ANEXA 5.E la procedura din Legea 292/2018

**Memoriu de prezentare**

1. **Denumirea proiectului**:

MODERNIZARE ARTERE RUTIERE IN LOCALITATILE PLOPIS SI IAZ,

COMUNA PLOPIS JUDETUL SALAJ

**II. Titular:**

 Nume: **COMUNA PLOPIS**

Adresa postala:Sat Plopis, Nr. 135

 Comuna Plopis, Judetul Salaj

 Nr.tel: 0260 661 221

 Numele persoanelor de contact: Tilda Csutak - din partea proiectantului

**III. Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect:**

 **a) Un rezumat al proiectului;**

 Entitatea responsabila cu implementarea proiectului este Comuna Plopis din judetul Salaj, care intentioneaza atragerea de fonduri prin Programului National de Dezvoltare Locala coordonat de Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei Publice, Subprogramul "Modernizarea satului romanesc" prin obiectivul de investitii de "Reabilitare/ modernizare a drumurilor publice clasificate si incadrate in conformitate cu prevederile legale in vigoare ca drumuri judetene, drumuri de [interes](http://www.euroavocatura.ro/dictionar/4399/Interes) local, respectiv drumuri comunale si/sau drumuri publice din interiorul localitatilor", contribuind la imbunatatirea conditiilor de trai pentru populatia rurala si la stoparea fenomenului de depopulare din mediul rural prin reducerea decalajelor rural-urban.

Obiectivul de investitie: "MODERNIZARE ARTERE RUTIERE IN LOCALITATILE PLOPIS SI IAZ, COMUNA PLOPIS, JUDETUL SALAJ" raspunde cerintelor prioritare ale Comunei Plopis de a imbunatatii infrastructura rutiera de baza la nivelul Comunei Plopis, Judetul Salaj.

Proiectul propus pentru finantare, aflat la faza de studiu de fezabilitate are in vedere modernizarea unor artere rutiere la nivelul satelor apartinatoare comunei Plopis - Plopis si Iaz, in lungime totala de **6.667m**, reprezentata de :

**- Modernizarea artere rutiere in localitatea Plopiş : Ltotal=3.592m**

- drum vicinal Boghisaca: L=470m;

 - drum vicinal Ghirea: L=1.450m;

 - strada Blocului: L=52m;

 - drum vicinal Fleacar: L=290m;

 - drum vicinal Borlan: L=390m;

 - strada Mischii; L=325m;

 - strada Grajdului: L=300m ;

 - drum vicinal Iertasuri: L=315m ;

**- Modernizarea artere rutiere in localitatea Iaz : Ltotal=3.075m**

- str. Streacului : L=1.830m;

 - drum vicinl Cimitir : L=665m;

 - strada Cimitirului: L=360m;

 - strada Ses: L=220m;

In cadrul proiectului este cuprinsa si realizarea a doua poduri din beton armat, dupa cum urmeaza:

* Pod de b.a. pe str. Streacului-peste Valea Iazului - km 1+320;
* Pod de b.a pe str. Boghisaca-peste Paraul Lucsoara- km 0+020;

 **b) Justificarea necesitatii proiectului;**

 Necesitatea promovǎrii investitie, propuse in studiul de fezabilitate rǎspunde cerinţelor imbunataţirii infrastructurii rutiere de baza la nivelul localitatilor rurale apartinatoare comunei Plopis, prin :

 - aducerea structurii rutiere la parametrii tehnici corespunzători categoriei drumului;

 - corecţia şi îmbunătăţirea elementelor geometrice ale drumurilor de interes local - profiluri transversale şi longitudinale, curbe, supraînălţări;

 - amenajarea acostamentelor,

 - amenajarea intersecţiilor cu alte drumuri laterale şi amenajarea acestora pe o lungime de maximum 25 metri;

 - execuţia de sisteme colectoare şi de dirijare a apelor pluviale;

 - refacerea şi construcţia de podeţe şi poduri, ziduri de sprijin, consolidări de taluzuri, atunci când acestea sunt necesare pentru siguranţa circulaţiei şi pentru realizarea în siguranţă a lucrărilor de drum propuse;

 - asigurarea unor condiţii optime de circulaţie pe drumurile cuprinse in proiect, drumuri ce apartin domeniului public a comunei Plopis ;

 - ameliorarea calitǎţii mediului şi diminuarea surselor de poluare prin asigurarea colectǎrii şi scurgerii apelor din zona drumului prin realizarea şanţurilor şi a podeţelor de descarcare a apelor meteorice;

 **c) Valoarea investitiei;**

Valoarea aproximativa a investitiei este de cca. 9.799.160 lei (valoare fara TVA).

