

Conținutul-cadru al memoriului de prezentare

I. Denumirea proiectului:

„PODUL INTEGREAȚĂ COMUNITATEA DE PESTE APE LOCALITATEA CHIBED, COMUNA CHIBED, JUDEȚUL MUREȘ ”

II. Titular:

-numele; Comuna Chibed, Județul Mureș

-adresa poștală; localitatea Chibed nr.452, Cod postal: 547268,

-numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet;

Tel./fax 0265.717783/ 0265.717783, e-mail: ~~prim~~chibed @ ~~tel~~tel.ro

-numele persoanelor de contact: Dosa Sandor primar

- responsabil pentru protecția mediului. -

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) un rezumat al proiectului;

Comuna Chibed este situată în Dealurile Târnavelor, pe malul drept a cursului superior al râului Târnavă Mică, are în componență un singur sat: Chibed, satul care este și reședință de comună.

Prin poziția sa geografică în estul județului Mureș, localitatea Chibed este situată la 50 km de reședința județului, Municipiul Târgu Mureș și la o distanță de 10 km de renumita stațiune turistică Sovata.

Așezarea are o suprafață de 380 km², din care spațiul intravilan ocupă 167 ha, restul reprezentând terenuri arabile, pășuni, fânețe, livezi, vii, păduri și alte terenuri.

În cadrul județului Mureș, până în anul 2003 centru comunal al zonei a fost localitatea Ghindari, localitatea Chibed aparținând de această comună din anul 1968. Comuna Chibed fost reînființată în anul 2003, prin Legea Nr.338/2003, privind reorganizarea comunei Ghindari.

Conform recensământului efectuat în 2011, populația comunei Chibed se ridică la 1.762 de locuitori, din care 250 persoane aparține etniei romă.

Având în vedere problematica la nivel național, majoritatea persoanelor romi nu își recunosc apartenența etnică din frica de a fi discriminați sau marginalizați de societate, astfel creându-se o bază de date statistice care cuprinde informații cu discrepanțe uriașe față de situația reală. Totodată, ținând cont de faptul că ultimul recensământ a fost în anul 2011, până în momentul de față datele statistice încep să capete un caracter insignifiant. Actualmente, în Zona " Sûrû" situată pe malul drept a râului Târbava Mare, numărul localnicilor de etnie romă este 105 de persoană.

Existența Strategiei de dezvoltare locală și Planul Local de Acțiune pentru Romi, aprobat prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții propus;

Infrastructura rutiera constituie un element de bază în asigurarea condițiilor necesare pentru un trai decent dar și pentru dezvoltarea economică a comunității.

Proiectul propus are ca scop asigurarea accesului rutier și pietonal direct al Zonei " Sûrû", locuită în exclusivitate de comunitatea romilor, și nu în ultimul rând asigurarea siguranței circulației, creșterea confortului la deplasarea autovehiculelor, sporește siguranța circulației localnicilor, se îmbunătățesc semnificativ condițiile de trafic și de circulație a pietonilor.

Documentația cuprinde reabilitarea:

- Podului mixt existent peste r.Târnavă Mică cu o lungime totală de L = 37,50 m

- Strada Jégverem din intravilanul localității Chibed pe o lungime de L = 0,500 km

Pentru ca circulația sa se desfășoare în condiții de siguranță și confort, pentru podul existent care se afla conform expertizei tehnice în clasa tehnică V caracterizată prin calificativul tehnic „lucrarea nu asigură condițiile minime de siguranța circulației”, au fost propuse următoarele lucrări :

❖ Pod reabilitat din beton armat

Lucrările prevăzute în prezentul proiect au ca scop realizarea unui pod reabilitat din beton armat care să corespundă tuturor cerințelor și normelor actuale.

Podul este proiectat cu două deschideri pe amplasamentul podului existent, care a făcut obiectul unui proiect de consolidare în anul 2004, prin care fundațiile și elevațiile culeilor au fost consolidate prin subfundare și cămășuiri ;

Podul proiectat este normal în aliniament și în spinare de măgar.

