

**MEMORIU DE PREZENTARE**  
**conform Legea 292/2018 Anexa 5E**

**I. Denumirea proiectului**

MODERNIZAREA DRUMURILOR DE INTERES LOCAL IN COMUNA TRITENII DE JOS,  
JUDETUL CLUJ

**II. Titular**

**U.A.T. TRITENII DE JOS**

Primăria Comunei Tritenii de Jos, nr.392,jud. Cluj

e-mail:primaria.triteniidejos@yahoo.com

*Persoană de contact:*

- *responsabil pentru protecția mediului: Dan Alexandru Iosif, tel. 0728274362*

*Conform Deciziei etapei de evaluare inițială nr. 2678/06.02.2023, obiectul de investiție:*

- *intră sub incidența Legii 292/2018 anexa 2, pct.13, lit. a), privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat la anexa 2, la pct.24, lit.e Orice modificare sau extindere a proiectelor enumerate în prezenta anexă, în cazul în care modificarea sau extinderea întrunește ea însăși valorile de prag stabilite, după caz, în această anexă.*
- *NU intra sub incidența art. 28 din OUG 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;*
- *NU intră sub incidența art.48 și 54 din Legea apelor nr.107/1996: Investiția se încadrează în prevederile Legii Apelor 107/1996 actualizată art. 48, alineat 1, litera e.*

**III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect**

**a) Rezumatul proiectului**

**MODERNIZAREA DRUMURILOR DE INTERES LOCAL IN COMUNA TRITENII DE JOS, JUDETUL CLUJ**

***Situația existentă***

Tritenii de Jos (în trecut Tritiul de Jos, în maghiară Alsódetrehem) este o comună în județul Cluj, Transilvania, România, formată din satele Tritenii de Jos (reședința), Tritenii de Sus, Pădureni, Triteni Colonie, Tritenii Hotar, Clapa.

Comuna este amplasată in bazinul Văii Tritiului, afluent al Văii Bolduțului, în partea de sud-est a județului Cluj, la 59 km de municipiul Cluj-Napoca și la 16 km de municipiul Câmpia Turzii, acesta din urmă fiind cel mai apropiat oraș din zonă.

Documentatia trateaza lucrarile de modernizare a 4 drumuri de interes local , in lungime totala de 7,891 km, drumuri de interes local ce fac parte din rețeaua de drumuri locale din comuna Tritenii de Jos.

Drumurile de interes local care fac obiectul acestui proiect sunt:

Drumuri de interes local		
Nr. Crt.	Denumire drum	Lungime (m)
1	DC 58	2355
2	DC 60	2281
3	Strazi Tritenii Hectar	1600
4	Peste Deal Colonie	1655
<b>TOTAL</b>		<b>7891</b>

Starea tehnică a drumurilor de interes local nu corespunde prescripțiilor actuale și îngreunează desfășurarea în siguranță a traficului rutier.

Pe sectoarele studiate drumurile de interes local se desfășoară la nivel teren, în profil mixt și în debleu.

Drumurile de interes local prezintă ondulări, gropi, denivelări, crăpături, văluri, care se accentuează în timp datorită intemperilor, toate acestea nu permit desfășurarea în condiții de siguranță a traficului rutier.

În zonele unde șanțurile lipsesc se recomandă săparea lor sau profilarea marginii drumului cu scopul evacuării apelor meteorice respectiv unde există dar sunt colmatate se vor curăța corespunzător.

***b) Justificarea necesității proiectului***

În momentul de față, drumurile de interes local existent nu asigură condiții de siguranță și confort pentru trafic, iar expertiza tehnică, elaborată de expert tehnic Stelea Laurentiu, a încadrat structura în clasa tehnică **Nesatisfăcătoare, recomandând realizarea unui drumuri noi.**

***c) Perioada de implementare propusă***

Durata de realizare a investiției este de 48 luni.

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

Se anexează:

- Plan de încadrare în zonă
- Plan situație

***e) o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului***

Indicatori	U.M.	Cantitate
Lungime drumuri de interes local	m	7891

### Varianta A (medie):

#### *Parte carosabilă:*

- 4 cm strat de uzură BA16 AND 605-2016
- 6 cm binder de criblură BAD22,4 - AND 605-2016
- 15 cm strat din piatră spartă amestec optimal
- 20 cm strat din balast amestec optimal
- 15 cm pamant stabilizat cu liant hidraulic rutier