 **d) Perioada de implementare propusa**

 Perioada de implementare va fi de cca. 36 luni, dupa obtinerea autorizatiei de construire.

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

La momentul depunerii primei documentatii in cadrul institutiei dvs., s-a atasat planul de incadrare in zona -suprapunere ortofotoplan, cu notificarea traseului strazilor supuse modernizarii si a celor doua zona unde se vor realiza cele doua poduri.

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

 Obiectivul de investitie:"MODERNIZARE ARTERE RUTIERE IN LOCALITATILE PLOPIS SI IAZ, COMUNA PLOPIS, JUDETUL SALAJ" raspunde cerintelor prioritare ale Comunei Plopis de a imbunatatii infrastructura rutiera de baza la nivelul Comunei Plopis, Judetul Salaj.

Proiectul propus pentru finantare, aflat la faza de studiu de fezabilitate are in vedere modernizarea unor artere rutiere la nivelul satelor apartinatoare comunei Plopis - Plopis si Iaz, in lungime totala de **6.667m**, reprezentata de:

**- Modernizarea artere rutiere in localitatea Plopiş : Ltotal=3.592m**

- drum vicinal Boghisaca: L=470m;

 - drum vicinal Ghirea: L=1.450m;

 - strada Blocului: L=52m;

 - drum vicinal Fleacar: L=290m;

 - drum vicinal Borlan: L=390m;

 - strada Mischii; L=325m;

 - strada Grajdului: L=300m ;

 - drum vicinal Iertasuri: L=315m ;

**- Modernizarea artere rutiere in localitatea Iaz : Ltotal=3.075m**

- str. Streacului : L=1.830m;

 - drum vicinl Cimitir : L=665m;

 - strada Cimitirului: L=360m;

 - strada Ses: L=220m;

In cadrul proiectului este cuprinsa si realizarea a doua poduri din beton armat, dupa cum urmeaza:

* Pod de b.a. pe str. Streacului-peste Valea Iazului - km 1+320;
* Pod de b.a pe str. Boghisaca-peste Paraul Lucsoara- km 0+020;

 Stabilirea elementelor geometrice si constructive (in plan orizontal, in profil longitudinal si transversal) ale drumului proiectat s-a facut in conformitate cu prevederile Ordin 1296/2017 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor, respectiv Ordin 50/1998- pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile rurale.

 Strazile din cadrul celor doua localitati sunt considerate strazi principale si/sau secundare. Elementele geometrice ale traseului drumurilor publice s-au stabilit in functie de clasa tehnica a acestora si de viteza de proiectare. Pentru sectoarele de drum supuse reabilitarii se vor asigura urmatoarele elemente in profil transversal al drumului:

* latimea platformei drumului: 4.00m, 4.50m, 5.00m si 5.50m, 6.00m si 6.50 m
* latimea partii carosabile: 3.00m, 3.50m, 4.00m si 4.50m; 5.00m si 5.50m
* latimea acostamentelor: 2x0.50m

**Structura constructiva**

**DRUMURI**

 In acest capitol se prezinta solutiilor tehnice prevazute a se folosi si a tehnologiei de executie pentru realizarea structurii rutiere a partii carosabile, acostamentelor, santurilor si podetelor de beton armat.

In urma analizarii conditiilor locale din teren in context cu starea tehnicaa drumurilor propuse pentru modernizare, prin realizarea lucrarilor de reparatii pe sectoarele pe care acestea o impun, s-a avut in vedere prelungirea duratei de viata a acestor drumuri, prin asigurarea unei imbracaminti asfaltice din doua straturi asfaltice.

Pe baza datelor statistice actuale si de perspectiva privind circulatia, s-a facut dimensionarea structurii rutiere pentru partea carosabila a drumului.

Pentru sectoarele de drumuri si strazi supuse modernizarii s-a adoptat o structura rutiera elastica, cu urmatoarea alcatuire:

* 4cm beton asfaltic fin BA16
* 6cm binder de criblura BAD20
* 10cm piatra sparta pentru completare si reparatii;
* patul drumului existent cu balast, care prin scarificare si reprofilare, completarea cu material de adaos(balast), cu o grosime variabila de pana la 25cm, va constitui stratul de forma al drumului peste care se va realiza structura rutiera propriu zisa a drumului.

 In profil longitudinal axa rosie a drumului proiectat se va stabili de asa maniera ca sa asigure o buna pozitionare pe verticala, avand in vedere asigurarea unei bune functionalitati in lungul drumului, in vederea reducerii miscarilor de terasamente.

