse la starea inițială de dinaintea lucrărilor.

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

Prin caracterul local și punctiform al proiectului, precum și prin specificul acestuia (realizarea infrastructurii rutiere), nu vor fi afectate cele enumerate mai sus.

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

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

Nu este cazul.

2. zone costiere și mediul marin;

Nu este cazul.

3. zonele montane și forestiere;

Nu este cazul.

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

Prin caracterul local și punctiform al proiectului, precum și prin specificul acestuia (realizarea infrastructurii rutiere) nu se vor crea surse de poluare cu caracter ireversibil ce să aducă pagube mediului înconjurător.

Prin măsurile prezentate în capitolele anterioare, se vor diminua orice factori de risc ar putea să apară în faza de execuție sau de exploatare, iar amplasamentul proiectului va prezenta anumite aspecte îmbunătățite comparativ cu situația existentă.

Amplasamentul proiectului se află la o distanță de cca. 3 km de cea mai apropiată arie naturală protejată. Lucrările propuse nu vor duce la fragmentarea teritoriului speciilor de faună protejate ce s-ar putea găsi pe amplasament.

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;

Prin caracterul local și punctiform al proiectului, precum și prin specificul acestuia (realizare infrastructura rutiera moderna) nu se vor crea surse de poluare cu caracter ireversibil ce să aducă pagube mediului înconjurător.

Prin măsurile prezentate în capitolele anterioare, se vor diminua orice factori de risc ar putea să apară în faza de execuție sau de exploatare, iar amplasamentul proiectului va prezenta anumite aspecte îmbunătățite comparativ cu situația existentă.

Amplasamentul proiectului se află la o distanță de cca. 3 km de cea mai apropiată arie naturală protejată.

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;

Nu este cazul.

7. zonele cu o densitate mare a populației;

Nu este cazul. Lucrările se desfășoară în mediu rural, în loc. Sălsig, jud. Maramureș.

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

Nu este cazul.

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;

Investiția va avea un caracter local, fiind alcăuită dintr-un singur obiect, și anume realizarea unei infrastructuri rutiere moderne în zona analizată..

Lucrările la sala de sport din zona au fost finalizate de data recentă..

În cazul nerealizării prezentei investiții, sala de sport nu va putea fi utilizată la potențialul ei maxim, iar riscul de accidente rutiere va crește în zona.

Prin realizarea proiectului, mediul nu va fi afectat în mod semnificativ, anumite aspecte referitoare la mediu suferind îmbunătățiri după realizarea lucrărilor (îndepărtarea deșeurilor din albie, refacerea terenurilor afectate de lucrări sau de depozitarea deșeurilor în zona amplasamentului etc.)

b) natura impactului;

Investiția are un caracter local și punctiform, de aceea impactul preconizat asupra mediului este unul redus. În faza de execuție pot să apară anumite aspecte ce ar putea aduce prejudicii reversibile mediului, acestea împreună cu măsurile ce vor fi luate fiind prezentate în capitolele anterioare.

c) natura transfrontalieră a impactului;

Nu este cazul.

d) intensitatea și complexitatea impactului;

Impactul asupra mediului va fi unul la scară redusă, cu caracter reversibil.

d) probabilitatea impactului;

În faza de execuție, impactul va fi redus prin adoptarea măsurilor prezentate anterior. În faza de exploatare, se preconizează că investiția nu va avea un impact negativ asupra mediului, altul decât în prezent.

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

În faza de execuție, pot să apară aspecte cu impact local asupra mediului, acestea fiind de scurtă durată. În acest caz se vor adopta măsurile prezentate în capitolele anterioare pentru reducerea și eliminarea efectelor produse. Impactul va fi unul cu caracter reversibil.

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

Proiectul se va racorda la lucrarile existente in zona. Drumurile de incinta si parcarile se vor realiza pe 2 parti ale salii de sport realizate de data recenta in localitate, lucrarile racordandu-se la cele existente.

In prezent nu sunt alte proiecte in derulare sau aprobate in zona amintita.

Prin analiza proiectelor existente si in derulare in zona prezentate anterior, acestea impreuna cu prezenta investitie nu au capacitatea de a furniza un impact cumulativ semnificativ, in niciuna din fazele de implementare.

Lucrarile la proiectul analizat vor fi realizate etapizat, conform unor grafice de executie riguros stabilite, astfel incat impactul asupra aerului si apei se va manifesta local, cu caracter reversibil, doar in perioada de lucru.

Nivelul zgomotului si vibratiile generate de executia lucrarilor de construire se va adauga la fondul existent in cazul realizarii lucrarilor la partea de drum in concomitent, insa impactul nu va fi semnificativ, avand in vedere faptul ca lucrarile au un caracter punctual si etapizat.

Executia proiectului analizat, impreuna cu proiectul aflat in desfasurare, nu va genera impact cumulat asupra sitului aflat la cca. 3 km de amplasament datorita specificului proiectului si a faptului ca lucrarile desfasurate prezinta un caracter punctual. De asemenea, conform celor amintite in subcapitolele anterioare, vor fi luate masuri de reducere sau eliminare a potentialului impact asupra unor mediului.

Prin cele amintite, este necesară realizarea prezentei investiții pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație în zonă și a creșterii siguranței traficului rutier și pietonal.

De asemenea, amplasamentul lucrărilor prezentei investitii nu reprezintă loc de reproducere pentru eventualele exemplare de faună protejată, eventuala lor prezenta în zona fiind

una spontană. Zonele de reproducere din cadrul ariei protejate din apropiere nu vor fi afectate în niciun fel de realizarea lucrărilor.

În consecință, din datele existente și prin respectarea măsurilor propuse prin prezentul memoriu, rezultă că impactul cumulativ cu alte proiecte existente sau în desfășurare nu este semnificativ din punct de vedere al afectării factorilor de mediu în timpul execuției și exploatarei.

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.

Pentru reducerea impactului asupra mediului în faza de execuție și exploatare au fost prezentate o serie de măsuri în capitolele anterioare. Eventualul impact asupra mediului va avea un caracter reversibil, de scurtă durată.

Întocmit,

Ing. Gîrdan Bogdan

SC BERG PLAN PROIECT SRL

Tel. 0748 395 040