

MEMORIU DE PREZENTARE

I. Denumirea proiectului: „MODERNIZARE STRADA IERNUȚENI, MUN. REGHIN, JUD. MUREȘ”

II. Titular:

- **numele;** MUNICIPIUL REGHIN, CIF 3675258
- **adresa poștală;** Municipiul Reghin, Piata Petru Maior, nr. 41, jud Mures
- **numărul de telefon și adresa de e-mail, adresa paginii de internet;** Telefon : 0265 – 511.112, office@primariareghin.ro
- **numele persoanelor de contact:** Mark Endre Dezso - primar

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) un rezumat al proiectului;

Proiectul prevede refacerea Strazii Iernuteni (DN 15) pe o lungime totala de 1952 m, KM 103+790 – KM 105+960.

Suprafața ocupată de strada care urmează a fi reabilitata/modernizata aparține domeniului public al Mun. Reghin. Terenul se află în întregime în folosința domeniului public, ampriza strazii rămânând nemodificată în urma procesului de modernizare.

Atât în timpul execuției lucrărilor cât și după finalizarea acestora nu vor fi ocupate terenuri suplimentare, nefiind necesare exproprieri de terenuri.

Investitia are ca scop aducerea structurii rutiere la parametrii tehnici corespunzatori in vederea sporirii confortului si sigurantei circulatiei rutiere si evacuare apelor pluviale.

În prezent, strada **Iernuteni** prezintă cu sistem rutier modernizat cu aproximativ 12-15 ani in urma, imbracaminte asfaltica cu degradari majore. Traseul propus se suprapune peste cel existent și este format din succesiuni de aliniamente și curbe cu raze ce se includ între valori de 115m și 500 m.

Strada Iernuteni ce face obiectul prezentei documentații prezinta defectiuni specifice strazilor cu imbracaminte asfaltica.

Suprafața drumului în multe locuri prezintă ondulări, gropi, denivelări, crăpături, văluri, care se accentuează în timp, structuri rutiere foarte variate, datorită intemperiilor, toate acestea nu permit desfășurarea în condiții de siguranță a traficului rutier

Colectarea și evacuarea apelor meteorice nu este rezolvată, de-a lungul traseelor șanțurile sunt practic nefuncționale, apa stagnează în proximitatea rigolelor carosabile.

Șanțurile existente sunt de pământ, neprofilate iar rigolele carosabile sunt deteriorate/degradate.

În perioadele foarte bogate în precipitații pe strada analizata apa bălțește făcând dificilă circulația autovehiculelor.

Condițiile hidrologice actuale întâlnite sunt defavorabile, imprimate de starea drumurilor, cu profil preponderent la nivelul terenului sau cu profil mixt, caracterizate cu lipsa sau existența parțială a șanțurilor și a canalelor de scurgere, cu stare parțial colmatate.

Drumul studiat traverseaza Raul Mures intr-o sectiune, insa podul existent peste cursul de apa NU face obiectul prezentului proiect. Proiectul se refera strict la lucrari de modernizare a structurii rutiere.

Situația existentă se prezintă astfel:

- partea carosabilă se prezintă cu sistem rutier modernizat si degradari specifice imbracamintilor asfaltice;

- acostamentele sunt degradate;
- bordurile existente sunt degradate;
- scurgerea apelor meteorice este asigurată parțial;
- lipsesc anumite elemente de siguranța circulației.

Deficiențele constatate la fața locului:

- elemente geometrice nesistematizate în plan și profil longitudinal;
- lipsa pantelor transversale pe anumite sectoare;
- structuri rutiere necorespunzătoare.
- regimul de scurgere al apelor deficitar, determinat de lipsa unor amenajări complete (rigole, guri de scurgere insuficiente).

Obiectivul principal al proiectului îl reprezintă îmbunătățirea condițiilor de viață al locuitorilor din Municipiul Reghin prin modernizarea căilor de comunicare terestră, adică drumuri, străzi și a lucrărilor conexe precum colectarea și evacuarea apelor pluviale.

Traficul desfășurat pe aceasta stradă se înscrie în clasa de trafic greu și foarte greu. Traficul constă în vehicule rutiere cu masa maximă a unei osii de 11,5 t. Conform datelor puse la dispoziție de beneficiarii investiției, traficul va avea o creștere astfel încât este necesară creșterea capacității portante și a capacității de circulație.

În amplasamentul lucrării există stalpi de susținere a rețelei aeriene, de alimentare cu energie electrică, dar aceștia nu sunt afectați sub nicio formă.

Au fost identificate în zonă și alte rețele de alimentare cu gaze naturale, de apă și canalizare menajeră. În urma constatărilor din teren se observă că utilitățile nu sunt afectate, lucrările efectuate fiind preponderent la suprafață. În orice caz este recomandat ca deținătorii de utilități să fie informați cu privire la lucrări.

Lucrarea ce face obiectul prezentului act de reglementare urbanistică se încadrează în categoria „C”- **Construcții de importanță normală** – în conformitate cu HG nr.766/1997 „Regulament privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor”. Strada, **se încadrează în clasa de risc seismic III** – corespunzând construcțiilor la care sunt așteptate degradări structurale care nu afectează semnificativ siguranța structurală, dar la care degradările elementelor nestructurale pot fi importante.

