

MEMORIU DE PREZENTARE

ANEXA 5.E la procedura

**“MĂSURI INTEGRATE PENTRU MOBILITATE ALTERNATIVĂ ÎN
HUEDIN”**

Beneficiarul investitiei:

Orasul Huedin, județul Cluj, Strada Horea, nr.1

Decizia etapei de evaluare initiala nr. 116 din 07.04.2023

FOAIE DE CAPAT

1. Denumirea obiectului de investitii :

"MĂSURI INTEGRATE PENTRU MOBILITATE ALTERNATIVĂ ÎN HUEDIN"

2. Amplasament:

Tronsoanele de drum propuse spre modernizare sunt amplasate in extravilanul intravilanul localitatii Huedin, din judetul Cluj.

3. Titularul investitiei:

ORASUL HUEDIN, JUDEȚUL CLUJ

Adresa: Strada Horea, nr. 1

4. Beneficiarul investitiei:

ORASUL HUEDIN, JUDEȚUL CLUJ

Adresa: Strada Horea, nr. 1

5. Elaboratorul documentatiei:

S.C. SOMEȘ-TOPI-GRUP S.R.L

J12/1673/2019, CUI RO 25138697

Municipiul Cluj-Napoca, jud. Cluj

str.Maramureșului, nr.151/A

Tel: 0755-285.388

e-mail: office@somestopgrup.ro

proiectare@somestopgrup.ro

.....
L.S.

S.C. COSTIN SI VLAD BIRou DE PROIECTARE S.R.L

J12/3542/2016, CUI RO 36586033

Municipiul Cluj-Napoca, jud. Cluj

str.Maramureșului, nr.151/A

Tel: 0742-239.932

e-mail: office@cvbp.ro

.....
L.S.

MEMORIU DE PREZENTARE

Curpins

I. Denumirea proiectului:	7
II. Titular:	7
III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:	7
a) un rezumat al proiectului;	7
b) justificarea necesității proiectului;	9
c) valoarea investiției;	10
d) perioada de implementare propusă;	10
e) planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);	10
f) o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele)	11
IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:	27
V. Descrierea amplasării proiectului:	27
- distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare;	27
- 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 prevzut 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;	27
- hărți, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind:	28
- 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;	28
- detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare	28
VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile:	28
A. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu:	28
a) protecția calității apelor:	28
b) protecția aerului:	28
c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:	29
d) protecția împotriva radiațiilor:	29
e) protecția solului și a subsolului:	29
f) protecția ecosistemelor terestre și acvatic:	30
g) protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:	30
h) prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatării, inclusiv eliminarea:	30
i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:	31

B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității.	31
VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:	31
- impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);	31
- extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate);	32
- magnitudinea și complexitatea impactului;	32
- probabilitatea impactului;	32
- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;	32
- măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;	32
- natura transfrontalieră a impactului.	32
VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.	32
IX. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare:	32
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).	32
B. Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.	33
X. Lucrări necesare organizării de șantier:	33
- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;	33
- localizarea organizării de șantier;	33
- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;	33
- surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;	33

- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.....	33
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:.....	34
- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;	34
- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;.....	34
- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;.....	34
- modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.	34
XII. Anexe - piese desenate:.....	34
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:	34
a) descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;	34
b) numele și codul ariei protejate de interes comunitar;.....	34
c) prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;.....	35
d) se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei protejate de interes comunitar;.....	35
e) se va estima impactul potential al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;	35
f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare.....	35
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:	35
1. Localizarea proiectului:	35
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.	36
3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz.....	36
XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV.	36
1. Caracteristicile proiectelor	36
a) dimensiunea și concepția întregului proiect;	36
b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate;	36
c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității;.....	37
d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;	38

e) poluarea și alte efecte negative;.....	38
f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice;.....	38
g) riscurile pentru sănătatea umană - de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice.....	38
2. Amplasarea proiectelor	38
a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor;	38
b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia;.....	38
c) capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:	38
3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial.....	40
a) importanța și extinderea spațială a impactului - de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată;	40
b) natura impactului;	41
c) natura transfrontalieră a impactului;	41
d) intensitatea și complexitatea impactului;.....	41
e) probabilitatea impactului;	41
f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului;	41
g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate;.....	41
h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.	41

MEMORIU DE PREZENTARE

Continut cadrul anexa nr. 5. E la procedură

I. Denumirea proiectului:

" MĂSURI INTEGRATE PENTRU MOBILITATE ALTERNATIVĂ ÎN HUEDIN"

II. Titular:

ORASUL HUEDIN, JUDEȚUL CLUJ, Adresa: Strada Horea, nr. 1

e-mail: secretariat@primariahuedin.ro

Numele persoanei de contact: primar Moroșan Mircea

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) un rezumat al proiectului;

Obiectivele cuprinse în prezentul proiect, sunt amplasate în partea nordică, vestică și centrală a orașului Huedin, din județul Cluj. Se va interveni prin prezentul proiect pe următoarele strazi:

- *Strada Gării, L=515.00m:*
- *Drum național DN 1G - trotuare și piste pentru biciclete (km 0+170.00 - 0+400.00):*
- *Strada Stadionului, L=900.00m*
- *Traseu nou de piste pentru biciclete (legatura între Strada Stadionului și drumul national DN1), L=208.00m*
- *Strada Crișului, L=1,070.00m*
- *Strada Cetatea Veche, L=435.00m*
- *Strada Oborului, L=1,070.00m*
- *Strada B. Nagy Antal, AX 1, L=1,252.00m*
- *Strada B. Nagy Antal, AX 2, L=500.00m*

Amplasamentul studiat se află în intravilanul orasului Huedin, județul Cluj.

Descrierea tehnica

Soluțiile de proiectare trebuie să asigure funcționalitatea investiției în condițiile încadrării în parametrii optimi privind următoarele aspecte: fiabilitate, siguranță în exploatare, eficiență, costuri reduse, toate în condițiile încadrării în prevederile reglementărilor de proiectare legale în vigoare. Se va menține traseului existent al drumului, pentru a se evita

eventualele exproprieri de terenuri. Corecții ale traseului pentru asigurarea elementelor geometrice impuse de normative se vor efectua în limita amprizei disponibile.

Categoria de importanta "C"- constructii de importanta normala conform "Regulament privind stabilirea categoriei de importanta a constructiilor" HG nr. 766/10.12.1997 :Metodologia de stabilire a categoriei de importanta a constructiilor", aprobat prin Ordinul MLPAT nr. 31/N/02.10.1995 publicat in Buletinul Constructiilor vol4/1996 si in Monitorul Oficial nr. 352 partea I din 10.12.1997- Anexa 3, art. 6

Străzile se încadrează în categoria a III-a - - colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale, conform STAS 10144/1-90 - prescripții de proiectare si conform Ordonanța nr. 43/1997. Strazile sunt de folosinta locala și asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic foarte redus.