 Pamantul in exces rezultat prin decaparea stratului vegetal de pe zona amprizei drumului, precum si volumul de pamant din debleu, se va transporta de pe amplasament la locurile de depozitare stabilite in prealabil, fara ca prin acesata sa fie influentati negativ factorii de mediu.

 In sectiune transversala partea carosabila a drumului va avea o latime variabile de 3.50m, 4.00m si 4.50m, amenajata in doua pante a cate 2.5%.

 De-o parte si alta a drumului s-au prevazut acostamente de cate 0.50m din 10cm piatra sparta pe 15 cm balast pilonat, cu asigurarea unei pante transversale de 4 %.

 Se va urmari ca la realizarea stratului de forma sa se asigure bombamentul prevazut cu pante transversale de 2.5%, in vederea pastrarii grosimii constante a straturilor componente din structura rutiera.

 Se va asigura compactarea corespunzatoare a stratului de piatra sparta si se va asigura o panta transversala corespunzatoare de 2.5%, iar calitatea pietrei folosite va respecta granulozitatea prevazuta in caietul de sarcini.

 Se va trece la realizarea straturilor asfaltice din structura rutiera a drumului dupa verificarea si receptionarea satratului de piatra sparta

 La prepararea, respectiv punerea in opera a materialelor din structura rutiera a drumului se vor respecta prevederile caietelor de sarcini, privind calitatea materialelor componente, granulozitatile adecvate, precum si toate prescriptiile in vigoare, referitor la temperatura materialelor componente in fluxul de preparare a mixturilor asfaltice. Taluzurile marginale rezultate in urma realizarii partii carosabile a drumului acestei rezolvari vor fi amenajate cu panta de 1: 1.5 –1:2, iar la baza taluzurilor de rambleu se vor amenaja santurile trapezoidale, avand adancimea corespunzatoare cotei proiectate a fundului sant din profilele transversale, latimea la talveg 0.50m, iar latimea la coronament de cca. 1.50m.

 **Colectarea apelor meteorice** se va realiza prin şanturi trapezoidale pereate sau nepereate, având baza mica de minim 40cm, descǎrcarea fǎcându-se prin podeţe spre emisarii naturali din apropiere.

 Panta longitudinalǎ a santurilor va urmari in general declivitatea drumului.

 De-a lungul traseului strazilor propuse pentru modernizare a fost identificat podetele existente, fiind propuse lucrari de amenajare a acestora acolo unde se impune, respectiv inlocuirea cu altele noi, respectiv realizarea de podete noi acolo unde situatia din teren impune. Situatia podetelor existente si cele proiectate pe amplasamentul strazilor se prezinta in tabel centralizat pe fiecare strada in parte, facand parte din proiect. Situatia podetelor existente, respectiv a celor proiectate pe fiecare strada in parte se prezinta, dupa cum urmeaza:

**- Localitatea Plopis:**

**- Ob. I. Drum vicinal Boghisaca :**

 - podeţe tubulare Ø600-laterale - 2buc. L= 12.5m;

 - podeţe tubulare Ø800-transversale - 1buc. L= 7.5m

**- Ob. II.Drum vicinal Ghirea :**

 -podet lateral din elemente prefabricate tip P2 : - 2buc. L= 12m;

 -podet transversal din elemente prefabricate tip P2 - 1buc. L= 10.80m;

**- Ob. IV.Drum vicinal Fleacar :**

 - podeţe tubulare Ø800-transversal - 1buc. L= 7.5m;

 - podet transversal dalat-l=1.50m- 1buc. L= 6.0m;

**- Ob. V. Str. Borlan :**

 - podeţe tubulare Ø800-transversale - 1buc. L= 7.5m

**- Ob. VI.Str. Mischii :**

 -podet transversal din elemente prefabricate tip P2 - 1buc. L= 7.20m;

**- Ob. VII.Str. Grajdului :**

 - podeţe tubulare Ø1000-transversale - 1buc. L= 7.5m

**- Ob. VIII.Drum vicinal Iertasuri :**

 - podeţe tubulare Ø800-transversale - 1buc. L= 7.5m

 -podet transversal din elemente prefabricate tip P2 - 1buc. L= 7.20m

**- Localitatea Iaz**

**- Ob. IX.Str. Streacului :**

 - podeţe tubulare Ø600-transversale - 2buc. L= 15m

 - podeţe tubulare Ø600-lateral - 1buc. L= 5m

 - podeţe tubulare Ø800-transversale - 4buc. L= 30m

 - podeţe tubulare Ø1500-transversale - 1buc. L= 7.50m

**- Ob.X.Drum vicinal Cimitir:**

 - podeţe tubulare Ø600-lateral - 2buc. L= 15m

 - podeţe tubulare Ø800-transversale - 2buc. L= 15m

 - podeţe tubulare Ø1000-transversale - 1buc. L= 7.50m

**- Ob.XI. Str. Cimitirului:**

 - podeţe tubulare Ø600-lateral - 2buc. L= 15m

 - podeţe tubulare Ø600-transversal -1buc. L= 2.5m(prelungire p. exist.)