*Acostamente:* 24 cm balast amestec optimal

- drumurile de interes local se vor amenaja cu următorul profil transversal:
  - lățime platformă:
    - variabil 7.00 / 5.60 / 5.30 / 5.10 / 5.00 / 4.50 m + supralărgirile în curbe;
  - lățime carosabil:
    - variabil 2 x 2.75 / 4.00 m + supralărgirile în curbe;
  - acostamente:
    - 2 x 0.75 / 2 x 0.50 / 0.50 m;
    - numărul benzilor carosabile: - 1;
    - panta transversală carosabil: - 2,50 %;
    - panta transversală acostament: - 4,00 %;

- ***Lucrări proiectate***

- ***Parte carosabilă:***

- 4 cm strat de uzură BA16 AND 605-2016
    - 6 cm binder de criblură BAD22,4 - AND 605-2016
    - 15 cm strat din piatră spartă amestec optimal
    - 20 cm strat din balast amestec optimal
    - 15 cm pamant stabilizat cu liant hidraulic rutier

- Acostamente:** 24 cm balast amestec optimal

- drumurile de interes local se vor amenaja cu următorul profil transversal:

- lățime platformă:

- variabil 7.00 / 5.60 / 5.30 / 5.10 / 5.00 / 4.50 m + supralărgirile în curbe;

- lățime carosabil:

- variabil 2 x 2.75 / 4.00 m + supralărgirile în curbe;

- acostamente:

- 2 x 0.75 / 2 x 0.50 / 0.50 m;
      - numărul benzilor carosabile: - 1;

- panta transversală carosabil: - 2,50 %;
- panta transversală acostament: - 4,00 %;

• **Siguranța rutieră**

Descrierea principalelor lucrări de intervenție:

În conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 82/1998, cu modificările și completările ulterioare, drumurile de interes local sunt de clasa tehnica V.

Viteza de bază (de proiectare) este de 25 km/h, conform clasei tehnice și regiune de deal, respectiv 20-40 km/h în condițiile de mediu adiacente impuse în localitate, conform STAS 863-85, și imposibilitatea proiectării unei viteze mai mari datorită proprietăților private și a terenurilor agricole, amenajarea unor curbe este restricționată datorită exproprierilor.

S-a adoptat ca soluție tehnică de modernizare, profilul transversal tip pentru drumuri de interes local clasa tehnica V.

**Traseu în plan**

Proiectarea s-a făcut cu respectarea prevederilor STAS 863, ținând cont de configurația drumurilor, de viteza de proiectare  $V=30\text{km/h}$  și de încadrarea în limitele de proprietate.

Se va păstra traseul existent al drumurilor de interes local, alcătuit din succesiuni de aliniamente și curbe amenajate conform STAS 863-85, eliminându-se porțiunile amenajate necorespunzător, care prezintă disconfort și nesiguranță pentru desfășurarea circulației.

Curbele s-au amenajat în funcție de viteza de proiectare. Viteza minimă de proiectare s-a adoptat conform STAS 863-85 ca fiind 25-40 km/h.

Traseul în plan nu a suferit modificări semnificative, menținându-se pe amplasamentul existent cu mici dezaxări locale.

**Profilul Longitudinal**

La proiectarea profilului longitudinal s-a ținut cont de profilul existent al terenului. Pentru realizarea continuității traseului în profil longitudinal, circulație comodă și vizibilitatea necesară, se introduc în punctele de schimbare a declivităților curbe circulare dispuse simetric față de aceste puncte. Racordarea a două declivități poate fi convexă sau concavă corespunzător formei de frângere a liniei roșii. Linia roșie trebuie corelată cu alura traseului în plan, urmărindu-se în general armonizarea undulațiilor topografice, geotehnice, hidrologice, climatice ce caracterizează regiunea respectivă precum și condițiilor economice.

Linia roșie proiectată respectă în general niveleta existentă, cu păstrarea pe cât posibil a cotelor la proprietățile riverane. Această tratare se impune pentru asigurarea scurgerii apelor de pe platformă în zona străzilor, fără a afecta proprietățile riverane.