In ceea ce priveste realizarea noilor poduri, aferente strazilor Cetatea Veche si Strada B. Nagy Antal conform STAS 4273-83 "Construcții hidrotehnice – Încadrarea în clase de importanță", avem:

- *categoria construcției hidrotehnice: 3*
- *clasa de importanță a construcției: III – construcție de importanță medie, a cărei avariere pune în pericol obiective social-economice;*

Viteza de baza pentru strazi de categoria III este de 40-50 km/h.

Zona climatică conform STAS 1709/1-90 – Adâncimea de îngheț în complexul rutier este tip climateric III.

Tipurile de pământ interceptate sunt reprezentate de argile (P5 cf. STAS 1709/2-90), argile prăfoase (P5 cf. STAS 1709/2-90), argile nisipoase/argile nisipoase prăfoase (P5 cf. STAS 1709/2-90)

Adâncimea de îngheț este de 80-90cm.

Descrierea tehnologică

Pentru realizarea investitiei sunt propuse următoarele tipuri de lucrări:

- Lucrări de terasamente
- Lucrări pentru realizarea părții carosabile
- Lucrări pentru realizarea pistelor pentru biciclete
- Lucrări privind amenajarea spațiilor destinate circulației pietonale

- Lucrări de colectare și evacuare a apelor pluviale (rigole, podețe, canalizare pluvială)
- Realizare lucrări de artă (pod, pasarelă)
- Lucrări privind realizarea iluminatului public (strada B. Nagy Antal)
- Lucrări privind migrarea cablurilor aeriene în subteran (strada B. Nagy Antal)
- Lucrări pentru înlocuirea stălpilor de telefonie, electricitate (unde este cazul)
- Lucrări privind crearea de spații verzi și montare mobilier urban
- Lucrări de siguranță circulației (marcaje, indicatoare rutiere, parapet metalic)

Asupra mediului:

- reducerea poluării prin diminuarea emisiilor ce afectează mediul înconjurător;
- reducerea zgomotului;
- se asigură colectarea și evacuarea corespunzătoare a apelor.

b) justificarea necesității proiectului;

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

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

Infrastructura rutieră constituie un element de bază în asigurarea condițiilor necesare pentru un trai decent dar și pentru dezvoltarea economică a comunităților rurale. Infrastructura neadecvată este unul din elementele principale care contribuie la menținerea decalajului accentuat dintre zonele rurale și urbane și reprezintă o piedică în calea procesului de dezvoltare socio-economică.

La acestea trebuie adăugată dezvoltarea comunei pe plan socio-cultural, ceea ce argumentează încă o dată necesitatea și oportunitatea investiției.

Din punct de vedere economic:

- îmbunătățirea competitivității economice locale;
- creșterea interesului investitorilor particulari din țară sau din străinătate pentru a investi;
- decongestionarea legăturilor și nodurilor de rețea prin eliminarea locurilor înguste;
- îmbunătățirea accesibilității la instituții sociale și de interes public;
- reducerea consumului de carburant;
- reducerea uzurii anvelopelor auto;
- reducerea timpilor de parcurs.

Din punct de vedere social:

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

Asupra mediului:

- reducerea poluării prin diminuarea emisiilor ce afectează mediul înconjurător;
- reducerea zgomotului;
- se asigură colectarea și evacuarea corespunzătoare a apelor.

c) valoarea investiției;

-

d) perioada de implementare propusă;

Graficul de realizare a investiției estimează o perioadă de 30 de luni pentru implementarea investiției, din care 5 luni reprezintă perioada pentru întomirea proiectului tehnic de execuție (cf. HG 907/2016), și a documentațiilor de obținere a autorizației de construire, iar restul de 24 luni reprezintă perioada necesară pentru execuția lucrărilor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii rutiere.

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

Se anexează documentației.

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

Descrierea constructivă

Prezentul proiect vizează o creștere a gradului de mobilitate în interiorul orașului, prin modernizarea a 4707.00m rețele stradale, crearea de alee pietonale (trotuare) noi în lungime de 7,224.00m, realizarea unei infrastructuri destinată circulației de bicicliști cu o lungime de 3,693.00m, amenajarea stațiilor de transport public în vederea dezvoltării viitoare a unui sistem de transport urban durabil, Construirea a două poduri noi pe strada Cetatea Veche și Strada B. Nagy Antal, cu o deschidere de 19,32m, respectiv 7.45m, a unor podete cu structură din oțel ondulat elicoidal cu lungime de 6.00m și 8.00m și a unei pasarele din structura metalică, care asigură continuitatea traseului destinat circulației pentru biciclete.

Totodată se vor realiza lucrări pentru îmbunătățirea aspectului stradal (iluminat public, migrarea cablurilor aeriene în subteran), conturarea unei infrastructuri de recreere (spații verzi, plantare copaci, amplasare mobilier urban), marcarea și dotarea străzilor, amenajarea parcurilor acolo unde spațiul permite, dezvoltarea unor soluții alternative pentru transportul public, prietenoase mediului. Toate cele menționate contribuie la dezvoltarea locală și diversificarea infrastructurii fizice de agrement necesară petrecerii timpului liber.

Elementele geometrice ale drumurilor de interes local care definesc dimensiunile drumului în profil transversal, sunt următoarele:

Nr. Crt.	Denumire obiect	Lungime de referință [m]	Lungime strada propusă modernizării [m]	Lungime trotuar / alee pietonală propusă amenajării [m]	Lungime pista de biciclete propusă amenajării [m]
1	2	3	4	5	6
Oraș Huedin, județul Cluj					
1	Strada Gării	515.00	-	515.00	515.00
2	Drum național DN1G - trotuare și piste pentru biciclete (km 0+170.00 - 0+400.00)	230.00	-	215.00	230.00
3	Strada Stadionului	900.00	900.00	1,800.00	SS ¹
4	Traseu piste pentru biciclete	208.00	-	-	208.00

	(legatura între Strada Stadionului si drumul national DN1)				
5	Strada Crișului	1,070.00	1,070.00	555.00	1070.00
6	Strada Cetatea Veche	435.00	435.00	-	285.00
7	Strada Oborului	540.00	540.00	810.00	-
8	Strada B. Nagy Antal - AX 1	1,252.00	1,252.00	1,924.00	1385.00
9	Strada B. Nagy Antal - AX 2	510.00	510.00	1,405.00	
Total lungime proiectata [m]		5,660.00	4,707.00	7,224.00	3,693.00

Panta transversală pe cale (parte carosabilă), este 2.50 %.

SS¹- strazi de tip shared space

Strada B. Nagy Antal - AX 1 intre km 0+000 – 0+580 se va realiza de tip shared space

Lucrări de amenajare a terenului

Se vor realiza lucrări de refacere a mediului ambient pe zonele de intervenție a lucrărilor și ale amplasamentului organizării de șantier.