Din calculele hidraulice a reieșit un pod de $L=2 \times 18,00=36,00$ m lungime.

Lățimea podului proiectat va avea 7,00 m, cu partea carosabilă de 5,50 m lățime și trotuare de 0,75 m lățime pe ambele părți, protejate cu parapet flexibil spre cale și parapet metalic pietonal spre exterior.

Structura de rezistență se proiectează la capacitatea portantă corespunzătoare clasei E (A_{30} , V_{80}) de încărcare și valorii de vârf ale accelerației terenului pentru proiectare ag cu IMR = 225 ani și 20 % probabilitate de depășire în 50 ani în conformitate cu Normativ P100/1-2013, privind zonarea teritoriului României, localitatea Chibed se încadrează în zona seismică cu $a_g = 0,15$ g și o perioadă de control $T_c=0,7$ sec a spectrului de răspuns.

➤ **Infrastructura**

Infrastructura podului este alcătuită din două culee de greutate consolidate prin subfundare, cămășuire și realizarea unei banchete peste cea existentă în 2004-2005.

După îndepărtarea structurii metalice a podului existent se va executa lucrări de reparații/consolidare la banchetele de rezemare ale culeelor .

Se va monta aparate de reazem noi pe un strat de mortar proaspăt de 0,50 cm grosime, pentru asigurarea aderenței;

Fundația pilei va fi realizată sub forma de fundații pe coloane forate de 1,08 m diametru. Soluția de fundare pe coloane prezintă avantajul unui cost mai redus, consum mai mic de materiale și execuție mai rapidă.

Elevația pilei se realizează din beton armat cu secțiune plină. Pentru reducerea consumului de beton se alege elevația lamelară cu console.

➤ **Suprastructura**

Structura de rezistență a podului este alcătuită din cinci grinzi prefabricate cu corzi aderente de 18,00 m lungime, având forma "T".

Monolitizarea grinzilor precomprimate cu corzi aderente se realizează prin turnarea unor plăci de beton de clasa C35/45 peste grinzile prefabricate așezate joantiv, grosime minimă a betonului va fi 12 cm.

Conlucrarea dintre placa monolită și grinzile prefabricate se realizează prin armătură nepretensionată, prevăzută la partea superioară a elementului prefabricat sub formă de conectori.

Pe partea carosabilă se aplică un ansamblu de straturi care au următoarea alcătuire:

- un strat de suport de 2 cm grosime
- șapă hidrofugă de 1 cm grosime
- șapă de protecție din beton de 4,00 cm grosime
- strat de legătură BAP 16 de 4,00 cm grosime
- strat de uzură din BA16 de 4,00 cm grosime

La trotuare se vor monta parapete pietonali și parapet direcțional.

Parapeții sunt metalici și trebuie protejați prin vopsire.

Pila și culeele vor fi prevăzute cu opritori seismici metalici.

Grinzile reazema pe infrastructuri prin intermediul aparatelor de reazem din neopren.

➤ **Rampele de acces**

Având în vedere că podul este proiectat pe amplasamentul podului existent în plan orizontal, în general, s-a menținut axul drumului actual.

Suprastructura podului fiind schimbat se va modifica atât cota finită a podului , care va fi cu 0,75 m mai sus de cea existentă, precum și lățimea podului se va modifica de la 5,00 m la 7,00 m .

Astfel sunt necesare amenajări locale a rampelor de acces pe ambele maluri.

În profil longitudinal linia roșie a fost proiectată pe baza cotelor minime, avându-se în vedere atât folosirea la maximum a sistemului rutier existent, grosimea sistemului rutier proiectat.

Racordarea podului cu rampele de acces se face în sens longitudinal cu plăci de racordare de 3,00 m lungime, care reazămă pe grinzi din beton armat monolit.

