

MEMORIU DE PREZEMNTARE

I. Denumirea proiectului:

*IMBRACAMINTE BITUMINOASA USOARA
PE DJ134
FINTINELE- VETCA JUD. MURES*

II. Titular:

a) Denumire titular: **CONSILIUL JUDETEAN MURES**

b) adresa titularului, telefon, fax, adresă de e-mail: localitatea Tg. Mures ,Pta. Victoriei nr. 1 tel/fax: 0265/263211, e-mail de contact : miklos.attila@cjmures.ro

c) reprezentanții legali / împuterniciți, cu date de identificare: Peter Furunc , identificat prin CI seria MS, nr. _____, domiciliat în Mun. Tg.Mures Pta. Victoriei Nr.1, 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 Judetului Mures pe perioada 2021 – 2027, astfel:

*IMBRACAMINTE BITUMINOASA USOARA
PE DJ134
FINTINELE- VETCA JUD. MURES*

face parte din programul de modernizare a infrastructurii rutiere a Judetului Mures , demarat de catre Consiliul Judetean Mures.

Amplasament: Romania, regiunea centrală, județul Mureș, comuna Albesti, sector de drum judetean situat pe DJ134 km 21+572-22+992

Tronsonul de drum ce face obiectul proiectului este cuprins între km 21+572-22+992 și face legătura între două tronsoane de drum județean (DJ134) aflate în administrarea CJ. Harghita.

Comuna ALBESTI se situează în partea de Sud a județului Mureș, pe valea Tirnavei Mari.

Ea se învecinează din punct de vedere administrativ;

- la est cu jud. Harghita,
- la sud-est cu comuna Saschiz,
- la sud cu comuna Apold,
- la vest cu Mun. Sighisoara,
- la nord- cu comunele Nades resp. Vetca,

Conform HG. 540 / 2000 publicat în M.Of. al României Partea I. Nr. 338 bis din 20.07.2000, privind aprobarea încadrării în categorii funcționale a drumurilor publice și a drumurilor de utilitate privată deschise circulației publice, drumul DJ124 face parte din categoria drumurilor județene, își are originea în loc. Fintanele din jud. Mures și destinația în int. DN13C (județul Harghita)

Descrierea sectorului de drum supus lucrărilor

a) Starea tehnică actuală

Porțiunea de drum județean care face obiectul prezentei lucrări este un drum de pământ pe care s-au efectuat de curând lucrări de pietruire cu rol de întreținere. Traseul acestuia se situează între două sectoare de drum modernizat cu îmbracaminte bituminoasă aflate în administrarea Consiliului județean Harghita.

Lungimea nominală a sectorului de drum cuprins între km 21+572-22+992 aflat în inventarul CJ Mures este de $L_N=1,42\text{km}$

În urma efectuării măsurătorilor topografice și geometrizării traseului prin stabilirea aliniamentelor și curbelor resp. introducerea curbelor de racordare progresivă s-a constatat că lungimea reală a traseului este de $L_R=1,368\text{km}$

Tronsonul DJ134 studiat între km 21+572-22+940 prezintă o succesiune de sectoare cu sinuozitate moderată care alternează cu sectoare aproape rectilinii. Numărul total de curbe este de 18 curbe raportat la 1,368 km.

Razele curbelor sunt cuprinse între $R_{\min}=40\text{m}$ și $R_{\max}=3000\text{m}$

Declivitățile în profil longitudinal, sunt moderate, situate între 0,1 – 4,8%.

Raza minimă a curbelor de racordare verticală este de $R_{v\min}=650\text{m}$.

Profilul transversal preponderent este profil mixt cu debleu pe partea dreapta

Drumul are o singura banda de circulatie, cu latimea partii carosabile de 4m si prezinta o pietruire cu grosime variabila intre 30-35 cm obtinuta in urma acumularii materialului pietros asternut cu rol de intretine dealungul timpului.

Platforma drumului are o latime de aprox. 5m. Acostamentele sunt din pamint.

