

## Conținutul cadru al memoriului de prezentare

I. Denumirea proiectului : **MODERNIZARE SI REABILITARE DRUMURI LOCALITATEA MOSNENI, COMUNA 23 AUGUST- JUDETUL CONSTANTA.**

### II. Titular

- Numele companiei : **UAT 23 AUGUST, JUDETUL CONSTANTA**
- a) - Adresa poștală: Str. George Calinescu, nr. 50, cp.: 907005, 23 August, jud. Constanța telefon/fax: 40/241/733 018
- Numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail : 40/241/733 018
- Numele persoanelor de contact:
  - director/manager/administrator- **PRIMAR MITRANA MUGUR VIOREL**
  - responsabil pentru protecția mediului –

### III. Descrierea proiectului

#### - un rezumat al proiectului

Obiectivul de investitii este amplasat in intravilanul localitatii Mosneni, judetul Constanta.

Gradul mare de nesiguranță a circulației si timpul mare de calatorie este un neajuns pentru fiecare dintre locuitorii comunei 23 August (indiferent de origine, patura sociala, varsta, sex, religie),implicati in diverse activitati .

Starea drumurilor, prin tot ceea ce inseamna acest lucru (carosabil, marcaje, semnalizare) este factorul cel mai important care afecteaza timpul de calatorie.

*De asemenea inexistentia unor drumuri accesibile pe orice anotimp si in orice conditii meteorologice , face ca circulatia mijloacelor de transport, sa fie opturata in cea mai mare parte in perioada a anului.*

Deasemenea delimitarea de la inceput a zonelor de siguranta laterale si a zonei drumului reprezinta un element important referitor la impactul ulterior asupra mediului si incadrarea in conceptul de dezvoltare durabila.

Lucrarile de reamenajare constau in realizarea unui sistem rutier dimensionat corespunzator categoriei functionale format din fundatie de piatra sparta ,macadam si imbracaminte asfaltica, avand in vedere rezolvarea scurgerii si evacuarii apelor pluviale, cu descarcarea lor in zone depresionare.

Amenajarea drumurilor ce fac obiectul prezentului proiect se va face fara a prejudicia in vreun fel salubritatea,ambientul,starea de sanatate si confort a populatiei. In acest scop se au in vedere urmatoarele:

- realizarea si intretinerea spatiilor verzi ,cu rol antipoluant impotriva noxelor , zgomotului cat si estetic.

- executarea de amenajari sigure pentru pietoni

Deasemenea se vor avea in vedere urmatoarele:

- protectia apelor de suprafata si subterane

- sistemul de scurgere al apelor va fi proiectat si intretinut astfel incat sa fie protejat drumul si terenurile adiacente.

-colectarea apelor de pe suprafata drumului in santuri laterale acestuia ,prevazute si amenajate conform legislatiei in vigoare.

-este interzisa deversarea apelor uzate menajere in santurile laterale drumului.

- **Structura constructiva**

Structurile rutiere au fost adoptate astfel încât să fie capabile să preia solicitarile date de traficul estimat, sa asigure siguranța in exploatare si protecția împotriva zgomotelor pe toata durata serviciu a drumului, durata estimata la 10 ani, conform "Normativ privind alcatuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru strazi" NP 116-04.

Tinand cont de categoria tehnica a strazilor categoria IV si de traficul prognozat pentru aceste strazi, s-a considerat ca nu este oportuna studierea a doua solutii de sistem rutier.

Carosabilul se va amenaja cu un sistem rutier dimensionat corespunzator categoriei functionale conform expertizei tehnice

**Sistem rutier tip A** - *Strada Constantin Duca si Strada Pavel Kiseleff*

- scarificarea macadamului si reprofilarea fara adaos de material
- 5 cm uzura BA16

**Sistem rutier tip B** - *Strada Mihai Sutu tr.1 + Stefan Cantacuzino + Alexandru Moruzi + Vlad Tepes, Strada Petru Aron, Strada Moise Voda +Radu Ilias.*

- decaparea pietruirii existente pe 10 cm;
- adaos piatra sparta in grosime de 15 cm;
- macadam 10 cm;
- 5 cm uzura BA16.

**Sistem rutier tip C** - *Strada Gheorghe Stefan, Strada Gheorghe Duca, Strada Ieremia Movila, Strada Radu Mihnea, Strada Neagoe Basarab, Strada Stefan Lacusta.*

- scarificarea si reprofilare cu adaos de piatra sparta in grosime de 15 cm;
- 5 cm uzura BA16.

