

## MEMORIU DE PREZENTARE

### I. Denumirea proiectului:

**„MODERNIZARE STRĂZI ÎN CARTIERUL CENTRUL VECHI”**

### II. Titular

- numele: ORAȘUL LUDUȘ

- adresa poștală: Bd. 1 Decembrie 1918, nr. 26, Luduș, jud. Mureș

- numărul de telefon/fax: 0265 411 716

- adresa de e-mail: ludus@ms.e-adm.ro

- adresa paginii de internet:

<http://www.ludus.ro/portal/mures/ludus/portal.nsf/Index/100?OpenDocument> - numele

persoanelor de contact:

- primarul orașului: Moldovan Ioan Cristian
- proiectant: András István (0744 584 640)

### III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

#### a) un rezumat al proiectului;

Prin prezentul proiect se propune ca soluție tehnică impermeabilizarea suprafeței carosabile, prin realizarea unui sistem rutier din mixturi asfaltice. În același timp se vor propune soluții tehnice pentru rezolvarea circulației pietonale și evacuarea apelor pluviale din zona străzilor.

Străzile studiate se află în zona centrală al orașului Luduș și sunt străzi cu sistem rutier din agregate naturale (pietriș, balast), sisteme rutiere ce nu permit desfășurarea traficului rutier în condiții de siguranță și confort.

Străzile propuse spre modernizare fac parte din dimeniul public al Orașului Luduș.

#### Traseul în plan

Traseele propuse se suprapun peste cele existente și sunt formate din succesiuni de aliniamente și curbe.

S-a urmărit în totalitate traseele existente pentru evitarea lucrărilor de terasamente suplimentare.

Fiind drumuri existente nu s-au proiectat lucrări de supralărgire / supraînălțare în curbe deoarece spațiul nu permite acest lucru.

#### Profilul longitudinal

La stabilirea liniei roșii a profilului longitudinal, s-au avut în vedere următoarele:

- respectarea grosimii propuse pentru stratul de uzură și stratul de legătură;
- respectarea pasului de proiectare;

- asigurarea scurgerii apelor de pe platforma trotuarelor;
- accesele la proprietățile riverane aflate pe traseul drumului comunal.

### **Profilul transversal**

În conformitate cu STAS 10144/1-90 „Străzi – Profiluri transversale, prescripții de proiectare”, STAS 10144/2-90 „Străzi. Trotuare, alei de pietoni, piste de cicliști, prescripții de proiectare”, STAS 2900/89 „Lucrări de drumuri. Lățimea drumurilor”.

Profilele transversale tip prezintă următoarele elemente geometrice:

- |  |                  |
|--|------------------|
| - lățimea părții carosabile              | - 3,00 – 5,50 m; |
| - lățimea acostamentelor                 | - 0,50 m;        |
| - lățimea trotuarelor                    | - min. 1,00 m;   |
| - panta transversală a părții carosabile | - 2,50 %;        |
| - panta transversală a acostamentelor    | - 4,00 %;        |
| - panta transversală a trotuarelor       | - 1,50 %.        |

La alcătuirea profilelor transversale tip s-a ținut cont de realizarea scurgerii apelor – prin adoptarea celor mai optime soluții în acest scop, cât și de poziția rețelelor aeriene și subterane existente.

### **Sistemul rutier**

La alcătuirea sistemului rutier s-a ținut seama de concluziile și expertizei tehnice, de traficul actual și de necesitatea de a prelua solicitările traficului de perspectivă, concluziile studiului geotehnic, precum și de tema de proiectare pusă la dispoziție de către beneficiar.

### **Sistemul rutier proiectat pentru suprafața carosabilă:**

- |  |         |
|--|---------|
| - săpătură generală de cca. 70 cm;                         |         |
| - strat de fundație de balast                              | -35 cm; |
| - strat de balast stabilizat cu 5% ciment                  | -23 cm; |
| - strat de legătură din mixtură asfaltică deschisă BAD22,4 | - 6 cm; |
| - strat de uzură din mixtură asfaltică BA16                | - 4 cm. |

### **Sistemul rutier propus pentru acostamente:**

Acostamentele se vor consolida, se execută același sistem rutier ca cel pentru suprafața carosabilă.

