

Memoriu de prezentare

I. Denumirea proiectului :

RECONFIGURARE DISPOZITIVE DE SCURGERE IN LOCALITATEA GLODENI,
INCLUSIV MUTARE/PROTEJARE UTILITATI

II. Titular

- numele : Judetul Mures
- adresa postala : str. Piata Victoriei, nr. 1, mun. Tg-Mures, judetul Mures
- nr telefon/fax, email : 0265-263211, 0265-268718, cjmures@cjmures.ro, hodarnau.anamaria@cjmures.ro
- numele persoanelor de contact : d-na Buzan Cristina – responsabil proiect; ing. Bontiu Adrian - proiectant

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale intregului proiect

Clasa tehnica a drumului: IV

Lungime tronson studiat: 190.00 m (km 2+600 – km 2+790)

Latimea partii carosabile: 6.00 m (2x3.00m)

Latimea acostamentelor: 1.50 m (2x0.75m)

Prin tema de proiectare, Beneficiarul a solicitat intocmirea proiectului tehnic pentru reconfigurarea santurilor existente intre km 2+600 – 2+790, partea stanga, si asigurarea locurilor de parcare pe acest tronson

S-a prevazut rigola carosabila intre km 2+600 – km 2+760, si km 2+775 – km 2+900. Intre km 2+760 – km 2+775 s-a prevazut sant betonat trapezoidal.

Totodata, pe tronsonul km 2+600 – 2+760, partea stanga, s-a proiectat un tronson de parcare longitudinala avand latimea de 2.50 m (inclusiv rigola carosabila).

Sistemul rutier adoptat pentru parcare este urmatorul:

- 4 cm BA16 rul50/70
- 6 cm BAD 22.4 leg50/70
- 25 cm piatra sparta
- 30 cm balast

Acelasi sistem rutier va fi adoptat si pentru acostamentele, care au o latime de 0.75 m, pe tronsoanele km 2+600 – km 2+760 si km 2+775 – km 2+900.

Intre km 2+760 – km 2+775 acostamentul va fi amenajat cu urmatorul sistem rutier:

- 4 cm BA16 rul50/70
- 25 cm piatra sparta
- 30 cm balast

Drumul lateral de km 2+680 va fi amenajat pe o latime de 4.00 m si o lungime de 25.00m cu urmatoarea structura rutiera:

- 4 cm BA16 rul50/70
- 6 cm BAD 22.4 leg50/70
- 25 cm piatra sparta
- 30 cm balast

La km 2+765 va fi executat un podet transversal, cu latimea de 13.80 m si diametrul de 800mm, avand rolul de evacuarea a apelor pluviale catre paraul Sar. Podetul va fi prevazut cu o camera de cadere in amonte.

Se vor executa marcaje rutiere de delimitare a acostametului de parcarile proiectate, si se vor monta indicatoare rutiere. Parcarile proiectate asigura 32 de locuri de parcare pentru autoturisme, in conditii de siguranta.

IV. Descrierea lucrarilor de demolare necesare

Nu sunt necesare lucrari de demolare.

V. Descrierea amplasarii proiectului

Județul Mures este situat în zona central-nordică a țării, în centrul Podisul Transilvaniei, fiind cuprins între meridianele 23°55' și 25°14' longitudine estică și paralele 46°09' și 47°00' latitudine nordică. Județul se întinde între culmile muntoase ale Calimanului și Gurghiului până în Podișul Târnavelor și Campia Transilvaniei. Axa fizico-geografică a județului este raul Mures care străbate județul de la NE către SV pe o distanță de 140 km.

Comuna Glodeni este situata in centrul judetului Mures, 46°40' latitudine Nordica si 24°34' longitudine estica.

Comuna Glodeni are in componenta urmatoarele sate : Glodeni, Merisor, Moisa, Pacureni si Paingeni.

Județul Mureș se învecinează cu alte șapte județe. La nord-est cu județul Suceava pe o distanță 15 kilometri, limita fiind culmile masivului Călimani. Pe latura estică pe o distanță de 130 kilometri se învecinează cu județul Harghita, limita fiind descrisă pe direcția nord-sud de munții Călimani, defileul Muresului între Toplita și Stancenii, munții Gurghiului până aproape de Sovata, traversează apoi cursul superior al Târnavei Mari până la intersecția

acestuia cu raul Homorodul Mare. La extremitatea sud-estică județul Mureș se învecinează pe o porțiune de 20 km cu județul Brașov. În partea de sud-vest pe o distanță de 80 de km se învecinează cu județul Sibiu. Limita cu acest județ începe la intersecția dintre Târnava Mare și Hârtibaci, traversează Târnava Mare lângă Danes apoi urmează linia descrisă de cele 2 Târnavе până în apropiere de sud-vestul orașului Târnaveni Hotarul cu județul Alba lung de 40 km este cuprins între Târnava Mică și râul Mureș și se află în partea de sud-vest a județului Mureș. La confluența Arieșului cu Mureșul începe granița cu județul Cluj, în partea de vest a județului Mureș, și traversează colinele Câmpiei Transilvaniei pe o distanță de aproape 60 km. În partea de nord pe o distanță de 100 km, județul Mureș se învecinează cu județul Bistrița-Nasaud linia de demarcație dintre cele două județe fiind dealurile din Câmpia Transilvaniei, Subcarpații interni iar spre final Munții Călimani la o altitudine de 2000 m.

DJ 153B traversează localitatea Glodeni de la sud la nord. Locația unde sunt propuse lucrările se afla între km 2+600 – km 2+790 partea stanga.

