

MEMORIU DE PREZENTARE**1. Denumirea proiectului:**

„ CONSTRUIRE POD ÎN LOCALITATEA VALEA JUD. MUREȘ ”

II. Titular:

a) Denumire titular: COMUNA VARGATA

b) adresa titularului, telefon, fax, adresă de e-mail: localitatea Vargata , Str. Principala nr. 34/A tel / fax: 0265 588112, e-mail: vargata@cjmures.ro

c) reprezentanții legali/împuțerniciți, cu date de identificare: Varga Ervin ,viceprimar, identificat prin CI seria ZS, nr. 289844, domiciliat în SAT VALEA NR. 64, com. Vargata , jud. Mureș

? director/manager/administrator;

? responsabil pentru protecția mediului.

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) un rezumat al proiectului

Proiectul este parte integrantă a programului integrat de reabilitare a infrastructurii rutiere a Comunei Vargata 2021 – 2027, astfel:

„CONSTRUIRE POD ÎN LOCALITATEA VALEA JUD. MUREȘ ”

face parte din programul de modernizare a infrastructurii rutiere a Comunei Vargata , demarat de Primaria Vargata.

Amplasarea proiectului, inclusiv vecinătățile :

COMUNA VARGATA se situează în partea de est a județului Mureș și se învecinează din punct de vedere administrativ:

- o la est cu comuna Bereni,
- o la sud cu Or. Miercurea Nirajului,
- o la nord-vest cu comuna Ernei,
- o la nord cu comuna Hodosa,
- o la nord-est cu comuna Eremitu;

Principala cale de comunicație ferestră care străbate comuna este :

- DJ135A (DN13A – Vadas – Neaua – M. Nirajului. – VARGATA – Vargata – Mitresti – Hodosa – Sambrias)

DJ135A traversează partea centrala a comunei din direcția sud-vest spre nord-est.

Satele din care se compune COMUNA VARGATA sunt:

- VALEA – situat pe DJ 135A
- Vargata – situat pe DJ 135A
- Mitresti – situat pe DJ 135A
- Vadu – situat pe Dc 22
- Grausorul – situat pe Dc27

Podul se va construi pe Str. Patakfalva km 0+220 din localitatea Valea

- o Lungime pod (inclusiv rampe) = 34,5m
- o Nr. Deschideri : = 1
- o Deschidere pod : = 7,55m
- o Lumina pod : = 7m
- o Latime parte carosabila : = 5m
- o Trotuare : = 2 X 1m

Situatia existenta

Situata in partea sud-estica a judetului, pe valea raului Niraj, zona este preponderent cu relief colinar fara denivelari majore.

Str. Patakfalva se desprinde din drumul judetean DJ135A de pe partea stg. si face parte din rețeaua stradala a localitatii Valea.

Din punct de vedere topografic, amplasamentul studiat este in preponderenta plan cu traseul strazii aproape rectilinie.

Traseul prezinta declivitati variabile cuprinse intre 0 –1 % .

Din punct de vedere al componentei și intensității traficului, acesta este determinat pe de o parte de creșterea numărului de autoturisme, proprietate personală a localnicilor precum și de creșterea numărului de utilaje agricole cu tracțiune mecanică achiziționate și folosite de localnici în agricultura.

Traficul greu în zona este reprezentat prin mijloacele de transport care deservește ocazional lucrări de construcții.

Caracteristicile tehnice ale Str. Patakfalva se prezintă în felul următor:

Traseul axului în plan este strâns legat de limitele de proprietate materializate prin înprejmuiri.

Lățimea părții carosabile este cuprinsă după caz între 4-5m, cu o platformă care poate ajunge

la 5-7 m. Distanțele dintre limitele de proprietate pot ajunge de la 10-12m.

Sistemul rutier este compus din straturi succesive de material granular (balast, piatra spartă) și pământ, executate de-a lungul timpului cu ocazia lucrărilor de întreținere. Grosimea pietruirilor este în medie 25cm.

Sub acțiunea traficului și al factorilor climaterici în timpul exploatării, suprafața carosabilă se prezintă degradată. Aceste degradări (gropi, fâgașe longitudinale, denivelări și văluriri) conduc la un disconfort accentuat în exploatare. Sub acțiunea traficului, pe timp uscat se produce praf, iar pe timp ploios noroi.

Podetul existent de la km 0+220 este un podet tubular alcătuit dintr-un tub Premo ϕ 1100mm, L=5m și timpane din beton simplu.