**Profil transversal tip:**

În conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 82/1998, cu modificările și completările ulterioare, drumurile de interes local sunt de clasa tehnica V.

lățime platformă:

variabil 7.00 / 5.60 / 5.30 / 5.10 / 5.00 / 4.50 m + supralărgirile în curbe;

lățime carosabil:

variabil  $2 \times 2.75 / 4.00$  m + supralărgirile în curbe;

acostamente:

$2 \times 0.75 / 2 \times 0.50 / 0.50$  m;

numărul benzilor carosabile: - 1;

panta transversală carosabil: - 2,50 %;

panta transversală acostament: - 4,00 %;

Structura rutiera proiectata:

Ținând seama de starea tehnică a drumurilor de interes local, în ceea ce privește structura rutieră, conform raportului de expertiză, ca soluții de modernizare, se vor adopta următoarele structuri rutiere:

Varianta A (medie):

Parte carosabilă:

- 4 cm strat de uzură BA16 AND 605-2016
- 6 cm binder de criblură BAD22,4 - AND 605-2016
- 15 cm strat din piatră spartă amestec optimal
- 20 cm strat din balast amestec optimal
- 15 cm pamant stabilizat cu liant hidraulic rutier
- Acostamente: 24 cm balast amestec optimal

Semnalizare rutieră

Semnalizarea rutieră pe timpul execuției

Semnalizarea punctelor de lucru precum și asigurarea siguranței circulației pe timpul execuției lucrărilor se vor face în conformitate cu „Normele metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului” – emise de Ministerul de Interne și Ministerul Transporturilor în octombrie 2000 și constau din măsuri privind siguranța și controlul circulației rutiere prin dirijarea temporară a traficului.

Semnalizarea rutiera permanenta

Lucrările de semnalizare verticala se vor face conform SR 1848-1/2011 și constau în montarea de indicatoare rutiere. Stâlpu de susținere pentru indicatoarele rutiere, indiferent de înălțimea sa va fi prevăzut a se executa dintr-o bucată. Fundațiile care se execută pentru prinderea sistemelor de susținere a semnalizării verticale vor fi executate la nivelul părții carosabile, din beton. Indicatoarele rutiere sunt alcătuite din panouri din oțel sau aluminiu, protejate împotriva coroziunii, pe fața cărora se aplică folie retro-reflectorizantă din clasa 2 (high intensity grade).

Lucrarile de semnalizare orizontală se vor realiza conform SR 1848-7/2015 și constau în efectuarea marcajelor longitudinale și transversale după cum urmează:

marcaje longitudinale – axiale

marcaje transversale

marcaje tactile pentru nevăzatori

Terenul aparține domeniului public al județului Cluj și este administrat de către Primăria TRITENII DE JOS.

- Nu sunt specificate alte proiecte existente sau planificate, decât cel de reabilitare a drumurile de interes local, cuprins în prezenta documentație, conform Certificatului de urbanism.
- Nu au fost solicitate alte autorizații.
- Nu se preconizează apariția unor activități suplimentare în urma implementării proiectului.

#### **IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare**

Demolarea betoanelor se va face mecanizat, cu mijloace mecanice ușoare sau grele, funcție de situație pe alocuri.

Toate materialele rezultate în urma demolării se vor transporta la un depozit special amenajat, existând posibilitatea reciclării acestora.

#### **V. Localizarea proiectului**

Tritenii de Jos (în trecut Tritiul de Jos, în maghiară Alsódetrehem) este o comună în județul Cluj, Transilvania, România, formată din satele Tritenii de Jos (reședința), Tritenii de Sus, Pădureni, Triteni Colonie, Tritenii Hotar, Clapa.

Comuna este amplasată în bazinul Văii Tritiului, afluent al Văii Bolduțului, în partea de sud-est a județului Cluj, la 59 km de municipiul Cluj-Napoca și la 16 km de municipiul Câmpia Turzii, acesta din urmă fiind cel mai apropiat oraș din zonă.

Documentația tratează lucrările de modernizare a 4 drumuri de interes local, în lungime totală de 7,891 km, drumuri de interes local care fac parte din rețeaua de drumuri locale din comuna Tritenii de Jos.

În prezent, drumurile de interes local studiate, sunt pietruite sau din asfalt și se afla într-o stare avansată de degradare. În profil transversal nu au o configurație clară. Santurile lipsesc pe alocuri, ceea ce face ca apa să stagneze pe partea carosabilă, accentuând și mai mult starea de degradare. În timp s-au format gropi și fagase, ceea ce face ca circulația autovehiculelor să se desfășoare în condiții improprii.

Drumurile de interes local care fac obiectul acestui proiect sunt:

Drumuri de interes local		
Nr. Crt.	Denumire drum	Lungime (m)
1	DC 58	2355
2	DC 60	2281
3	Strazi Tritenii Hectar	1600
4	Peste Deal Colonie	1655

TOTAL	7891
-------	------

- distanța față de granițe pentru proiectele menționate în Anexa nr. I la Convenția privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espo 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**
- 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 -DC 58 **X= Y=566282.26586246 - AX.**

	COORDONATE GEOGRAFICE AMPLASAMENT	
	X	Y
DC 58	425945.63003065	566282.26586246
Peste Deal Colonie	421819.70190230	567048.75808789
Strazi Tritenii Hectar	422551.53467529	564150.08896183
DC 60	423674.46666488	561134.60777692

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

Proiectul propus nu are legătură directă cu managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar.