 - podeţe tubulare Ø800-transversale -1buc. L= 7.5m

**- Ob.XII.Str. Ses:**

 - podeţe tubulare Ø800-transversale -1buc. L=10 m

 - podet corugat lateral - 2 buc L=12 m

 Protectia apelor de suprafată si subterane si a ecosistemelor acvatice are ca obiect mentinerea si ameliorarea calitătii naturale ale acestora, în scopul evitării unor efecte negative asupra mediului, sănătătii umane si bunurilor materiale.

 Conceperea solutiei de reabilitare a traseelor strazilor s-a realizat prin alegerea solutiei optime, pentru evitarea prejudiciilor ireversibile aduse mediului acvatic de orice tip. ­Sistemul de scurgere al apelor a fost proiectat pentru a proteja drumul si terenurile adiacente, pentru a fi compatibil cu mediul înconjurător.

Proiectarea lucrărilor de infrastructură se va face astfel încât contaminarea potenţială a cursurilor de apă, lacurilor, pânzei freatice, să fie evitata. Amplasarea lucrărilor se va face astfel încât să se evite:

 - modificarea dinamicii scurgerii apelor de suprafată;

 - modificarea scurgerilor apelor subterane.

 Apele de pe suprafaţa drumului se vor colecta în şanturile laterale drumului, prevăzute şi dimensionate conform legislaţiei în vigoare. Evacuarea apelor se face cu respectarea reglementărilor de mediu.

 Protecţia ecosistemelor terestre si acvatice.

- Surse posibile de afectare a ecosistemelor: in vecinatatea obiectivului prezentat nu se intalnesc specii vegetale, fauna acvatica sau terestra ocrotite.

- Măsuri de protecţie a ecosistemelor: nu sunt prevazute programe sau masuri speciale pentru protectia ecosistemelor, a biodiversitatii si pentru ocrotirea naturii.

 Prin proiect se doreste realizarea a doua poduri pe urmatoarele amplasamente:

 **Pod peste Paraul Lucsoara - D.V. Boghisaca km 0+020, localitatea Plopis -** Coordonate Stereo '70 mal stang: 322113.657; 627974.456; mal drept: 322112.844; 627983.002

 **Pod peste Valea Iazului - Str. Streacului km 1+320, localitatea Iaz -** Coordonate Stereo '70 mal stang: 323975.348; 626619.979; mal drept: 323974.646; 626634.172

 Avand in vedere ca debitele hidrulice in sectiunile nominalizate pe Valea Iazului si Paraul Lucsoara sunt apropiate valoric (70 si 52m3/s) conform studiului hidrologic intocmit de AN Apele Romane-Administratia bazinala de Apa Crisuri, s-a optat pentru aceeasi sectiune de pod pe ambele amplasamente, respectiv pod din ba cu o singura deschidere de 12m, cu o latime a partii carosabile pe pod de 6.56m, cu un trotuar de 1m latime pe fiecare parte, cu inaltimea libera de scurgere de 2m.

 Ambele poduri sunt poduri de beton armat cu o deschidere, avand fundatia si elevatia culeilor din beton armat monolit, fundatii de 3.00m x9.26m, cu adancimea de 3.00m, elevatii culei din beton armat monolit, cu dimensiunea 1.55m x8.86m cu inaltimea de 3.15m.

 Structura celor doua poduri s-a proiectat cu 14 grinzi prefabricate pentru poduri, grinzi cu corzi aderente tip ⊥ 52-12, având lungimea de 12,00m, înălţimea de 0,52m.

 Grinzile prefabricate reazema pe banchetele elevatiilor culeilor, rezemarea lor fiind asigurată prin plăci de neopren, asigurandu-se la un capat reazem fix, iar la celalalt capat reazem mobil.

 Monolitizarea grinzilor prefabricate se va realiza cu beton monolit armat-beton clasa C25/30 pe toată suprafaţa suprastructurii, având grosimea variabilă de la 10cm la 18cm, asigurând astfel şi panta transversală pentru partea carosabilă. Peste betonul de monolitizare se va realiza calea pe pod. Podul este prevazut cu parapetul metalic de protectie si trotuarele cu latimea de 1m de-o parte si alta a partii carosabile. Delimitarea dintre partea carosabila pe pod si trotuar se va realiza prin borduri prefabricate-apara roata.