Topografia

Drumul județean DJ 153B de pe tronsonul studiat, care face obiectul prezentului Proiect Tehnic, se regăsește în intravilanul localității Glodeni, în centrul acesteia.

In zona studiată, altitudinile variază între 332.00 m și 334.00 m

Clima și fenomenele specifice zonei

Clima județului Mureș este de tip continental moderată cu veri călduroase și ierni aspre. Este influențată de vecinătatea Munții Gurghiului, iar toamna și iarna resimte și influențele atlantice de la vest. Trecerea de la iarnă la primăvară se face, de obicei, la mijlocul lunii martie, iar cea de la toamnă la iarnă în luna noiembrie. Verile sunt călduroase, iar iernile în general sunt lipsite de viscole. Temperatura medie anuală din aer este de cca 8,2 °C. Temperatura medie în ianuarie este de - 3 °C, iar cea a lunii iulie, de 19 °C. Temp. minimă absolută a fost de - 34,5 °C (înregistrată în ianuarie 1963), iar maxima absolută, de 38,5 °C (înregistrată în august 1952). Media precipitațiilor anuale atinge 663 mm, cea mai ploioasă lună fiind iunie (99 mm), iar cea mai uscată, februarie (26 mm). În ultimii ani, se observă faptul că iernile devin din ce în ce mai blânde, cu temperaturi care rareori scad sub - 15 °C și cu zăpadă din ce în ce mai puțină. Verile sunt din ce în ce mai calde, crescând numărul de zile tropicale (în care maxima depășește 30 °C). Temperaturile sunt cuprinse între următoarele valori extreme: -32,8 °C și +39 °C.

Trăsăturile climatice ale județului Mureș sunt o consecință a poziției sale în centrul Transilvaniei, fapt care încadrează respectivul teritoriu în subprovincia climatică temperat - continental moderată, definită de circulația și caracterul maselor de aer din vest și nord-vest.

Acestui teritoriu îi sunt specifice veri mai călduroase, iernile lungi și reci, mai ales în sectorul montan cu inversiuni de temperatură pe văi.

Datorita etajării reliefului, temperaturile aerului prezintă diferențieri regionale. Urmărind valorile anuale ale temperaturii medii lunare se constată că în zona colinară și de podiș, luna cea mai rece este ianuarie (cu medii de -3°C , -8°C), iar cea mai caldă, iulie ($+18^{\circ}\text{C}$, $+19^{\circ}\text{C}$) cu ușoare creșteri pe văi. În zona montană luna cea mai rece este februarie (-4°C , 1°C) iar cea mai caldă este luna august ($+8^{\circ}\text{C}$, $+12^{\circ}\text{C}$).

Numărul zilelor de vară oscilează între 60-85. Zilele tropicale sunt puține, astfel că abia se însumează 18 zile din cursul unui an. Din cifra menționată 6 zile revin exclusiv lunii august. Numărul mediu anual al zilelor cu îngheț este de 127. Numărul cel mai mare de zile cu îngheț aparține lunii februarie.

Cantitatea medie anuală a precipitațiilor însumează 700-899 mm în partea centrală a județului Mureș. Cantitățile medii în luna iulie se încadrează între 80 și 180 mm, iar în ianuarie între 30 și 50 mm.

Tipul climateric II, tip pamant P4, conform Studiului Geotehnic

Conform STAS 6054 – 77, "Teren de fundare. Adâncimi maxime de îngheț" adâncimea de îngheț în zonă este de 0,80 – 0,90 m

Geologia, seismicitatea

Geologia și geomorfologia zonei:

Formațiunea geologică de bază, cât și cea de suprafață din zonă este alcătuită din depozitele panoniene.

Aceste depozite sunt formate din argile marnoase între care se intercalează mai multe straturi de nisipuri. Se remarcă uneori calcare dolomitice, nivele de gresii dure, iar local se întâlnesc nivele de tufuri cu dezvoltare redusă.

Depozitele panoniene cuprind un orizont marnos în bază, și un altul nisipos cu intercalații de argile marnoase, în partea superioară.

Pleistocenul inferior și mediu este reprezentat prin depozite de terasă și luncă cu altitudini relative în jurul a 100 m în lungul văii Mureșului.

Depozitele Pleistocenului superior sunt formate din pietrișuri și nisipuri, între care spre nord de Tg. Mureș au fost remarcate și intercalații loessoide.

Holocenului îi aparțin toate depozitele care alcătuiesc terasele joase, alcătuite din nisipuri și pietrișuri cu intercalații argiloase, cu altitudini cuprinse între 5 și 10 m și aluviunile fluviatile de sedimentație relativ recentă.

Podișul Târnavelor se caracterizează prin interfluvii netede, orientate est-vest, prin prezenta domurilor gazifere, a văilor largi, cu terase dezvoltate, adică un ținut deluros, ușor ondulat, relief cu cueste și versanți asimetrici, deseori afectați de alunecări de teren.

Câmpia Transilvaniei este alcătuită dintr-o succesiune de culmi domoale despărțite prin văi largi cu lunci joase, altitudinea sa generală fiind mai coborâtă în comparație cu Podișul Târnavelor.

Interfluviile au aspectul unor spinări domoale orientate în toate direcțiile, care se încadrează într-un nivel de eroziune modelat în argile și nisipuri, cu altitudini de peste 450 m.

Între aceste două mari subunități geomorfologice se dezvoltă zona largă de câmpie aluvionară a râului Mureș și terasele acestuia, formate cu precădere pe partea stângă a râului. Rețeaua hidrografică a întregii zone este drenată de râul Mureș. Rețeaua hidrografică a întregii zone este drenată de râul Mureș.