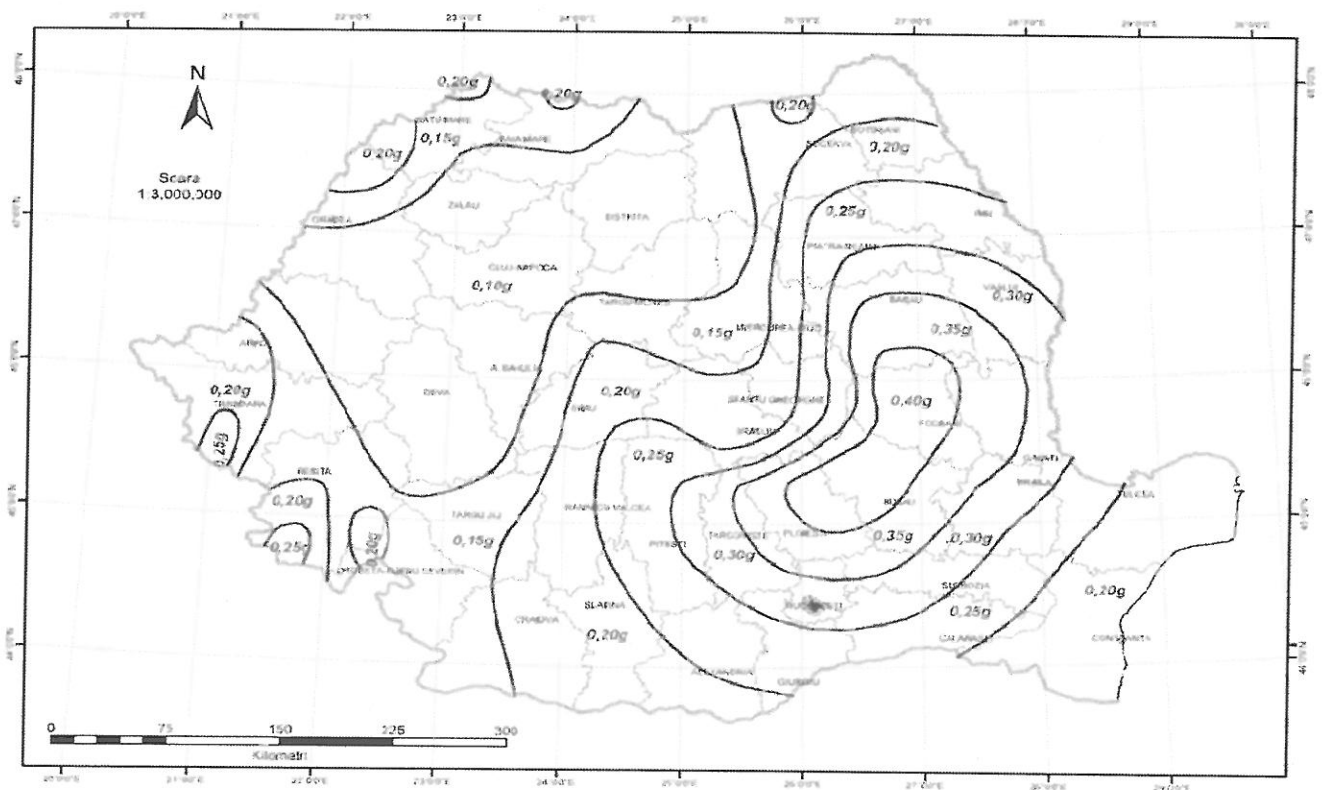
c) datele seismice si climatice

Conform SR 11100/1-93 privind macrozonarea seismică a teritoriului României, perimetrul studiat se situează în zona de gradul 7₁ (scara MSK unde indicia 1 si 2 corespund unei perioade de revenire de 50 resp. 100ani).