 Podurile vor fi prevazute amonte aval, de-o parte si alta a albiei cu aripi de protectie din beton armat monolit, dimensiune 0.80m x2.50m, cu lungimea de 5m.

 Talvegul se va betona cu beton monoilit clasa C25/30, betonarea va fi bordata amonte si aval cu pinteni din beton monolit 0.80m x1.60m –cu lungimea variabila in functie de latimea cursului de apa amonte-aval de pod, dispusi transversal cursului de apa, pentru protectia albiei in zona podului impotriva afuierii.

 De la capetele aripilor podului pentru protectia albiei se va realiza protectia malului cu pachete de gabioane pe 3 randuri, cu lungimea de minim 5m, amonte si aval de pod, la capatul fiecarei aripi.

 Caracteristicile tehnice ale celor doua poduri proiectat sunt:

 - poduri de beton armat cu o deschidere, cu fundatii si elevatii in solutia monolita, cu structura din grinzi prefabricate de pod cu corzi aderente: tip ⊥ 52-12-L=12m

 - lungime pod: 19.59m;

 - lumina pod: 10.70m

 - latime pod: 8.96m;

 - parte carosabila pe pod: 6.56m;

 - trotuar de protectie 1m latime pe ambele parti;

**IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare**

Pentru categoriile de lucrari ce se doresc a se realiza pe amplasament nu sunt necesare lucrari de demolare.

**V. Descrierea amplasarii lucrarilor**

- *distante fata de granite pentru proiectele care cad sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in context transfrontiera, adoptata la Espoo la 25 februarie 1991, ratificata prin legea nr. 22/2001* - Nu este cazul;

- *localitarea amplasamentului in raport cu patromoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizata, aprobata prin Ordinul ministrului culturii si cultelor Nr. 2.314/2004, cu modificarile ulterioara si Repertoriul arheologic national prevazut de Ordonanta Guvernului Nr. 43/2000 privind protectia patrimoniului arheologic si declararea unor situri arheologice ca zone de interes national, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare* -Nu este cazul;

- *Harti, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informatii privind caracteristicile fizice ale mediului, atat naturale cat si artificiale si alte informatii privind:*

*- folosintele actuale si planificate ale terenului atat pe amplasament cat si in zone adiacente acestuia; politici de zonare si de folosinta a terenului* - in prima etapa a obtinerii acordului de mediu, s-a depus planul de incadrare in zona, prin care se evidentiaza faptul ca, realizarea investitiei este conforma reglementarilor urbanistice in vigoare.

*- areale sensibile* - Nu este cazul.

**VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, in limita informatiilor disponibile:**

**A. Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu:**

**a) protectia calitatii apelor:**

*- surse de poluanti pentru ape, locul de evacuare sau emisarul*-

 Protectia apelor are ca obiect mentinerea si ameliorarea calitătii naturale ale acestora, în scopul evitării unor efecte negative asupra mediului, sănătătii umane si bunurilor materiale.

 Conceperea solutiei de reabilitare a traseelor strazilor s-a realizat prin alegerea solutiei optime, pentru evitarea prejudiciilor ireversibile aduse mediului acvatic de orice tip. ­Sistemul de scurgere al apelor a fost proiectat pentru a proteja drumul si terenurile adiacente, pentru a fi compatibil cu mediul înconjurător.

Proiectarea lucrărilor de infrastructură se va face astfel încât contaminarea potenţială a cursurilor de apă, lacurilor, pânzei freatice, să fie evitata. Amplasarea lucrărilor se va face astfel încât să se evite:

 - modificarea dinamicii scurgerii apelor de suprafată;

 - modificarea scurgerilor apelor subterane.

 Evacuarea apelor se face cu respectarea reglementărilor de mediu.

Colectarea apelor meteorice se va realiza prin santuri trapezoidale betonate, respectiv santuri trapezoidale nepereate, avand baza mica de minim 40cm, descarcarea facandu-se prin podete spre emisarii naturali din apropiere.

Panta longitudinala a santurilor va urmari in general declivitatea drumului.

De-alungul traseului drumurilor cuprinse in proiect au fost inventariate podetele existente stabilindu-se starea de viabilitate a acestora, care in general este una corespunzatoare asigurarii preluarii apelor meteorice din zona drumului.

Santurile existente dealungul drumurilor au suferit o serie de degadari: colmatare, surpare, etc., fapt pentru care se impune decolmatarea acestora, viabilizarea si revizuirea acestora dealungul intregului traseu.