Unde este necesar se vor scoate arbuștii crescuți în ampriza drumului. În același timp, se vor respecta normele privind respectarea condițiilor de protecția mediului în timpul executării lucrărilor de construcții.

Traseul în plan

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

Elementele geometrice au fost realizate astfel încât să se asigure circulația în cele mai bune condiții.

Razele în plan variază au fost proiectate conform prevederilor STAS 863-85 , razele excepționale fiind impuse de configurația terenului din zonă pentru a evita lucrări de consolidare suplimentare sau a demolării unor imobile valoroase și pentru a evita exproprierile.

Strada Gării, L=515.00m:

Modernizarea *părții carosabile* nu face obiectul prezentei documentații de avizare a lucrărilor de intervenție. Se vor realiza lucrări de infrastructura pentru biciclete și pietonala doar pe partea dreaptă a părții carosabile existente, însă pentru menținerea stării tehnice în condiții adecvate (aducere la stare inițială) a benzii de circulație, se vor realiza lucrări de asternere covor asfalic cu o grosime de 4/6cm. Totodată, având în vedere că pe strada Gării se vor realiza lucrări privind demolarea/desfacerea acceselor și santurilor din beton existente, în imediată apropiere a marginii carosabile, se prevăd lucrări pentru refacerea straturilor componente existente pe o lățime de minimum 50cm.

Pista de biciclete se va realiza cu o lățime de 1.30m, având o lungime totală de 490m, între km 0+000.00 – 0+490.00.

Trotuarul se va realiza cu lățime variabilă, între 0.75 – 3.30m, până la limita construcțiilor existente pe o lungime de 515.00m

Drum național DN 1G - - trotuare și piste pentru biciclete (km 0+170.00 - 0+400.00):

Nu se va interveni asupra *părții carosabile*, se vor realiza lucrări de infrastructura pentru biciclete și pietonala, astfel:

Trotuarul se va realiza:

- între km 0+170.00 – 0+400.00 cu lățimea de 1.50m
- între km 0+220.00 – 0+197.00

Piste de biciclete se va realiza:

- între km 0+185.00 – 0+197.00 cu lățimea de 2.70m, direcție de parcurs în ambele sensuri, pe partea dreaptă a drumului național
- între km 0+197.00 – 0+400 cu lățimea de 3.00m, direcție de parcurs în ambele sensuri, pe partea dreaptă a drumului național

Având în vedere că se vor realiza lucrări privind demolarea/desfacerea acceselor existente amenajate în prezent în imediată apropiere a marginii acostamentului drumului, se prevăd lucrări pentru readucere la starea inițială.

Tronsoanele care se afla poziționate între acele la proprietățile private se vor amenaja în așa fel, încât pista pentru biciclete și trotuar să fie delimitate față de marginea platformei

drumului national respectiv limita de proprietate prin spații verzi, iar in dreptul acceselor la proprietati se va amenaja racordul cu drumul national pentru confortul riveranilor.

Strada Stadionului, L=900.00m

Partea carosabila se va realiza cu lățimea de 6.00m, cu doua benzi de circulație.

Trotuarul se va realiza:

- între km 0+000.00 – 0+900.00 cu lățimea de 1.50m pe partea stanga si partea dreapta a străzii (exista cazuri unde lățimea acestuia variaza)

Traseu piste pentru biciclete (legatura între Strada Stadionului si drumul national DN1), L=208.00m

Pista de biciclete se va realiza cu o lățime de 3.00m.

Strada Crișului, L=1,070.00m

Partea carosabila se va realiza cu lățimea de 6.00m, cu doua benzi de circulație.

Trotuarul se va realiza:

- între km 0+000.00 – 0+295.00 cu lățimea de 1.50m pe partea dreaptă (exista cazuri unde lățimea acestuia variaza)
- între km 0+070.00 – 0+335.00 cu lățimea de 1.50m pe partea stângă a străzii (exista cazuri unde lățimea acestuia variaza).

Pista de biciclete se va realiza cu o lățime de 1.50m pe partea stângă a străzii.

Strada Cetatea Veche, L=435.00m

Partea carosabila se va realiza cu lățimea de 6.00m, cu doua benzi de circulație.

Pista de biciclete se va realiza cu o lățime de 1.50m pe partea dreaptă a străzii, între km 0+150.00 – 0+435.00

Strada Oborului, L=1,070.00m

Partea carosabila se va realiza cu lățimea de 6.00m, cu doua benzi de circulație. Intre km 0+000.00 – 0+010.00 nu se vor realiza lucrari de modernizare, întrucât racordul cu drumul national DN 1 este amenajat in prezent, nu sunt necesare interventii.

Între km 0+010.00 – 0+050.00, pe partea stângă a părții carosabile se va realiza o platformă pentru parcare mini-bus-uri electrice cu o suprafață de 2700.00m.

Trotuarul se va realiza:

- între km 0+010.00 – 0+270.00 cu lățimea cuprinsă de 1.50m pe partea stângă și partea dreaptă a străzii (există cazuri unde lățimea acestuia variază)
- între km 0+270.00 – 0+540.00 cu lățimea de 1.50m pe partea dreaptă a străzii (există cazuri unde lățimea acestuia variază).

Strada B. Nagy Antal, AX 1, L=1,252.00m

Partea carosabilă se va realiza cu lățimea de 6.00m, cu două benzi de circulație, între km 0+000.00 – 0+590.00 și 1+080.00 – 1+252.00m și cu lățimea de 4m cu o singură bandă de circulație între km 0+590.00 – 1+080.00.

Între km 0+590.00 - 1+252.00 accesul auto va fi permis doar riveranilor.

Trotuarul se va realiza:

- între km 0+000.00 – 0+540.00 cu lățimea cuprinsă de 1.50m pe partea dreaptă (există cazuri unde lățimea acestuia variază)

Strada B. Nagy Antal, AX 2, L=500.00m

Partea carosabilă se va realiza cu lățimea de 4.00m, cu două benzi de circulație, între km 0+000.00 – 0+510.00. Accesul auto va fi permis doar riveranilor.

Pe Strada B. Nagy Antal, AX 1 km 0+580.00 – 1+252.00 și Strada B. Nagy Antal, AX 2 se va realiza un circuit destinat circulației de biciclete conform planului de situație anexat.

Traseul în profil longitudinal

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

La proiectarea liniei roșii se vor avea în vedere:

- asigurarea unui confort corespunzător în circulație;
- executarea unui volum minim de lucrări (săpături, mișcări de terasamente, etc);
- asigurarea scurgerii apelor;
- respectarea pasului de proiectare și a razelor minime de racordare impuse de standardele în vigoare.

Având în vedere ca obiectivele propuse modernizării se desfășoară printre gospodării, în vederea realizării racordului între platforma drumului amenajată și accesele la proprietăți, structura rutieră propusă se va realiza preponderent în săpătură.