În aceste condiții profilele transversale tip proiectate au următoarele elemente geometrice:

- număr benz de circulație	1
- lățimea platformei	7,00 + 5,00 m
- lățimea părții carosabile	5,50 + 4,00 m
- lățimea acostamentelor	0,75 + 0,50 m
- panta transversală a părții carosabile în aliniament	2,50 %
- panta transversală a acostamentelor	4,00 %

Având în vedere intensitatea traficului, grosimile structurii rutiere proiectate sunt următoarele:

- strat de uzură (beton asfaltic BA16 AND 605-2016)	4,00 cm
- strat de legătură (binder de criblură B.A.D. 22,4 AND 605-2016)	5,00 cm
- strat de bază (piatră spartă amestec optimal)	12,00 cm
- strat de fundație (balast amestec optimal)	35,00 cm
- pietruire existentă	10,00 + 20,00 cm

❖ **Lucrări de albie, apărări de mal**

În prezent albia râului Târnava Mică în secțiunea studiată este parțial colmatată și obturată de vegetație existentă.

Debitul avut în vedere la efectuarea calculului hidraulic cu asigurare de 1% este:

- $Q_{1\%} = 426,00 \text{ mc/s}$.

Pentru oprirea procesului de eroziune laterală în urma căreia cursul de apă își deplasează poziția în plan orizontal (în sens transversal) în prezenta documentație sunt prevăzute lucrări de apărare de maluri în zona podului.

Apărățile de maluri sunt alcătuite din *ziduri de apărare din gabioane*, pe saltea.

Pentru reamenajarea albiei și protejarea malurilor s-a folosit un ansamblu format din gabioane de 2,00 x 1,00 x 4,00 m și de 1,00 x 1,00 x 4,00 m peste o saltea din fascine de nuiele cu lățimea de 6,00 m și grosimea de 0,30 m.

Lungimea totală a lucrărilor pentru apărarea malurilor

- existent	65,00 m
- proiectat	65,00 m

Pentru refacerea geometriei malului în spatele gabioanelor se execută o umplutura drenantă.

Secțiuni tip zidul este alcătuit din două cutii de gabioane suprapuse. În scopul limitării efectelor produse de afuierea fundației, cutiile de gabioane se așează pe o saltea cu grosimea de 0,3 m și lățimea în secțiune transversală de 6,00 m. În scopul antrenării materialului fin pe spatele gabioanelor și sub fundație se așterne un filtru din geotextil cu greutatea $g = 400 \text{ g/mp}$.

Tipurile de cutii de gabioane prevăzute sunt:

- gabion tip G1: 1,0x1,0x4,0 m
- gabion tip G2: 1,0x200x4,0 m
- saltea tip S1 : 0,3x4,0x5,0 m

Realizarea lucrărilor presupune parcurgerea următoarelor etape de execuție :

- Degajarea amplasamentului prin defrișarea vegetației existente în amplasament, tăierea arbuștilor și arborilor inclusiv scoaterea rădăcinilor și transportul lor în depozit .
- Executarea excavațiilor pentru pozarea saltelei de gabioane cu grosimea de 0,3 m. Pentru a limita efectul afuierii fundației, saltelele de gabioane se vor așeza, conform profilelor tip la adâncimea de 0,50 m. sub cota talvegului.
- Confecționarea cutiilor de gabioane, așezarea pe amplasament, umplerea cu bolovani de râu și fixarea capacelor. Piatra folosită la umplerea saltelelor de gabioane va fi piatra de râu cu latura de cca.20-40 cm și greutatea de 30-70 kg/buc.

Reabilitarea digurilor se va face executând următoarele lucrări:

- curățarea vegetației din zona erodată a digului:

- realizarea excavatiilor necesare montarii saltelelor de gabioane
- confectionarea si montarea cutiilor de gabioane, umplerea cu piatra
- executarea treptelor de intrare in corpul digului
- executarea umpluturilor de complectare in corpul digului, si executarea protectiei vegetative a paramentului .