Suprafața construită desfășurată este egală cu suprafața construită.

Lungimea reală totală este : **L = 1.952 m (1,952 km);**

Suprafața carosabilă conform măsurătorilor: **S = 13.664 mp;**

Suprafața pistelor de bicicliști conform măsurătorilor: **S = 5.607 mp;**

1. Strada Iernuteni Km 103+790 – 105+960:

- face parte din categoria I (magistrală), conform OMT50/1998 și STAS 10144..
Pornește de la intrarea în Municipiu dinspre Targu Mures.

Platforma cu 2 benzi are o lățime medie de aprox. 9,0m, cu un sistem rutier format din îmbracaminte bituminoasă și fundație din agregate de balastieră și cariera.

Evacuarea apelor se realizează prin intermediul santurilor de pământ inierbate, rigolelor carosabile existente.

Traseul în plan

Traseul propus **se suprapune peste cel existent** și este format din succesiuni de aliniamente și curbe cu raze ce se includ între valori de 115 m și 500 m.

S-a urmărit în totalitate traseul existent pentru evitarea lucrărilor de extindere a platformei suplimentare.

Profilul longitudinal

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

- respectarea grosimii propuse pentru stratul de uzură (5cm);
- respectarea pasului de proiectare;
- asigurarea scurgerii apelor de pe platforma drumului.

Profilul transversal

În conformitate cu STAS 2900-89 „Lucrări de drumuri. Lățimea Drumurilor” profilele transversale tip prezintă următoarele elemente geometrice:

- | | |
|------------------------------------------|----------------|
| - lățimea platformei de drum | - 9,00 m; |
| - lățimea părții carosabile | - 7,00 m; |
| - lățimea pistei de biciclete | - 1,70/2,50 m; |
| - lățimea acostamentelor | - 0,75 m; |
| - lățimea santurilor de pamant | - 2,00 m; |
| - panta transversală a părții carosabile | - 2,50 %; |
| - panta transversală a acostamentelor | - 4,00 %. |

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 recomandările studiului geotehnic, de traficul actual și de necesitatea de a prelua solicitările traficului de perspectivă, precum și de tema de proiectare pusă la dispoziție de către beneficiar, prin documentația de avizare a lucrărilor de intervenție.

Sistemul rutier propus pentru partea carosabilă:

- 5 cm beton asfaltic MAS 16 (MAS 16 rul 50/70) în strat de uzură;
- 5 cm frezare îmbrăcăminte asfaltică existentă;
- Structura rutieră existentă.

Structura piste de cicliști și trotuar pietonal:

- 3 cm beton asfaltic BA 8 în strat de uzură;
- 10 cm strat de beton de ciment C 20/25;
- Folie de polietilenă;
- 10 cm fundație de balast.

Sistemul rutier propus pentru acostamente:

- strat de balast - 20 cm.

Situatia propusa

Descrierea principalelor lucrări de intervenții;

1. Strada Iernuteni Km 103+790 – 105+960

PARTEA CAROSABILĂ

Se va realiza cu două benzi de circulație pe sectorul km 103+790 – 105+960.

Pe tronsonul Km 103+790 – 105+700 lățimea părții carosabile va fi de 7,00 m iar pe tronsonul 105+700 – 105+825 carosabilul prezinta latimea de 10,00 m (2 benzi de circulatie x 3,50 m + 1 bandă de circulație x 3,00 m), cu pantă transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de panta acoperis.

Lungimea Strazii Iernuteni este de 1952 m (1,952 Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 13.664,00 mp.

Proces tehnologic pe zona carosabilului:

- 5 cm beton asfaltic MAS 16 (MAS 16 rul 50/70) in strat de uzura;
- 5 cm frezare imbracaminte asfaltica existenta;
- Structura rutiera existenta.

Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

Structura piste de ciclisti și trotuar pietonal:

- 3 cm beton asfaltic BA 8 in strat de uzura;
- 10 cm strat de beton de ciment C 20/25;
- Folie de polietilena;
- 10 cm fundatie de balast.

Structura piste de cicliști (adiacenta carosabilului):

- 5 cm beton asfaltic MAS 16 (MAS 16 rul 50/70) in strat de uzura;
 - 6 cm beton sfaltic deschis BAD 22.4 (BAD 22.4 leg 50/70) in strat de legatura;
 - 8 cm anrobat bituminos AB 31.5 (AB 31.5 baza 50/70) in strat de baza;
 - 20 cm strat de fundatie superioara din piatra sparta;
 - 35 strat de fundatie din balast;
 - Structura rutiera existenta – se înlătură.
- * fâșie geogrilă cu lățimea de 1m pe zona rostului longitudinal (Rt=50/50 KN/m)

Lucrarile propuse sunt urmatoarele:

1. lucrari de reabilitare a structurilor rutiere
2. lucrari de colectare si evacuare dirijata a apelor pluviale (rigole carosabile și guri de scurgere noi);
3. lucrari de realizare trotuare pietonale;
4. lucrari de realizare piste de biciclisti;
5. lucrari de refacere cale pe pod (frezare strat de uzura si inlocuire borduri din beton);
6. lucrari de siguranta circulatiei.