În urma solicitării unei comunicări de debite cu asigurare de 3% resp. 5% pentru podetul tubular situat la km 0+220 pe str. Patakfalva din localitatea Valea peste paraul Vargata, a reieșit că podetul tubular existent cu $D_n=1100$ mm este mult subdimensionat și nu poate face față debitului de $Q_{5\%}=32$ mc/sec comunicat de AN Apele Române, A.B.A. Mureș prin adresa Nr. MG 6970 / 09.06.2015

Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

Date fiind relativ desele situații în care debuseul podetului nu poate asigura scurgerea apelor provenite din precipitații, trecerea apei peste drum este destul de frecventă și se soldează de obicei cu întreruperea circulației. În aceste condiții refacerea podetului de la km 0+220 de pe Str. Patakfalva are o importanță majoră

Suprafața ocupată de ampriza sectorului de drum studiat este de aprox. 750 mp.

TOPOGRAFIA

Situată în partea sud-estică a județului, pe valea râului Niraj, zona este preponderent cu relief colinar fără denivelări majore. Traseele prezintă declivități variabile cuprinse între 0,0 – 1,5%.

CLIMA SI FENOMENE NATURALE SPECIFICE ZONEI

Zona studiată fiind situată în centrul podișului Transilvaniei se încadrează în sectorul de climă continental - moderată, definită de circulația maselor de aer din vest și nord vest.

Specifice sunt verile mai călduroase și iernile lungi și reci. 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. Numărul zilelor de vară este 60-85 cu un număr de 18 zile însumate cu temperaturi tropicale. Numărul mediu anual al zilelor cu îngheț este 127

Precipitațiile medii anuale în partea de vest a județului sunt de 580 mm, în partea centrală și de nord vest de 700-899 mm și 1400 mm pe crestele munților.

Grosimea medie a strătului de zăpadă ajunge la 80-120 cm la munte și 25-40 cm în zona colinară.

Teritoriul studiat este supus circulației maselor de aer dinspre vest și nord vest cu intensitate și frecvență mijlocie - viteza medie fiind de 3,1 m/s. În timpul iernii sunt

frecvente vânturile dinspre nord est care uneori ating viteze ce depășesc 50 m/s

Tipul Climatic stabilit pe baza indicelui de umiditate Thornthwaite (Im) – (STAS 1709/1-90) este de Tip. II, cu $Im = 0 \dots 20$. Adâncimea de îngheț este cuprinsă între 80 și 90 cm.

Condițiile hidrologice ale complexului rutier sunt defavorabile. Regimul hidrologic este 2b.

GEOLOGIA , SEISMICITATEA

Condițiile hidrologice ale complexului rutier sunt defavorabile. Regimul hidrologic este 2b.

Descrierea geomorfologică și geologică a lucrării este prezentată în Studiul Geotehnic anexat.

Seismicitatea zonei s-a stabilit în conformitate cu Prevederile normativului P100-1 / 2006.

și se caracterizează prin : zona seismică de calcul „E”, $K_s=0,12$ și perioada de colt $T_c=0,7s$.

b) justificarea necesității proiectului;

Proiectul este oportun în raport cu Strategia de dezvoltare a comunei Vargata pe perioada 2021 - 2027, precum și cu Strategia de dezvoltare generală a județului Mureș, fiind cuprinsă ca investiție prioritară și în Planul de urbanism general al comunei.

Avantaje

Prin realizarea lucrărilor propuse în prezenta documentație se vor obține următoarele avantaje:

- reducerea cheltuielilor de exploatare a autovehiculelor;

- mărirea siguranței și vitezei de circulație.
- va scădea gradul de poluare al aerului și al apei;
- se va reduce poluarea fonică;

Influențe socio-economice

- crearea de noi locuri de muncă pe perioada execuției lucrărilor;
- creșterea vitezei de rulare și reducerea duratei de transport pentru transportul de persoane și mărfuri;
- reducerea consumului de carburanți și economie la costul transporturilor;
- creșterea siguranței circulației și a confortului optic pentru conducătorii auto,
- atragerea investițiilor cu capital autohton și străin;
- dezvoltarea globală economică a zonei.