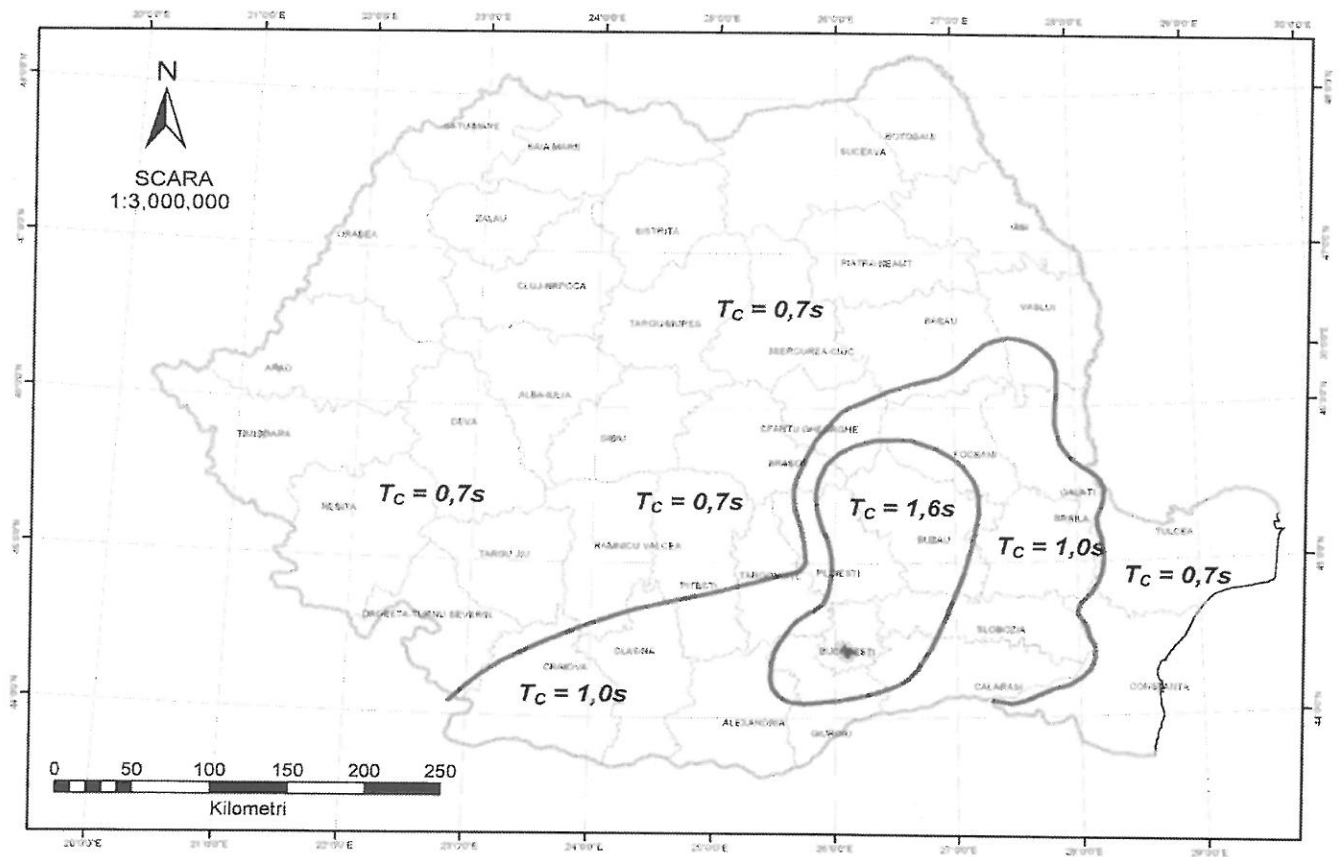
Zonarea pentru seisme cu intervalul mediu de recurență al magnitudinii IMR = 225 ani și 20% probabilitate

de depășire în 50 de ani (conf. "Cod de proiectare seismică - Partea I", indicativ P 100-1/2013), include zona

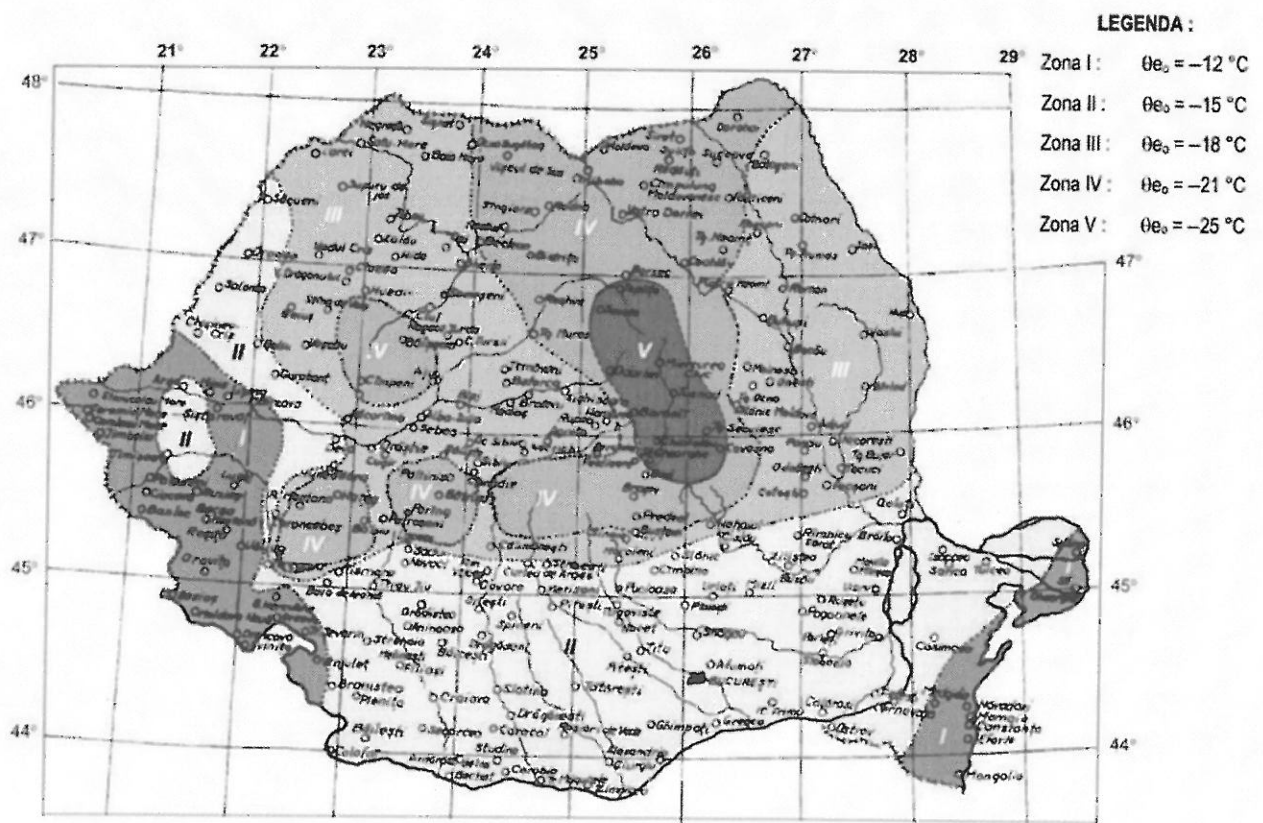
la $a_g = 0,15g$ (acelerația terenului pentru proiectarea construcțiilor la starea limită ultimă)