Lungimea cumulata pe care se aplica urmatoarele solutii de rehabilitare si modernizare este de 1.952,00m

Profil Transversal Proiectat Nr. 1

Aplicabilitate : Str. Iernuțeni km 103+790 – 104+250

L_{sector}= 460,00 m

Structura Rutiera:

- 5 cm beton asfaltic MAS 16 (**MAS 16 rul 50/70**) in strat de uzura;
- 5 cm frezare imbracaminte asfaltica existenta;
- Structura rutiera existenta.

Structura piste de ciclisti:

- 3 cm beton asfaltic BA 8 in strat de uzura;
- 10 cm strat de beton de ciment C 20/25;
- Folie de polietilena;
- 10 cm fundatie de balast.

Elementele geometrice ale profilului transversal sunt:

- Parte carosabila: 7,00 m (2 benzi de circulatie x 3,50 m);
- Benzi de încadrare: 0,50 m (2 benzi x 0,25 m);
- Pista ciclisti dublu sens: 2,50 m (dreapta);
- Rigolă carosabilă: 0,80 m (stanga).

Profil Transversal Proiectat Nr. 2

Aplicabilitate : Str. Iernuțeni km 104+250 – 104+360

L_{sector}= 110,00 m

Structura Rutiera:

- 5 cm beton asfaltic MAS 16 (**MAS 16 rul 50/70**) in strat de uzura;
- 5 cm frezare imbracaminte asfaltica existenta;
- Structura rutiera existenta.

Structura piste de ciclisti:

- 3 cm beton asfaltic BA 8 in strat de uzura;
- 10 cm strat de beton de ciment C 20/25;
- Folie de polietilena;
- 10 cm fundatie de balast.

Elementele geometrice ale profilului transversal sunt:

- Parte carosabila: 7,00 m (2 benzi de circulatie x 3,50 m);
- Benzi de încadrare: 0,50 m (2 benzi x 0,25 m);
- Pista ciclisti dublu sens: 2,50 m (stânga);
- Șanț de pământ: 2,00 m (stânga și dreapta).

Profil Transversal Proiectat Nr. 3

Aplicabilitate : Str. Ierņuteni km 104+360 – 104+445

L_{sector}= 85,00 m

Structura Rutiera:

- 5 cm beton asfaltic MAS 16 (**MAS 16 rul 50/70**) in strat de uzura;
- 5 cm frezare imbracaminte asfaltica existenta;
- Structura rutiera existenta.

Structura piste de ciclisti:

- 3 cm beton asfaltic BA 8 in strat de uzura;
- 10 cm strat de beton de ciment C 20/25;
- Folie de polietilena;
- 10 cm fundatie de balast.

Elementele geometrice ale profilului transversal sunt:

- Parte carosabila: 7,00 m (2 benzi de circulatie x 3,50 m);
- Benzi de încadrare: 0,50 m (2 benzi x 0,25 m);
- Pista ciclisti dublu sens: 2,50 m (stânga);
- Rigolă carosabilă: 0,80 m (stanga);
- Bordură prefabricată din beton 50x20x25: stânga;
- Șanț de pământ: 2,00 m (dreapta).

Profil Transversal Proiectat Nr. 4

Aplicabilitate : Str. Ierņuteni km 104+508 – 105+015

L_{sector}= 507,00 m

Structura Rutiera:

- 5 cm beton asfaltic MAS 16 (**MAS 16 rul 50/70**) in strat de uzura;
- 5 cm frezare imbracaminte asfaltica existenta;
- Structura rutiera existenta.

Structura piste de ciclisti și trotuar pietonal:

- 3 cm beton asfaltic BA 8 in strat de uzura;

- 10 cm strat de beton de ciment C 20/25;
- Folie de polietilena;
- 10 cm fundatie de balast.

Elementele geometrice ale profilului transversal sunt:

- Parte carosabila: 7,00 m (2 benzi de circulatie x 3,50 m);
- Benzi de încadrare: 0,50 m (2 benzi x 0,25 m);
- Pista ciclisti unisens: 1,50 m (stânga și dreapta);
- Trotuar pietonal: 1,00 m (stânga și dreapta);
- Rigolă carosabilă: 0,80 m (stânga și dreapta);
- Bordură prefabricată din beton 50x20x25: stânga și dreapta.

Profil Transversal Proiectat Nr. 5

Aplicabilitate : Str. Ierņueni km 105+105 – 105+700

L_{sector}= 595,00 m

Structura Rutiera:

- 5 cm beton asphaltic MAS 16 (**MAS 16 rul 50/70**) in strat de uzura;
- 5 cm frezare imbracaminte asphaltica existenta;
- Structura rutiera existenta.
-

Structura piste de cicliști:

- 5 cm beton asphaltic MAS 16 (**MAS 16 rul 50/70**) in strat de uzura;
- 6 cm beton sfaltic deschis BAD 22.4 (**BAD 22.4 leg 50/70**) in strat de legatura;
- 8 cm anrobat bituminos AB 31.5 (**AB 31.5 baza 50/70**) in strat de baza;
- 20 cm strat de fundatie superioara din piatra sparta;
- 35 strat de fundatie din balast;
- Structura rutiera existenta – se înlătură.

* fâșie geogrilă cu lățimea de 1m pe zona rostului longitudinal (Rt=50/50 KN/m)

Elementele geometrice ale profilului transversal sunt:

- Parte carosabila: 7,00 m (2 benzi de circulatie x 3,50 m);
- Separator fizic: stânga și dreapta;
- Pista ciclisti unisens: 1,70 m (stânga și dreapta);
- Bordură prefabricată din beton 50x20x25: stânga și dreapta.