 Pentru racordarea drumurilor laterale la drumurile ce se supun modernizarii sunt prevazute lucrari de amenajare a acestora pe o lungime de cca.20m, structura constructiva a acestora fiind similara cu cea a drumului proiectat.

 La traversarea santurilor drumului proiectat pentru asigurarea continuitatii scurgerii apelor meteorice prin sant s-au prevazut podete tubulare prefabricate cu diametre variabile si lungimi adecvate in functie de conditiile locale.

-*statiile si instalatiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevazute:* Nu este cazul.

**b) protectia aerului:**

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

 Pe toata perioada de proiectare-executie-intretinere se vor respecta următoarele obligatii în domeniu:

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

 b) soluţiile proiectate să confere performantele tehnologice în scopul reducerii emisiilor poluante;

 c) soluţiile trebuie să asigure măsuri speciale pentru protecţia fonică a surselor generatoare de zgomot si vibraţii, pentru a nu depaşi pragul fonic admis.

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

**c) protectia impotriva zgomotului si vibratiilor:**

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

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

**d) protectia impotriva radiatiilor:**

*-surse de radiatii:* Prin natura activitatii ce se va desfasura in cadrul perimetrului ocupat de investiţie, nu se întrevăd efecte negative asupra stării de sănătate a populaţiei si nu se vor manipula substanţe radiocative sau aparate care produc radiaţii, de aceea nu sunt necesare lucrări sau masuri pentru protecţia impotriva radiaţiilor

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

**e) protectia solului si a subsolului:**

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

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

 Drumurile, prin lucrările de exploatare si întreţinere, pot afecta calitatea solului prin modificarea structurii, dereglarea echilibrelor ecosistemelor, modificarea habitatelor, divizarea teritoriului, întreruperea căilor de deplasare a faunei, ocuparea de teren agricol sau cu altă destinaţie productivă. Pe durata exploatării si întreţinerii drumurilor se vor respecta măsurile de protecţie a mediului în conformitate cu legislatia în vigoare:

- se vor mentine în bună stare de funcţionare amenajările antipoluante si de protecţie a

 mediului;

Potrivit specificului modernizarii drumului si construirii celor doua poduri, sursele posibile care ar putea influenţa negativ indicatorii de calitate ai solului ca urmare a desfăşurării activităţilor analizate pe amplasamentul investitiei, sunt următoarele:

 - scurgerile accidentale de carburanţi şi lubrefianţi de la utilajele şi mijloacele de transport;

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

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

**f) protectia ecosistemelor terestre si acvatice:**

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

- *lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia biodiversitatii, monumentelor naturii si ariilor protejate ­*- Nu este cazul

**g) protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public:**

*- identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumente istorice si de arhitectura, alte zona asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional si altele:* Nu sunt afectate construcţiile si asezarile umane din vecinatate, întrucât lucrarile se realizeaza pe amplasamentul actual al strazilor studiate, asupra acestora realizandu-se lucrari de modernizare, completare cu material de adaos: balast, piatra sparta, realizarea unei imbracaminti asfaltice in doua straturi la dum, respectiv repararea santurilor degradate, in vederea asigurarii colectarii si scurgerii apelor pluviale din zona drumului.

 Prin natura şi structura fluxurilor tehnologice de executie a drumurilor din cadrul perimetrului ocupat de investitie, nu se întrevăd efecte negative asupra stării de sănătate a populaţiei. De asemenea, in timpul procedeelor tehnologice nu sunt manipulate substanţe toxice sau periculoase, iar maşinile - utilajele care vor participa la realiza investitie nu prezintă vreun risc semnificativ de producere de accidente majore sau avarii în exploatare.

 De asemenea, nivelul maxim de zgomot de 65 db stabilit in prevederile STAS 10009/1988 nu poate fi depasit in activitatea viitoare, deci consideram ca de la acest obiectiv de investiţii nu va fi afectată prin zgomote comunitatea umana din vecinatatea drumului.

 Dealungul traseului drumului proiectat, nu exista obiective de interes public, monumente istorice si de arhitectura, zone de interes traditional, diverse asezaminte , etc. care sa fie afectate prin lucrarile propuse, sau care si necesite protecţie.

*- lucrarile, dotarile si masurile pentru protectia asezarilor umane si a obiectivelor protejate si/sau de interes public* - Nu este cazul

**h) prevenirea si gestionarea deseurilor generate pe amplasament in timpul realizarii proiectului/ in timpul exploatarii, inclusiv eliminarea:**

*- lista deseurilor (clasificate si codificate in conformitate cu prevederile legislatiei europene si nationale privind deseurile) cantitati de deseuri generate:* Deseurile care vor rezulta in urma lucrarilor de reparatii si modernizari de drumuri vor fi deseuri de tip industrial.