Structura rutieră

Scenariul 1 propune realizarea unei structuri rutiere semirigide, infrastructură pietonală și piste pentru biciclete, canalizare pluvială, elemente pentru colectare, evacuare și continuizare scurgere ape, contruire pod, podețe și pasarela, iluminat public, stații pentru autobuz, siguranța circulației;

→ structura rutiera va fi formată din următoarele straturi:

Parte carosabilă

- 4 cm strat de uzură din BA16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legatură din BAD22,4 leg. 50/70;
- 20 cm strat de fundație superior din piatra spartă;
- 30 cm strat de fundație inferior din balast;
- Geotextil cu rol filtrant

Parte carosabilă Strada B. Nagy Antal AX 1 km 0+580.00 – 1+252.00 și AX 2 km 0+000.00 – 0+510.00

- 10 cm pavaj din piatră cubica
- 5 cm – strat suport sapa uscata
- 20 cm strat de fundație superior din piatra spartă;
- 30 cm strat de fundație inferior din balast;
- Geotextil cu rol filtrant

Spatiu pietonal Strada B. Nagy Antal AX 1 km 0+580.00 – 1+252.00 și AX 2 km 0+000.00 – 0+510.00

- 8 cm pavaj din piatră naturala
- 5 cm – strat suport sapa uscata
- 20 cm strat de fundație superior din piatra spartă;
- 30 cm strat de fundație inferior din balast;
- Geotextil cu rol filtrant

Pistă pentru biciclete

- 4 cm strat de uzură din BA8/BA16 rul. 50/70;
- 20 cm strat de fundație superior din piatra spartă;
- 30 cm strat de fundație inferior din balast;
- Geotextil cu rol filtrant

Trotuar

- 8 cm pavaj din beton obținut prin vibropresare
- 5 cm – strat suport din nisip
- 20 cm strat de fundație superior din piatra spartă;
- 30 cm strat de fundație inferior din balast;
- Geotextil cu rol filtrant

Scurgerea apelor

Lucrările de amenajare a drumului au în vedere și o rezolvare privind scurgerea și evacuarea apelor pluviale cu descărcarea lor în zone depresionare lipsite de interes sau spre receptorii pluviali din zonă. În toate zonele în care drumul se află în debleu sau la nivelul terenului înconjurător se vor executa șanțuri din pământ sau beton pentru asigurarea scurgerii apelor conform STAS 2916-87.

Prin amenajarea traseului drumului se va asigura și o corelare optimă între cotele de nivelment ale drumului și cotele proprietăților riverane de pe ambele părți astfel încât drumul să nu constituie obstacol în calea de scurgere și evacuare a apelor pluviale.

Dispozitive de colectare a apelor pluviale (*rigola tip scafă și rigole din beton armate cu plasă sudată și cu plăcuțe carosabile*)

Scurgerea apelor de suprafață din zona drumului s-au corelat în profil transversal, profil longitudinal și plan de situație, în funcție de situația concretă din teren, cu respectarea limitelor de proprietate existente, astfel încât să se evite băltirea acestora pe suprafața adiacentă drumului.

- *Rigola carosabilă monolita beton clasa C35/45, se va realiza astfel:*

Pe **strada Crișului** între km 0+000.00 – 0+455.00, partea stângă a străzii

Pe **strada Cetatea Veche** între km 0+320.00 – 0+435.00, partea stângă a străzii

- *Rigola tip scafa prefabricată, se va realiza astfel:*

Pe **strada Crișului** între km 0+335.00 – 1+070.00, pe partea dreapă a străzii

Pe **strada Oborului** între km 0+010.00 – 0+270.00, pe partea stângă și partea dreaptă.

În ceea ce privește evacuarea apelor pluviale de pe Strada Crișului se va realiza prin intermediul canalului de irigații adiacent părții carosabile, iar de pe strada Oborului se va realiza prin intermediul podetului de la km 0+010.00m

Dispozitive de colectare și evacuare ape prin intermediul canalizării pluviale

Apele colectate de pe suprafețele amenajate se vor sistematiza spre gurile de scurgere aferente canalizării pluviale proiectate. Strazile pe care s-a prevăzut canalizare pluvială sunt:

Pe **Strada Gării**, între km 0+000.00 – 0+372.00

Pe **Strada Stadionului**, între km 0+465.00 – 0+893.00

Pe **Strada Oborului**, între km 0+270.00 – 0+540.00

Pe **B. Nagy Antal AX 1 și AX 2**, pe toată lungimea amenajată.

Lucrari de arta: pod, pasarela podețe din structura de oțel ondulat elicoidal

Se va realiza un pod nou pe Strada Cetatea Veche la km, ce traversează cursul de apă cadastrat Crișul Repede, la km 0+310.00

Se propune realizarea unui pod rutier pe grinzi pretensionate tip "T" din beton armat C50x60 cu placă de suprabetonare, având o singura deschidere de 19.32m și partea carosabilă de 7,00m plus un trotuar pietonal de latime 1,25m (utila 2,10m) și o pista de biciclete de latime 1,25m (utila 2,10m) în locul podetului existent având o lungime totală în prezent de aproximativ 22.45m.

Podul va corespunde clasei E de încărcare (A30,V80), respectiv gr1A, cf. SR-EN 1991-2. De asemenea se vor realiza prin proiect rampele de acces la pod, iar albia se va amenaja pentru asigurarea debitului Q1% cu spațiul de gardă de min. 1,00m în axul vâii. Îmbracamintea va fi de tip suplu pe rampe, iar pe pod se va realiza din două straturi asfaltice de tip BA16 2x5cm.

Caracteristici:

Podul peste cursul de apă Crișul Repede, are următoarele caracteristici:

- Soluție constructivă/schema statică: Grinzi simplu rezemate;
- Convoi de calcul: LM-1;
- Clasa de încărcare: E (A30;V80);
- Lungime totală: 36.80m;
- Lungime pod: 20.82m;
- Deschidere: 1x19.32m;
- Structură: Beton armat;
- Infrastructuri: Beton armat;
- Parte carosabilă: 2x3.50m;
- Trotuar pietonal 1x1.25m;
- Pista pentru biciclete 1x1.25m;
- Panta transversală carosabil: 2.50%;
- Latime totală suprastructură: 11.2m;
- Fundații: Directe;
- Înălțime de liberă trecere: 1.05m;
- Intersecție cu Strada Cetatea Veche km 0+310.00
- Viteză de proiectare racordări verticale 30 km/h;

Lucrări pentru amenajarea terenului:

Lucrările de amenajarea terenului prevăzute în această etapă sunt următoarele:

- Desfacere pod existent
- Nivelare teren;
- Degajare teren de vegetatie;
- Decolmatare albie;

Podul este amplasat perpendicular pe axul drumului.