Pentru prevenirea producerii afuerilor în jurul pilei și culeilor podului și la stabilizarea fundului albiei se prevede și un prag de fund din anrocamente (prizm din piatră brută cu greutatea cuprinsă între 175 și 1000 kg), prizmul are dimensiuni de 7,50 x 2,35 x 1,75 m , în aval de pod.

Pragul de fund va fi îngropat, care are cota superioară cu 25 cm mai sus de cât nivelul talvegului, urmărindu-se menținerea profilului longitudinal existent al albiei, împiedicând coborârea patului albiei (ghid NP 067/2002). Aceste lucrari se prevăd pentru menținerea talvegului albiei in zona unor lucrări de apărare a malurilor.

Albia cursului de apă în zona podului trebuie curățată astfel încât scurgerea apelor să fie asigurată pe toată secțiunea ei.

❖ **Semnalizări si marcaje:**

- Pe perioada execuției lucrărilor, drumul va fi marcat și semnalizat corespunzător.
- După terminarea lucrărilor, podul se va semnaliza și se va marca corespunzător.

❖ **Reabilitarea drumului vicinal str. Jégverem**

Str. Jégverem este situată între podul studiat peste râul Târnava Mică și casele persoanelor marginalizati de etnie romă și asigură accesul public la aceste locuințe precum și la exploatațile agricole ale comunei Chibed.

Str. Jégverem are o lungime de 0,780 km și este un drum slab pietruit, iar în prezentul proiect este prevăzut modernizarea unui sector de drum cu o **lungime de 0,500 km**, aflat în administrarea comunei Chibed.

Lucrările de reabilitare ale drumului și podului peste râul Târnava Mică vor asigura parcurgerea acestor drumuri în condiții de siguranță și confort sporit, atât pentru traficul de vehicule cât și pentru pietoni .

Starea tehnică bună a drumurilor contribuie la sprijinirea activităților economice, comerciale și la îmbunătățirea condițiilor de viață și de muncă și la menținerea populației în spațiul rural.

Conform prevederilor Legii 82/1998 pentru aprobarea OG 43/1997 privind "Regimul juridic al drumurilor" drumurile studiate sunt clasate în categoria de drumuri de clasa tehnică V.

Pentru asigurarea depășirilor și a circulației în ambele sensuri se prevede amplasarea unor platforme de întâlnire la o distanță de vizibilitate de până la maximum 300 m.

În vederea colectării și evacuării apelor meteorice de pe platforma și din zona drumurilor, se prevăd șanțuri .Descărcarea apelor din șanțuri se realizează prin 3 podețe tubulare de Φ 600 mm proiectate.

Se vor executa și lucrări de semnalizare rutieră .

Lucrările propuse vor asigura prelungirea duratei de viata si imbunatatirea sigurantei, confortului si functionalitatii in exploatare a podului.

Tehnologiile utilizate vor fi agrementate tehnic în România. Prin specificul, lor aceste lucrari nu produc degradari ale mediului inconjurator.

Vor fi asigurate masuri de siguranta privind desfasurarea traficului pe perioada de executie prin semnalizarea corespunzatoare a punctului de lucru.

b)justificarea necesității proiectului;

În urma examinării vizuale și a documentării s-a constatat că podul, care face obiectul prezentei documentații este într-o stare degradată avansată, elementele de rezistență sunt deteriorate. Cele mai importante procese de degradare sunt de natura unor segregări ale betonului, defecte de suprafață ale feței văzute, parapetul pietonal necorespunzător, prezența vegetației pe elemente infrastructurii, lipsa trotuarului, lipsa scărilor de acces.

Toate aceste degradări fac ca traficul rutier în această zonă să devină interzisă în vederea asigurării siguranței participanților în trafic, în consecință, cartierul " Sûrú " este accesibil circulației rutiere numai prin cel mai apropiat pod peste râul Târnavă Mică aflat la o distanță de mai mulți kilometri.