Proiectul reprezintă **refacerea drumurile de interes local, care se va realiza pe amplasamentul drumurile de interes local ui existent**, aducând obiectivul la o stare de viabilitate care să asigure un transport sigur și o scădere a noxelor emise de autovehicule, permițând acestora să circule mai fluent. Astfel, reabilitarea drumului poate contribui la un impact pozitiv asupra mediului pe termen lung.

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

a) protecția calității apelor:

Având în vedere faptul că apele rezultate de pe suprafața obiectivului nu sunt ape reziduale, nu sunt necesare stații sau instalații de epurare ale acestor ape.

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curățarea suprafețelor, udarea suprafețelor ș.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 "Apă de preparare pentru beton" și nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

Pentru apele uzate de la organizarea de șantier se vor amenaja toalete ecologice, care se vor vidanța la un interval stabilit în funcție de numărul de utilizatori.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având făcute reviziile tehnice și schimburile de lubrifianți. Schimbarea lubrifianților se va executa după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate Paraului Tritiu care treaversează comuna în localitatea Urca, unde se vor efectua și schimburile de uleiuri hidraulice și de transmisie.

Emisiile de substanțe poluante (provenite de la traficul rutier specific șantierului, de la manipularea și punerea în operă a materialelor), care ar putea ajunge în mod accidental direct sau indirect în sol sau în apele pârâului care traversează comuna nu sunt în cantități semnificative și nu modifică încadrarea în categorii de calitate a apei.

b) protecția aerului:

Posibilele surse de poluare a aerului sunt de tip artificial (rezultate din activitatea umană), în special procesele de combustie.

Obiectivul, în sine, la darea lui în folosință, nu va produce noxe care ar putea polua aerul. Noxele pot apărea de la autovehiculele care vor circula, dar prin reabilitarea drumului acestea vor circula mai fluent, cu viteză constantă, fără frânări dese, astfel încât noxele pot fi ameliorate. De asemenea, modernizarea parcului auto și evoluția tehnologică a autovehiculelor și măsurile din ce în ce mai eficiente pentru reducerea cantităților de emisii dăunătoare, vor avea efecte pozitive și pe termen lung. Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecția calității aerului.

Noxele ce pot polua aerul sunt produse în timpul lucrărilor de execuție: cele rezultate din mixtura asfaltică pe perioada punerii în operă, din realizarea săpăturii și a turnării betoanelor.

Se recomandă utilizarea unor stații de mixturi asfaltice și de betoane ale căror emisii să se încadreze în valorile stabilite în Ordinul nr. 592/2002. Stațiile trebuie dotate cu filtre din saci textili, iar valorile limită pentru concentrațiile de particule la emisie vor fi verificate periodic. La transportul și depozitarea materialelor granulare care pot elibera particule fine, se vor lua măsuri de acoperire a acestora.

Se va avea în vedere pe perioada execuției lucrărilor folosirea de utilaje echipate cu motorizări care să producă cât mai puține noxe.

Pe perioada realizării lucrărilor vor apărea emisii de oxizi de azot (NO<sub>x</sub>), compuși organici volatili nonmetanici (COV<sub>nm</sub>), metan (CH<sub>4</sub>), oxizi de carbon (CO, CO<sub>2</sub>), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), bioxid de sulf (SO<sub>2</sub>), de la motoarele utilajelor folosite.

Se va evita pe cât posibil mersul în gol și staționarea cu motoarele în funcțiune.

Autobasculantele de transport mixturi asfaltice vor fi prevăzute cu prelate care vor limita emanațiile de vapori și mirosuri.

Nu reprezintă un potențial risc, deci nu sunt necesare dotări și măsuri speciale pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Obiectivul în sine nu poate produce zgomote sau vibrații care ar putea polua zona.



Zgomote și vibrații vor apărea în perioada de execuție, datorită utilajelor utilizate, dar durata producerii acestora este limitată la perioada de lucru de zi.