Podul a fost dimensionat conform SR-EN 1991-2, la SLS (Starea Limita Ultima de Serviciu) si la ULS (starea limita ultima) utilizand modelele de incarcare LM1, clasa GR1a.

Podul este destinat circulatiei rutiere, pietonale si de biciclete, avand partea carosabila de 2x3.50m si trotuar pietonal 1x1.25m si piste pentru biciclete 1x1.25m

Structura de rezistenta se va realiza monolit in santier.

Caracteristici materiale utilizate:

- Beton in placa, zidul de garda si bancheta cuzinetilor : C35/45;
- Beton in grinzi : C50/60;
- Beton in elevatie culee: C30/37;
- Beton in fundatie culee: C25/30 (bloc 2) si C25/30 (bloc 1);
- Beton in placa de racordare: C30/37
- Beton in rebord prefabricat din C35/45
- Otel-beton la pod : BST500;

Suprastructura:

Din punct de vedere constructiv, solutia propusa pentru pod consta intr-o suprastructura avand 8 grinzi din beton pretensionate tip "T", L=20.00m si inaltime de 95cm, cu placa de suprabetonare din beton monolit.

Sprijinirea grinzilor se va face pe cele 2 culei fundate direct in malurile vaii.

Placa de suprabetonare se va turna din beton C35/45 avand grosimea cuprinsa intre 20-23cm. De-asemena trotuarul pietonal si pista pentru biciclete se va realiza integral din beton si se va proteja cu vopsea acrilica pentru cresterea aderenței.

Asigurarea conlucrării in sens transversal a suprastructurii se realizeaza prin intermediul placii din beton armat.

Pentru siguranta circulatiei, separarea partii carosabile de trotuar si piata pentru biciclete se va realiza prin parapete metalic de tip H4b, fixat cu ancore chimice, iar pe rebordul prefabricat din beton armat C35/45 se va dispune parapete pietonal.

Rezemarea grinzilor pe cuzinetii din beton armat aferenti culeelor, se va realiza prin intermediul aparatelor de reazen din neopren, h=50mm.

Infrastructura:

Infrastructura podului consta in doua culei din beton armat. Culeile vor fi fundate direct prin intermediul a doua blocuri de fundatie. Blocul 1 de fundatie se va executa din beton C25/30 si va avea urmatoarele dimensiuni: 3.35x2.00x11.65, acesta se va realiza peste un beton de egalizare din beton C16/20 de 20cm grosime, blocul 2 de se va executa din beton C25/30 si reprezinta cuzinetul elevatiei culeei, acesta are dispusa armatura din OTEL BST500 pentru conlucrarea cu elevatia si se va executa avand urmatoarele dimensiuni:2.65x1.50x11.25m.

Blocurile de fundatie ale celor doua culei se vor turna direct in incinta sapata, se vor lasa barele de armatura pentru conexiunea cu armarea culeei, iar dupa intarire se va realiza elevatia culeei.

Cele doua elevatii ale culeelor, executa din beton C30/37, acestea vor avea urmatoarele dimensiuni: 1.15x2.75x10.85m

Bancheta cuzinet va avea sectiunea de 1.15x0.50x10.85m, betonul folosit la realizarea banchetei va fi de clasa C35/45.

Zidul de garda are o grosime de 35cm si o inaltime de 1.43m. Acesta se va turna dupa montarea grinzilor de-odata cu placa de suprabetonare.

Toate suprafetele elevatiilor in contact cu pamantul se vor proteja cu 2 straturi de hidroizolatie de bitum filerizat.

Calea pe pod:

Latimea podului a fost determinata in conformitate cu Ordinului M.T. nr.45 din 27.01.98 si STAS 2924-91. In sectiune transversala, podul are urmatoarele caracteristici:

- Parte carosabilă: 2x3.50m;
- Trotuar pietonal: 1x1.00m (utila 2,10m);
- Piste pentru biciclete: 1x1.00m (utila 2,10m);
- Grinzi parapet (H4b): 2x0.55m;

- Grinda parapet (rebord prefabricat) (pietonat) : 2x0.30m;

Calea va fi realizata astfel:

- Strat de uzura – 2x5cm BA 16
- Hidroizolatie performanta pentru poduri – 0.5 cm;

Panta transversala va fi de 2.5% in profil acoperis, iar in sens longitudinal panta va fi de 1%.

Racordarea cu terasamentele:

Racordarea infrastructurilor podului cu malurile existente, se va realiza prin intermediul anrocamentelor $G > 500\text{kg}$, propuse pentru amenajarea albiei pe o lungime de 40m aval si 40m amonte.

Pentru a preveni tasarile din spatele culeelor, se vor executa placi de racordare cu terasamentul din beton armat, clasa C30/37.

De-asemena se vor executa zid de sprijin cu rol de ziduri intoarse. Se vor executa din beton armat, clasa C30/37 pe lungimea de 8m, de o parte si de la intrare si iesire de pod.

Rampe de acces:

Lungimea totala a sectorului studiat prin proiect este de 31.5 (inclusiv lungimea podului).

Structura rutiera pe rampe:

- Structura rutiera propusa pe strada Cetatea Veche
- Umplutura compactata 98% - Hmed=3.7m (aproximativ)

Profil transversal:

- Parte carosabila – 2x3.50m;
- Panta transversala carosabil – 2.5%;

Pentru executia terasamentelor rampelor de acces se vor realiza umpluturi din material granular.

Amenajarea dispozitivelor de evacuare a apelor la rampe:

Surgerea apelor pluviale se va face longitudinal, prin intermediul santului din pamant existent si a canalului existent. Pentru deversarea apelor coletate de canalul existent de pe partea dreapta a partii carosabile s-a prevazut un tub corugat $D=1500\text{mm}$ si lungime de 6m.

Amenajare albie:

Albia cursului de apa se va amenaja cu anrocamente pe o lungime totala de 90.85m, astfel:

Talvegul se va amenaja cu anrocamente pe o latime de 14.40m,, iar grosimea este de 50cm.

Siguranta circulatiei:

Pe pod va fi prevazut parapete H4b si pietonal.

Semnalizarea rutiera pe timpul executiei - in perioada de executie se va asigura siguranta circulatiei prin montarea de indicatoare de reglementare a circulatiei, pentru presemnalizarea si semnalizarea zonelor de lucru.

Indicatoarele rutiere ce urmeaza a fi instalate vor fi de reglementare si informare.

Amenajarea terenului (aducere la starea initiala):

Ecologizarea zonei - se propune realizarea unor lucrari de refacere a terenului natural in vederea aducerii zonei la parametri normali de mediu. Lucrarile de refacere a mediului sunt cele de la terminarea lucrarilor de constructii si constau in:

Lucrari de reamenajare a terenului folosit ca organizare de santier.

Lucrari de terasamente pentru refacere terenului din zona obiectivului, prin curatarea lui si degajarea de corpuri straine.