Valea Mureșului, aval de defileul Toplița-Deda, se lărgeste treptat, formând un culoar de eroziune larg în Podișul Transilvaniei. Fundul culoarului este larg (1-3 km), valea având secțiune transversală de formă trapezoidală. În urma pantelor longitudinale mici (0,75 m/km) s-au format numeroase meandre, insule. Mureșul traversează numeroase formațiuni de domuri brachianticlinale și cute marginale. În locul traversării anticlinalelor valea Mureșului se îngustează, panta longitudinală și viteza apei cresc, iar în sinclinale procesele se inversează și se observă aluvionări locale.

Densitatea rețelei hidrografice variază între 0,6 – 0,8 km/km², caracteristic zonei dealurilor subcarpatice și de podiș.

Conform SR 11100-1:1993 anexa 1, privind macro zona seismică a teritoriului României, perimetrul cercetat se înscrie în zona seismică 7₁ grade MSK .

Potrivit Cod P100-1/2013, privind proiectarea clădirilor și a altor construcții de inginerie civilă în zone seismice, zona accelerăției terenului pentru proiectare ag. în perimetrul studiat, pentru evenimente seismice având intervalul mediu de recurență (al magnitudinii) de referință de 100 ani, este de 0.20 g, și se folosește pentru proiectarea construcțiilor la starea limită

De asemenea, potrivit codului menționat, din punct de vedere al zonării pentru proiectare în termeni de perioada de control (colț) T_c, perimetrul se încadrează în zona cu T_c=0.7 sec

Caile de acces permanente, caile de comunicatii si alte asemenea

Accesul se poate face prin DJ 153B (dinspre Drumul National DN 15), dar și prin drumul județean DJ 154J (dinspre localitatea Breaza, intersecția cu Drumul National DN 16)

Bunuri de patrimoniu cultural imobil

În localitatea Glodeni se afla monumentul istoric având codul MS-II-msB-15684 – Castelul Teleki, dar tronsonul de drum județean studiat nu se afla în zona de protecția a acestuia.

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

Emisii de poluanți în ape și protecția calității apelor

Organizarea de santier va fi echipata cu facilitatile sanitare pentru muncitori in scopul reducerii poluarii cu ape uzate. In acelasi timp, deseurile vor fi colectate si depozitate in spatii speciale. Carburantii si substantele periculoase vor fi depozitate in spatii speciale in scopul evitarii poluarii platformelor adiacente. Spatiul ocupat de organizarea de santier va fi limitat de strictul necesar. Dupa executarea lucrărilor, constructorul va reda terenul respectiv destinației originale, fara degradari.

Pentru organizarea de santier, costructorul va obtine autorizatia de mediu de la Inspectoratul de Protectie a Mediului si va lua toate masurile pentru reducerea la minimum a impactului negativ asupra mediului. Carburantii si produsele chimice trebuie stocate in celule etanse. De asemenea trebuie avut in vedere ca exista riscul poluarii in zona statiilor de asfalt si de betoane, prin antrenarea de catre vant a cimentului sau a prafului din agregate.

Emisii de poluanți în aer și protecția calității aerului

In perioada de realizare a investitiei se poate produce poluarea aerului datorita activitatii parcului de utilaje, organizarii sediului de santier, bazelor de utilaje, depozitelor de materiale, traficului pe amplasamentul lucrării precum si traficului pe zonele de acces la amplasament.

Dat fiind specificul lucrărilor, poluarea aerului va fi cauzata mai ales in perioada de excavatie si de realizare a umpluturilor ca urmare a functiilor utilajelor si traficului pentru transportul pamantului, balastului si a celorlalte materiale utilizate.

Poluarea atmosferica in cazul traficului rutier este rezultat arderii carburantilor in motoare, pe de o parte, iar pe de alta parte este rezultatul uzurii prin frecare a materialelor diferitelor suprafete de contact. Acest tip se manifesta ca urmare a:

- Evacuării în atmosfera a produsilor de ardere.
- Producerii de pulberi de diferite naturi din cauza uzurii caii de rulare si a pneurilor, a dispozitivelor de franare si de ambreaj, precum si a elementelor de caroserie.

La motoarele cu benzina poluantii, rezultati ca urmare a combustiei amestecului carburant, sunt: CO₂, CO, oxid de azot (NO_x), hidrocarburi arse si nearse (HC) si SO₂. Proportiile acestora depind de raportul aer/carburant. In cazul vehiculelor cu motor diesel emisiile sunt mai mici de circa 10 ori pentru CO, de 3-4 ori pentru HC, de 2-3 ori pentru NO_x.

Gazele de esapament contin in functie de tipul carburantului: particule de plumb in cazul benzinei (cu aditivi) si particule de fum in cazul motorinei.

Poluarea cu CO

Poluarea atmosferica cu CO este influentata de o serie de factori dintre care amintim:

Tipul carburantului: cu benzina sau cu motorina. S-a evidentat ca in cazul benzinei, emisia de CO este mult mai mare. Viteza de circulatie: in cazurile benzinei emisiile minime se inregistreaza la valori ale vitezei de cca. 80 km/h in afara localitatii si de 60 km/h in localitati.

Conditiiile de circulatie: la accelerări si frânări au loc crestere ale emisiei de pana la 1,5-2 ori , in timp ce la mersul in gol cresterea poate fi de pana la 25 ori.