În vederea reducerii vibrațiilor și nivelului de zgomot se vor lua măsuri cum ar fi:

- acoperirea cu carcase fonoizolante și fonoabsorbante a pieselor sau a ansamblurilor de piese ale mașinilor unelte și ale utilajelor care produc zgomot;
- carcasarea în întregime a mașinilor unelte și a utilajelor care radiază zgomot prin întreaga lor suprafață;
- prevederea orificiilor de trecere a organelor de acționare și a cablurilor de conexiune ale aparatelor de măsură și de control cu canale căptușite în interior cu materiale fonoabsorbante;
- prevederea de atenuatoare de zgomot speciale la mașini-unelte și la utilajele care produc zgomote de natură aerodinamică (ventilatoare, suflante, utilaje și mașini-unelte pneumatice, ejectoare, motoare cu ardere internă etc.).

d) protecția împotriva radiațiilor:

Nu este cazul.

e) protecția solului și a subsolului:

În perioada de execuție, sursele de poluare a solului pot fi cele provenite de la traficul de utilaje și vehicule grele desfășurat, prin pierderi de accidentale de ulei sau combustibil, de la manipularea unor substanțe potențial poluatoare (vopsele, carburanți, solvenți, bitum etc). Totuși, în cazul apariției unor astfel de accidente, se vor lua măsuri imediate de diminuare și neutralizare a impactului asupra solului.

Pentru realizarea sistemului rutier se vor folosi agregate naturale, iar produsele de tipul lianților și emulsiilor se vor folosi doar pentru realizarea straturilor bituminoase ale sistemului rutier. Deșeurile rămase nu se vor lăsa sau împrăști pe terenul din jur, ci se vor depozita în recipiente și se vor duce la o groapă de gunoi autorizată. Constructorul va urmări realizarea unor cofraje etanșe astfel încât să se evite scurgeri intense de lapte de ciment.

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curățarea suprafețelor, udarea suprafețelor ș.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 și nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

În perioada de operare, sursele de poluare sunt doar accidentale (pierderi de substanțe toxice, produse petroliere). Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecția solului.

Nu se vor amenaja gropi de împrumut și nu se vor depozita deșeuri pe zona albiei pârâului de Câmpie. Se va ține evidența cantitativă și calitativă a materialelor depozitate, se va monitoriza transportul și modul de depozitare a materialelor.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având făcute reviziile tehnice și schimburile de lubrifianti. Schimbarea lubrifiantilor, schimburile de uleiuri hidraulice și de transmisie se vor realiza după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate, în afara perimetrului pârâului de Câmpie.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Căile de acces reprezintă un factor de fragmentare a habitatelor și de incidență asupra speciilor de faună, prin trafic, emisii de noxe, zgomot, vibrații etc. Dat fiind faptul că drumul

există de mai multă vreme, este probabil ca speciile să fie limitat afectate, acestea fiind prezente la distanță de zona drumului.

Impactul lucrărilor trebuie apreciat ținându-se cont și de potențialul adaptiv al ecosistemelor la acțiunea unor presiuni antropice preexistente. Se apreciază că perimetrul analizat corespunde, în prezent, unor ecosisteme antropizate și acestea nu vor fi afectate semnificativ.

Nu sunt necesare măsuri pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate, nefiind cazul.

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

Lucrările ce se vor executa, prin definiție și prin modul cum au fost proiectate servesc la protecția așezărilor umane situate în zonă.

Va exista un impact negativ, de o anumită durată, în perioada de execuție, prin mărirea traficului greu în zonă, prin zgomotul produs de funcționarea utilajelor pentru lucrări. Constructorul va efectua lucrările fără să interfereze în mod inutil sau neadecvat cu accesul, utilizarea și ocuparea drumurilor publice. Pe parcursul lucrărilor se va urmări ca accesele la imobilele din zonă să nu fie blocate, iar locuitorii să poată circula pe tot parcursul execuției lucrărilor.

Sectorul de drumuri de interes local aparține domeniului public al comunei Tritenii de Jos. În zona unde se vor executa lucrările nu sunt monumente istorice și de arhitectură sau zone de interes public, de aceea nu este necesar a se lua măsuri deosebite de protecție a acestor factori.