și $T_c = 0,7$ sec (perioada de control / colț a spectrului de răspuns pentru componentele orizontale ale mișcării seismice).



Din punct de vedere al cliimei zona studiata încadrează în tipul climatic al Podișului Transilvaniei,



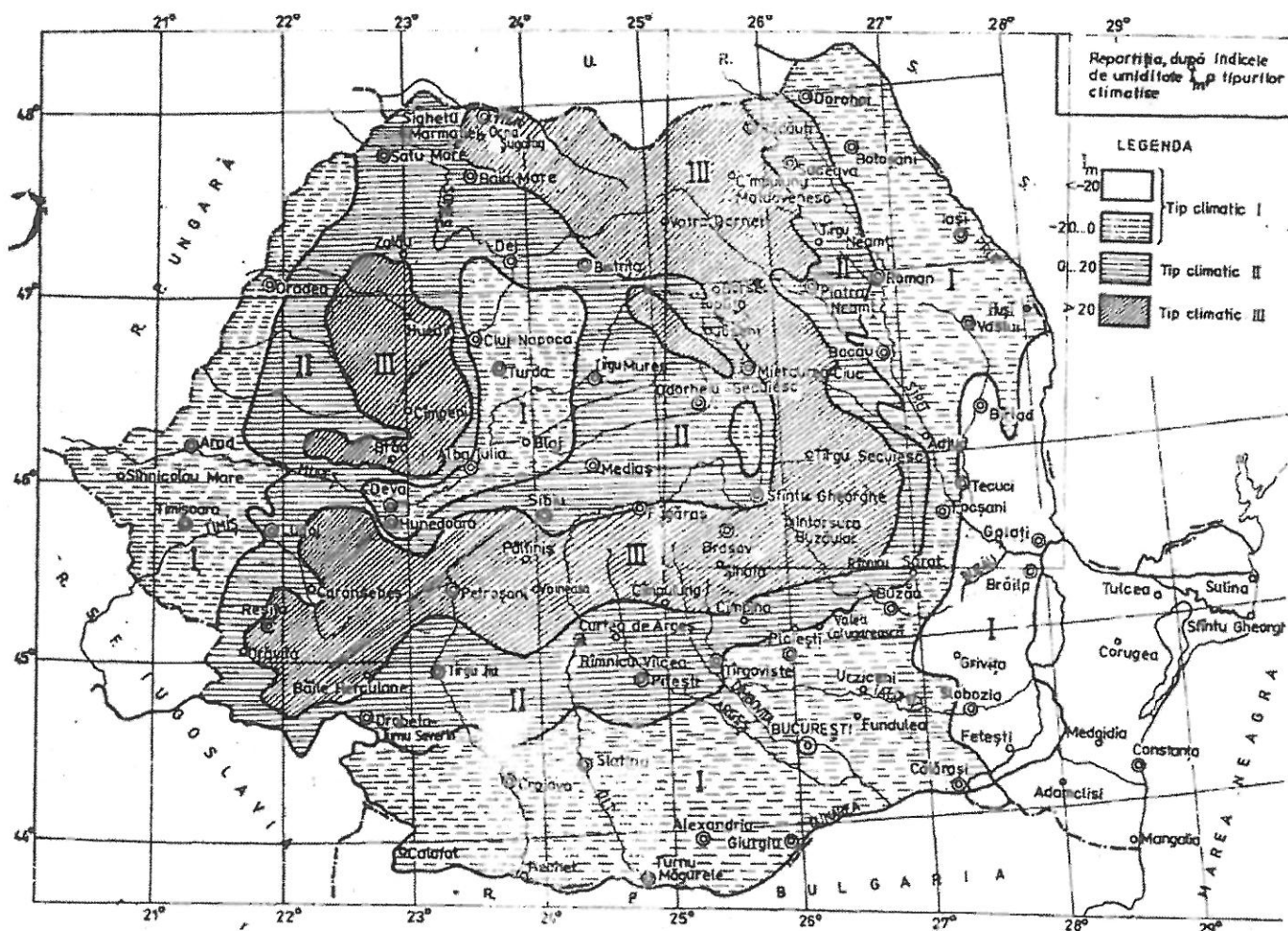
Zonarea climatică a României

aparținând sectorului cu climă temperat – continental moderată, prezentând câteva particularități, în funcție de aspectul deluros al regiunii și de culoarul mai coborât al Târnavei Mari, care influențează asupra regimului termic și al precipitațiilor, conducând la inversiuni de temperatură, frecvența cezurilor și a curenților pe culoar.