Profil Transversal Proiectat Nr. 6
Aplicabilitate : Str. Ierņueni km 105+700 – 105+825
L_{sector}= 125,00 m

Structura Rutiera:

- 5 cm beton asfaltic MAS 16 (**MAS 16 rul 50/70**) in strat de uzura;
- 5 cm frezare imbracaminte asfaltica existenta;
- Structura rutiera existenta.

Structura piste de cicliști:

- 5 cm beton asfaltic MAS 16 (**MAS 16 rul 50/70**) in strat de uzura;
- 6 cm beton sfaltic deschis BAD 22.4 (**BAD 22.4 leg 50/70**) in strat de legatura;
- 8 cm anrobat bituminos AB 31.5 (**AB 31.5 baza 50/70**) in strat de baza;
- 20 cm strat de fundatie superioara din piatra sparta;
- 35 strat de fundatie din balast;
- Structura rutiera existenta – se înlătură.

* fășie geogrilă cu lățimea de 1m pe zona rostului longitudinal (Rt=50/50 KN/m)

Elementele geometrice ale profilului transversal sunt:

- Parte carosabila: 10,00 m (2 benzi de circulatie x 3,50 m + 1 bandă de circulație x 3,00 m);
- Separator fizic: stânga și dreapta;
- Pista ciclisti unisens: 1,70 m (stânga și dreapta);
- Bordură prefabricată din beton 50x20x25: stânga și dreapta.

Profil Transversal Proiectat Nr. 7
Aplicabilitate : Str. Ierņueni km 105+890 – 105+960
L_{sector}= 70,00 m

Structura Rutiera:

- 5 cm beton asfaltic MAS 16 (**MAS 16 rul 50/70**) in strat de uzura;
- 5 cm frezare imbracaminte asfaltica existenta;
- Structura rutiera existenta.

Elementele geometrice ale profilului transversal sunt:

- Parte carosabila: 12,00 m compusa din 2 benzi de circulatie x (3,50 + supralargire) m;
- Bordură prefabricată din beton 50x20x25: stânga și dreapta.

SENS GIRATORIU KM 105+165

In cadrul acestei etape de proiectare s-a amenajat un sens giratoriu cu raza interioara de 2,30 m (conform AND 600/2015 rev. 2), calea inelară fiind prevăzută cu o singura banda cu lățimea de 4,50 m.

S-a prevăzut o supralărgire la interior de 2,0 m și una la exterior de 1,50 m pentru înscrierea facilă a autovehiculelor cu gabarit mărit în sensul giratoriu, amenajate cu pavaj de 10 cm grosime de culoare rosie.

Inelul va fi amenajat din borduri 20x25 pe fundație din beton C 12/15 și în interiorul acestuia se va realiza o umplutură de pământ pentru a face posibilă o amenajare peisagistică.

Lățimea căii la intrarea/ieșirea din sensul giratoriu proiectat va fi 3,50 m respectiv 4,00 m pentru facilitarea ieșirii din sens.

Se propune ca traseul traficului greu să fie direcționat doar pe direcția înainte, datorită dimensiunilor restrictive ale sensului giratoriu proiectat, conform constrângerilor generate de amplasament.

Structura rutiera adoptata este in conformitate cu prevederile normativului AND 605/2014 intrand in categoria structurilor rutiere suplă:

- 5 cm beton asfaltic MAS 16 (**MAS 16 rul 50/70**) in strat de uzura;
- 6 cm beton sfaltic deschis BAD 22.4 (**BAD 22.4 leg 50/70**) in strat de legatura;
- 8 cm anrobat bituminos AB 31.5 (**AB 31.5 baza 50/70**) in strat de baza;
- 20 cm strat de fundatie superioara din piatra sparta;
- 35 strat de fundatie din balast;
- Structura rutiera existenta – se înlătură.

* fășie geogrilă cu lățimea de 1m pe zona rostului longitudinal ($R_t=50/50$ KN/m)

Pentru siguranta circulatiei vor fi prevazute:

- indicatoare de circulație;
- marcaje rutiere;
- separator fizic pentru delimitare fluxuri de circulație.

SIGURANȚA CIRCULAȚIEI

Pe timpul execuției lucrărilor semnalizarea acestora se va face conform **Normelor metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului** - Ordin comun al Ministerului Transporturilor și al Ministerului de Interne nr. 411 / 1112 / 2000.

Semnalizarea lucrărilor de execuție reprezintă o sarcină a constructorului.

Recomandarea proiectantului este ca pe parcursul execuției lucrărilor circulația rutieră să fie deviată pe alte rute (dacă este posibil) . În această ipoteză se recomandă semnalizarea lucrărilor conform figurii G2 și G4 din Normele metodologice.

Indiferent de forma în care se prezintă, semnalizarea rutieră trebuie să furnizeze participanților la trafic indicațiile obligatorii necesare pentru a circula în siguranță pe drumul public . În acest scop este prevăzută semnalizare verticală (indicatoare de circulație) și semnalizare orizontală (marcaje rutiere).