<u>Cod LMI</u>	<b>Denumire</b>	<b>Localitate</b>	<b>Localizare</b>	<b>Datare, Creatori</b>
CJ-I-s-A-07206 (RAN: 59700.02)	Situl arheologic de la Tritenii de Jos, punct „Valea Scroafei”	sat <a href="#">Tritenii de Jos</a> ; comuna <a href="#">Tritenii de Jos</a>	„Valea Scroafei” <a href="#">46.58606°N</a> <a href="#">23.98467°E</a>	sec. II-III p. Chr., Epoca romană
CJ-I-m-B-07206.01	Villa rustica	sat <a href="#">Tritenii de Jos</a> ; comuna <a href="#">Tritenii de Jos</a>	„Valea Scroafei”	sec. II - III p. Chr.
CJ-I-m-B-07206.02	Necropolă	sat <a href="#">Tritenii de Jos</a> ; comuna <a href="#">Tritenii de Jos</a>	„Valea Scroafei”	sec. II - III p. Chr.
CJ-I-s-A-07207 (RAN: 59700.03)	Villa rustica	sat <a href="#">Tritenii de Jos</a> ; comuna <a href="#">Tritenii de Jos</a>	„Țigăreni” <a href="#">46.58314°N</a> <a href="#">24.01502°E</a>	sec. II - III p. Chr.

h) Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament

Pe drum și în zona învecinată nu pot apărea deșeuri decât la executarea lucrărilor. În această situație, constructorul va avea în vedere ca pe tot parcursul executării lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curățenie. Această sarcină cade în seama executantului, deoarece la terminarea lucrărilor zona va fi predată la beneficiar curată. Constructorul are obligația să încheie contract cu o firmă specializată în gestionarea deșeurilor.

Constructorul este obligat să predea beneficiarului zona curată. Suprafețele de teren contaminate accidental în timpul execuției pot fi excavate și pământul va fi depus în gropile de împrumut, într-o diluție care să permită derularea proceselor de decontaminare prin atenuare naturală. În ceea ce privește gropile de împrumut, acestea vor fi împrejmuite, având asigurată scurgerea apelor.

După finalizarea lucrărilor de reabilitare, constructorul are obligația refacerii mediului natural, prin ecologizarea zonei afectate și replantări.

Deșeurile diverse, solide (balast, pietriș, metal, lemn etc.), vâscoase (bitum, grăsimi, uleiuri etc) în cantități modeste, se vor neutraliza sau se vor depozita în locuri special amenajate conform H.G. 865/2002.

Deșeurile rezultate în urma executării lucrărilor de terasamente, pietrișul, pământul, elemente de beton degradate se încarcă și se transportă în locurile special amenajate, indicate de autoritatea contractantă, cu respectarea condițiilor de refacere a cadrului natural .

Tipurile de deșeurile care pot apărea pe perioada lucrărilor de execuție sunt, în mod uzual:

- 17 01 01 beton - din demolare;
- 17 01 07 amestecuri de beton, cărămizi, țigle și materiale ceramice, altele decât cele specificate la 17 01 06;
- 17 03 02 asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01 (fără conținut de gudron de huilă);
- 17 04 05 fier și oțel;
- 17 05 04 pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03;
- 17 05 08 resturi de balast , altele decât cele specificate la 17 05 07;
- 17 09 04 amestecuri de deșeurile de la construcții și demolări
- 20 01 01 hârtie și carton;
- 20 03 01 deșeurile municipale amestecate.

Deșeurile din clasa 17 se vor depozita în containere metalice și din plastic, puse la dispoziție de către operatorii economici omologați amplasate în șantier. Operatorii economici omologați, vor prelua deșeurile din șantier, în vederea revalorificării / eliminării acestora.

Personalul va respecta normele specifice ale lucrărilor pentru a asigura utilizarea acestor produse în condiții de siguranță.

Mixtura asfaltică nu se va prepara pe amplasament, ea se va prepara în instalații specializate și transportată cu mijloace de transport specifice.

Vopseaua pentru marcaje și emulsia bituminoasă vor fi aduse în recipiente etanșe din care vor fi descărcate în utilajele de lucru specifice. Bidoanele goale vor fi restituite producătorilor sau distribuitorilor, după caz.

Deșeurile care vor apărea în timpul exploatării sunt cele pe care le aruncă populația și depind de gradul de educație.

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase

Substanțele periculoase sunt reprezentate în cazul de față de motorină și benzină, utilizate ca și carburant pentru utilaje.

Alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport se va asigura din afara șantierului, transportul carburanților efectuându-se cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar. În zonele punctelor de lucru nu vor fi depozitați carburanți.

Depozitarea substanțelor periculoase se va face în locuri speciale. Lacurile și vopselele și aditivii vor fi depozitate în magazine în cadrul organizării de șantier, departe de surse de foc. Magazinul va avea posibilitate de aerisire. Depozitele de materiale vor fi închise sau acoperite. Depozitarea agregatelor se va face pe platforme betonate având pante și rigole de evacuare a apelor.

Alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport se va asigura din afara șantierului, transportul carburanților efectuându-se cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar. În zonele punctelor de lucru nu vor fi depozitați carburanți.