**Sistem rutier tip D**- *Strada Veniamin Costache, Strada Stefan Lupu, Strada Mihai Sutu tronson 2, Strada Lupu Costachi, Strada Mihai Sturdza, Strada Constantin Brancoveanu, Strada Constantin Ipsilanti, Strada Ieremia Movila, Strada Radu Mihnea, Strada Negru Voda, Strada Gheorghe Bidescu, Strada Mihai Sutu tr.1 + Stefan Cantacuzino + Alexandru Moruzi + Vlad Tepes, Strada Mircea Ciobanul, Strada Patrascu Cel Bun, Strada Maria Tereza, Strada Mihai Viteazu, Strada Stefan Catargiu, Strada Radu Serban, Strada Ioan Manu, Strada Alexandru Cel Bun, Strada Gavril Movila, Strada Barbu Stirbei, Strada Moise Voda +Radu Ilias, Strada Despod Voda.*

- geotexil cu rol anticontaminator;
- 20 cm piatra sparta;
- 10 cm macadam;
- 5 cm BA16.

**Sistem rutier tip E**- *Strada Dimitrie Cantemir.*

- scarificare si reprofilare;
- 10 cm macadam;
- 5 cm uzura BA16.

Incadrarea partii carosabile se va face cu borduri noi prefabricate din beton 20x25x50 cm, pe toata lungimea strazii.

Se va prevedea trotuar, acolo unde limitele proprietatilor permit, cu urmatoarea structura:

- pavele prefabricate;
- 10.0 cm nisip.

Scurgerea apelor va fi asigurata prin santuri de pamant reprofilate sau proiectate, santuri betonate sau rigole triunghiulare, iar in zonele depresionare sau la intersectii se vor prevedea canale puviale din beton cu gratar metalic.

Lucrarile de amenajare constau intr-o scarificare pe tronsoanele la nivel de piatra, frezare pentru zonele cu imbracaminte asfaltica, completarea stratului de fundatie, realizarea unui strat de macadam si a doua straturi de imbracaminte asfaltica.

Strazile ce fac obiectul prezentului proiect se vor amenaja cu un profil transversal caracteristic conform Legii 82/1998 privind aprobarea O.G.43/1998 , HG577/1997 si Indicativ ST-022-1999 alcatuit din :

- carosabil cu o latime ce poate varia intre 4.00 - 6.00 m.

Incadrarea partii carosabile se va face cu borduri noi prefabricate din beton pe toata lungimea strazii.

Pantele transversale pentru carosabil vor avea valoarea de 2.50% si vor fi orientate din axul drumului catre marginea exterioara (pante transversale tip acoperis).

Profilele longitudinale vor avea pante maxime admise de legislatia in vigoare - pante ce vor permite in mare masura scurgerea si evacuarea apelor meteorice, prin rigolele proiectate, spre zonele cu cote mai joase sau spre receptorii pluviali din zona studiata.

### ***Traseul drumului in plan***

Solutiile de reabilitare au fost stabilite pe baza evaluarii starii tehnice si a calculului de dimensionare.

Avand in vedere cele prezentate mai sus, sunt propuse urmatoarele lucrari pentru imbunătățirea elementelor geometrice și a căii de rulare.

Lucrarile de reabilitare constau in realizarea unui sistem rutier dimensionat corespunzator categoriei functionale format din fundatie de piatra sparta, macadam si imbracaminte asfaltica, avand in vedere si rezolvarea scurgerii si evacuarii apelor pluviale, cu descarcarea lor in zone depresionare.

### ***Profil longitudinal***

In profil longitudinal, strazile prezinta elemente geometrice specifice atat zonelor de campie, cu profile longitudinale situate in palier si aliniament sau in panta <4%.

### ***Profilul transversal***

În profil transversal strazile prezintă o parte carosabilă variabila, incadrata intre borduri.

### **- Justificarea necesității proiectului**

Strazile si drumurile ce fac obiectul prezentului proiect au o lungime de **10.640 Km** și facilitează accesul locuitorilor din localitatea Mosneni la principalele obiective economice și social culturale precum și legăturile rutiere cu DN39 (E87), DJ393 si DC5 si in continuare cu restul teritoriului.

Pentru a fi functionale aceste drumuri ce urmeaza a fi reabilite trebuie sa raspunda criteriilor **de rezistenta si stabilitate la sarcini statice, dinamice si seismic.**

Pentru rezolvarea scurgerii si evacuarii apelor meteorice de pe amplasamentul drumurilor este necesara realizarea unor pante longitudinale si transversale ce vor permite descarcarea acestora spre emisari (in special in firele de vale regularizate), lipsite de interes.