*-programul de prevenire si reducere a cantitatilor de deseuri generate* - o optiune este prevenirea producerii de deseuri prin alegerea, inca din faza de proiectare, a celor mai bune tehnologii. Daca evitarea producerii de deseuri nu este intotdeauna posibila, atunci trebuie minimizata cantitatea de deseuri generata prin reutilzare, reciclare si valorificare energetica. Astfel, colectarea selectiva a deseurilor in vederea valorificarii acestora contribuie la reducerea cantitatii de deseuri ce sunt eliminate prin depozitare. Etapa de eliminare a deseurilor trebuie aplicata numai dupa ce au fost folosite la maxim toate celelalte mijloace, in mod responsabil, astfel incat sa nu produca efecte negative asupra mediului.

*-planul de gestionare a deseurilor*- acestea se vor colecta selectiv in spatii spacial amenajate, in containere metalice si vor fi predate serviciilor de specialitate cu care beneficiarul va semna un contract de prestari servicii.

**i) gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase:**

*- substantele si preparatele chimice periculoase utilizate si/sau produse* - Nu este cazul

- *modul de gospodarire a substantelor si preparatelor chimice periculoase si asigurarea conditiilor de protectie a facturoilor de mediu si a sanatatii populatiei* - Nu este cazul

**B. Utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor a apei si a biodiversitatii**

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

Proiectul nu se suprapune cu arii protejate NATURA 2000

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

*- impactul asupra populatiei, sanatatii umane, biodiversitatii, conservarea habitatelor naturale, a florei si a faunei salbatice, terenurilor, solului, folosintelor, bunurilor materiale,calitatii si regimului cantitatic al apei, calitatii aerului, climei, zgomotelor si vibratiilor, peisajului si mediului vizual, patrimoniu istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adica impactul direct, indirect secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu is lung, permanent si temporar, pozitiv si negativ)*

 **Impactul asupra populaţiei şi sanataţii umane**

 Impactul asupra asezarilor umane în perioada de executie se manifesta prin:

- zgomotul şi noxele generate în primul rand de transportul materialelor de constructie, precum şi de activitatea utilajelor de constructii;

- eventualele conflicte de circulatie datorita autovehiculelor de tonaj ridicat care aprovizioneaza santierul; Realizarea lucrarii contribuie la dezvoltare infrastructurii rutiere, ceea ce duce la dezvoltarea durabila a comunei, prin atragerea noilor investitori in zona.

 **Impactul asupra faunei şi florei** **si asupra biodiversitaţii** se manifesta mai mult în prima etapa, cea de organizare de santier si in timpul realizarii lucrarii, se concretizeaza, în speţa, la nivelul terenului cu diferite folosinţe care va fi ocupat temporar. Proiectul nu se suprapune cu arii protejate NATURA 2000.

 **Impactul asupra solului şi subsolului** - Principalul impact asupra solului şi subsolului, în perioada de execuţie, este consecinţa ocuparii temporare de terenuri pentru organizarea de şantier, etc.

 **Impactul asupra folosinţelor, bunurilor materiale** - terenul pe care se va realizarea proiectul este teren proprietatea beneficiarului, fiind notificat in invetarul bunurilor ce apartin domeniului public a comunei Plopis.

 **Impactul asupra calitaţii şi regimului cantitativ al apei -** nu vor fi afectate calitatea si regimul apelor.

**Impactul asupra calitaţii aerului** - Printre sursele principale emitente de poluanţi sunt: circulaţia auto, şantierele de construcţie şi implicit utilajele.

Emisiile din timpul desfaşurarii perioadei execuţiei proiectului sunt asociate în principal cu mişcarea pamântului, cu manevrarea materialelor şi construirea în sine a constructiilor propuse.

 Activitaţile care se constituie în surse de poluanţi atmosferici în etapa de realizare a proiectului sunt urmatoarele:

- Activitati desfasurate în amplasamentul lucrarilor

- Traficul aferent lucrarilor de construcţii. Utilajele care vor fi utilizate sunt: buldozere, incarcatoare, excavatoare, iar pentru transportul materialelor se vor utiliza autocamioane. Se mentioneaza ca emisiile de poluanţi atmosferici corespunzatoare activitaţilor aferente lucrarii sunt intermitente.

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

Funcţionarea autovehiculelor poate introduce în aer sau depune pe sol pulberi, produşi de ardere incompleta, gaze nocive etc.,care au diferite proprietaţi şi efecte.

