

## MEMORIU DE PREZENTARE

1.Denumirea proiectului:

**„CONSTRUIRE PODURI RUTIERE  
IN COMUNA MAGHERANI  
JUDETUL MURES”**

*II. Titular:*

a)Denumire titular: COMUNA MAGHERANI

b) adresa titularului, telefon, fax, adresă de e-mail: localitatea Magherani, Str. Principala Nr.245 , tel/fax: 0265-587112 e-mail: [magherani@cjmures.ro](mailto:magherani@cjmures.ro)c) reprezentanții legali/imputerniciți, cu date de identificare: Károly Lajos, primar, identificat prin CI seria MS nr. 948388, domiciliat în loc Magherani Str. Principala Nr. 260 com. \_\_\_\_\_, jud. Mures director/manager/administrator; responsabil pentru protecția mediului.

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

un rezumat al proiectului

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

**“ CONSTRUIRE PODURI RUTIERE IN COMUNA MAGHERANI  
JUDETUL MURES ”**

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

Construirea podurilor in comuna Magherani satul Magherani se va face prin Programul National de Investitii Anghel Saligny

Amplasarea proiectului, inclusiv vecinătățile :

Comuna Magherani se situează în partea de est a județului Mureș, pe valea Nirajului .

Se învecinează din punct de vedere administrativ;

la est	cu orasul Sovata;
la sud est	cu comunele Sarateni si Chibed;
la sud vest si vest	cu comuna Bereni;
la nord	cu comuna Eremitu

Principala cale de comunicație terestră care străbate comuna este :

**DJ 135** (Târgu Mures – Miercurea Nirajului – Magherani – Sarateni – jud. HR)

DJ135 traversează partea de sud a comunei, din direcția sud-vest spre nord-est.

Satele din care se compune comuna MAGHERANI sunt:

**MAGHERANI** ( sat resedinta de comuna) dezvoltat in lungul DJ135

- Torba dezvoltat in lungul DC33
- Silea Nirajului dezvoltat in lungul DC32

**Podul Nr.1** se va construi pe Str. Nr. la km 0+105 cursul de apa traversat este paraul Tigani in loc. Magherani

**Podul Nr.2** se va construi intre Str. Nr.10 si Str. Paraului peste paraul Nirajul Mic in localitatea Magherani.

SITUATIA EXISTENTA:

PODUL NR.1

Amplasament: Str. Nr.13 km 0+105 drum de calasa tehnica V

Obstacol Traversat : Paraul Tigani

Str. Nr. 13 se desprinde din DC32 si traverseaza paraul Tigani la km 0+105 pe un pod cu lumina de 6.00m si lungimea totala de 7,65m.

Podul este amplasat in aliniament si traverseaza paraul Tigani sub un unghi de 90grade.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Structura de rezistenta este formata din trei tevi metalice de sonda cu diametrul de 20 cm fiecare, doua tevi metalice de sonda cu diametrul de 10 cm fiecare si un profil U 200. Legatura dintre grinzi este asigurata la capete prin intermediul a cate o teava metalica de sonda cu diametrul de 20 cm. La partea superioara a elementelor metalice sunt montate placi prefabricate din beton armat cu grosimea de 20 cm fiecare.

Infrastructura este alcatuita din doua culee realizate din placi prefabricate din beton armat cu grosimea de 20 cm fiecare.

Racordarea cu terasamentele este realizata in amonte cu aripi din beton, iar in aval cu taluzuri din pamant.

Partea carosabila pe pod are lăţime de 3,00 m fara trotuare pietonale. La marginea partii carosabile sunt montati doi stalpi din beton armat, asezati pe orizontala. Calea pe pod nu este realizata, circulatia se desfasoara in prezent direct pe placile din beton armat.

Din informatiile obtinute de la beneficiar, podul a fost construit în anii 1980 si se apreciaza ca a fost dimensionat pentru incarcari cu autovehicule cu masa totala de maxim 5 t.

Podul este amplasat pe o strada de legatura echivalata cu un drum incadrat in clasa tehnica V conform tabelului 1 din „Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor” aprobate cu ordinul nr. 1296/2017 de Ministerul Transporturilor.