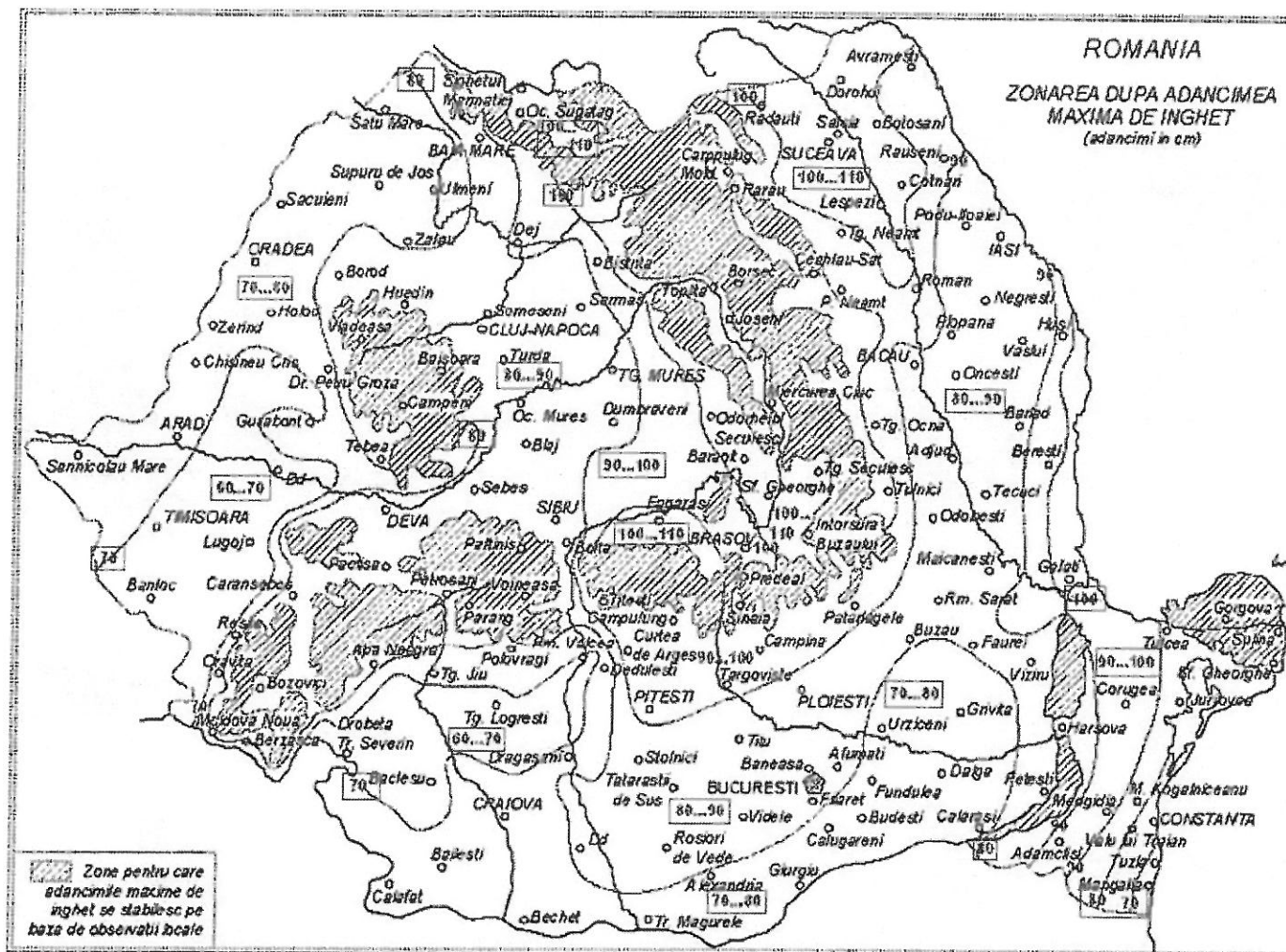
Temperatura medie anuală este de 8,2°C, valoare ce indică un potențial termic redus și care scoate în evidență climatul destul de răcoros.