Necesitatea proiectului se conturează în crearea infrastructurii de bază pentru a putea oferi șansa persoanelor defavorizate și vulnerabile la reintegrarea în societate. Totodată, proiectul vizează reducerea marginalizării socio-culturale prin asigurarea accesului persoanelor vulnerabile și marginalizate, indiferent de naționalitate și statut social, la serviciile de bază.

Prin asigurarea serviciilor de bază la nivel local, persoanele aparținând grupurilor marginalizate ar putea beneficia de serviciile de bază care vor facilita reintegrarea lor în societate, reducând gradul de segregare a grupurilor marginalizate, astfel contribuind la scăderea expunerii riscului de sărăcie relativă.

Cele mai importante procese de degradare sunt de natura unor segregări ale betonului, defecte de suprafață ale feței văzute, parapetul pietonal necorespunzător, prezența vegetației pe elemente infrastructurii, lipsa trotuarului, lipsa scârilor de acces. Toate aceste degradări fac ca traficul rutier în această zonă să devină imposibilă, ne fiind asigurată siguranța participanților în trafic, astfel locuitorii din cartierul romilor vor fi obloagați să circule pe rute ocolitoare.

Podul mixt executat în anul 1986 a avut 4 deschideri cu o lungime totală de 36,70 m.

Suprastructura podului era din lemn, iar infrastructura era formată din două culei și trei pile.

Pilele podului au fost pile din beton armat cu elevația lamelară, iar fundațiile au fost realizate sub formă de fundații directe din beton simplu.

Prin coborârea accentuată a talvegului în anii 90 (din cauza exploatării agregatelor din r.Târnavă Mică aval de pod) pila nr.2 a fost deplasat atât în plan vertical cât și în plan orizontal, deci podul a prezentat pericolul de prăbușire.Pentru menținerea circulației pe pod a fost refăcut pila nr.2 în regim de urgență, sub circulație de pe pod.

Pila a fost construit cu 2 stâlpi și riglă transversală din beton armat, iar fundațiile stâlpilor au fost realizate sub formă de fundații pe chesoane cu dimensiunile de 3,00 x 3,00x 4,00 m.

Chesoanele din beton armat au fost coborâte la adâncimea de 4,00 m sub cota talvegului, iar natura terenului de fundare era marnă argiloasă, tare.

Pe parcursul exploatării podului atât suprastructură din lemn a podului cât și pila nr.3 au fost degradate, motiv pentru care în anul 2004 podul a fost consolidat.

Pe secorul de drum vicinal – str.Jegverem- sub acțiunea traficului și a factorilor climaterici în timpul exploatării, suprafețele carosabile sunt degradate. Defecțiunile cele mai importante care au apărut, sunt sub formă de gropi, fâgașe longitudinale, denivelări și văluriri. Capacitățile portante ale complexelor rutiere existente nu satisfac cerințele traficului rutier actual și de perspectivă. Acostamentele străzii sunt neprofilate și neconsolidate, iar șanțurile de pământ sunt colmatate, dar sunt zone și fără șanțuri.Podețele existente sunt necorespunzătoare și insuficiente ca număr.

Situația precară a drumului a creat o serie de efecte negative, iar cele mai semnificative sunt următoarele:

- accesul îngreunat la principalele zone de interes și lipsa de interes din partea unor investitori în dezvoltarea activității economice în zonă;
- desfășurarea cu greutate a activităților agricole sau a celor economice;
- lipsa de interes din partea locuitorilor și a persoanelor calificate de a se stabili în zonă;
- intervenția greoaie a mijloacelor de intervenție în caz de urgență.

Hotărârea pentru reabilitarea podului și a sectorului de drum vicinal a fost luată pe următoarele considerente:

- Asigurarea circulației în condiții de siguranță locuitorilor din Zona Suru pentru a putea beneficia de serviciile de bază – sănătate , pompierii , administrație, etc;
- Facilitarea tranzitului utilajelor și mărfurilor agricole ;
- Deservirea directă a unui număr cât mai mare de rezidenți.