Impactul asupra climei, depinde de calitatea combustibililor utilizaţi pentru desfaşurarea traficului rutier. Având în vedere previziunile de imbunataţire a calitaţii combustibililor utilizaţi, se apreciaza ca în perioda de operare a proiectului emisiile de poluanţi vor scadea, comparativ cu situaţia existenta. Se estimeaza un impact negativ nesemnificativ direct, permanent cumulativ.

**Impactul zgomotelor şi vibraţiilor** - Receptorii pentru zgomotul şi vibraţiile asociate executarii acestui proiect sunt:

• personalul care executa lucrarile;

• locuitorii zonei în care se executa lucrarile;

Sursele de zgomot şi vibraţii, în perioada de exploatare sunt reprezentate de autovehiculele de toate categoriile aflate în circulaţie. Se estimeaza un impact negativ temporar pe perioada de construcţie şi negativ neglijabil pe termen lung (pentru perioada de operare).

**Impactul asupra peisajului şi mediului vizual** - Realizarea proiectului nu are un impact direct asupra peisajului, deoarece strazile care se supun modernizarii fac parte integrata din peisajul cotidian - fiind strazi existente, iar reabilitarea acestora va aduce un plus de valoare estetica zonei.

Perioada critica, estimata a avea un impact temporar negativ asupra peisajului si a mediului vizual va fi perioada realizarii investitiei.

**Impactul asupra patrimoniului istoric şi cultural -** În conformitate cu legislatia in vigoare, constructorului ii revine ca obligatie ferma intreruperea imediata a lucrarilor şi anuntarea în termen de 72 de ore a autoritatilor competente în conditiile în care în urma lucrarilor de excavare pot fi puse în evidenţa eventuale vestigii arheologice necunoscute în prezent. Se estimeaza un impact temporar negativ neglijabil.

*- extinderea impactului (zona geografica, numarul populatiei/habitatelor/speciilor afectate)* - În perioada de funcționare se apreciază că impactul va fi pozitiv în condițiile exploatării și intretinerii corespunzătoare a obiectivului de investitie. Proiectul nu se suprapune cu arii NATURA 2000.

*- magnitudinea si complexitatea impactului* - Realizarea obiectivului de investitie va avea impact pozitiv asupra locuitorilor comunei, reabilitarea strazilor si realizarea celor doua poduri ajutand comuna sa se dezvolte din punct de vedere economic si cultura, prin noua infrastructura rutiera atragand noi investitori si posibili turisti.

*- probabilitatea impactului* - In contextul respectarii masurilor prevazute pentru diminuarea impactului asupra factorilor de mediu, dar si a avizelor emise pentru prezentul proiect se va reduce probabilitatea producerii de evenimente care sa determine un impact negativ asupra factorilor de mediu.

*- durata, frecventa si reversibilitatea impactului* - Impactul asupra factorilor de mediu se manifesta in perioada de executie, pe o durata de cca. 36 de luni.

*- masurile de evitat, reducerea sau ameliorarea a impactului semnificativ asupra mediului* - atat realizarea investitiei cat si exploatarea acesteia nu va avea un impact negativ asupra mediului, deci nu va fi necesara luarea unor masuri speciale de reducere si/sau ameliorare a impactului.

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

**VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu, inclusiv pentru conformarea la cerintele privind monitorizarea emisiilor prevazute de concluziile celor mai bune tehnici dispoibile aplicabile. Se va avea in vedere ca implementarea proeictului sa nu influenteze negativ calitatea aerului in zona.**

Măsurile necesare pentru monitorizarea mediului se referă la:

• Perioada de execuţie a lucrărilor cand se va monitoriza Managementul lucrărilor;

• Redarea în circuit a terenurilor ocupate temporar.

În perioada execuţiei lucrărilor propuse se vor monitoriza zilnic:

• starea de funcţionare a utilajelor şi maşinilor de transport pentru a reduce riscul de poluare.

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

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

**A. Justificarea incadrarii proiectului, dupa caz, in prevederile altor acte normative nationale care transpun legislatia Uniunii Europene.**

 Proiectul propus a se realiza intră sub incidenţa Legii 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului, Anexa nr.2, pct. 13, lit. a;

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

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

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

Realizarea constructiilor de pe amplasament sunt conforme cu PUG-ul Comunei Plopis,.

**X. Lucrari necesare organizarii de santier:**

*- descrierea lucrarilor necesare organizarii de santier:*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Beneficiar,

CRISTE NICOLAE

PRIMAR- COMUNA PLOPIS

Semnatura