Se va construi o pasarela cu grinzi metalice, peste cursul de apă necadastrat, ce asigura continuitatea traseului destinat circulației de biciclete, ce face legatura intre traseul proiectat pe strada Stadionului si traseul de pe Strada Crișului.

Se propune realizarea unei pasarele cu grinzi metalice tip IPE 400, L=12.00m

Caracteristici:

Podul peste cursul de apa V.F.N. , are urmatoarele caracteristici:

- Solutie constructiva/schema statica: Grinzi simplu rezemate;
- Lungime pasarela: 12.72m;
- Deschidere: 1x11.62m;
- Structură: Compusa otel-beton;
- Infrastructuri: Beton armat;

- Parte carosabila: 1x3.00m;
- Panta transversala carosabil: 2.50%;
- Latime totala suprastructura: 3.60m;
- Fundatii: Indirecta:piloti;
- Inaltime de libera trecere: 1.00m;
- Intersectie cu Traseu propus piste km 0+065.00

Lucrări pentru amenajarea terenului:

Lucrările de amenajarea terenului prevăzute în această etapă sunt următoarele:

- Nivelare teren;
- Degajare teren de vegetatie;
- Decolmatare albie;

Pasarela este amplasata perpendicular pe axul drumului.

Caracteristici materiale utilizate:

- Beton in placa, zidul de garda si bancheta cuzinetilor : C35/45;
- Beton in elevatie culee: C30/37;
- Beton in radier: C30/37
- Beton in grinda parapet: C35/45
- Otel-beton la pod : BST500;

Suprastructura:

Din punct de vedere constructiv, solutia propusa pentru pod consta intr-o suprastructura avand 7 grinzi metalice tip IPE 400, L=12.00m, cu placa de suprabetonare din beton monolit.

Placa de suprabetonare se va turna din beton C35/45 avand grosimea cuprinsa de 15cm. pista pentru biciclete se va realiza integral din beton si se va proteja cu vopsea acrilica pentru cresterea aderenței.

Asigurarea conlucrării in sens transversal a suprastructurii se realizeaza prin intermediul placii din beton armat.

Pentru siguranta circulatiei se va dispune parapete pietonal de o parte si de alta

Rezemarea grinzilor pe cuzinetii din beton armat aferenti culeelor, se va realiza prin intermediul unu strat din mortar de beton de 2cm.

Infrastructura:

Infrastructura pasarelei consta in realizarea unor fundatii indirecte prin intermediul pilotilor de indesare introdusi prin vibro-presare din profiluri HEA 400, protejate anticoroziv.

Cele doua elevatii ale culeelor, executa din beton C30/37, acestea vor avea urmatoarele dimensiuni: 0.75x2.25x3.30m.

Bancheta cuzinet va avea sectiunea de 0.75x0.35x3.30m, betonul folosit la realizarea banchetei va fi de clasa C35/45.

Zidul de garda are o grosime de 35cm si o inaltime de 0.57m. Acesta se va turna dupa montarea grinzilor de-odata cu placa de suprabetonare.

Toate suprafetele elevatiilor in contact cu pamantul se vor proteja cu 2 straturi de hidroizolatie de bitum filerizat.

Racordarea cu terasamentele:

Racordarea infrastructurilor podului cu malurile existente, se va realiza prin intermediul anrocamentelor $G > 500\text{kg}$, propuse pentru amenajarea albiei.

Rampe de acces:

Structura rutiera pe rampe:

- Structura rutiera propusa pe traseul pistei pentru biciclete
- Umplutura din pamant

Amenajare albie:

Albia cursului de apa se va amenaja cu anrocamente 12.00m amonte si 24.00m aval.

Talvegul se va amenaja cu anrocamente pe o latime de 8.00m,, iar grosimea este de 50cm.

Siguranța circulației

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

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

- de avertizare ;
- de reglementare ;

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

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

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

Pentru siguranța circulației se va monta parapet metalic de siguranță, tip H2 și pietonal:

PARAPETE DE SIGURANTA - TIP H2					
Nr. Crt	Denumire obiect	Interval de aplicabilitate (km)		Observatii	Total lungime (m)
1	Strada Stadionului	0+366.00	0+730.00	dreapta proiect	364
2	Strada B. Nagy Antal	0+036.00	0+091.00	stanga proiect	55
TOTAL					419

PARAPETE PIETONAL					
Nr. Crt	Denumire obiect	Interval de aplicabilitate (km)		Observatii	Total lungime (m)
1	Traseu piste pentru biciclete	0+000.00	0+208.00	dreapta proiect	208
TOTAL					208

Amenajarea terenului (aducere la starea initiala):

Ecologizarea zonei - se propune realizarea unor lucrari de refacere a terenului natural in vederea aducerii zonei la parametri normali de mediu. Lucrarile de refacere a mediului sunt cele de la terminarea lucrarilor de constructii si constau in:

Lucrari de reamenajare a terenului folosit ca organizare de santier.

Lucrari de terasamente pentru refacere terenului din zona obiectivului, prin curatarea lui si degajarea de corpuri straine .

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

Nu este cazul.

V. Descrierea amplasării proiectului:

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

Conform deciziei etapei de evaluare initiala nr. 116 din 07.04.2023

Proiectul prpus intra sub incidenta Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului, fiind incadrat in Anexa 2, la punctul 10, lit. e), construirea drumurilor, altele decat cele prevazute in anexa 1 si la punctul 13, lit. a): orice modificari sau extinderi, altele decat cele prevazute la oct. 24 din anexa nr. 1, ale proiectelor prevazute in anexa nr. 1 sau in prezenta anexa, deja autorizate executate sau in curs de ea fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului.

Proiectul propus nu intra sub incidenta art 28 din Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 57/2007 privin regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, aprobata cu modificari si completari prin LEgea nr. 49/2011, cu modificarile si completariile ulterioare

Proiectul propus intra sub incidenta art. 48 si 54 din legea apelor nr. 107/1996 cu modificarile si completariile ulterioare

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

Se anexează documentației.

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

Se anexează documentației în format electronic.

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

Se păstrează traseul existent.

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

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

a) protecția calității apelor:

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

In faza de construcție:

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

In faza de exploatare:

Apele meteorice rezultate de pe sectorul de drum studiat se vor colecta prin santurile laterale prevăzute, după care vor fi dirijate prin podete în receptorul natural prin declivitățile naturale ale taluzurilor. Având în vedere faptul că apele rezultate de pe suprafața obiectivului nu sunt ape reziduale, nu sunt necesare stații sau instalații de epurare a acestor ape. Apele pluviale vor fi conduse până la emisarul principal – curs de apă Crisul Repede

b) protecția aerului:

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

In faza de constructie:

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

In faza de exploatare:

Obiectivul, la darea lui *in folosinta nu va produce noxe care ar putea polua aerul.*

Avand in vedere cele de mai sus nu sunt necesare lucrari sau instalatii pentru epurarea aerului, amanatiile incadrandu-se n limitele admise ale STAS 12574/87.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

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

In faza de constructie:

Utilajele folosite la executia lucrarii pot produce vibratii, dar acestea vor fi diminuate pe cat posibil. Eventualele surse de poluare pot proveni de la utilajele folosite, acestea fiind responsabilitatea directa a executantului.