Din punct de vedere seismic podul este amplasat, conform SREN 1998-1: 2004 N.A. 2008 în zona 1 de teren cu o perioadă de colt  $T_c = 0,7s$ , iar conform P100-1 din 2013,  $a_g = 0,10g$ , în termeni de valori de vârf ale acceleratiei terenului pentru proiectare,  $a_g$  cu  $IMR=225$  ani si 20% probabilitate de depasire in 50 ani.

Starea Tehnica:

Stabilirea starii tehnice a podului s-a facut pe baza observatiilor si masuratorilor facute pe teren in luna August 2022.

Elementele principale de rezistență ale suprastructurii sunt elementele metalice alcatuite din trei tevi metalice de sonda cu diametrul de 20 cm fiecare, doua tevi metalice de sonda cu diametrul de 10cm fiecare si un profil U 200, care prezintă defecte precum:

- coroziunea metalului in puncte, de profunzime si intre piese;
- lipsa protectiei anticorozive, culoarea neuniforma, matuiri, pete de rugina, scurgeri de oxizi de fier pe suprafata elementului;
- infiltratii;
- elemente insuficiente de solidarizare.

Elementele de rezistență care susțin calea podului sunt dalele prefabricate din beton armat, care prezintă defecte precum:

- zone cu beton exfoliat;
- defecte de suprafata ale fetei vazute (culoare neuniforma, pete negre, impuritati, pete derugina,

imperfectiuni geometrice,);

- fisuri din contractie (neorientate, scurte, superficiale);
- infiltratii, eflorescente, carbonatari puternice pe console;
- fisuri si crapaturi;
- armaturi fara strat de acoperire si ruginite.

Infrastructura este alcatuita din doua culee realizate din placi prefabricate din beton armat cu grosimea de 20 cm fiecare. Elevatiile culeelor prezinta defecte si degradari precum:

- zone cu beton exfoliat;

~~defecte de suprafata ale fetei vazute (culoare neuniforma, pete negre, impuritati, pete de~~

rugina, imperfectiuni geometrice,);

- fisuri din contractie (neorientate, scurte, superficiale);
- infiltratii, eflorescente, carbonatari puternice pe console;
- fisuri si crapaturi;
- armaturi fara strat de acoperire si ruginite.

Racordarea cu terasamentele este realizata cu aripi din beton in amonte si cu taluzuri din pamant in aval la ambele culee. Elevatiile aripilor prezinta defecte si degradari precum:

- zone cu beton exfoliat;

- defecte de suprafata ale fetei vazute (culoare neuniforma, pete negre, impuritati, pete de

rugina, imperfectiuni geometrice,);

- fisuri din contractie (neorientate, scurte, superficiale);
- infiltratii, eflorescente, carbonatari puternice pe console;
- fisuri si crapaturi;
- armaturi fara strat de acoperire si ruginite.

Albia paraului este conturata si nu este amenajata in zona podului.

La albie se constata urmatoarele defecte si degradari:

- prezenta vegetatiei pe maluri si in albie

Rampele au o latime a partii carosabile de aprox. 3,00 m. Calea pe rampe este realizata din balast si prezinta defecte precum:

- gropi si denivelări;

- alunecari laterale;

- se constata lipsa scarilor de acces si lipsa casiurilor pe rampe.

~~Calea pe pod nu este realizata, circulatia se desfasoara in prezent direct pe placile prefabricate din beton armat.~~

Lățimea părții carosabile este de 3,00 m fara trotuare pietonale.

Podul este amplasat pe o strada de legatura echivalata cu un drum incadrat in clasa tehnică V, iar lățimea podului corespunde cu lățimea părții carosabile a drumului, fara spatiu de siguranta.

La executie se apreciaza ca a fost dimensionat pentru incarcari cu autovehicule cu masa totala de maxim 5 t, iar in prezent se estimeaza ca acesta suporta incarcari cu autovehicule cu masa totala de maxim 2,5 t.

Podul a fost executat în anii 1980 și are o durată de exploatare de 42 ani.