b) valoarea investiției: - 1.928.032 lei din care pt. protecția mediului: 0 RON

d) perioada de implementare propusă: 07.2023 - 11.2024

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

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

DESCRIEREA LUCRARILOR PROIECTATE

În urma comunicării de debite cu asigurare de 3% resp. 5% pentru podetul tubular situat la km 0+220 pe str. Patakfalva din localitatea Valea peste paraul Vargata, a reieșit ca podetul tubular existent cu $D_n=1100\text{mm}$ este mult subdimensionat și nu poate face față debitului de $Q_{5\%}=32\text{ mc/sec}$ comunicat de AN Apele Romane, A.B.A. Mures prin adresa Nr. MG 6970 / 09.06.2015. În urma unor calcule de dimensionare a reieșit ca podetul cu diametrul de 1,1m va trebui înlocuit cu un pod din beton armat cu o singură deschidere având următoarele caracteristici:

- Clasa de încărcare = I (A13-S60)
- Lungime pod (inclusiv rampe) = 34,5m
- Nr. Deschideri : = 1
- Deschidere pod : = 7,5m
- Lumina pod : = 7m
- Latime parte carosabila : = 5m
- Trotuare : = 2x1m
- Parapet de siguranță : = H4b

- Parapet pietonal : = de tip SR1948-2/1995 din teava dreptunghiulara
- Infrastructura : = culei din beton armat C25/30
- Suprastructura = 11 grinzi precomprimate L=8m , H=42cm monolitizate cu placa de suprabetonare C30/37 (h=14..21cm)
- Structura calea pe pod :
 - beton asfaltic BAP16 3+4cm
 - 2cm mortar asfaltic
 - hidroizolatie - 1cm

Pe timpul lucrarilor, se va inchide complet circulatia autovehiculelor pe Str. Patakfalva, aceasta fiind redirectionata pe rute ocolitoare. Inainte de inceperea lucrarilor , constructoru va intocmi un Proiect de Management al Traficului care va supus autorizarii de catre IPJ Mures Serviciul Rutier.

Procesul tehnologic de realizare a sistemului rutier va avea urmatoarele faze de executie:

Pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort, corespunzatoare unui drum de clasa tehnica V cu 1 fir de circulatie conform normelor in vigoare se propun urmatoarele lucrari:

- demolarea podetului existent;
- realizarea unor infrastructuri din beton si beton armat fundate indirect prin coloane forate
- realizarea unei suprastructuri alcatuita din grinzi prefabricate precomprimate solidarizate la partea superioara prin intermediul unei placi de suprabetonare care sa permita realizarea unei parti carosabile pentru 1 fir de circulatie, 2 trotuare pietonale cu latimea utila de 1m conform normelor in vigoare, montarea de parapete directionale si 2 lise pentru montarea de parapete pietonale;
- montarea de parapete directionale la marginea partii carosabile, conform normelor in vigoare;
- montarea de parapete pietonale pe lisele de parapet;
- realizarea umpluturii si a caii pe trotuare;
- asternerea peste placa de beton a unei hidroizolatii din materiale performante;
- realizarea unui strat de protectie a hidroizolatiei conform normelor in vigoare;
- montarea de borduri la marginea partii carosabile;
- asternerea straturilor caii pe pod conform normelor in vigoare;

- montarea de dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație, ce vor fi de tip etans cu caracteristicile de dilatație (suflu) a grinzilor;
- protecția anticorozivă a suprafețelor de beton ale suprastructurii și a infrastructurilor (fata văzută);
- montarea de plăci de racordare pod-rampe;
- racordarea pe o lungime de minim 10,00m de la capatul podului a părții carosabile și a platformei rampelor de acces la pod de la noile caracteristici ale podului (lățime, cotă roșie) la drumul existent;
- realizarea sistemului rutier pe rampe;
- montare parapete direcționale pe rampe, acolo unde este cazul, conform normelor în vigoare.
- Se vor asigura accesele la proprietăți și la drumurile adiacente.
- executarea de scări, cașturi, șanturi la baza taluzurilor pe zona de racordare pod-rampe ;;
- lucrări de curățare și profilare a albiei sub pod, în amonte și în aval;
- realizarea de aparari de maluri ;
- realizarea marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor rutiere necesare pe pod și rampe.

Pe timpul execuției lucrărilor circulația se va desfășura pe o variantă provizorie de circulație cu pod provizoriu cu semnalizarea corespunzătoare a circulației inclusiv pe timpul nopții.

Suprafața ocupată de pod. Inclusiv aparari de mal este de aprox. 900 mp.