Intensitatea traficului: emisia de CO creste proportional cu cresterea numarului de vehicule pe un tronson dat. Circulatia in rampa: emisia de CO creste cu 15 % pentru fiecare crestere a rampei cu fiecare 2 procente. Una dintre problemele specifice poluarii cu CO este timpul indelugat de retentie in atmosfera ce variaza intre 1-2 luni.

Poluarea cu NOx

Din cercetarile efectuate pana in prezent s-au identificat urmatorii factori de baza ce influenteaza gradul de poluare cu NOx:

Tipul carburantului: de mentionat in cazul benzinei, emisia de NOx este de 2-3 ori mai mare decat in cazul vehiculelor cu motorina.

Viteza de circulatie: cresterea vitezei vehiculelor la peste 60 km/h conduce implicit la cresterea emisiei de NOx, aceasta fiind cu atat mai mare cu cat motoarele sunt mai puternice.

Circulatia in rampa: emisia de NOx creste cu un factor de 35 % pentru fiecare crestere a rampei de 2 %.

Poluarea cu hidrocarburi

Poluarea atmosferica cu hidrocarburi este influentata de o serie de factori dintre care amintim:

Viteza de circulatie: valori minime ale concentratiei emisiei de hidrocarburi se inregistreaza la o circulatie cu viteza constanta de 60 pana la 100 km/h , fiind insa mai mare de 5-6 ori mai mare la viteza de 10 km/h.

Conditiiile de circulatie: concentratia emisiei de hidrocarburi este minima la viteza constanta, creste usor prin accelerare, creste de pana la 20 de ori la mersul in gol si de pana la 50 de ori la franare.

Emisii de zgomote la vibrații

In functie de amplasament si de distanta fata de zonele locuite se vor lua masurile pentru reducerea la minim a zgomotelor si vibratiilor produse de santier astfel incat acestea sa nu afecteze populatia.

Emisii de radiații

În cazul în care se lucrează cu diverse aparate, acestea pot avea diferite emanații periculoase. Pentru a se evita acest lucru se vor lua toate măsurile necesare de verificare/reparare a aparatelor astfel încât nivelul radiațiilor emise să nu depășească limitele admise de normele în vigoare.

Gospodărirea deșeurilor

Deșeurile produse în timpul executării lucrărilor de construcții pot fi:

- menajere sau asimilabile;
- materiale de construcții: moloz, resturile de la descarcarea betoanelor, mixturilor asfaltice;
- slamuri petroliere rezultate de la spălarea rezervoarelor de carburant;
- deseuri de lemn inclusiv ambalaje;
- acumulatori, anvelope și uleiuri (lubrefianți) uzate;
- hartie și deseuri specifice activității de birou în cadrul organizării de șantier.

În conformitate cu reglementările în vigoare, aceste deseuri vor fi colectate, transportate și depuse la rampa de depozitare în vederea neutralizării lor. Colectarea/evacuarea acestor deseuri se va face astfel:

- în conformitate cu H.G nr. 162/2002 privind depozitarea deșeurilor, deșeurile menajere și cele asimilabile acestora vor fi colectate în interiorul organizării de șantier în puncte de colectare prevăzute cu containere tip pubela. Periodic vor fi transportate în condiții de siguranță la o rampă de gunoi stabilită de comun acord cu Inspectoratul de Protecția Mediului. Se va ține o strictă evidență privind datele calendaristice, cantitățile eliminate și identificatorii mijloacelor de transport utilizate.

- în baza H.G. nr.662/2001 privind gestionarea uleiurilor uzate, acestea vor fi colectate și predate la punctele de colectare.

- deșeurile metalice vor fi colectate și depozitate temporar în incinta amplasamentelor și vor fi valorificate obligatoriu la unitățile specializate.

- deșeurile materialelor de construcții (resturi de beton, mortar, mixturi asfaltice, etc.) nu ridică probleme deosebite din punct de vedere al potențialului de contaminare. De aceea se propun următoarele variante de valorificare/eliminare: valorificare locală în pavimentul drumurilor de exploatare, acoperirea intermediară în cadrul depozitelor de deseuri menajere din zonă sau depunerea în gropile de imprumut ajunse la cota de exploatare.

- deseuri lemnoase vor fi selectate și eliminate funcție de dimensiuni.

- acumulatori uzati, materiale cu potențial toxic deosebit de ridicat, vor fi stocați și depozitați corespunzător, urmând să fie stocați și valorificați în unități specializate.

- anvelopele uzate reprezintă una din principalele probleme ale unui șantier. În baza H.G. nr. 170/2004 privind gestionarea anvelopelor uzate, vor fi depozitate în locuri

special amenajate iar antreprenorul va gasi o solutie pentru eliminarea lor. Se interzice arderea lor.

- deseurile de hartie si cele specifice activitatii de birou vor fi colectate si depozitate separat, in vederea valorificarii.
- vopselele, diluantii precum si celelalte substante periculoase vor fi depozitate, manipulate in conditii de maxima siguranta.

Lucrări de reconstrucție ecologică

Dupa finalizarea lucrărilor de executie se vor lua masuri pentru redarea in folosinta a terenurilor pe care a fost organizarea de santier. In cazul in care se constata o degradare a terenului, vor fi aplicate masuri de reconstrucție ecologica.

De asemenea, zonele in care s-au depozitat materiale prevenite din excavatii vor fi reamenajate la terminarea lucrărilor si vor fi redade circuitului agricol, silvic etc.

Măsuri de P.S.I.

La proiectarea si executia lucrărilor s-au avut in vedere si se vor respecta urmatoarele: Legea 307/2006, Norme de prevenire si stingerea incendiilor.

Executantul are obligatia respectarii tuturor normelor de prevenire si stingere a incendiilor in vigoare la data executiei.