## PODUL NR.2

Amplasament: intre Str. Nr.10 si Str. Paraului ambele sunt drumuri de calasa tehnica V

Obstacol Traversat : paraul Nirajul Mic

Legatura peste raul Nirajul Mic, intre drumul Str. Paraului si Trs. 10 din comuna Magherani, se face pe o pasarela pietonala cu lungimea totala de 10,00 m.

Pasarela traverseaza perpendicular raul Nirajul Mic.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Pasarela a fost construita, din informatiile primite de la Beneficiar, in anii 1980.

Puntea pietonala a fost construita în anii 1980 si dimensionata la incarcari cu oameni, se apreciaza 300 kg/mp.

Puntea este amplasata pe o strada secundara echivalata cu un drum de clasa tehnică V conform

tabelului 1 din „Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor” aprobate cu ordinul nr. 1296/2017 de Ministerul Transporturilor.

Din punct de vedere seismic puntea este amplasata, conform SREN 1998–1: 2004 N.A. 2008 în zona 3 de teren cu o perioadă de colt  $T_c = 0,7s$  iar conform P100-1 din 2013,  $a_g = 0,10 g$ , în termeni de valori de vârf ale acceleratiei terenului pentru proiectare,  $a_g$  cu IMR=225ani si 20% probabilitate de depasire in 50 ani.

Starea Tehnica:

Suprastructura este alcatuita din 2 tevi metalice cu diametrul de 15 cm fiecare solidarizate la partea inferioara cu profile metalice tip U200.

Elementele metalice prezinta urmatoarele defecte si degradari:

- coroziunea metalului in puncte, de profunzime si intre piese;
- lipsa protectiei anticorozive, culoarea neuniforma, matuiri, pete de rugina, scurgeri de oxizi de fier pe suprafata elementului;
- infiltratii;
- elemente insuficiente de solidarizare.

Infrastructura este alcătuită din 2 culee din beton.

Elevatiile culeelor prezinta defecte si degradari precum:

- zone cu beton exfoliat;
- defecte de suprafata ale fetei vazute (culoare neuniforma, pete negre, impuritati, pete de rugina, imperfectiuni geometrice,);
- fisuri din contractie (neorientate, scurte, superficiale);
- infiltratii, eflorescente, carbonatari puternice pe console;
- fisuri si crapaturi;
- zone cu segregari.

Albia raului Nirajul Mic este conturata si neamenajata in dreptul puntii.

Rampele au o latime a partii carosabile de aprox. 0,70 m. Calea pe rampe este realizata din pamant si prezinta defecte precum:

- gropi si denivelări;
- alunecari laterale;
- se constata lipsa scarilor de acces.

Calea pe puntea pietonala este realizata din scanduri din lemn de diferite latimi si grosimi.

Calea prezinta defecte si degradari precum:

- scanduri putrede cu sectiune redusa, care se pot rupe oricand si pune in pericol circulatia pietonilor;
- parapetul metallic prezinta geometrie necorespunzatoare, degradarea protectiei anticorozive a acestuia, urme de rugina;

- este degradat in totalitate pe partea din amonte;
- lipsesc panourile de plasa sau zabrelutele, ceea ce pune in pericol circulatia pe punte

Puntea este amplasata pe o strada secundara echivalata cu un drum de clasa tehnica V si nu este pentru circulatia vehiculelor, ci doar pentru circulatia pietonilor, iar lăţimea acesteia nu corespunde cu lăţimea părţii carosabile a unui trotuar aflat in localitate.

Se apreciaza ca puntea a fost dimensionata la incarcari cu oameni de 300 kg/mp, dar in prezent se apreciaza ca puntea suporta incarcari cu oameni de 150 kg/mp.

Puntea pietonala a fost executata în perioada 1980, avand o durată de exploatare de aproximativ 42 ani.

Puntea pietonala nu a fost executata dupa un proiect

## TOPOGRAFIA

Situata in partea estica a judetului, pe valea paraurilor Tigani si Nirajul Mic. afluenti ai raului Niraj, zona este preponderent cu relief colinar. Traseele prezinta declivitati variabile cuprinse intre 0,0 – 16%.