Semnalizarea rutieră verticală se va executa conform SR 1848-1: 2011, SR 1848-2 : 2011.

Semnalizarea rutieră orizontală se va executa conform SR 1848-7 / 2004. Această semnalizare va cuprinde marcaj axial.

Datorita diferentelor semnificative de nivel între linia rosie (cota carosabilului) a drumului/strazilor și terenul natural adiacent se propune în prezenta documentatie montarea parapetilor metalici directionali de tip semigreu H1 W3 conform centralizatorului de mai jos.

Caracteristicile tehnice și parametrii specifici investiției rezultate în urma realizării lucrărilor de intervenție.

1.1	Carosabil
1.2	Trotuar pietonal
1.3	Pista biciclisti
1.4	Rigolă carosabilă
1.5	Borduri din beton 20x25 cm
1.6	Borduri din beton 10x15 cm
1.7	Indicatoare rutiere
1.8	Marcaje rutiere
1.9	Guri de scurgere

Durata totala de execuție a proiectului este de 27 luni.

Etapele realizării proiectului:

- a. realizarea documentației pentru obținerea finanțării;
- b. realizarea proiectului tehnic, a caietelor de sarcini și a detaliilor de execuție;
- c. contractarea și realizarea lucrărilor de C+M în paralel cu logistica necesară (asistența tehnică, consultanță, urmărirea lucrărilor și a calității acesteia, etc.)
- d. recepția lucrărilor de C+M și încheierea proiectului;
- e. întreținerea și urmărirea în timp;
- f. auditul proiectului la sfârșitul perioadei de garanție preconizate.

b) justificarea necesității proiectului;

Investitia are ca scop aducerea structurii rutiere la parametrii tehnici corespunzatori in vederea sporirii confortului si sigurantei rutiere si evacuarea apelor pluviale.

Dezvoltarea acestei zone depinde în mare măsură de calitatea infrastructurii existente în mod special de calitatea căilor de comunicație terestră, adică drum respectiv strada in loc. Modernizarea străzii Iernuteni din Mun. Reghin, Jud Mures, fac parte din proiectul de dezvoltare urbanistică a Mun. Prin executarea lucrărilor propuse în prezenta documentație se vor obține mai multe avantaje: mărirea siguranței și a vitezei de circulație vehiculelor, scăderea costurilor de întreținere, evacuarea apelor pluviale prin amenajarea șanțurilor și a podețelor de descărcare a apelor.

Suprafața ocupată de străzile care urmează a fi modernizate aparțin domeniului public al Mun. Reghin. Terenul se află în întregime în folosința domeniului public, ampriza drumului rămânând nemodificată în urma procesului de modernizare. Atât în timpul execuției lucrărilor cât și după finalizarea acestora nu vor fi ocupate terenuri suplimentare, nefiind necesare exproprieri de terenuri.

c) VALOAREA INVESTIȚIEI:

Valoare C+M	exclusiv TVA 5.597.559,85	inclusiv TVA 6.661.096,22
-------------	-------------------------------------	-------------------------------------

SURSELE DE FINANȚARE A INVESTIȚIEI

Lucrările de modernizare a străzii Iernuteni din Mun Reghin, județul Mureș, ce constituie tema acestei documentații vor fi finanțate din fonduri guvernamentale și din fonduri aferente bugetului local.

- d) **DURATA DE REALIZARE** Durata totală de execuție a proiectului este de 24 luni.
- e) **planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);**
- sunt anexate documentației
- f) **o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele).**
Se prezintă elementele specifice caracteristice proiectului propus:

Proces tehnologic pe zona carosabilului:

- 5 cm beton asfaltic MAS 16 (MAS 16 rul 50/70) în strat de uzură;
 - 5 cm frezare îmbracaminte asfaltică existentă;
 - Structura rutieră existentă.
- Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

Structura piste de cicliști și trotuar pietonal:

- 3 cm beton asfaltic BA 8 în strat de uzură;
- 10 cm strat de beton de ciment C 20/25;
- Folie de polietilenă;
- 10 cm fundație de balast.

Structura piste de cicliști (adiacentă carosabilului):

- 5 cm beton asfaltic MAS 16 (MAS 16 rul 50/70) în strat de uzură;
 - 6 cm beton asfaltic deschis BAD 22.4 (BAD 22.4 leg 50/70) în strat de legătură;
 - 8 cm anrobat bituminos AB 31.5 (AB 31.5 baza 50/70) în strat de bază;
 - 20 cm strat de fundație superioară din piatră spartă;
 - 35 cm strat de fundație din balast;
 - Structura rutieră existentă – se înlătură.
- * fâșie geogrilă cu lățimea de 1m pe zona rostului longitudinal ($R_t=50/50$ KN/m)

Sistemul rutier propus pentru acostamente:

- strat de balast - 20 cm

- **profilul și capacitățile de producție;**
- **descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz);**

1.1	Carosabil
1.2	Trotuar pietonal

1.3	Pista biciclisti
1.4	Rigolă carosabilă
1.5	Borduri din beton 20x25 cm
1.6	Borduri din beton 10x15 cm
1.7	Indicatoare rutiere
1.8	Marcaje rutiere
1.9	Guri de scurgere

- **materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;**

Proces tehnologic pe zona carosabilului:

- beton asfaltic MAS 16 (MAS 16 rul 50/70) in strat de uzura;
 - frezare imbracaminte asfaltica existenta;
 - Structura rutiera existenta.
- Toate straturile executate prin așternere se vor executa mecanizat.