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

- impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, fosforului, 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.

Conform plan local de acțiune pentru Mediu al județului Cluj, pentru Câmpia Transilvaniei sunt specifice iazurile și lacurile de geneză mixtă-naturală și antropică. Pe râuri s-au creat o serie de iazuri de interes piscicol (de exemplu de-a lungul râului Pârâul de Munte, iazul artificial Zau de Câmpie - 133 ha, Șăulia - 48 ha, TRITENII DE JOS – 53 ha).

**FLORA** Dispuse în etaje, plantele alcătuiesc: vegetația etajului alpin, ocupat de pajști cu ierburi și tufărișuri pitice; vegetația etajului montan, formată din rășinoase amestecate cu fag, anin alb și negru; vegetația etajului de deal și podiș, foarte eterogenă (gorun amestecat cu fag, cer, carpen, tei, frasin); vegetația etajului de stepă antropogenă, în partea vestică a Câmpiei Transilvaniei (silvostepă, pajști) și vegetația intrazonală (reprezentată prin păduri de luncă, stuf, papură, fânețe de luncă).

**FAUNA** Fauna cuprinde biotipuri etajate ca și vegetația :

- etajul montan (format din biotopul pădurilor de munte, biotopul apelor curgătoare de munte și biotopul culmilor alpine și subalpine), este reprezentat prin ursul brun, cerbul carpatin, râsul, căprioara, cocoșul de mesteacăn, etc în timp ce biotopul apelor curgătoare e reprezentat prin păstrăv, lipan, lostriță;

- etajul faunei de deal și podiș în biotopurile pădurilor și al domeniului forestier stepizat (reprezentat prin căprioara, iepurele, veverița, fazanul, lupul), biotopul apelor curgătoare și lacustre (prin crap, clean, somn, rac, iar dintre păsările care trăiesc în preajma lacurilor – rațele sălbatice).

Refacerea drumurilor de interes local are efecte benefice asupra populației, prin sporirea siguranței și confortului în transport, cu un impact pozitiv asupra sănătății și confortului psihic al populației.

Impactul asupra biotopului pădurilor și al domeniului forestier stepizat este nesemnificativ, având în vedere că lucrările se desfășoară în zonă antropizată, pe zona drumului deja existent.

În ce privește biotopul apelor curgătoare și lacustre, intervențiile în albie sunt minime, lucrările prevăzute fiind de îmbunătățire a condițiilor de scurgere a apei în zona drumurile de interes local ui, fără a se interveni la nivelul talvegului. Racordarea cu terasamentele se face cu aripi din gabioane cu piatră care reduce impactul asupra zonei.

Pe parcursul lucrărilor zona afectată va fi strict în amplasamentul drumurile de interes local ui.

Toți factorii implicați pot fi afectați în mică măsură doar pe perioada execuției, care a fost stabilită pe durata a 6 luni, fără urmări ireversibile. Nici un fel de deșeuri nu vor fi depozitate sau deversate în pârâul de Câmpie.

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curățarea suprafețelor, udarea suprafețelor, ș.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 “Apă de preparare pentru beton” și nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

Pentru apele uzate de la organizarea de șantier se vor amenaja toalete ecologice, care se vor vidanța la un interval stabilit în funcție de numărul de utilizatori.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având făcute reviziile tehnice și schimbările de lubrifianti. Schimbarea lubrifiantilor se va executa după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate.

Noxele care pot polua aerul produse în timpul lucrărilor de execuție sunt cele rezultate pe perioada execuției din realizarea săpăturii. La transportul și depozitarea materialelor granulare care pot elibera particule fine, se vor lua măsuri de acoperire a acestora.

Nu reprezintă un potențial risc, deci nu sunt necesare dotări și măsuri speciale pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

Nu se vor amenaja gropi de împrumut și nu se vor depozita deșeuri pe zona albiei pârâului de Câmpie. Se va ține evidența cantitativă și calitativă a materialelor depozitate, se va monitoriza transportul și modul de depozitare a materialelor.

Deșeuri vor apărea la executarea lucrărilor. În această situație, constructorul va avea în vedere ca pe tot parcursul executării lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curățenie, iar la terminarea lucrărilor zona va fi predată la beneficiar curată. Constructorul are obligația să încheie contract cu o firmă specializată în gestionarea deșeurilor. Deșeurile care vor apărea în timpul exploatării sunt cele pe care le aruncă populația și depind de gradul de educație.