## CLIMA SI FENOMENE NATURALE SPECIFICE ZONEI

Zona studiată fiind situată în centrul podişului Transilvaniei se încadrează în sectorul de climă continental - moderată, definită de circulaţia maselor de aer din vest şi nord vest

Specifice sunt verile mai călduroase şi iernile lungi şi reci. În zona colinară şi de podiş luna cea mai rece este ianuarie (cu medii de  $-3^{\circ}\text{C}$ ,  $-8^{\circ}\text{C}$ ) iar cea mai caldă iulie ( $+18^{\circ}\text{C}$ ,  $+19^{\circ}\text{C}$ ) cu

ușoare creșteri pe văi. Numărul zilelor de vară este 60-85 cu un număr de 18 zile însumate cu temperaturi tropicale. Numărul mediu anual al zilelor cu îngheț este 127

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

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

Teritoriul studiat este supus circulației maselor de aer dinspre vest și nord vest cu intensitate și frecvență mijlocie - viteza medie fiind de 3,1 m/s. În timpul iernii sunt frecvente vânturile dinspre nord est care uneori ating viteze ce depășesc 50 m/s

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

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

## GEOLOGIA , SEISMICITATEA

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

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

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

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

Justificarea necesității proiectului;

Proiectul este oportun în raport cu Strategia de dezvoltare a comunei MAGHERANI pe perioada 2021 - 2027, precum și cu Strategia de dezvoltare generală a județului Mureș.

## Avantaje

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

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



#### Influențe socio-economice

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

b) valoarea investiției: - 3.985.476 lei din care pt. protecția mediului: 0 RON

d) perioada de implementare propusă: 09.2023 - 09.2024

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

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

#### **DESCRIEREA LUCRARILOR PROIECTATE**

Podul Nr.1 peste paraul Tigani

Executarea unui pod nou din beton prefabricat

Pentru ca circulația să se desfășoare în condiții de siguranță și confort, corespunzătoare unui drum

de clasa tehnică V, conform normelor în vigoare, se propun următoarele lucrări:

- demolarea podului existent;
- realizarea unor infrastructuri din beton și beton armat;
- realizarea unei suprastructuri alcătuită din grinzi prefabricate precomprimate solidarizate la partea superioară prin intermediul unei plăci de suprabetonare care să permită realizarea unei părți carosabile pentru

1 fir de circulatie, 2 trotuare denivelate culatimea utila conform normelor in vigoare, montarea de parapete directionale si 2 lise pentru montarea de parapete pietonale;

- montarea de aparate de reazem din neopren pe banchetele infrastructurilor;
- montarea de parapete directionale la marginea partii carosabile, conform normelor in vigoare;
- montarea de parapete pietonale pe lisele de parapet;
- realizarea umpluturii si a caii pe trotuare;

---

- asternerea peste placa de beton a unei hidroizolatii din materiale performante;

- realizarea unui strat de protectie a hidroizolatiei conform normelor in vigoare;

- montarea de borduri la marginea partii carosabile;

---

- asternerea straturilor caii pe pod conform normelor in vigoare;

- montarea de dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatare, ce vor fi de tip etans cu caracteristicile de dilatare (suflu) a grinzilor;

- protectia anticoroziva a suprafetelor de beton ale suprastructurii si a infrastructurilor (fatavazuta);

- montarea de placi de racordare pod-rampe;

- racordarea pe o lungime de minim 10,00m de la capatul podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod de la noile caracteristici ale podului (lăţime, cotă roşie) la drumul existent;

- realizarea sistemului rutier pe rampe;

- montare parapete directionale pe rampe, acolo unde este cazul, conform normelor in vigoare. Se vor asigura accesele la proprietati si la drumurile adiacente.

- executarea de scări, casiuri, santuri la baza taluzurilor pe zona de racordare pod-rampe unde este cazul;

- realizarea unor aripi din beton/sferturi de con pereate;

- lucrari de curatare si profilare a albiei sub pod, in amonte si in aval;

- realizarea marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor rutiere necesare pe pod si rampe.