Structura piste de ciclisti și trotuar pietonal:

- beton asfaltic BA 8 in strat de uzura;
- strat de beton de ciment C 20/25;
- Folie de polietilena;
- fundatie de balast.

Structura piste de cicliști (adiacenta carosabilului):

- beton asfaltic MAS 16 (MAS 16 rul 50/70) in strat de uzura;
 - beton sfaltic deschis BAD 22.4 (BAD 22.4 leg 50/70) in strat de legatura;
 - anrobat bituminos AB 31.5 (AB 31.5 baza 50/70) in strat de baza;
 - strat de fundatie superioara din piatra sparta;
 - strat de fundatie din balast;
 - Structura rutiera existenta – se înlătură.
- * fâșie geogrilă cu lățimea de 1m pe zona rostului longitudinal (Rt=50/50 KN/m)

Sistemul rutier propus pentru acostamente:

- strat de balast

- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;

- Nu este cazul

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

- refacerea zonei verzi ocupate temporar de lucrarile de santierul de constructii
- Se va raporta la APM Mureș orice incident sau modificări intervenite din punct de vedere al protectiei mediului.

- În cazul apariției unui incident se vor lua măsuri imediate pentru eliminarea cauzelor și limitarea efectelor asupra factorilor de mediu
 - **căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;**
 - Nu este cazul
 - **resursele naturale folosite în construcție și funcționare;**
 - **metode folosite în construcție/demolare;**
 - săpături manuale și mecanice cu utilaje adecvate; betoane preparate în stații centralizate omologate,
 - **planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară;**
 - sunt anexate documentației
 - **relația cu alte proiecte existente sau planificate;**
 - Nu este cazul
 - **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.**
 - Nu este cazul

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

- **planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului;**
 - Nu este cazul
- **descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;**
 - Nu este cazul
- **căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz;**
 - Nu este cazul
- **metode folosite în demolare;**
 - Nu este cazul
- **detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;**
 - Nu este cazul
- **alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor).**
 - Nu este cazul

V. Descrierea amplasării proiectului:

Amplasamentul proiectului se află în Mun. Reghin, jud. Mureș. Suprafața ocupată de strada care urmează a fi modernizată aparține domeniului public al Mun. Reghin. Terenul se află în întregime în folosința domeniului public, ampriza drumului rămânând nemodificată în urma procesului de modernizare.

Lungimea totală: **L = 1.952 m (1,952 km)**. Strada Iernuteni se suprapune cu DN15.

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, 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;**
 - **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**

Coordonate stereo 70 :

Inceput proiect X 478256; Y 584218

Starsit proiect X 477446; Y 586163

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

- Nu este cazul

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

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

a) protecția calității apelor:

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

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

In perioada executării lucrărilor preconizate, modul de asigurare a utilitatilor va fi :

- apa potabila necesara muncitorilor este asigurata de firma de constructii, in butelii de plastic din comert;

- apa necesara spalarii pe maini inainte de servirea mesei de pranz si la terminarea lucrului in fiecare zi, este asigurata prin organizarea santierului.

- pentru nevoile muncitorilor se va utiliza W.C. ecologic asigurat pe amplasament

- deseurile de natura menajera (resturi de mancare, hartii etc.) vor fi colectate intr-o pubela ecologica din dotarea firmei, fiind apoi evacuate odata cu celelalte deseuri de natura solida.

b) protecția aerului:

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

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

- Din procesul tehnologic nu rezultă gaze sau pulberi

Obiectivul, în sine, la darea lui în folosință, nu va produce noxe care ar putea polua aerul. Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecția calității aerului.

Noxele ce pot polua aerul sunt produse în timpul lucrărilor de execuție: cele rezultate din executia stratului de beton rutier, din realizarea săpăturii și aturnării betoanelor. Se recomandă utilizarea unor instalatii de realizare a betonului rutier și folosirea unor statii de betoane ale căror emisii să se încadreze în valorile stabilite în Ordinul nr. 592/2002. La transportul și depozitarea materialelor granulare care pot elibera particule fine, se vor lua măsuri de acoperire a acestora cu prelate.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- sursele de zgomot și de vibrații;

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

- Surse de zgomot si vibratii nu sunt

Carosabilul a fost prevăzut cu o îmbrăcăminte din beton asfaltic, care duce la o circulație cu un nivel de zgomot scăzut fata de nivelul zgomotului din prezent.

Zgomote și vibrații vor apărea în perioada de execuție, datorită utilajelor, dar durata acestora este limitată la perioada de lucru de zi.

d) protecția împotriva radiațiilor:

- sursele de radiații;

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor;

- Nu este cazul

e) protecția solului și a subsolului:

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

- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;

În perioada de execuție, sursele de poluare a solului pot fi cele provenite de la traficul de utilaje și vehicule grele desfășurat, prin pierderi de accidentale de ulei sau combustibil, de la manipularea unor substanțe potențial poluatoare

(vopsele, carburanți, solvenți, bitum etc.).

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 împrăști 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.