Lucrările de reabilitare vor asigura traversarea râului Târnava Mică și parcurgerea acestui tronson de drum în condiții de siguranță și confort sporit atât pentru traficul de vehicule, cât și pentru pietoni..

Starea tehnică bună a drumurilor contribuie la diversificarea activităților economice, comerciale, la îmbunătățirea condițiilor de viață și de muncă și la menținerea populației în spațiul rural.

c)valoarea investiției cu TVA de 19 %: *total 5.351.836,86 lei din care C+M 4.372.193,88 lei*

Sursa de finanțare este "Programul prin intermediul Granturilor SEE și Norvegiene 2014-2021 și este implementat de FRDS (în calitate de Operator de Program - OP) în parteneriat cu Asociația Norvegiană a Autoritățile Locale și Regionale (KS), în calitate de Partener de Program din partea Donatorilor, și cu Consiliul Europei (CoE), în calitate de Organizație Internațională Parteneră." și Fonduri din bugetul local al Comunei Chibed.

d)perioada de implementare propusă; anii sem II. 2023- sem .I 2024 Durata de realizare 12 luni.

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

f)o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului.

Capacitățile fizice a investiției sunt următoarele:

- Podul din beton armat peste r. Târnava Mică cu o lungime totală de L = 43,25 m
- Strada Jégverem din intravilanul localității Chibed pe o lungime de L = 0,500 km

Caracteristicile tehnice principale ale investiției:

❖ Pod din beton armat

- Lungimea totală a podului 43,25 m
- Lățimea podului 7,00 m
- Numărul benzilor de circulație 1
- Lățimea părții carosabile 5,50 m
- Lățimea trotuarelor 0,75 m
- Debitul de calcul Q 1,00% 426,00 m³/s
- Înălțimea liberă de scurgere sub pod 1,63 m
- Clasa de încărcare E (A30, V80)

❖ Rampe de acces

- Lungimea totală a rampelor de acces 90,00 m
- Lățimea platformei 7,00 + 5,00 m
- Numărul benzilor de circulație 1
- Lățimea părții carosabile 5,50 + 4,00 m
- Lățimea acostamentelor 0,75 + 0,50 m
- Clasa tehnică a drumului local V.

❖ Lucrări hidrotehnice de apărare

- Lungimea totală a lucrărilor pentru apărarea malurilor (zid de apărare din gabioane pe saltea)
- Existent **65,00 m**
 - din care :- mal drept amonte de pod 15,00 m
 - mal drept aval de pod 20,00 m
 - mal stâng amonte de pod 15,00 m
 - mal stâng aval de pod 15,00 m
- proiectat **65,00 m**
 - din care :- mal drept aval de pod 45,00 m
 - mal stâng aval de pod 20,00 m
- Lungimea pragului de fund din anrocamente 45,00 m

❖ Drumul vicinal str. Jegverem

- lungimea sectorului de drum studiat	0,500 km
- lățimea platformei drumului	5,00 m
- numărul benzilor de circulație	1
- lățimea benzii de circulație	4,00 m
- lățimea părții carosabile	4,00 m
- lățimea acostamentelor	0,50 m
- Intensitatea traficului	f. redusă
- clasa de trafic	f. ușor
- panta transversală a părților carosabile în aliniament	4,00 %
- panta transversală a acostamentelor	5,00 %
- strat de rulare (piatră spartă amestec optimal)	15,00 cm
- strat de fundație (balast)	38,00 cm
- strat izolator (nisip)	7,00 cm

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

Demolarea parțială a podului existent se va realiza în următoarea ordine:

- scoaterea tablierului de pe infrastructură (demontarea celor 4 platforma vagon Rgs) ;
- dărâmarea mecanică rigla pilei;
- dărâmarea betoanelor din elevații la pile ;
- dărâmarea betoanelor din fundații pile;