Pe timpul executiei lucrarilor circulatia se va desfasura pe rute ocolitoare

**Date tehnice proiectate:**

Clasa de incarcare = I(A13-S60)

Lungime pod = 15,5m

Lungime pod (inclusiv rampe) = 16m

Nr. Deschideri : = 1

Deschidere pod : = 7,5m

Lumina pod : = 7m

Latime parte carosabila : = 5m

Trotuare : = 2x1m

Parapet de siguranta : = H4b

Parapet pietonal : = de tip SR1948-2/1995 din teava dreptunghiulara

Infrastructura : = culei din beton armat C25/30

Suprastructura = 11 grinzi precomprimate L=8m , H=42cm monolitizate  
cu placa de suprabetonare C30/37 (h=14..21cm)

Structura calea pe pod : - beton asfaltic BAP16 3+4cm

- 2cm mortar asfaltic

- hidroizolatie - 1cm

Podul Nr.2 peste paraul Nirajul Mic

Executarea unui pod nou din beton prefabricat

Pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort, corespunzatoare unui drum

de clasa tehnica V, conform normelor in vigoare, se propun urmatoarele lucrari:

- demolarea podului existent;

- realizarea unor infrastructuri din beton si beton armat;

- realizarea unei suprastructuri alcatuita din grinzi prefabricate precomprimate solidarizate la partea superioara prin intermediul unei placi de suprabetonare care sa permita realizarea unei parti carosabile pentru 1 sau 2 fire de circulatie, 2 trotuare denivelate culatimea utila conform normelor in vigoare, montarea de parapete directionale si 2 lise pentru montarea de parapete pietonale;

- montarea de aparate de reazem din neopren pe banchetele infrastructurilor;
  - montarea de parapete directionale la marginea partii carosabile, conform normelor in vigoare;
  - montarea de parapete pietonale pe lisele de parapet;
  - realizarea umpluturii si a caii pe trotuare;
  - asternerea peste placa de beton a unei hidroizolatii din materiale performante;
  - realizarea unui strat de protectie a hidroizolatiei conform normelor in vigoare;
- 
- montarea de borduri la marginea partii carosabile;
  - asternerea straturilor caii pe pod conform normelor in vigoare;
  - montarea de dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatare, ce vor fi de tip etans cu

caracteristicile de dilatare (suflu) a grinzilor;

- protectia anticoroziva a suprafetelor de beton ale suprastructurii si a infrastructurilor (fatavazuta);
- montarea de placi de racordare pod-rampe;
- racordarea pe o lungime de minim 10,00m de la capatul podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod de la noile caracteristici ale podului (latime, cota roșie) la drumul existent;
- realizarea sistemului rutier pe rampe;
- montare parapete directionale pe rampe, acolo unde este cazul, conform normelor invigoare. Se vor asigura accesele la proprietati si la drumurile adiacente.
- executarea de scări, casiuri, santuri la baza taluzurilor pe zona de racordare pod-rampe unde este cazul;
- realizarea unor aripi din beton/sferturi de con pereate;
- lucrari de curatare si profilare a albiei sub pod, in amonte si in aval;
- realizarea de aparari de maluri in amonte si aal de pod pe o lunime de minim 10,00 m, pe ambele maluri;
- realizarea marcajelor rutiere și montarea indicatoarelor rutiere necesare pe pod si rampe.

Pe timpul executiei lucrarilor circulatia se va desfasura pe rute ocolitoare .

**Date tehnice proiectate:**

Clasa de incarcare	= I (A13-S60)
Lungime pod	= 12m

Lungime pod (inclusiv rampe)	= 28,17m
Nr. Deschideri :	= 1
Deschidere pod :	= 8,5m
Lumina pod :	= 8m
Latime parte carosabila :	= 5m
Trotuare :	= 2x1m
Parapet de siguranta :	= H4b
Parapet pietonal :	= de tip SR1948-2/1995 din teava dreptunghiulara
Infrastructura :	= culei din beton armat C25/30

Suprastructura = 11 grinzi precomprimate L=8m , H=42cm monolitizate  
cu placa de suprabetonare C30/37 (h=14..21cm)

Structura calea pe pod :

- beton asfaltic BAP16 3+4cm
- 2cm mortar asfaltic
- hidroizolatie - 1cm

#### PROTEJAREA LUCRARILOR EXECUTATE SI A MATERIALELOR DIN SANTIER

In vedere 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 imprejmu de catre constructor. In incinta vor exista zone 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.