Măsuri pentru respectarea normelor de protecția muncii

La executie se vor respecta prevederile legate de protecția si igiena muncii:

- Legea 319/2016 privind Obligatiile proiectantului referitoare la protectia muncii;
- Ord. Ministerului Muncii si Solidaritatii Sociale nr.508/2002 si al Ministerului Sanatatii si Familiei nr. 933/2002 privind Norme generale de protectia muncii;
- Regulamentul privind protectia si igiena muncii in constructii;
- Regulament privind protectia si igiena muncii in constructii.

Nota: prevederile indicate mai sus nu sunt limitative, antreprenorul avand obligatia de a lua toate masurile suplimentare pe care le considera necesare in vederea unei depline securitati a muncii;

Prin realizarea unui plan de management al riscului de mediu lucrările proiectate nu introduc efecte negative suplimentare fata de situatia existenta asupra solului, microclimatului, apelor de suprafata, vegetatiei, faunei, peisajului, s-au din punct de vedere artistic, nefiind afectate obiectivele de interes cultural sau istoric.

Reducerea/eliminarea posibilelor efecte negative asupra mediului

Fluidizarea traficului are efecte benefice asupra mediului, in special asupra atmosferei.

De aceea, dupa punerea in functiune, reducerea poluarii genenale va fi evidenta pentru toate componentele mediului. Se estimeaza ca starea actuala a mediului se va imbunatati dupa

3-5 ani. De asemenea este posibil ca pe aceasta perioada intregul parc de autoturisme din România sa se imbunatateasca conform practicilor internationale cu privire la poluarea datorata motoarelor. Extinderea retelei de servicii, imbunatatirea calitativa a combustibililor si preocuparea din ce in ce mai mare pentru protejarea mediului vor contribui la mentinerea componentelor mediului in limite rezonabile.

Pe perioada executiei trebuie monitorizate in special aspectele legate de sol, ape de suprafata, ce sunt afectate de activitatile mentionate . Dupa incheierea perioadei de executie, punctele fixe se vor folosi la monitorizarea atmosferei si a poluarii fonice. De asemenea in aceste puncte, se vor efectua analize de trafic pentru a verifica ipotezele din aceasta documentatie.

Programul de monitorizare, parametrii de masurare si amplasarea punctelor de masurare vor fi precizate de catre Agentia de Protectie a Mediului, iar Proiectantul, Constructorul si Beneficiarul vor controla investitiile atât pe perioada executiei cat si in timpul functionarii.

Un program de proiectare corespunzator si de monitorizare a constructiei sunt folositoare pentru realizarea masurilor de protectie a componentilor de mediu, daca este necesar.

Evaluarea impactului și concluzii

In mod evident, evaluarea impactului pentru lucrarile proiectate, trebuie facuta separat pentru perioada de executie si pentru cea de punere in functiune.

Pe timpul executiei efectele negative asupra mediului cat si asupra populatiei din zona sunt importante. Foarte importanta este lista cu responsabilitatile antreprenorului si cu activitatile pentru care trebuie sa obtina aprobari de la Agentiile de Protectie a Mediului.

Pe timpul punerii in functiune (timpul de viata al drumului), importante sunt efectele pozitive.

Solutile proiectate adoptate pentru partea carosabila si santuri, sunt justificate din punct de vedere utilitar, tehnic, economic precum si din punct de vedere al mediului.

Se poate concluziona ca in timpul lucrărilor de modernizare, nu sunt necesare masuri speciale de reducere a zgomotului.

Avand in vedere cele prezentate anterior, cu mentiunile despre aspectele negative (temporare pe timpul executiei) si cele pozitive (functionare pe termen lung ce este foarte importanta) pentru tronsonul de drum județean, si având in vedere datele actuale precum si masurile de protectie a mediului mentionate in aceasta lucrare (ce se pot dezvolta si fundamenta in proiectul cu detaliile de executie), apreciem ca autoritatile care se ocupa de mediu pot da Acordul de Mediu cu privire la lucrarile prevazute, pentru acest tronson de drum judetan DJ 153B.

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

Efectele trebuie analizate atât pentru perioada de executie când acestea sunt negative, cat si pentru perioada de functionare (durata de serviciu a drumului), când efectele sunt favorabile mediului, in special atmosferei.

Impactul pe timpul perioadei de executie a lucrărilor.

Asa cum se arata in descrierea proiectului, lucrările se desfasoara fara intreruperea traficului. Pe timpul executiei, impactul asupra componentilor mediului se manifesta prin:

Scoaterea temporara din circuitul economic a unor zone cu terenuri necesare santierului de constructii;

Circulatia intensa a echipamentului de constructii in zonele de lucru pentru transportul materialelor si a prefabricatelor, turnarea asfaltului si a betonului;

Suspendarea si devierea temporara a traficului de pe zonele studiate;

Cresterea poluarii fonice, continutul de particule in suspensie (praf) si noxe, erodarea si degradarea terenului, in general in zonele unde functioneaza santierele de constructii;

Impactul lucrărilor de reabilitare pe perioada de executie, depinde in principal de marimea lucrărilor de constructii si de modul in care acestea sunt conduse.

Impactul pe timpul perioadei de functionare/circulatie.

Poluarea mediului datorata traficului ce va circula pe zonele tronsonului de drum reabilitat poate fi clasificata in 3 categorii principale:

- poluare permanenta legata de intensitatea traficului, cauzata de emisiile gazelor de esapament, de deteriorare a partii carosabile, cauciucuri, vehicule;
- poluare accidentala produsa de evacuarea unor substante toxice si a deseurilor in urma accidentelor de trafic;
- poluare periodica produsa de folosirea unor fuziuni de agenti chimici (NaCl) pe timpul iernii.