In faza de exploatare:

Obiectivul in sine nu poate produce zgomote sau vibratii care ar putea polua zona.

Pe perioada exploatarii, zgomotele sau vibratiile pot fi produse de catre autovehiculele care circula,aceste zgomote se pot incadra in limitele maxime ala STAS 10009/88.

d) protecția împotriva radiațiilor:

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

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

e) protecția solului și a subsolului:

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

In faza de constructie:

Pentru realizarea structurii rutiere se vor folosi agregate naturale. Deseurile ramase nu se vor lasa sau imprasita pe terenul din jur, ci se vor depozita in recipienti si se vor duce la o groapa de gunoi autorizata. Constructorul va urmari realizarea unor cofraje etanse astfel incat sa se evite scurgeri intense de lapte de ciment.

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

În faza de exploatare:

Solul și apele freatice și de adâncime nu vor fi afectate;

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

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

Lucrările proiectate nu afectează flora și fauna locală nici în faza de construcție, nici în faza de exploatare.

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

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

Lucrările ce se vor executa se află pe teritoriul orașului Huedin, jud. Cluj și prin definiție și prin modul în care au fost proiectate servesc la protecția așezărilor umane situate în zonă.

Lucrările ce sunt necesare nu impun exproprieri.

Distanța din axul drumului până la marginea gardurilor limitrofe este de minim 2m.

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

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

În faza de construcție:

Pe drum și în zona învecinată nu pot apărea deșuri decât la executarea lucrărilor. În această situație constructorul va avea în vedere că pe tot parcursul executării lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curățenie. Eventualele deșeuri ce ar putea rezulta vor fi

depozitate în recipiente și duse la o rampă de gunoi autorizată. Această sarcină cade în seama executantului, deoarece la terminarea lucrărilor zona va fi predată la beneficiar curată.

În faza de exploatare:

Acest tip de lucrare nu generează deseuri.

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

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

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

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

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

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

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

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

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

Suprafata totala ce urmeaza a fi ocupata definitiv este de aproximativ 70.000,00 mp pe teritoriul oralului Huedin. Judetul Cluj.

- **magnitudinea și complexitatea impactului;**

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

- **probabilitatea impactului;**

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

- **durata, frecvența și reversibilitatea impactului;**

- impactul se va manifesta doar pe perioada de execuție.

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

- obiectivul nu va avea un impact semnificativ asupra mediului;

- **natura transfrontalieră a impactului.**

- lucrarile propuse nu au impact transfrontalier.

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

In aceasta faza pe proiectare nu s-au luat in calcul posibile scenarii prin care calitatea aerului va fi influentata negativ.

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

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de

accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).

Nu este cazul.

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

Proiectul a fost aprobat prin Certificatul de Urbanism.

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

Pentru realizarea organizării de șantier se va executa o platforma pe domeniul public al orașului Hedin, județul Cluj. Proiect de Organizare A Execuției Lucrărilor se va realiza la faza P.O.E și P.A.C.

- localizarea organizării de șantier;

Organizarea de șantier se va realiza pe domeniul public al Orașului, iar amplasamentul acesteia v-a revenii în totalitate executantului cu acordul beneficiarului.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

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

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

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

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

Organizarea de șantier în cazul acestei investiții presupune amenajarea unei platforme imprejmuite, pentru montarea unor containere și a unor cabine wc ecologice la începutul lucrărilor de execuție. Acestea se vor desființa la sfârșitul lucrărilor și terenul se va aduce la forma

initiala. Lucrarile nu vor afecta conditiile de mediu din zona, pe toata perioada executiei si in exploatare.

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

- *lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;*
- *aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;*
- *aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;*
- *modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.*

Se vor reface toate taluzurile afectate de sapaturi. Excedentul de pamant din sapatura va fi transportat in depozit, unde va fi imprastiat si compactat, astfel incat terenul sa revina la forma initiala.

XII. Anexe - piese desenate:

1. Planul de încadrare în zonă a obiectivului;
2. Planul de situație cu modul de planificare a utilizării suprafețelor;

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:

a) descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

b) numele și codul ariei protejate de interes comunitar;

c) prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;

d) se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei protejate de interes comunitar;

e) se va estima impactul potential al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;

f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare

Proiectul nu intra sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011.

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

1. Localizarea proiectului:

Se va realiza un pod nou pe Strada Cetatea Veche la km, ce traversează cursul de apă cadastrat Crișul Repede, la km 0+310.00.

Se va construi o pasarela cu grinzi metalice, peste cursul de apă necadastrat, ce asigura continuitatea traseului destinat circulației de biciclete, ce face legatura între traseul proiectat pe strada Stadionului și traseul de pe Strada Crișului.

Se va înlocui un podet existent cu pod nou, pe strada B. Nagy Antal AX 1, km 0+285.00.

Se vor realiza trei podete cu structura din otel ondult elicoidat cu lungimea de 6.00m pe Traseu piste pentru biciclete (legatura între Strada Stadionului și drumul național DN1), la km 0+105.00 pe strada Cetatea veche la la km 0+002.00m cu lungime de 12.00m și pe strada Oborului la km 0+530.00, cu o lungime de 8.00m.

Conform studiului hidrologic elaborat de către Institutul Național de hidrologie și Gospodărire a apelor secțiunile identificate sunt situate pe Crișul Repede (cod cadastral 111.1.44) și pe afluenți necadastrați (V.F.N.), din bazinul hidrografic al râului Crișul Repede. Valorile solicitate se referă la debitele maxime cu probabilitățile de depășire 1 %, 2%, 5% și 10% în 6 secțiuni de calcul, din bazinul hidrografic al râului Crișul Repede și au fost calculate

pentru regimul natural de curgere în situația actuală a folosirii terenului și nu includ sporul de siguranță.

Nr. crt.	Cursul de apă	Coordonate STEREO 70	F (km ²)	H _{med} (m)	Ib _{med} %	Debitele maxime cu probabilitățile de depășire (p%)			
						Q _{max. 1%} (m ³ /s)	Q _{max. 2%} (m ³ /s)	Q _{max. 5%} (m ³ /s)	Q _{max. 10%} (m ³ /s)
1.	Crișul Repede (cod cadastral III.1.44)	X: 347758,78 Y: 598775,86	78,4	634	11,1	123,7	97,2	67,2	45,4
2.	Crișul Repede (cod cadastral III.1.44)	X: 348999,75 Y: 598299,35	72	639	11,6	118,3	93,0	64,2	43,4
3.	V.F.N. (necadastrat)	X: 348770,27 Y: 598257,35	1,2	566	6,9	6,2	4,8	3,3	2,3
4.	V.F.N. (necadastrat)	X: 348768,35 Y: 598201,06	4,0	577	5,8	18,4	14,5	10,0	6,80
5.	V.F.N. (necadastrat)	X: 348466,30 Y: 597717,92	0,8	600	8,8	4,2	3,3	2,3	1,5
6.	V.F.N. (necadastrat)	X: 348727,55 Y: 597589,78	3,9	579	5,9	17,8	14,0	9,70	6,50

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

Nu este cazul.