Materiale folosite:

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

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

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

**Beton asfaltic BAD22,4 si BAP16** – betoanele asfaltice se vor prepara in statii autorizate din punct de vedere al protectiei mediului, aflate pe o raza de max. 50km de la locul punerii in opera. Transportul se va asigura prin autobasculante de capacitate mare acoperite cu prelata.

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

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

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

- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente

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

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

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

- relația cu alte proiecte existente sau planificate; - Se intentioneaza ca in viitor in cazul obtinerii unor fonduri, sa se continue lucrarile pana la asphaltarea tuturor strazilor din comuna

- detalii privind alternativele care au fost luate în considerare; - NU este cazul

- alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor); - Nu este cazul

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

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

V. Descrierea amplasării proiectului:

- distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare;

Nu este cazul

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

NU este cazul

- hărți, fotografii 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;

Pod Nr.1 peste paraul Tigani : X= 562868,802 ; Y=492539,296

Pod Nr.2 peste paraul Nirajul Mic: X=562628,488 ; Y=493245,178

- 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: - Nu este cazul

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

a) protecția calității apelor:

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

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

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

b) protecția aerului:

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

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

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

- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

Asfaltul proaspăt se transporta în autobasculante de mare tonaj prevăzute cu prelate speciale care mențin căldura în interior și limitează răspândirea 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;

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

d) protecția împotriva radiațiilor: - Nu este cazul

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

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

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

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

În urma lucrărilor se va produce moloz rezultat din demolarea podetului existent.

Tuburile din beton ce se pot recupera vor fi predate beneficiarului lucrării în vederea re folosirii lor pe drumuri de importanță mai redusă.

Molozul se va depozita pe un amplasament indicat în acest sens de către beneficiar.

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

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

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

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



- impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, 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);

Lucrarile se vor desfasura pe o suprafata de 767mp si nu vor afecta habitatul speciilor din zona.

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

~~- natura transfrontalieră a impactului. Nu este cazul~~

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

Lucrarile fiind lucrari uzuale de drumuri și poduri nu necesita prevederi de monitorizare speciale.

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

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).