Trebuie mentionat faptul ca, in general, lucrările de reabilitare schimba favorabil impactul traficului asupra mediului.

Odată cu îmbunatatirea condițiilor de trafic al autoturismelor, consumul de combustibil se reduce cu 10–20 %, reducând-se și emisiile de poluanți, așa cum se arata in cele ce urmeaza.

Riscul accidentelor de trafic si a poluarii accidentale se reduce pe zona drumului reabilitat, datorita circulatiei imbunatatite si a semnalizarii corespunzătoare.

Măsuri de protecție a mediului

La realizarea constructiilor se vor utiliza tehnologii de executie care sa nu afecteze mediul inconjurator. Se evita depozitarea materialelor toxice direct pe sol. Resturile de materiale (molozi) se vor depozita corespunzator si transportate in locul special recomandat de administratia locala.

La efectuarea lucrărilor de sapaturi se va acorda o atentie deosebita respectarii legislatiei privind protectia mediului. După finalizarea constructiilor se vor efectua lucrări de aducere in starea initiala a zonelor afectate de organizarea de santier, de depozitele de materiale si de folosirea utilajelor si mijloacelor de transport.

Executantul va lua toate masurile necesare privind prevenirea si stingerea incendiilor pe durata executiei lucrărilor. Organizarea de santier va avea in vedere dotarea corespunzatoare prevazuta de normele generale de protectie impotriva incendiilor la proiectarea si realizarea constructiilor si instalatiilor - Decret 290/97 , de Normele tehnice de proiectare si realizarea constructiilor privind protectia la actiunea focului - P118/83, de Normele generale de prevenire si stingere a incendiilor aprobate prin ordinul comun MI/MLPAT nr. 381/7/N/1993, de Normativul de prevenire si stingere a incendiilor pe durata executiei lucrărilor de constructii si instalatiile aferente acestora - C300/94, de normele de Siguranta la foc si Normele tehnice pentru ignifugarea materialelor si produselor combustibile din lemn si textile utilizate la constructii - C58/96.

In timpul executiei lucrărilor se vor urmări si respecta toate normele specifice privind protectia muncii, tehnica securitatii , sanatatea si igiena muncii (Regulamentul privind protectia si igiena muncii, aprobat de Ordinul MLPAT nr. 9/N/1993). Executantul va adopta si asigura masurile si echipamentele necesare protejarii personalului tehnic si muncitor, va respecta normele corespunzatoare tehnologiilor de lucru, materialelor utilizate si conditiile de executie, va dota corespunzator toate punctele de lucru si va asigura incinta santierului.

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 BAT aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

Perioada de execuție

Pe perioada executiei lucrărilor este necesar a se desfasura o activitate de monitorizare a factorilor de mediu in scopul urmaririi eficientei masurilor aplicate cat si pentru a stabili masuri corective in cazul neincadrării in normle specifice. In acest sens se propun urmatoarele masuri necesare a fi aplicate de antreprenor cu sprijinul Agentiei de Protectie a Mediului:

- Identificarea si monitorizarea surselor de poluare: localizare, emisii si imisii specifice de poluanti.
- Stabilirea unui program de masuratori pentru determinarea nivelului de zgomot pe durata executiei lucrărilor, atat in incinta bazelor de productie, cat si pe traseul centurii în executie;
- Urmarirea modului de functionare a instalatiilor de depoluare si masuri privind curatarea lor periodica;
- Verificarea periodica a parcului de utilaje pentru depistarea eventualelor defectiuni;
- Verificarea periodica a etansietatii rezervoarelor de stocare a carburantilor sau a substantelor toxice, daca este cazul;
- Gestionarea controlata a deseurilor rezultate atat pe amplasamentul bazelor de productie, organizarii de santier, cat si in zona locurilor de lucru;
- Stabilirea unui interval de interventie in cazul in care indicatorii de calitate specifici factorilor de mediu aer, apa si sol nu se incadreza in limitele impuse de legislatia in vigoare;
- Stabilirea unui program de revenire si combatere a poluarii accidentale: masuri necesare a fi luate, echipe de interventie, dotari si echipamente pentru interventie in caz de accident;
- Organizarea unui sistem prin care populatia sa poata anunta constructorul asupra nemulțumirilor pe care le are, legat de poluarea de aceasta perioada, siguranta traficului etc. In acest sens, se propune crearea unei linii telefonice in cadrul Organizarii de santier si desemnarea unei persoane dintre angajatii Constructorului care să preia toate opiniile exprimate in apelurile primite, urmand a transmite un raspuns, dupa analiza situatiei.
- Monitorizarea factorilor de mediu pe durata executiei lucrărilor, precum si aplicarea masurilor de protectie propuse au drept scop asigurarea functionarii santierului in conditiile exercitarii unui impact minim asupra habitatului natural.

Perioada de functionare

Se recomanda ca dupa realizarea lucrărilor de reabilitare sa se aplice un program de monitorizare al factorilor de mediu.

Aer

Pentru protectia calitatii aerului se recomanda a se face masuratori. Poluantii specifici traficului rutier sunt: CO, NOx, SO2, Pb. Valorile determinate trebuie sa fie inferioare celor prevazute de Ordinul nr.592/2002.

Zgomot

Monitorizarea nivelelor de zgomot. Valorile masurate trebuie sa fie inferioare valorilor prevazute in STAS10009/1998.