Deșeuri diverse (solide-balast, pietriș, metal, lemn etc.), vâscoase (bitum, grăsimi, uleiuri etc) pot apărea doar în cantități modeste și se vor neutraliza sau se vor depozita în locuri special amenajate.

Emisiile de substanțe poluante (provenite de la traficul rutier specific șantierului, de la manipularea și punerea în operă a materialelor), care ar putea ajunge în mod accidental direct sau indirect în sol sau în apele pârâului de Câmpie nu sunt în cantități semnificative și nu modifică încadrarea în categorii de calitate a apei.

În zonă nu sunt zone protejate, monumente istorice sau culturale.

- Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);  
Impactul asupra zonei este temporar, pe termen scurt, doar pe durata execuției.

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

Lucrările de refacere a drumurilor de interes local nu sunt de natură să conducă la procese de fragmentare a habitatelor și/sau de pierderi de populații animale. Ținându-se cont de potențialul adaptiv al ecosistemelor la acțiunea unor presiuni antropice preexistente, considerăm că perimetrul analizat corespunde, în prezent, unor ecosisteme antropizate și acestea nu vor fi afectate semnificativ.

- magnitudinea și complexitatea impactului;  
Impactul este localizat și temporar.
- probabilitatea impactului;  
Probabilitatea unui impact semnificativ asupra mediului este semnificativ redusă.
- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;  
Lucrările de execuție au impact redus asupra mediului pe durata de execuție, care s-ar putea repeta peste cca. 50 ani.

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

Beneficiarul lucrării va urmări ca în caietele de sarcini pentru realizarea proiectelor să fie cuprinse măsurile de protecție specifice șantierelor, iar pe timpul execuției să fie respectate întocmai prevederile proiectului.

- natura transfrontalieră a impactului.  
Nu este cazul

### **VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului.**

Emisiile de poluanți în mediu au fost detaliate la pct. VI.

Nu reprezintă un potențial risc, deci nu sunt necesare dotări și măsuri speciale pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

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

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

2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).

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

#### **X. Lucrări necesare organizării de șantier**

Exploatarea obiectivului de investiție nu presupune necesar de utilități.

Conform legislației, organizarea de șantier ca amplasament, soluții, dotări, constituie atribuția și răspunderea Antreprenorului General. Organizarea de șantier va fi analizată și fixată de către constructorul care va câștiga licitația de execuție. Astfel, antreprenorul este cel care va asigura utilitățile necesare pe durata execuției lucrărilor.

Beneficiarul lucrării va urmări ca în caietele de sarcini pentru realizarea proiectelor să fie cuprinse măsurile de protecția mediului specifice șantierelor, iar pe timpul execuției să fie respectate întocmai prevederile proiectului.

După finalizarea etapei de execuție și dezafectarea organizării de șantier, constructorul va preda beneficiarului zona curată. Suprafețele de teren contaminate accidental în timpul execuției pot fi excavate și pământul va fi depus în gropile de împrumut, într-o diluție care să permită derularea proceselor de decontaminare prin atenuare naturală. În ceea ce privește gropile de împrumut, acestea vor fi împrejmuite, având asigurată scurgerea apelor.

După finalizarea lucrărilor de reabilitare, constructorul are obligația refacerii mediului natural.

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

Restabilirea calității inițiale a factorilor de mediu se asigură prin măsurile de refacere a zonelor afectate din timpul execuției - curățare, refacere cadru natural prin taluzare cu pământ vegetal și înierbare.

#### **XII. ANEXE**

- Certificat de urbanism
- Piese desenate:
  1. Plan de încadrare în zonă
  2. Plan de situație

**XIII.** Conform Deciziei etapei de evaluare inițială nr. **2678/06.02.2023**, obiectul de investiție nu **intră** sub incidența art. 28 din OUG 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.

Având în vedere că drumurile de interes local se realizează pe amplasamentul drumurilor de interes local vechi, zona nu va fi afectată semnificativ, lucrările desfășurându-se pe o suprafață restrânsă, în zona drumurile de interes local.

Lucrările proiectate presupun activități de natură nu perturbe mediul în zonă pe termen mediu sau lung.

Pe perioada lucrărilor se va avea în vedere luarea tuturor măsurilor pentru protejarea mediului, a florei și faunei, a apelor, în zona de intervenție.

După finalizarea lucrărilor, antreprenorul va preda zona curată, astfel încât, din punct de vedere al mediului în zonă, să nu existe diferențe semnificative față de momentul premergător demarării activităților.

Întocmit  
ing. Niculae Sanda



Titular:

U.A.T. TRITENII DE JOS