Nu este cazul

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

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

Proiectul face parte din Programul National de Investitii Anghel Saligny

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

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

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

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

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

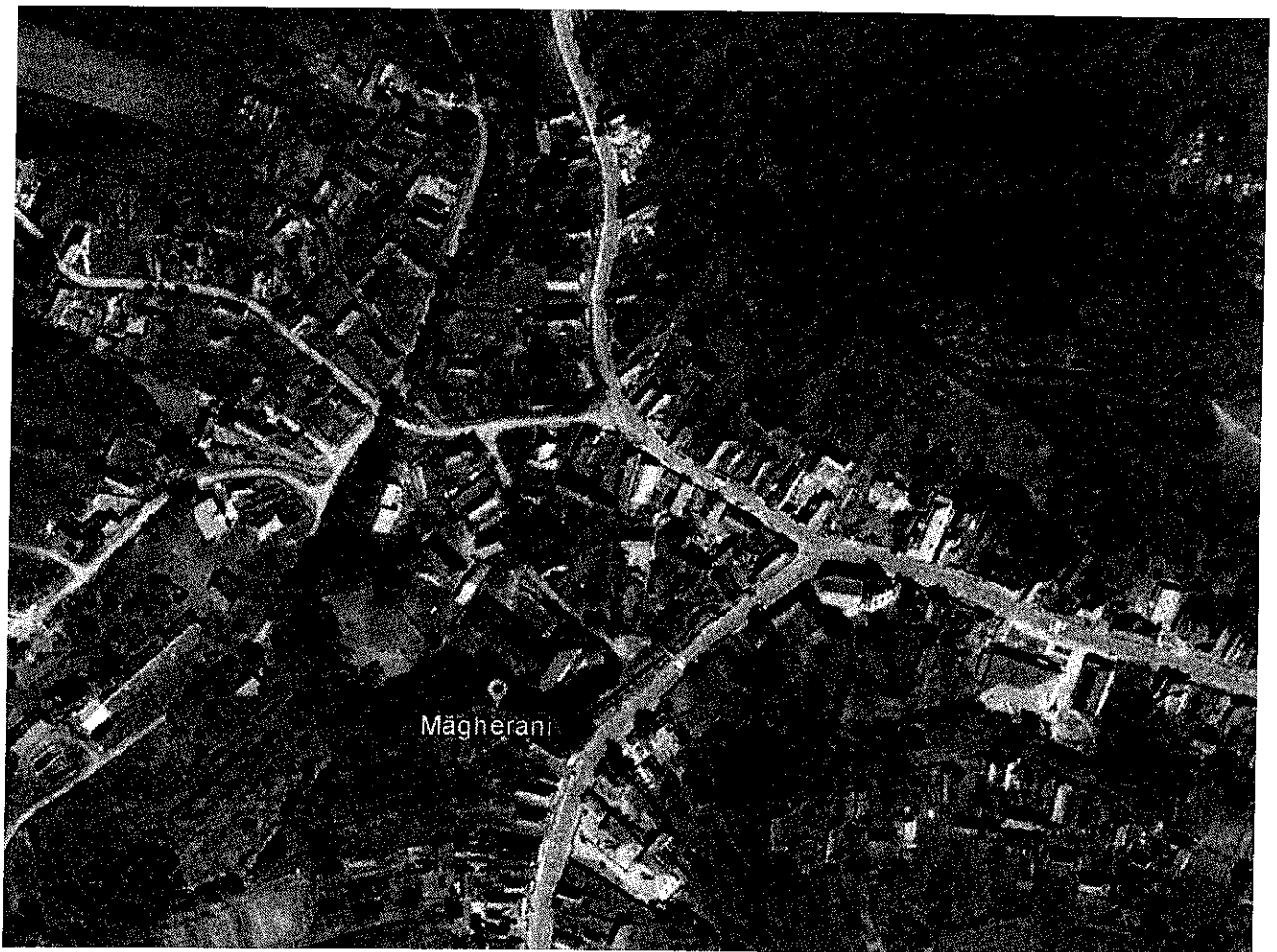
Organizarea de șantier va fi pazită 24 din 24 de ore pe întreaga durată a lucrării.

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. Magherani.

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

Pe platforma organizării de șantier nu se vor executa lucrări de reparații la utilitățile.

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



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

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

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

Platforma se va readuce la starea sa inițială.

**XIII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, memoriul va fi completat cu următoarele:**

Descriere succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată

Conform Deciziei Etapei de Evaluare Inițială Nr. 735/01.02.2023 proiectul propus NU intră sub incidența 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.

Numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar

Prezenta și efectivele / suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului

Proiectul se va realiza în intravilan pe amplasamentul unor podete existente pe un drumuri pietruite existent, posibilitatea afectării habitatelor unor specii de interes comunitar fiind ne semnificative.

Proiectul nu are legătura directă cu managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar.

Impactul potențial estimat asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar este ne semnificativ.

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:

Localizarea proiectului: comuna MAGHERANI, intravilanul localității MAGHERANI

PODUL NR.1 se va realiza pe cursul de apă: paraul TIGANI – cod cadastral IV- 4.1.67.05.01.00.00

RORW4.1.67.5\_B1

PODUL NR.2 se va realiza pe cursul de apă: paraul NIRAJUL MIC cod cadastral – 4.1.067.05.00.00.

RORW4.1.67.5\_B1

Corp de apa de adancime : ROMU24

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

Nu se specifica in Avizul in vigoare.

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

Nu este cazul

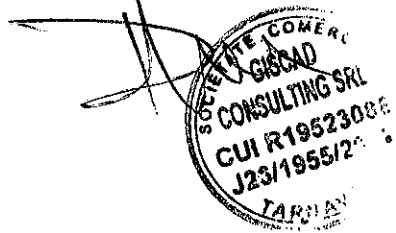
XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la HG nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV.

NU este cazul

Semnatura si stampila titularului

Intocmit,

Ing. Bardosi Sandor



COMUNA MĂGHERANI

KACSO LAJOS

Primar Comuna Magherani