PROTEJAREA LUCRARILOR EXECUTATE SI A MATERIALELOR DIN SANTIER

În vederea protejării lucrărilor executate și a materialelor din santier se va lua măsura pazei punctului de lucru și evitarea pastrării pe timp de noapte pe amplasament a materialelor de construcții nepuse în opera.

ORGANIZAREA DE SANTIER

Organizarea de santier se va amplasa pe un teren pus la dispoziție de beneficiarul lucrării,

Acest teren va fi împrejmuit sau se va împrejmui de către constructor. În incintă vor exista zone zonă de parcare mașini și utilaje și zonă administrativă cu birouri și vestiare pentru muncitori.

Organizarea de santier va fi prevăzută obligatoriu cu WC ecologic . Paza se va asigura permanent.

Materiale folosite:

Agregate de balastiera: - balastul folosit la lucrare se va extrage din balastiere autorizate localizate in functie de sursa de aprovizionare a executantului lucrarii,

Agregate de cariera: - piatra sparta folosita se va extrage din cariere autorizate localizate in functie de sursa de aprovizionare a executantului lucrarii,

Beton turnat monolit: - betoanele de diferite clase de rezistenta se vor prepara in statii centralizate autorizate din punct de vedere al protectiei mediului, aflate pe o raza de max. 20-30 km de la locul punerii in opera. Transportul se va asigura prin autobetoniere de capacitate mare.

Beton asfaltic BAD22,4 si BA16 – betoanele asfaltice se vor prepara in statii autorizate din punct de vedere al protectiei mediului, aflate pe o raza de max. 50km de la locul punerii in opera. Transportul se va asigura prin autobasculante de capacitate mare acoperite cu prelata.

- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă; - Nu sunt necesare

- descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;

Zonele sapate se vor reumple cu pamant si se vor nivela.

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente

Lucrarile se vor desfasura sub circulatie fara a fi nevoie de rute ocolitoare.

- resursele naturale folosite în construcție și funcționare; Balast, Piatra Sparta, lemn pentru cofraje

- metode folosite în construcție/demolare – demolarea podetelor vechi se vor executa preponderent mecanizat

- relația cu alte proiecte existente sau planificate; - Se intenționează ca în viitor în cazul obținerii unor fonduri, sa se continue lucrarile pana la asfaltarea tuturor strazilor din comuna

- 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

IV, Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

Elementele din beton se vor sparge cu ajutorul unui ciocan pneumatic atasat unui buldoexcavator.

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;

Nu este cazul

- localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

NU este cazul

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

- ? folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;
- ? politici de zonare și de folosire a terenului;
- ? arealele sensibile;

Nu este cazul

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

Se anexează în format DWG pe CD

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

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:

În urma lucrărilor de asfaltare nu vor rezulta ape uzate. Apele meteorice se vor scurge de pe carosabil în santuri, nefiind necesară colectarea apelor în instalații de epurare

- sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul; - Nu este cazul

- stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute; - Nu este cazul

b) protecția aerului:

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

Gazele care rezulta din procesul tehnologic sunt gazele de esapament al mijloacelor de transport si al utilajelor specifice pentru constructii;

Pe timpul lucrarilor se poate forma praf. Asfaltul cald pe timpul transportului poate emana un miros specific.

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

Asfaltul proaspat se transporta in autobasculante de mare tonaj prevazute cu prelate speciale care mentin caldura in interior si limiteaza raspandirea mirosului neplacut.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

- sursele de zgomot și de vibrații

Sursele de zgomot sunt autovehiculele de transport si utilajele specifice folosite in proeesul tehnologic cum ar fi cilindrii compresori.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

Lucrarile se vor executa doar pe timpul zilei. Vibratiile produse de cilindrii compactori NU se poate evita , deoarece gradul de compactare necesar pentru realizarea sistemului rutier impune vibrarea maselor de agregate.

d) protecția împotriva radiațiilor: - Nu este cazul

e) protecția solului și a subsolului: - Nu este cazul

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice: - NU este cazul

g) protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public: - Nu este cazul

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

In urma lucrarilor se va produce moloz rezultat din demolarea podetului existent.

Tuburile din beton ce se pot recupera vor fi predate beneficiarului lucrării in vederea refolosirii lor pe drumuri de importanta mai redusa.

Molozul se va depozita pe un amplasament indicat in acest sens de catre beneficiar.

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

În timpul lucrărilor nu se vor folosi substanțe și preparate chimice periculoase.