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

În perioada de operare, sursele de poluare sunt doar accidentale (pierderi de substanțe toxice, produse petroliere). Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecția solului.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatic:

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

- Nu sunt afectate monumente ale naturii și nici arii protejate;

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

- **identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele;**

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

- Nu este cazul ;lucrările propuse nu afectează așezările umane și vor contribui la protejarea solului ,subsolului și a apelor de suprafață și subterane.

- Aprovizionarea cu materiale , evacuarea deșeurilor și a altor materiale se vor efectua fără a deranja vecinătățile, circulația pietonală,sau a autovehiculelor

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

- **lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeuri generate;**

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

- **planul de gestionare a deșeurilor;**

Gospodărirea deșeurilor

Pe strazi și în zona învecinată nu pot apărea deșeuri decât la executarea lucrărilor. În această situație, constructorul va avea în vedere ca pe tot parcursul executării lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curățenie. Această sarcină cade în seama executantului, deoarece la terminarea lucrărilor zona va fi predată la beneficiar curată.

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.

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

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

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

- Nu este cazul

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, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);**

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

- **magnitudinea și complexitatea impactului;**

- **probabilitatea impactului;**

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

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

- **natura transfrontalieră a impactului.**

Concluzii privind impactul asupra mediului

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

Studiul proiectului propus, nu a scos în evidență existența în viitor a unor efecte semnificative asupra factorilor de mediu, care s-ar putea întâmpla datorită realizării pe amplasamentul menționat, a lucrărilor

propușe; toate lucrările propușe se vor realiza cu protejarea factorilor de mediu din zona obiectivului, iar exploatarea va ține cont de asemenea de acest lucru.

Pe perioada execuției constructorul este obligat să respecte normele de protecție a mediului pentru a evita în totalitate poluarea mediului înconjurător.

Prin lucrările care fac obiectul prezentei documentații nu se evacuează în mediul ambiant substanțe reziduale sau toxice.

Lucrările proiectate ce urmează a se realiza nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei, peisajului sau din punct de vedere al nivelului de zgomot.

Nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Prin lucrările propușe nu se afectează mediul deoarece:

- lucrările se vor efectua pe o suprafață de teren construită, neafectând alte terenuri (agricole, forestiere, etc.);
- lucrările de drumuri și poduri presupun procese tehnologice fără impact asupra factorilor de mediu, acestea neafectând aerul, apa, solul sau subsolul;
- materialele care se vor utiliza vor trebui să aibă agremente de folosire în condiții de nepoluare;
- utilajele care se vor utiliza nu vor produce poluare fonică, nivelul poluării fonice se include în valorile prevăzute de normele în vigoare, ele trebuind să facă parte din gama uzuală a utilajelor de construcții de drumuri și poduri;

Trebuie menționat faptul că, în general, aceste tipuri de lucrări schimbă favorabil impactul asupra mediului. Odată cu îmbunătățirea fluxului de trafic al autoturismelor, consumul de combustibil se reduce și în mod direct și emisiile de poluanți.

Riscul accidentelor de trafic și a poluării accidentale se reduce în zona analizată, datorită circulației îmbunătățite, precum și a semnalizării corespunzătoare.

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.

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.

Durata de realizare a lucrărilor de execuție este de 24 luni

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

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

Pentru executarea obiectului de investiție sus menționat, organizarea de șantier se va amplasa pe teritoriul administrativ al Mun. Reghin, în apropierea obiectivului de investiție, în funcție de:

- căile de acces
- rețelele de alimentare cu apă
- rețelele de alimentare cu energie electrică
- rețeaua de telecomunicații

Organizarea de șantier va include lucrări care să asigure sursele de apă, energie electrică și telefon.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

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

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

Lucrările de Organizare de șantier necesare execuției lucrărilor vor cuprinde construcții și instalații ale constructorului, echipate cu mijloace la alegerea lui și care să-i permită satisfacerea obligațiilor și relațiilor cu beneficiarul, precum și cele privind controlul și calitatea execuției.

Aceste mijloace trebuie să-i permită antreprenorului să realizeze planul de asigurare a calității astfel ca toate materialele, instalațiile, dispozitivele și sistemele de control necesare execuției să fie în conformitate cu prevederile din proiect, din caietul de sarcini și din legile, normele și normativele în vigoare.

Constructorul va asigura pentru beneficiar un spațiu, pentru a permite personalului de urmărire a lucrărilor, păstrarea în siguranța a tuturor actelor de constatare și procesele verbale. (recepții pe faze, lucrări ascunse, etc.)

După terminarea lucrărilor organizarea de șantier se va desființa iar terenul liber de orice sarcina va fi redat proprietarului.

Organizarea de șantier va cuprinde:

- Împrejmuire
- Toalete ecologice
- Construcție provizorie (baracă) cu rol de: Vestiar – va conține piese de mobilier și echipamente caracteristice.
- Construcție provizorie (baraca) cu rol de: Birou – va conține piese de mobilier și echipamente caracteristice care să permită urmărirea și coordonarea lucrărilor.

Curățenia pe șantier

În vederea asigurării unui flux normal al lucrărilor, antreprenorul general al lucrării va asigura ordinea și curățenia, atât în incinta organizării de șantier cât și în zona lucrărilor. Se vor respecta condițiile din avize.

La terminarea lucrărilor se vor demonta toate lucrările de organizare de șantier și se va curăța terenul din zonă.