### **Sistemul rutier propus pentru trotuare:**

- |  |         |
|--|---------|
| - strat de fundație de balast                        | -20 cm; |
| - strat de nisip pilonat                             | - 5 cm; |
| - pavaj din pavele auto-blocante din beton de ciment | - 8 cm. |

**b) justificarea necesității proiectului;**

Străzile studiate au sistemul rutier din pietriș/balast, nu este asigurată ampriza străzilor. Acostamentele lipsesc în totalitate.

Colectarea și evacuarea apelor meteorice nu este rezolvată, de-a lungul străzilor șanțurile sunt practic nefuncționale sau lipsesc, apa stagnează ne fiind evacuat spre emisar.

Șanțurile existente sunt de pământ, fiind neprofilate.

În urma investigațiilor efectuate, s-a constatat că starea de viabilitate existentă este total necorespunzătoare pentru desfășurarea circulației în condiții normale, cu defecțiuni ale suprafeței de rulare și ale complexului rutier frecvente și pe suprafețe întinse cu o îmbrăcăminte rutieră neconformă cerințelor actuale de securitate și confort și cu infiltrarea apelor din precipitații în corpul drumului.

Având în vedere cele menționate mai sus, se consideră a fi oportună investiția de modernizare a străzilor din cartierul Centrul Vechi.

Modernizarea străzilor va avea impact deosebit de favorabil întrucât se vor realiza următoarele deziderate:

- sporirea capacității de circulație;
- realizarea unui confort sporit pentru participanții la trafic;
- sporirea siguranței circulației;
- reducerea numărului de accidente;
- rezolvarea circulației pietonale;
- reducerea semnificativă a poluării mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului.

**c) valoarea investiției;**

Valoarea totală a investiției, inclusiv TVA este: 22.029.683,690 lei

**d) perioada de implementare propusă;**

Perioada de implementare a proiectului va fi: 36 luni. Se va realiza și graficul de execuție a lucrărilor.

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

Anexăm prezentei planurile de încadrare și planuri de situație a obiectivelor.

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

Traseul în plan a străzilor este unul sinuos, alcătuit din aliniamente și curbe.

Pe traseul străzilor se află situate locuințe private, cu accesele realizate artizanal,

fără să se asigure o pantă longitudinală continuă pentru asigurarea scurgerii apelor. Terenul pe care își desfășoară traseul străzile, se află în domeniul public al Orașului Luduș.

Caracteristicile drumurilor studiate sunt:

- Lungimea totală : 7.043 m;
- Suprafață carosabilă : 35.495 mp;
- Suprafață acostamente : 5.910 mp;
- Suprafață trotuare : 9.435 mp.

**Se prezintă elementele specifice caracteristice proiectului propus:**

- **profilul și capacitățile de producție;**  
Proiectul nu implică procese de producție.
- **descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz);**  
Nu este cazul.
- **descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea;**  
Proiectul nu implică procese de producție.
- **materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;**  
Materialele utilizate pentru realizarea proiectului sunt: mixturi asfaltice, agregate minerale, beton, umpluturi, motorină și lubrifianți pentru transportul materialelor și pentru funcționarea utilajelor.  
Betonul și mixturile asfaltice vor fi preparate în stații, alimentarea cu carburanți se va asigura în incinte special amenajate.
- **racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;**  
Pe parcursul execuției lucrărilor, alimentarea cu energie electrică se va realiza prin racordarea la utilitățile existente din zonă, sau prin generatoare aduse de firma de execuție.
- **descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;**  
După finalizarea lucrărilor, suprafețele de teren ocupate temporar vor fi

readuse la forma lor inițială. Se vor retrage utilajele de construcții folosite, deșeurile rezultate vor fi colectate și transportate, se va curăța terenul de corpuri străine.