Precipitațiile medii anuale se înscriu între 650-700 mm/an. Lunile cele mai ploioase fiind mai-iunie (în medie 90-100 mm/mp), iar cele mai secetoase, noiembrie-decembrie (20-30 mm/mp). Ploile torențiale nu au un caracter prea accentuat.

Tipul Climatic stabilit pe baza indicelui de umiditate Thornthwaite (Im) – (STAS 1709/1-90) este de Tip. II. cu $Im = 0 \dots 20$.



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



Adancimea de inghet este 90-100 cm.

c) Categoria si clasa de importanta

DJ134 face parte din **categoria drumurilor judetene**.

Clasa tehnica actuala a drumului judetean pe acest sector conform Ord. 1295 / 2017 **este V**

Dupa executia lucrarilor clasa tehnica va fi IV.

Categoria de importanta a constructiei este [C]

- Constructiile se încadrează în următoarele categorii și clase de rezistență:
- categoria de importantă: „C” conf. HG 766 / 97,
- - categoria funcțională – drum judetean

d) justificarea necesității proiectului;

Proiectul este oportun în raport cu Strategia de dezvoltare a județului Mures pe perioada 2021-2027.

e) 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;

f) Influențe socio-economice

Modernizarea sectorului de drum județean DJ134 prin realizarea unei îmbracaminti usoare bituminoase peste pietruirea existentă face parte din programul de modernizare a infrastructurii județului Mures .

Drumul a fost pietruit de curând dar lipsa impermeabilizării a avut ca rezultat discomfort accentuat în trafic (praf pe timp uscat / noroi pe timp cu precipitații) și duc la solicitări dinamice și cheltuieli suplimentare la întreținerea autovehiculelor participante la trafic.

În urma modernizării acestui sector de drum se vor atinge câteva obiective cum ar fi:

- îmbunătățirea condițiilor de transport atât pe timp de iarnă cât și pe timp de vară
- crearea unei căi de rulare corespunzătoare care pe de o parte să atragă investițiile în această zonă, iar pe de altă parte să încurajeze revenirea forței de muncă tânără
- punerea în valoare a frumuseților naturale ale zonei prin dezvoltarea turismului rural.
- dezvoltarea economică generală a localităților de pe traseul drumului,

g) valoarea investiției; - 4.700.000 lei din care pt. protecția mediului: 0 lei

h) perioada de implementare propusă; 03.2023 - 9.2023

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).

Solutia tehnica adoptata

În vederea ridicării condițiilor de trafic la cerințele actuale, în cadrul proiectului tehnic s-au avut în vedere:

- asigurarea unei căi de rulare cu capacitate portanta corespunzătoare,
- amenajarea curbilor în plan și spațiu ;
- asigurarea scurgerii apelor provenite din precipitații de pe platforma drumului;
- prelungirea podețelor în vederea aducerii la lățimea proiectată a DJ134
- reprofilarea șanțurilor laterale,
- refacerea acostamentelor cu un strat drenant din ballast acoperit de piatra spartă ,
- amenajarea drumurilor laterale;
- semnalizarea orizontală și verticală a zonei ,

Lucrari de drumuri

Amenajare traseului în plan și spațiu :

În termeni generali, axul traseului proiectat al DJ134 se suprapune cu axul drumului existent.

Traseul proiectat de $L=1,368$ km se compune din aliniamente legate prin 18 curbe cu raze cuprinse între 40m – 3000m

Amenajare curbilor se face în funcție de viteza de proiectare prin:

- includerea de curbe de racordare progresivă (clotoide)
- prin supralargire
- prin convertire / suprainaltare

Declivitățile în profil longitudinal sunt cuprinse între: 0,1% - 4,8%.

În profil transversal : Lățime parte carosabilă : $2 \times 3\text{m} = 6\text{m}$

Acostamente: $2 \times 1\text{m}$ din care $2 \times 0,25\text{m}$ bandă încadrare În

cazul sectoarelor de drum pe care se vor monta
parapete de siguranta se va lua in considerare
si latimea de lucru W al parapetului conf.
normativului AND 593/2012

Pante transversale in aliniament : 2,5% pentru carosabil
4% pentru acostamente
Panta transversal maxima in curbe: 6,5%

Sistemul rutier adoptat este **Solutia A** propusa de expert.