Monitorizarea va avea drept scop urmarirea eficientei masurilor de protectie a mediului aplicate si stabilirea de obiective in sensul de remediere a problemelor in cazul in care acestea exista

Impactul potential asupra apelor

In timpul perioadei de executie, operatiile pot afecta in mare masura calitatea apei de suprafata si a celei subterane.

Este absolut necesar sa se acorde atentie acestor operatii, sa se planifice si sa se realizeze astfel incat efectele negative asupra mediului sa fie minime.

In orice caz, aceste operatii trebuie aprobate de Agentia de Protectie a Mediului.

Organizarea de santier si punctele de lucru au racord de apa, deoarece exista retea de apa potabila in zona.

Necesarul de apa va fi asigurat prin racordarea la reseaua de apa potabila din zona amplasamentului.

Organizarea de santier si punctele de lucru vor fi dotate cu WC-uri ecologice.

La sfarsitul perioadei de executie, nivelul de poluare a apei de suprafata si a celei subterane nu va fi mai mare decat in prezent.

Impactul potential asupra solului și subsolului

La executia lucrărilor de reabilitare a tronsonului de drum județean, se vor folosi utilaje cu caracteristici corespunzatoare, astfel pericolul poluarii solului cu produse petroliere va fi minim.

Poluantii de la sol sunt in principal produși de particulele de plumb ce se aseaza pe teren. Aceste depozite se produc in lungul drumului pe zone mici.

Fluenta traficului (datorata reducerii consumului de combustibili, a echipamentelor corespunzatoare ale masinilor ce le fac mai puțin poluante) poate compensa cresterea estimata a traficului, astfel incat poluarea cu plumb sa se reduca.

Lucrările de reabilitare a zonei afectate de calamitati, nu vor afecta-polua subsolul. Prin reabilitarea acestui tronson de drum, se va imbunati considerabil protectia calitatii solului in zona, dupa cum urmeaza:

- se va evita eroziune solului din zona prin colectarea si evacuarea apelor pluviale in conditii hidraulice imbunatatite;
- se va asigura o circulatie fluenta a autovehiculelor ceea ce duce la o cantitate mai mica de noxe evacuate

Lucrările ce vor fi efectuate pentru a aduce terenurile degradate pe perioada de executie la categoria avuta anterior inceperii lucrărilor:

Lucrări de terasamente care constau în executia mecanizata și manuala de sapaturi și umpluturi, în vederea realizarii amenajarii platformelor pentru: organizare de santier, depozitele de materiale și zona platformei drumului.

Lucrări de umpluturi executate mecanizat și manual în vederea realizarii amenajarii platformelor pentru: organizare de santier, depozitele de materiale și zona platformei drumului.

Lucrări de completari cu pamant vegetal executate mecanizat și manual în vederea realizarii amenajarii platformelor pentru: organizare de santier, depozitele de materiale și zona platformei drumului.

Lucrări de insamantare cu iarba, executate manual, pentru inierbare, în vederea realizarii amenajarii platformelor pentru: organizare de santier, depozitele de materiale și zona platformei drumului.

Impactul potential asupra aerului

Prin executia lucrarilor de refacere a sistemelor de scurgere a apelor, și de ranforsare a sistemului rutier, se va imbunati considerabil protectia calitatii aerului în zona, după cum urmeaza:

Se va asigura o circulatie fluenta a autovehiculelor ceea ce duce la o cantitate mai mica de noxe evacuate;

Pe perioada de executie a lucrărilor se vor lua masuri stricte de limitare a cantitatii de praf prin udarea a drumurilor de acces a utilajelor.

Impactul potential-zgomotului

Avand în vedere faptul ca în zona studiata sunt situate imobile proprietate privata (case de locuinte), iar activitatea de executie se va desfasura numai între orele 8 – 17, ore cind populatia este activa, nu exista pericolul de a afecta alte lucrări prin vibratiile produse sau a depasirii normelor privind poluarea fonica.

Autocamioanele grele sunt principalele producatoare de poluare fonica.

Se estimeaza ca nivelul de zgomot al motoarelor diesel D 2156 (vehicule peste 10 t) este sub 70-80 dB, iar motoarele diesel 797-05 ale masinilor mici (5,5-10 t) au nivelul de 65-75 dB. În conditiile actuale nivelul zgomotului masurat în dB se produce doar pe primii 10 m de la limita drumului.

Cresterea vitezei datorata fluentei traficului nu produce efecte spectaculare din punct de vedere fonic.

Parametrul de viteza este sublogaritm, astfel viteza creste foarte puțin pe distante unde nivelul fonic este ridicat.

Se poate concluziona ca in timpul lucrărilor de modernizare, nu sunt necesare masuri speciale de reducere a zgomotului. Astfel de masuri se pot aplica pe timpul executiei, daca este necesar.

Lucrarile proiectate au efecte pozitive dar si negative asupra locuitorilor din zona, prin urmare lucrările trebuie prelungite cat mai putin posibil;

Impactul potențial-radiațiile

Nu este cazul deoarece nu exista nici o sursa de radiatii in zona.

Impactul potential asupra ecosistemelor terestre și acvatice

Ecosistemele terestre vor fi afectate doar in mod pozitiv prin efectuarea acestor lucrări, prin reducerea poluarii factorilor de mediu din zona.

Prin construirea-reabilitarea acestui tronson de drum județean, se va imbunati considerabil calitatea ecosistemelor terestre si acvaproductia calitatii aerului in zona, dupa cum urmeaza:

- Se va asigura o circulatie fluenta a autovehiculelor ceea ce duce la o cantitate mai mica de noxe evacuate;

Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament

Deseurile menajere ce se vor genera pe amplasamentul organizarii de santier si a santierului - in general, vor fi depozitate in containere speciale si predate la serviciul de salubritate al orasului.