- **căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;**  
Căile de acces vor fi cele existente, străzile în sine, care urmează să fie reabilitate.
- **resursele naturale folosite în construcție și funcționare;**  
Principalele resurse naturale utilizate pentru construcția drumului sunt apa și agregatele – balast, nisip, piatră naturală.  
Agregatele vor fi achiziționate de la carierele existente în zonă. Aprovizionarea se va realiza treptat, astfel încât să se evite stocarea materialelor pe termen lung.  
Asigurarea necesarului de apă tehnologică și menajeră se va realiza prin achiziționare de la terți și va fi adusă pe amplasament cu ajutorul cisternelor auto.
- **metode folosite în construcție/demolare;**  
Reabilitarea străzilor presupune înlăturarea stratului existent, realizarea infrastructurii, suprastructurii, lucrări pentru scurgerea apelor, șanțuri și podețe.
- **planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară;**  
Conform graficului de execuție durata de execuție a proiectului va fi 36 luni, perioada de exploatare este 25 de ani.
- **relația cu alte proiecte existente sau planificate**  
Nu avem cunoștințe despre alte proiecte în derulare sau planificate în această zonă.
- **detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;**  
Nu este cazul.
- **alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor);**  
Nu este cazul.
- **alte autorizații cerute pentru proiect.**  
Pentru realizarea proiectului sunt cerute o serie de avize și acorduri:
  - Acordul de mediu

- Alimentare cu apă și canalizare(SC COMPANIA AQUASERV SA)
- Alimentare cu energie (S.D.E.E. ELECTRICA S.A.)
- Telecomunicații (TELEKOM Romania Communications)
- Alimentare cu gaze naturale (Delgaz Grid SA)

#### IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare

Pentru executarea proiectului nu este nevoie de demolare de structură. Se va desface doar sistemul rutier existent, înlocuit cu sistemul rutier proiectat.

#### 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 modificările și completările ulterioare;**

Nu este cazul, deoarece străzile care urmează să fie reabilitate se află în interiorul județului Mureș.

- **localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei Monumentelor Istorice actualizată periodic și publicată în Monitorul Oficial al României și a Repertoriului Arheologic Național instituit prin OG nr.43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;**

Situri și monumente istorice în orașul Luduș:

- Necropoala de la Gheja cod MS-I-s-B-15378;
- Situl arheologic de la Luduș cod MS-I-s-B-15392;
- Castelul Banffy cod MS-II-m-B-15680.

Drumul studiat nu se află în zona de protecție a acestor monumente istorice.

- **hărți, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale și alte informații privind:**
  - **folosițele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;**

Folosința actuală a terenului: străzi, cu sistemul rutier din pietriș/balast. După derularea proiectului, calitatea drumului se va îmbunătăți, inclusiv zonele adiacente, deoarece se vor executa șanțuri și se va asigura evacuarea apelor pluviale.

➤ **politici de zonare și de folosire a terenului;**

Conform CU nr.208 din data de 08.09.2021, categoria de folosință a amplasamentului: drum. Imobilul este identificat în UTR1, zona de referință T1 – subzona căilor de comunicație rutieră.

➤ **arealele sensibile;**

Străzile studiate au sistemul rutier din pietriș/balast, nu este asigurată ampriza străzilor.

Acostamentele sunt înierbate sau lipsesc în totalitate.

Colectarea și evacuarea apelor meteorice nu este rezolvată, de-a lungul străzilor șanțurile sunt practic nefuncționale sau lipsesc, apa stagnează ne fiind evacuat spre emisar.

Șanțurile existente sunt de pământ, fiind neprofilate. În urma investigațiilor efectuate, s-a constatat că starea de viabilitate existentă este total necorespunzătoare pentru desfășurarea circulației în condiții normale, cu defecțiuni ale suprafeței de rulare și ale complexului rutier frecvente și pe suprafețe întinse cu o îmbrăcăminte rutieră neconformă cerințelor actuale de securitate și confort și cu infiltrarea apelor din precipitații în corpul drumului.



Planurile de încadrare sunt anexate prezentei documentații.

- **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 studiul topografic.

- **detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.**  
Tema proiectului este reabilitarea drumurilor existente, astfel nu au fost luate în considerare alte variante de amplasament.

## **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**

#### **1. Protecția calității apelor:**

Din punct de vedere hidrografic străzile studiate nu intersectează corpuri de apă, șanțurile sunt destinate pentru evacuarea apelor meteorice.

- **sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;**  
Apele meteorice din zona drumului se vor colecta gravitațional și se vor conduce spre emisar, râul Mureș.
- **stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute.**  
Nu este cazul.