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

Nu se vor realiza lucrări peste cursuri de apă.

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

1. Caracteristicile proiectelor

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

a) dimensiunea și concepția întregului proiect;

Lucrarea se va executa pe teritoriul orasului Huedin, județul Cluj, cu mentinerea traseelor existente, cu următoarele caracteristici:

- **Lucrări de terasamente:** lucrări de săpătură, umplutură și nivelare, degajarea terenului de corpuri străine;

- **Lucrări pentru realizarea structurii rutiere adoptate:** lucrări privind realizarea straturilor ce compun structura rutieră suplă a părții carosabile;
- **Lucrări pentru realizarea pistelor pentru biciclete:** lucrări privind realizarea straturilor ce compun structura rutiera propusă pentru piste;
- **Lucrări pentru amenajarea spațiilor destinate circulației pietonale:** lucrări privind realizarea straturilor ce compun structura rutiera propusă pentru trotuar;
- **Lucrări de colectare a apelor pluviale:** lucrări privind realizarea rigolelor din beton prevăzute cu plăcuțe din beton armate și a rigolelor tip scafă (evacuarea apelor pluviale colectate prin rigole se va realiza prin intermediul podetelor/canalelor de irigații existente);
- **Lucrări de colectare și evacuare a apelor pluviale de suprafață:** lucrări privind realizarea canalizării pluviale proiectate;
- **Lucrări de artă:** lucrări privind realizarea a două poduri noi, construirea unei pasarele noi, și a unor podețe cu structură din oțel ondulat elicoidal;
- **Lucrări executate pe Strada B. Nagy Antal în vederea creșterii gradului de mobilitate:** realizare iluminat public, migrarea (îngroparea) tuturor cablurilor aeriene în subteran, conturare spații verzi, montare mobilier urban.
- **Lucrări pentru înlocuirea stălpilor de telefonie, electricitate (unde este cazul)**
- **Lucrări de amenajare drumuri laterale/intersecții** lucrări privind realizarea racordului cu alte străzi și amenajarea racordului cu drumurile naționale DN 1G și DN 1R;
- **Lucrări privind siguranța circulației:** lucrări privind realizarea semnalizării orizontale prin marcaje longitudinale și a semnalizării verticale prin indicatoare rutiere.

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

Nu este cazul.

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

Pentru realizarea structurii rutiere vor fi folosite agregate de balastiera, cariera, ca amplasament al proiectului, acesta se va suprapune cu drumul existent. Resursele folosite pentru realizarea proiectului sunt procurate din locații atestate.

d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;

Pe parcursul desfășurării execuției, constructorul nu are voie să depoziteze pe amplasamentul drumului deșeuri, acestea vor fi transportate la un centru de colectare al deșeurilor.

e) poluarea și alte efecte negative;

Noxele ce pot polua aerul sunt produse în timpul lucrărilor de execuție: cele rezultate din amestecul asfaltic pe perioada punerii în opera și din realizarea săpăturii.

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

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

2. Amplasarea proiectelor

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

a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor;

Conform certificatului de urbanism nr. 18 din 05.04.2023 imobilul este situat în intravilanul orașului Huedin, iar folosința actuală este de: căi de comunicație rutieră – străzi.

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

Nu este cazul

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

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

Amplasamentul studiat nu se află în zone umede, zone riverane, guri ale râurilor.

2. zone costiere și mediul marin;

Amplasamentul studiat nu se află în zone costiere și mediul marin;

3. zonele montane și forestiere;

Amplasamentul studiat nu se afla in zone montane și forestiere;

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

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

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

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

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

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

7. zonele cu o densitate mare a populației;

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

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

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

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

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

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

Huedin este un oraș în județul Cluj, Transilvania, România, format din localitățile componente Bicălatu și Huedin (reședința). Orașul Huedin se situează în nord-vestul țării, pe DN1 (E60), la 100 km est de Oradea și 50 km vest de Cluj-Napoca, la intersecția drumului național cu drumul județean care unește județul Sălaj (la nord) cu localitățile din Țara Moșilor (la sud). Orașul este poziționat în Depresiunea Huedinului, la confluența râului Crișul Repede cu pârâul Domoș, la o altitudine de peste 500 m. Localitatea componentă Bicălatu este situată în nord-estul Huedinului, la aproximativ 3 km distanță față de acesta. Suprafața totală a teritoriului administrativ al orașului Huedin este de 932.59 ha.

Relieful Huedinului cu cartierele sale componente prezintă trei forme distincte : de lunca, de terase și de versant. Lunca se întinde în direcția est – vest , pe aproximativ 17% din teren, având o lățime cuprinsă între 200-800 m, iar pe văile secundare (valea Domoșului, valea Dragna, valea Fiscuț) între 20 și 50 m. Versanții ocupă aproximativ 75% din suprafața, fiind poziționați mai ales în partea de nord a orașului propriu-zis, dar pe care îi putem împărți în : versanți cu expunere sudică și cu expunere nordică. Terasele ocupă 8% și le găsim în partea vestică și-n nord.

Stratigrafia terenului se prezintă astfel : straturi de umplutura, argile, măr negru-cafeniu și de sedimente. Dacă analizăm solul și vegetația constatăm cele 3 etaje de relief : soluri aluvionare favorabile culturilor de porumb și de plante furajere, solurile negre potrivite culturilor de grâu, orz și trifoi, și solurile scheletice destinate pasunilor, iar pe o arie întinsă solurile brune de pădure în diferite stadii podzolice. În nord-vestul orașului a dominat pădurea, predominând speciile de foioase (în special fagul , carpenul, gorunul). Arbustii s-au menținut în zonele de liziera a pădurii. Pajiștile și fânețele au oferit și oferă condiții pentru creșterea animalelor (cu diferite specii de trifoi, iarba vântului, paiusul, clopotelul, cimbrisorul și altele).

b) natura impactului;

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

c) natura transfrontalieră a impactului;

- lucrările propuse nu au impact transfrontalier.

d) intensitatea și complexitatea impactului;

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

e) probabilitatea impactului;

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

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

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

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

Nu este cazul.

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.

Nu este cazul

Intocmit,
S.C. SOMEȘ-TOP-GRUP S.R.L.
Ing. Ilie Bianca