Gospodărirea substanțelor toxice și periculoase

Nu este cazul deoarece nu se folosesc substante toxice si periculoase

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

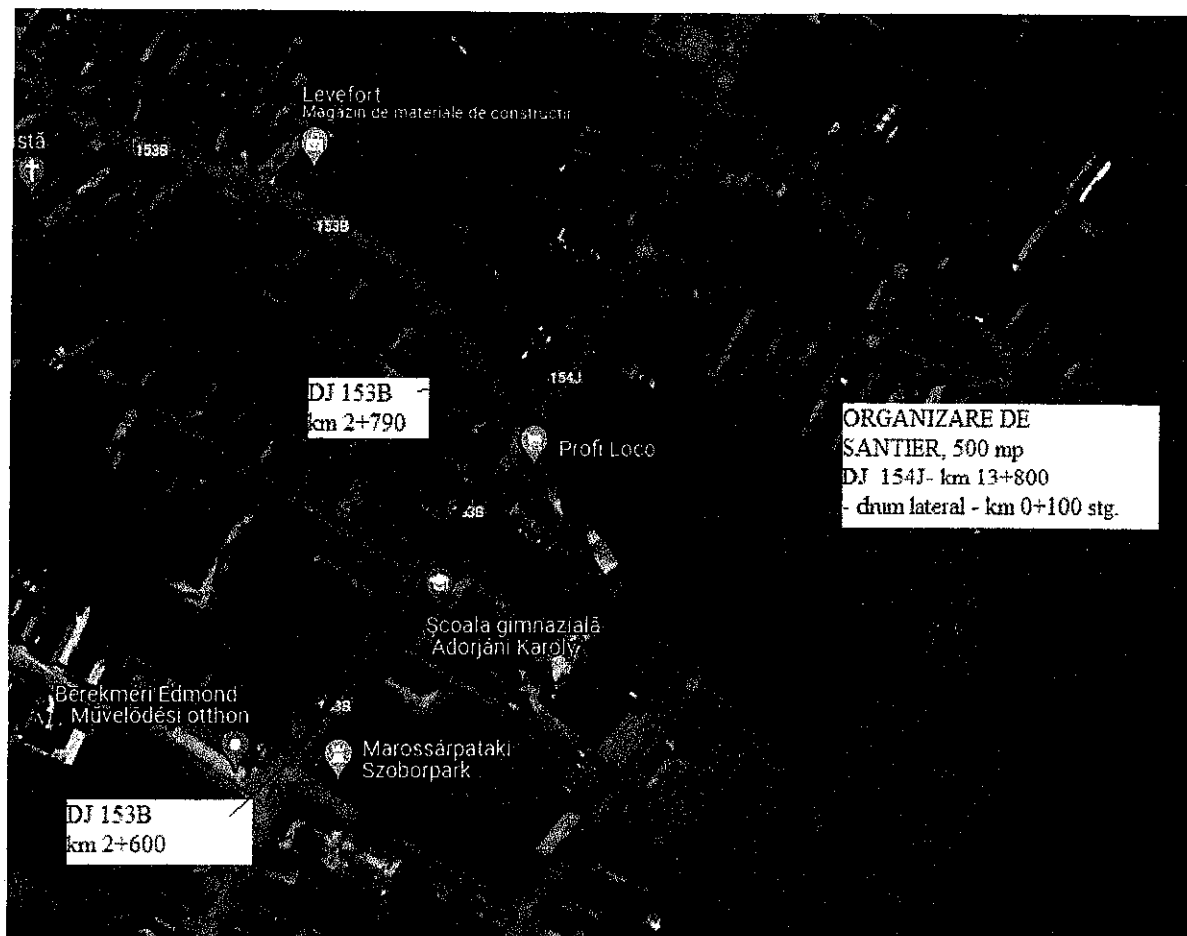
Proiectul a fost comandat de catre Beneficiar (Judetul Mures)

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

Organizarea de santier in cazul acestei investitii presupune amenajarea unei platforme pietruite cu suprafata de 500.00 mp, pe care vor fi depozitate materialele prefabricate si cele granulare necesare executiei lucrarilor.

Executantului ii revine in exclusivitate responsabilitatea modului in care isi organizeaza santierul, fiind responsabil pentru construirea spatiilor necesare supravegherii activitatii de executie, realizarii lucrarilor de constructii, precum si pentru depozitarea materialelor necesare realizarii investitiei.

Locatia organizarii de santier se va afla pe o strada laterala a DJ 154J, situata la km 13+800 partea stanga, la km 0+100 a acesteia. Suprafata de teren apartine domeniului public al UAT Glodeni.



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

Amplasamentul care va fi pus la dispozitie de catre autoritatea locala (comuna Glodeni) pentru lucrarile necesare Organizarii de santier, care va fi predat in starea initiala, dupa finalizarea terminarii lucrarilor.

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:

Nu este cazul

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: Amplasamentul pe care urmează să se realizeze lucrările prezentate este situat în satul Glodeni, comuna Glodeni, județul Mureș.
2. Descarcarea apelor pliviale colectate de către rigolele carosabile proiectate, va fi direcționată prin podetul transversal proiectat la km 2+765 către paraul Sar, acesta fiind un afluent al râului Mureș.

Cod corp de apă subterană: ROMU23

Cod corp de apă de suprafață: RORW4.1.60_B1 (Sar)

Proiectant,

SC AVB Road Design SRL