#### **2. Protecția aerului:**

- **sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri**

În perioada de execuție a proiectului, principalele surse de emisii atmosferice vor fi reprezentate de: activitățile de manevrare a maselor de pământ, a unor materiale de construcții (nisip, pietriș, balast), activitățile desfășurate în stațiile de betoane, activități de asfaltare. Poluanți: pulberi în suspensie și pulberi sedimentabile.

Emisii de poluanți atmosferici vor fi generate în activitățile întregului proces de construcție.

În perioada de operare a obiectivului, principalele surse de poluanți atmosferici vor fi cele mobile, reprezentate de autovehiculele ce vor circula pe drum. Aceste emisii sunt variabile în timp, în funcție de intensitatea traficului și de categoriile de vehicule.

- **instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă.**

La transportul și depozitarea materialelor granulare care pot elibera particule fine, se vor lua măsuri de acoperire a acestora cu prelate.

Reducerea dispersiei poluanților în atmosferă se poate realiza prin utilizarea unor



echipamente și utilaje adecvate, conforme din punct de vedere tehnic.

Se recomandă utilizarea unor instalații de realizare a betonului rutier și folosirea unor stații de betoane ale căror emisii să se încadreze în valorile stabilite în Ordinul nr. 592/2002.

### 3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

#### - sursele de zgomot și de vibrații;

În perioada de execuție sursele de zgomot și vibrații vor apărea datorită utilajelor, dar durata acestora este limitată la perioada de lucru de zi.

În perioada de operare zgomotul și vibrațiile sunt produse de mașinile, care circulă pe drum, desfășurată pe parcursul întregii perioade de operare.

#### - amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

Pentru reducerea disconfortului sonor datorat funcționării utilajelor în perioada execuției de reabilitare a drumului, programul de lucru se va desfășura doar în timpul zilei.

Carosabilul proiectat este prevăzut cu o îmbrăcămintă din beton asfaltic, care conduce la scăderea nivelului de zgomot față de situația prezentă.

În zonele sensibile la zgomot se vor putea impune limite de viteză.

### 4. Protecția împotriva radiațiilor:

Atât în faza de execuție cât și în faza de operare nu vor fi utilizate materiale radioactive.

### 5. Protecția solului și a subsolului:

#### - sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatice și de adâncime;

În etapa de execuție principalele surse de poluare a solului pot fi cele provenite de la traficul de utilaje și vehicule grele, scurgeri accidentale de combustibili, lubrifianți și alte substanțe chimice de la autovehicule, gestionarea necorespunzătoare a materialelor de construcții.

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

Odată cu impurificarea aerului, există posibilitatea ca o anumită cantitate de poluanți atmosferici să ajungă pe sol, modificând caracteristicile acestuia.

Substanțele utilizate în sezonul rece pentru dezăpezire, pot afecta caracteristicile solului prin antrenarea particulelor de către apele pluviale spre vegetație.

- **lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului.**

Pentru realizarea sistemului rutier se vor folosi agregate naturale, iar straturile căii se vor realiza cu lianți și emulsii care se vor folosi doar pentru realizarea sistemului rutier. Deșeurile rămase nu se vor lăsa sau împrăștia pe terenul din jur, ci se vor depozita în recipiente și se vor duce la o groapă de gunoi autorizată. Constructorul va urmări realizarea unor cofraje etanșe astfel încât să se evite scurgeri intense de lapte de ciment.

Materialele de construcții folosite pe șantier vor fi depozitate numai în locuri special amenajate și nu direct pe sol.

Eventualele pierderi de carburanți vor fi colectate rapid, pentru a preveni deversarea lor peste prag.

**6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:**

Amplasamentul tronsonului analizat nu intersectează nicio arie naturală protejată. Lucrările de reparații se vor desfășura pe o porțiune de drum existent. Ecosistemele terestre și acvatice nu vor fi afectate semnificativ pe parcursul acestui proiect.

**7. 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 etc.;**

Obiectivele propuse spre reabilitare, traversează o singură așezare umană: localitatea Luduș (UAT Luduș). Drumurile studiate nu intersectează monumente istorice, situri arheologice și nu se află în zone de interes tradițional.

- **lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public.**

Realizarea lucrărilor se vor organiza pe tronsoane, pentru a diminua durata de manifestare a efectelor negative și pentru ca amplasamentele afectate temporar să fie redat zonei într-un interval de timp cât mai scurt.