Servicii sanitare

Organizarea de șantier va include și dotarea cu un post de prim ajutor prevăzut cu medicamentele și instrumentele necesare intervențiilor de prim ajutor.

Personalul de pe șantier va fi instruit din punct de vedere al măsurilor sanitare.

Se vor asigura mijloace de comunicare rapidă în incinta șantierului pentru cazuri de necesitate.

Constructorul va răspunde de protecția tuturor bunurilor mobile și imobile aflate în zona de lucru împotriva fumului, efectului substanțelor chimice, materialelor bituminoase, a combustibililor și lubrifianților. Constructorul va trebui să respecte, la toate instalațiile și utilajele folosite, limitele noxelor prevăzute în normativele în vigoare la data execuției. Nivelul de zgomot pentru utilaje nu trebuie să depășească 55 dB.

În cazul producerii unor daune la diverse instalații sau bunuri, constructorul trebuie să anunțe beneficiarii acestor instalații și să ia măsuri pentru repararea de urgență pe cheltuiala sa a daunelor produse. Semnalizarea șantierului se va realiza conform normelor în vigoare ținând cont de condițiile în care se realizează lucrările de reparații și consolidări.

Execuția lucrărilor se va face cu respectarea exigențelor de calitate prevăzute în caietele de sarcini și în standardele și normativele în vigoare în România.

Alte facilități pentru organizare de șantier

Nu sunt necesare surse suplimentare pentru realizarea utilităților cerute de organizarea de șantier.

Protejarea lucrărilor executate și a materialelor din șantier

Pe durata execuției lucrărilor construcțiile vor fi protejate conform tehnologiei din caietele de sarcini și solicitărilor beneficiarului.

Executantul se va îngriji de menținerea curățeniei pe șantier, de adunarea zilnică a resturilor de materiale, de depozitarea materialelor în condiții corespunzătoare și spații special amenajate în acest scop .

Se va urmări ca desfășurarea activității zilnice a locuitorilor precum și accesul lor la proprietăți să fie cât mai puțin perturbată de executarea lucrărilor.

Impactul investiției asupra mediului

Pe perioada execuției constructorul este obligat să respecte normele de protecție a mediului pentru a evita în totalitate poluarea mediului înconjurător.

Prin lucrările care fac obiectul prezentei documentații nu se evacuează în mediul ambient substanțe reziduale sau toxice .

Lucrările proiectate ce urmează a se realiza nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei, peisajului sau din punct de vedere al nivelului de zgomot.

Nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Prin lucrările propuse nu se afectează mediul deoarece:

- lucrările se vor efectua pe o suprafață de teren construită, neafectând alte terenuri (agricole, forestiere, etc.);
- lucrările de drumuri presupun procese tehnologice fără impact asupra factorilor de mediu, acestea neafectând aerul, apa, solul sau subsolul;
- materialele care se vor utiliza vor trebui să aibă agremente de folosire în condiții de nepoluare;
- utilajele care se vor utiliza nu vor produce poluare fonică, nivelul poluării fonice se include în valorile prevăzute de normele în vigoare, ele trebuind să facă parte din gama uzuală a utilajelor de construcții de drumuri;

Considerăm că prin intervențiile propuse se vor îmbunătăți condițiile de mediu prin executarea șanțurilor și asigurarea evacuării apelor pluviale.

La terminarea lucrărilor se vor demonta toate lucrările de organizare de șantier și se va curăța terenul din zonă.

Lucrările de execuție se vor face prin firme de specialitate de către personal calificat. Executantul lucrărilor va organiza și va dota fiecare post de lucru conform specificului lucrării executate, cu respectarea tuturor normelor și normativelor de protecția muncii, atât cele generale cât și cele specifice fiecărei operațiuni în parte, în vederea evitării accidentelor de muncă.

Se interzice depozitarea ambalajelor, molozului și deșeurilor pe spațiul carosabil în vederea evacuării acestora. Executantul va încheia contract cu societatea de salubritate.

Se va monta un panou cuprinzând datele de identificare ale construcției: Beneficiar, proiectant, constructor, nr. autorizație de construcție, data începerii și data terminării.

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

- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;

- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;
- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;
- modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.
 - refacerea zonei verzi ocupate temporar de lucrările de șantier de construcții
 - Se va raporta la APM Mureș orice incident sau modificări intervenite din punct de vedere al protecției mediului.
 - În cazul apariției unui incident se vor lua măsuri imediate pentru eliminarea cauzelor și limitarea efectelor asupra factorilor de mediu

XII. Anexe - piese desenate:

1. planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele); planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

- sunt anexate documentației

2. schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare;

- Predare – primire amplasament, verificare panou de identificare
- trasare lucrare
- teren de fundare
- îmbracaminte
- Recepția preliminară a lucrării
- Recepția finală a lucrării

3. schema-flux a gestionării deșeurilor;

- Nu este cazul

4. alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.

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

- Nu este cazul

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

Drumul studiat traversează Raul Mures într-o secțiune, însă în cadrul proiectului se face lucrări de asfaltare a drumului fără să aducă atingeri asupra structurii podului.

Pod peste Raul Mures - cod cadastral: IV.1

Coordonate stereo 70:

X 477.702

Y 585 044

Semnătura și ștampila titularului