V. Descrierea amplasării proiectului:

Obiectivul de investiție propus este amplasat în partea estică a localității Chibed pe lunca aluvionară a Târnavei Mici, pe un drum de exploatare care traversează râul Târnavă Mică și se află în intravilanul localităților Chibed, în domeniul public al comunei Chibed conform HCL 14/2004. Construirea unui pod din beton armat definitiv va asigura traversarea râului Târnavă Mică în condiții de siguranță și confort sporit, atât pentru traficul de vehicule cât și pentru pietoni și va consolida creșterea calității vieții a celor peste 100 de persoane aparținând unui grup marginalizat. Drumul național DN13A traversează teritoriul comunei Chibed, județul Mureș.

Vecinii comunei sunt: spre nord-est comuna Sărățeni, la sud-vest comuna Ghindari, la nord-vest Măgherani spre est orașul Sovata.

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:

Nu este cazul. Atât pe durata execuției lucrărilor, cât și la finalizarea acestora, se va asigura curgerea normală a apei. În vederea colectării și evacuării apelor meteorice de pe platforma drumurilor se prevăd șanțuri și rigole. Soluțiile propuse nu afectează terenurile particulare din zonă, amplasamentul fiind pe domeniul public.

Materialele folosite (nisip, balast, piatră spartă, ciment și beton asfaltic) nu conțin elemente agresive sau care se pot dizolva în apele pluviale care se scurg de pe platforma podului.

Organizarea de șantier, care se va realiza în afara zonei de lucru, eventualele alimentări cu combustibil ale utilajelor se vor face numai în incinta organizării de șantier pentru a se evita poluarea apelor.

b) protecția aerului:

Realizarea obiectivului de investiții nu generează surse de poluanți pentru aer.

Lucrarea proiectată nu constituie o sursă de poluare a atmosferei. Eventualele particule de praf, care pot să apară în timpul execuției se pot stopa prin întreținerea corespunzătoare a șantierului.

Cele mai importante noxe evacuate în atmosferă sunt gazele de eșapament de la mașini și utilaje. Acestea sunt verificate periodic prin unități de service auto, fiind admise în circulație doar cele corespunzătoare normelor în vigoare

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Sursele de zgomot și vibrații se rezumă la zgomotul produs de motoarele cu ardere internă ale utilajelor de excavat, ale repartizorului și ale compactorului, doar pe durata execuției

d) protecția împotriva radiațiilor: Nu este cazul

e) protecția solului și a subsolului:

Poluarea solului se poate produce doar accidental pe suprafețe mici prin scurgeri accidentale de carburanți din rezervoarele utilajelor de transport.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatic:

Amplasamentul drumului vicinal este situat în intravilanul localității Chibed - reședință de comună, și asigură accesul public la zona de locuit de etnie romă și terenurile agricole. Amplasamentele nu se situează în interiorul nici unei SCI.

Lucrările de construcții vor fi efectuate pe amplasamentele existente ale podului și sectorului de drum cu respectarea legislației de mediu.

Obiectivul investiției preconizat în comuna Chibed nu este generator de activități și ca atare de poluanți ce pot afecta ecosistemele acvatice și terestre ,

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

Drumul de acces este amplasat în intravilanul localității Chibed. Prin executarea lucrărilor proiectate vor apare influențe favorabile asupra factorilor de mediu, datorită reabilitării podului , sectorului de drum și executării șanțurilor de scurgere a apelor pluviale va scădea gradul de poluare ale aerului și apei, se va reduce volumul de praf, care se depun pe vegetația din zonele drumurilor, împiedicând procesul de fotosinteză;

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

Deșeurile care se produc pe amplasament sunt în general refolosibile (lemn, plastic, metal).

Deșeurile care nu se pot refolosi se vor transporta de către o societate abilitată în acest sens .