Se va asigura semnalizarea zonelor de lucru cu panouri de avertizare, pentru evitarea producerii accidentelor rutiere.

În etapa de operare se va asigura întreținerea curentă a drumurilor de către administratorul acestuia, pentru a preveni eventuale blocaje în circulație sau disconfort în timpul deplasării.

**8. 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;**

În urma executării proiectului se vor produce următoarele tipuri de deșeuri:

- Deșeuri uleioase – alte uleiuri de motor, de transmisie și de ungere (13 02 08\*)
- Deșeuri de ambalaje (15 01)
- Deșeuri în construcții și demolări (17 01)
  - Amestecuri bituminoase (17 03)
  - Pământ (17 05)
- Deșeuri municipale inclusiv fracțiuni colectate separat (20 01)

- **programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate;**

În vederea reducerii cantității de deșeuri ca urmare a înlăturării straturilor de drum existent, se va ține seama de reutilizarea pământului excavat, molozul îndepărtat se va transporta la depozitul de deșeuri corespunzătoare, iar o porțiune din ea se va putea reutiliza pentru alte proiecte.

În vederea reducerii cantității de deșeuri menajere, sunt prevăzute atât în etapa de execuție (în cadrul organizării de șantier), cât și în etapa de operare (parcări de scurtă durată) dotări pentru colectarea separată a deșeurilor (hârtie, plastic, metal), iar o parte din aceste deșeuri se va putea recicla.

- **planul de gestionare a deșeurilor**

Se vor încheia contracte cu societăți autorizate, care vor asigura eliminarea și eventual valorificarea tuturor tipurilor de deșeuri generate.

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

Deșeurile rezultate în urma executării lucrărilor de terasamente, pietrișul, pământul, elemente de beton degradate se încarcă și se transportă în locurile special amenajate, indicate de autoritatea contractantă.

**9. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:**

- **substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;**

Substanțe și preparate chimice periculoase în faza de execuție și în faza de operare pot fi: carburanți (motorină, benzină), lubrifianți, vopseluri, solvenți.

Aceste substanțe sunt periculoase, deoarece au grad ridicat de inflamabilitate și

sunt toxice.

- **modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecția factorilor de mediu și a sănătății populației.**

Toate substanțele vor fi depozitate în incinta organizării de șantier în spații special prevăzute, în ambalaje originale. Fiecare substanță va fi însoțită de fișe cu date de securitate furnizate de producător.

Alimentarea cu carburanți a utilajelor va fi efectuată în incinte special amenajate. Operațiile de întreținere a utilajelor vor fi efectuate în ateliere specializate, utilajele aduse pe șantier vor fi în perfectă stare de funcționare.

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

Proiectul se dezvoltă pe trasee de drum existent, astfel terenul este deja utilizat în scopul derulării traficului.

#### **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), zgomotului și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente; natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);**

Având în vedere faptul, că prin reabilitarea drumurilor existente se reduce nivelul de zgomot și vibrații, se va optimiza traficul rutier, se va propune a gestionare conformă a apelor meteorice potențial contaminate, investiția propusă nu va genera impacturi semnificative asupra componentelor de mediu.

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

Impactul proiectului se extinde pe locuitorii așezării prin care trece drumul, prin zgomotul, vibrațiile și poluarea atmosferică care se produce de circulația autovehiculelor.

- **magnitudinea și complexitatea impactului;**  
Complexitatea impactului constă din conexiunea următoarelor factori: deoarece calitatea drumului crește, se va spori viteza de circulație, crește probabilitatea de accidente, perturbând astfel locuitorii așezării.  
Calitatea de viață a locuitorilor în imediata vecinătate se îmbunătățește, deoarece se reduce nivelul de zgomot și vibrații.
- **probabilitatea impactului;**  
Probabilitatea impactului este redusă.
- **durata, frecvența și reversibilitatea impactului;**  
Frecvența impactului este dependent de volumul de trafic.
- **măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;**  
Pe tot parcursul executării proiectului se va ține seama de normativele și standardele în vigoare, având grijă să nu se producă impact semnificativ asupra mediului.
- **natura transfrontieră a impactului.**  
Având în vedere localizarea proiectului, nu există impact de natură transfrontieră.