A1- km 21+570-km 21+830

- 4cm Beton asfaltic BA16 (EB16RUL 50/70)
- 5cm Binder de criblura BAD22,4 (EB22,4LEG 50/70)
- 15cm Piatra sparta naturala
- 18cm balast nisipos
- 30cm pietruire existenta

A2- km 21+830 - km 22+180

- 4 cm beton asfaltic BA 16 (EB 16 RUL 50/70)
- 5 cm binder de criblura BAD 22,4 (EB 22,4 LEG 50/70)
- 15 cm piatra sparta naturala
- 13 cm balast nisipos
- 35 cm pietruire existenta

A3-km 22+180 - km 22+480

- 4 cm beton asfaltic BA 16 (EB 16 RUL 50/70)
- 5 cm binder de criblura BAD 22,4 (EB 22,4 LEG 50/70)
- 15 cm piatra sparta naturala
- 18 cm balast nisipos
- 30 cm pietruire existenta

A4-km 22+480 - km 22+755

- 4 cm beton asfaltic BA 16 (EB 16 RUL 50/70)
- 5 cm binder de criblura BAD 22,4 (EB 22,4 LEG 50/70)
- 15 cm piatra sparta naturala
- 18 cm balast nisipos
- 30 cm pietruire existenta

A5-km 22+755 - km 22+940

- 4 cm beton asfaltic BA 16 (EB 16 RUL 50/70)
- 5 cm binder de criblura BAD 22,4 (EB 22,4 LEG 50/70)
- 15 cm piatra sparta naturala
- 20 cm balast nisipos
- 35 cm balast nisipos

Acostamentele se vor amenaja cu piatra sparta de cariera in grosime de 24cm.

Latimea acostamentelor pe trosoanele unde se monteaza parapet de protective se va corela ca latimea de lucru al tipului de parapet folosit.

Dispozitive de scurgere a apelor

Avand in vedere configuratia traseului si pantele longitudinale ale acestuia se prevede executia urmatoarelor dispozitive de scurgere a apelor.

PARTEA STANGA						PARTEA dreapta					
KMI	MI	KMS	MS	L(m)	Tip Disp.sc. Ape	KMI	MI	KMS	MS	L(m)	Tip Disp.sc. Ape
21	940	22	140	200	sant din pamant	21	572	21	810	238	sant din pamant
22	560	22	940	380	sant din pamant	21	810	21	930	120	sant betonat
						21	930	22	940	1010	sant din pamant

Tip Disp.sc. Ape	STG.	DR.	Total
SANT DIN BETON MONOLIT	0	120	120
SANT din PAMANT	580	1248	1828

Podete

Nr. Crt	Pozitie kilometrica	Tip podet existent	Tip podet / proiectat
1	21+574	tubular	tubular o800
2	21+800	tubular	tubular o800
3	22+047	tubular	tubular o800
4	22+269	tubular	tubular o800

Toate podetele sunt podete de descarcare.

Drumuri laterale

In vederea evitarii aducerii noroiului pe carosabil, drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime de 30m din care 15m cu imbracaminte bituminoasa cu un sistem rutier compus din (4cmBA16 +5cm Bad22,4 +15 PS +25cm Balast) si 15m cu un sistem rutier compus din (15cm PS + 30cm Balast)

Latimea carosabilului va fi de 4m cu acostamente din balast de 2x0,5m.

Pentru asigurarea continuitatii scurgerii apelor in dreptul drumurilor laterale se vor executa podete tubulare cu Di=600mm din teava corugata din PEHD, iar santurile laterale se vor betona.

PARTEA STANGA							PARTEA DREAPTA						
KM	M	L-ASF(m)	L-BAL(m)	S-ASF(mp)	Tip-podet	Lpodet(m)	KM	M	L-ASF(m)	L-BAL(m)	S-ASF(mp)	Tip-podet	Lpodet(m)
							22	153	15	15	70	o600	7
							22	594	15	15	70	o600	7
Suprafata asfaltata													
Podete o600							Suprafata asfaltata (mp)				140		
							Podete o600					14ml/2buc	

Amenajare accese la proprietati

Nu este cazul

Trotuare

Nu este cazul

Siguranta circulatiei

Indicatoare rutiere

FIGURA	DENUMIRE (SR 1848-1:2011)	INDICATOARE (buc)	STALPI(buc)
A1	Curba la stanga	1	0
A2	Curba la dreapta	1	0
A3	Curba dubla sau o succesiune de mai mult de doua curbe, prima la stanga	3	0
A4	Curba dubla sau o succesiune de mai mult de doua curbe, prima la dreapta	1	0
A6a	Panouri succesive pentru curbe deosebit de periculoase	16	8
A36	Intersectie cu drum fara prioritate (dr)	2	2
A37	Intersectie cu drum fara prioritate (stg)	2	2
B2	Oprire	2	2
C27	Depasirea autovehiculelor cu exceptia motocicletelor fara atas interzisa	6	0
C29	Limitare de viteza	6	6
C35	Sfarsitul tuturor restrictiilor	6	6
F50	Limita de judet	4	8
Total		50	34

In total se vor monta : 50 indicatoare rutiere pe 34 stalpi din teava rotunda

Marcaje rutiere longitudinale si transversale : 4 kmech

Montare parapeti metalici

PARTEA STANGA							PARTEA DREAPTA							
KMI	MI	KMS	MS	L(m)	TIP PARAPET	Elem. de capat	KMI	MI	KMS	MS	L(m)	TIP PARAPET	Elem. de capat	
21	670	21	770	100	N2W2	2								
21	830	21	920	90	N2W2	2								
22	220	22	400	180	H2W3	2								
Total STG.				370		6	Total DR.							