Evidența gestiunii deșeurilor generate în decursul desfășurării lucrărilor pe șantier,colectarea, transportul și depozitarea temporară sau definitivă a acestora se va face conform prevederilor HGR nr.856 din 16.08.2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase.

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:- Nu este cazul

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

Materialele care vor fi folosite la realizarea investiției sunt nisip, balast, piatra spartă , ciment și beton asfaltic .

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

Lucrările proiectate nu sunt poluante, îmbunătățesc condițiile de protecție a mediului în zona drumului.

Obiectivul în sine nu afectează calitatea apelor, a aerului, solului, subsolului. Obiectivul este prevăzut să nu producă zgomot, vibrații și să nu afecteze așezările umane și alte obiective de interes public.

Impactul în urma realizării investiției este unul pozitiv, având influențe favorabile asupra mediului prin reducerea poluării fonice, a noxelor, reducerea consumului de combustibil

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.

Deoarece prin procesele desfășurate nu este pus în pericol nici un factor de mediu, nu se impun măsuri speciale pentru monitorizarea și supravegherea calității factorilor de mediu.

IX. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare:
A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterioare 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.

Investiția se va realiza în concordanță cu prevederile legislației românești în vigoare:

- SR 1343-1/2006 privind determinarea cantităților de apă pentru localități urbane și rurale
- Normativ P66-2001 pentru proiectarea și executarea lucrărilor de alimentare cu apă
- Conform STAS 1846 - 90 și ghid de proiectare Indicativ GP106-04.
- P118/99 Normativ de siguranță la foc a construcțiilor
- Legea nr.10/95 Legea privind calitatea în construcții
- C56/2000 Normativ pentru verificarea calității lucrărilor de construcții și a instalațiilor aferente
- Ord.1233/D-80 Norme de protecția muncii în activitățile de construcții – montaj
- HGR nr.273/94 Privind aprobarea regulamentului de recepție a lucrărilor de construcții
- Legea nr.319/06 Privind securitatea și sănătatea în muncă
- HGR nr.766/1997. Prevederi privind nivelul de performanță a lucrărilor proiectate.

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

Organizarea de șantier se desfășoară pe toată lungimea traseului, pe toată durata de realizare a investiției.

Lucrări pregătitoare propuse

- amenajarea acceselor la punctele de lucru
- trasarea și pichetarea platformei
- realizarea unei baracă pentru depozitarea materialelor sculelor și materialelor mărunte.
- parcare utilajelor pe o platformă amenajată
- realizarea unei pod de serviciu cu folosirea elementelor suprastructurii (schelet metalic) de la podul existent.
- Insulă din anrocamente și balast pentru demolarea pilei și executarea unei pile noi.

Descrierea procesului tehnologic

Amenajarea acceselor la punctele de lucru pentru terasamente se va face în așa fel ca să fie asigurată o bună circulație a mijloacelor cu care se transportă materialele de construcții.

Echipamente, dotări specifice necesare:

- baracă metalică prefabricată sau baracă din lemn
- se va vor folosi WC-uri mobile ecologice
- bransament electric provizoriu pentru organizarea de șantier

Nu există surse potențial poluante pentru mediu datorită organizării de șantier a lucrărilor.

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:

În mod definitiv se vor realiza ocupări de teren doar pentru rampe și platforma drumului vicinal.

După terminarea lucrărilor de modernizare a drumurilor locale se va reface terenurile în jurul drumurilor și podului la starea inițială, se va înierba și se va reda circulației publice (auto și pietonale).

XII. Anexe - piese desenate:

1. planul de încadrare în zonă
2. planul de încadrare în localitate
3. plan de situație care conține coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;
3. certificat de urbanism
4. aviz GA

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 – 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:

- bazinul hidrografic; Mureș
- cursul de apă: denumirea; râul Târnava Mică

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

- Nu este cazul

3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, - Nu este cazul .

XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. 262/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului : - Nu este cazul

Semnătura și ștampila

Titularului

Comuna Chibed

Primar, Dósa Sándor