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

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, fosforilor, 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);

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

Lucrările se vor desfășura pe o suprafață de 900mp și nu vor afecta habitatul speciilor din zonă.

- magnitudinea și complexitatea impactului asupra populației, sănătății umane și biodiversității este secundar și pe termen scurt prin provocare de praf și vibrații pe timpul lucrărilor, dar aduce beneficii majore după finalizarea lucrărilor prin reducerea prafului din aer, reducerea poluării fonice și reducerea vibrațiilor ce se propaga din cauza traficului auto.

- natura transfrontalieră a impactului. Nu este cazul

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.

Lucrările fiind lucrări uzuale de drumuri și poduri nu necesită prevederi de monitorizare speciale.

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 este parte integrantă a programului integrat de reabilitare a infrastructurii rutiere a Comunei Vargata pe perioada 2021 – 2027.

Proiectul face parte din Programul Național de Investiții : Anghel Saligny

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

Platforma pe care se va realiza organizarea de șantier este situată în loc. Valea pe o platformă dreptunghiulară de 500 mp.

Platforma va fi folosită pentru amplasarea a 2 containere , unul pentru birouri altul pentru WC ecologic.

Iluminarea platformei se va asigura prin racordarea la rețeau de curent electric existentă în zonă.

Împrejmuirea sa va face printr-un gard din plasa de sarma zincată de 1,8m înălțime fixat de stalpi din beton armat.

Organizarea de șantier va fi pazită 24 din 24 de ore pe întreaga durată a lucrării.

Deseurile menajere se vor aduna în 2 pubele universale , care vor fi ridicate contra cost de către firma de salubritate ce asigură colectarea săptămânal a deșeurilor menajere în loc. Valea.

Toaleta ecologică va fi înlocuită ori de câte ori este necesar de către firma de la care va fi închiriată.

Pe platformă organizării de șantier nu se vor executa lucrări de reparații la utilaje.

Pentru reparații, utilajele vor fi transportate în atelierele proprii ale firmei de execuție sau la un serviciu specializat.

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:

La finalizare lucrărilor , containerele se vor demonta de către firmele de la care au fost închiriate și se vor transporta la locul lor de depozitare.

Pe mai departe executantul va demonta împrejmuirea și va recupera materialul din platformă balastată.

Platformă se va readuce la starea sa inițială..

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) Descriere succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată

Podul de pe str. Patafalva se află în afara ariei protejate la o distanță de 30m față de limita ROSPA 0028 Dealurile Târnavelor și Valea Nirajulu.

Lucrarile de curatire a albiei pana la DJ135A se afla in interiorul ariei protejate ROSPA 0028 Dealurile Târnavelor și Valea Nirajulu.

Planul de situatie cuprinzand amplasamentul podului sunt atasate sub format DWG.

b) Numele si codul ariei natural protejate de interes comunitar

- ROSPA 0028 Dealurile Târnavelor și Valea Nirajului.

c) Prezenta si efectivele / suprafetele acoperite de specii si habitate de interes comunitar in zona proiectului

Proiectul se va realiza in intravilan pe amplasamentul unui podet existent pe un drum pietruit existent, posibilitatea afectarii habitatelor unor specii de interes comunitar fiind foarte redus.

d) Proiectul nu are legatura directa cu managementul conservarii ariei natural protejate de interes comunitar.

e) Impactul potential estimat asupra speciilor si habitatelor din aria naturala protejata de interes comunitar est foarte redus spre nesemnificativ.

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: comuna Vargata, intravilanul localitatii Valea

- cursul de apă: paraul Vargata / IV – 1.067.4a.00.00.00

- corpul de apă de : suprafață : VARGATA RORW4.1.67.4a_B1

subteran de adancime : Lunca si terasele R. Mures – 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.

Nu se specifica in Avizul in vigoare.

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

Nu este cazul

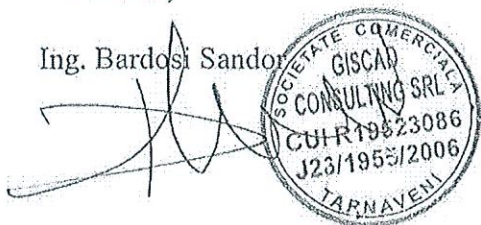
XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la HG-nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV.

NU este cazul

Semnatura si stampila titularului

Intocmit,

Ing. Bardosi Sandor



COMUNA VARGATA