Bornaj kilometric si hectometric

Pe traseul reabilitat se vor monta: 1 borna kilometrice
13 borne hectometrice

Lucrari de defrisare a lastarisului din zona drumului : 1000mp

Lucrari pentru relocare utilitati

Pe traseul DJ134 supus lucrarilor de reabilitare, a fost identificata doar reseaua de energie electrica

Reteaua de curent electric

Avand in vedere pozitionarea defectuoasa a stalpilor retelei de electricitate, pentru asigurarea gabaritului de libera trecere pe drum , se va suplimenta numarul stalpilor cu 3 buc.

PROTEJAREA LUCRARILOR EXECUTATE SI A MATERIALELOR DIN SANTIER

In vederea a protejarii lucrarilor executate si a materialelor din santier se va lua masura pazei punctului de lucru si evitarea pastrarii pe timp de noapte pe amplasament a materialelor de constructii nepuse in opera.

ORGANIZAREA DE SANTIER

Organizarea de santier se va amplasa pe un teren pus la dispozitie de beneficiarul lucrarii, Acest teren va fi imprejmuit sau se va imprejui de catre constructor. In incinta vor exista zone de depozitare materiale de constructie, zona de parcare masini si utilaje si zona administrativa cu birouri si vestiare pentru muncitori. Organizarea de santier va fi prevazuta obligatoriu cu WC ecologic . Paza se va asigura permanent.

Deseurile menajere vor fi transportate de catre o firma specializata la cea mai apropiata groapa de gunoi.

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,

Mixturi bituminoase: - mixturile bituminoase se vor prepara in statii centralizate autorizate din punct de vedere al protectiei mediului, aflate pe o raza de max. 30-40km de la locul punerii in opera . Transportul se va asigura prin autobasculante de capacitate mare prevazute cu prelate de acoperire.

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.

Elemente prefabricate: - elementele prefabricate se vor executa de catre firme specializate. Transportul acestora la locul punerii in opera se va face cu ajutorul autotrenurilor sau pe calea ferata.

- racordarea la rețelele utilitare existente în zonă; - Sunt necesare doar pentru organizarea de santier

- 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 – Nueste cazul.

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

- metode folosite în construcție/demolare – Nu este cazul

- 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

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

NU este cazul

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;

Poziționarea podului exprimat în Cordonate Stereo 70.

Inceput sector X (Nord) = 533245.196

Y (Est) = 491386.911

Sfarsit sector X (Nord) = 532247.613

Y (Est) = 492257.354

- 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:

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

- 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 rezultă din procesul tehnologic sunt gazele de esapament al mijloacelor de transport și al utilajelor specifice pentru construcții;

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

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

Asfaltul proaspăt se transportă în autobasculante de mare tonaj prevăzute cu prelate speciale care mențin căldura în interior și limitează răspandirea mirosului neplăcut.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

- sursele de zgomot și de vibrații

Sursele de zgomot sunt autovehiculele de transport și utilajele specifice folosite în procesul tehnologic cum ar fi cilindrii compresori.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

Lucrările se vor executa doar pe timpul zilei. Vibrațiile produse de cilindrii compactori NU se poate evita, deoarece gradul de compactare necesar de realizat pe rampele podului 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 exploatarei, inclusiv eliminarea: -Nu este cazul

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:

Nu este cazul

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

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 Județului Mureș pe perioada 2021 – 2027:

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

Platforma pe care se va realiza organizarea de șantier va fi situată între localitățile Uilac și Soard pe o platformă dreptunghiulară .

Platforma va avea o suprafață de 500mp și va fi folosită pentru amplasarea a 2 containere , unul pentru birou și altul pentru WC ecologic.

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

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 săptămânală a deșeurilor menajere în loc. Soard.

Toaleta ecologică va fi vidanjată ori de câte ori este necesar de către firma de specialitate.

Pe platforma 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 lucrarilor , containerele se vor demonta de catre firmele de la care au fost inchiriate si se vor transporta la locul lor de depozitare.

Pe mai departe executantul va demonta imprejmuirea si va recupera materialul din platforma balastata. Platforma se va readuce la starea sa initiala..

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:

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:

- 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

Intocmit,

Ing. Bardosi Sandor



Semnatura si stampila titularului

P. PRESEDINTE
SZASZ ZOLTAN-TIBOR
ADMINISTRATOR PUBLIC



Director executiv ing. Mastor Katalin
Şef serviciu ing. Carga Marieta
Intocmit ing. Miklos Attila