**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.**

Lucrările proiectate nu introduc efecte negative suplimentare asupra aerului, solului, microclimatului, vegetației sau mediului din jur. Lucrările se vor efectua pe o suprafață de teren construită, unde se desfășoară transportul autovehiculelor. Prin reabilitarea acestuia se vor îmbunătăți condițiile de deplasare pe drumul existent, astfel se reduce nivelul de zgomot și vibrații, se reduce costul de exploatare a vehiculelor, viteza de parcurs va fi sporită, implicit se reduce poluarea aerului din jur.

Se vor realiza periodic măsurători pentru monitorizarea poluării mediului. În cazul în care se constată că valorile depășesc limita admisibilă, vor fi luate măsurile necesare pentru protecția factorilor de mediu. Se va raporta la APM Mureș orice incident sau modificări intervenite din punct de vedere al protecției mediului.

**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 comunitară (IED, SEVESO, Directiva-cadru apă, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru deșeuri etc.)**

Proiectul propus intră sub incidența Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în anexa nr.2, la pct. 13, lit. a) "Orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 24 din anexa nr. 1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr. 1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului", și pct. 10, lit. e) „Construcția drumurilor, porturilor și instalațiilor portuare, inclusiv a porturilor de pescuit, altele decât cele prevăzute în anexa nr. 1”.

Proiectul propus nu intră sub incidența art. 28 din OG 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.

Proiectul propus intră sub incidența prevederilor art. 54, alin.1, lit. h) din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare: "reparații de drumuri și poduri".

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

Proiectul face parte din planul de dezvoltare al județului Mureș pentru perioada 2014-2020: extinderea, reabilitarea și modernizarea infrastructurii de bază din mediul urban și rural, ca suport pentru dezvoltarea economică a județului, aprobat prin Hotărârea nr. 107 din 31 iulie 2014 a Consiliului Județean Mureș.

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

**- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;**

Dat fiind amploarea lucrărilor pentru realizarea construcției, sunt necesare lucrări de organizare de șantier. Pe parcursul executării lucrărilor constructorul va asigura fluxul de aprovizionare în așa fel încât depozitarea materialelor de construcții să se realizeze fără a se ocupa calea de acces comună. Sunt necesare realizarea de construcții provizorii.

Pentru executarea obiectului de investiție sus menționat, organizarea de șantier se va amplasa pe teritoriul administrativ al județului Mureș, în apropierea obiectivului de

Proiectul propus nu intră sub incidența art. 28 din OUG nr. 57/2007.

**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:**

- **bazinul hidrografic**
  - Localitatea Luduș se află pe teritoriul bazinului hidrografic al râului Mureș
- **cursul de apă: denumire și codul cadastral**
  - Râul Mureș – cod cadastral IV.1.
  - Pârâul de Câmpie este afluentul drept al râului Mureș
- **corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): denumire și cod**
  - Lunca și terasele Mureșului – ROMU03

**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.**

Râul Mureș este un râu care curge în România și Ungaria, în lungime de 789 Km, este cel mai mare afluent al râului Tisa. Mureșul izvorește în Munții Hășmașu Mare, străbate Depresiunea Giurgeului și Defileul Deda – Toplița, traversează Transilvania, separând Podușul Târnavelor de Câmpia Transilvaniei, străbate culoarul Alba-Iulia – Turda, în Carpații Occidentali separă Munții Apuseni de Munții Poiana Ruscă, străbate Dealurile de Vest, Câmpia de Vest, trecând prin Municipiul Arad spre Ungaria.

Starea naturală a râului este în procent de 80-90%.

Elementele de calitate, parametri și frecvențe de monitorizare în programul de supraveghere și operațional – râuri este indicat în Tabelul 6.1. din Planul Național de Management actualizat.

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

Obiectivele de mediu au ca scop protecția pe termen lung, utilizarea și gospodărirea durabilă a apelor. Pentru corpul de apă naturală obiectivul de mediu este reprezentat de starea ecologică bună. În Anexa 7.1 a Planurilor de Management actualizate sunt prezentate obiectivele de mediu la nivel de corp de apă de suprafață, precum și informații privind cauzele/situațiile de aplicare a excepțiilor.

**XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV.**

Semnătura și ștampila titularului