Reamenajare strazilor se va face fara prejudicia in vreun fel salubritatea, ambientul, starea de sanatate si confort a populatiei. In acest scop se au in vedere urmatoarele:

- protectia apelor de suprafata si subterane
- sistemul de scurgere al apelor va fi proiectat si intretinut astfel incat sa fie protejat drumul si terenurile adiacente.
- colectarea apelor de pe suprafata drumului in santuri laterale acestuia ,prevazute si amenajate conform legislatiei in vigoare.
- este interzisa deversarea apelor uzate menajere in santurile laterale drumului.

Modernizarea strazilor ce fac obiectul prezentului proiect vor duce la creerea legaturii rutiere in conditii de siguranta a traficului.

- **Planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului** inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar ;

- *nu este cazul*

- **Formele fizice ale proiectului** (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție etc.)

- *nu este cazul*

**Se prezintă elementele specifice caracteristice proiectului propus:**

- **profilul și capacitățile de producție;** - *nu este cazul*
- **descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament** (după caz); - *nu este cazul*
- **descrierea proceselor de producție ale proiectului propus**, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea;- *nu este cazul*
- **materiile prime, energia și combustibilii utilizați**, cu modul de asigurare a acestora- *piatra sparta, beton asfaltic BA16 ( EB16 rul 50/70), beton , motorina pentru utilaje si vor fi asigurate prin grija constructorului desemnat ulterior.*
- **racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;**- *nu este cazul*
- **descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;**- *zona de amplasare a organizarii de santier va fi scarificata, nivelata si adusa la starea initiala .*
- **căi noi de acces sau schimbări ale celor existente-** *nu este cazul*
- **resursele naturale folosite în construcție și funcționare** – *piatra sparta*
- **metode folosite în construcție**

Traseul acestor strazi se desfasoara pe terenuri stabile unde de-a lungul anilor nu s-au constatat fenomene de alunecari active, prabusiri, miscari. Mai mult nu au probleme de gelivitate in care drumurile sa sufere degradari datorita fenomenelor de inghet-dezghet.

Imbracamintea bituminoasa este alcatuita dintr-un singur strat - BA16 (EB16 rul 50/70) in grosime de 5.0 cm.

Inainte de asternerea mixturii, stratul suport trebuie bine curatat. In cazurile in care straturile suport au un profil transversal necorespunzator sau denivelari, se vor lua masuri de rectificarea acestora. Suprafata stratului suport trebuie sa fie uscata.

La executarea imbracamintilor bituminoase se va amorsa stratul suport cu bitum taiat -60% bitum , 40% white spirt. Amorsarea se face in fata finisorului la o distanta de 100m.

Stratul suport se va amorsa obligatoriu in urmatoarele conditii:

In functie de compactitatea stratului suport se foloseste 0.3-0.5 kg/mp material de amorsat.

Liantul trebuie sa fie compatibil cu cel utilizat la fabricarea mixturii bituminoase .

Punerea in opera a mixturii asfaltice va trebui sa fie efectuata cu un finisor capabil de a le repartiza fara sa produca segregarea lor, respectand profilele si grosimile fixate .

Asternerea mixturilor asfaltice se efectueaza numai mecanizat cu repartizoare – finisoare prevazute cu sistem de nivelare automat si care asigura o precompactare .In cazul lucrarilor executate in spatii inguste (zona casetelor) asternerea mixturilor asfaltice se poate face manual .

Dupa asternere , acestea se vor cilindra cu ruloul compresor de 10-12t ,imediat pana ce temperatura nu coboara sub 120<sup>0</sup> C.

Dupa executarea stratului de uzura se procedeaza la inchiderea porilor suprafetei prin raspandirea de 2-3 kg/mpnisip de 0-3 mm,bitumat cu 2-3% bitum,dupa care se cilindreaza.

Suprafata stratului suport pe care se asterne imbracamintea bituminoasa trebuie sa fie uscata.

Imbracamintile asfaltice se vor executa de preferinta in anotimpul calduros ,lucrul oprindu-se cand se inregistreaza temperaturi ale aerului sub 10<sup>0</sup> C .

Pentru asigurarea fluentei traficului rutier si pietonier ,se vor amenaja intersectiile din trama stradala ,respectand categoria functionala a fiecarei strazi.

In acest mod se va asigura o trama stradala completa prin densitatea si gradul de ocupare al terenului corelata in plan orizontal si pe verticala in conditii de eficienta estetica si economica.

Prin natura lucrarilor prevazute în proiect nu este necesara racordarea la energie electrica,apa curenta sau alte utilitati. Executia acestor lucrari se va face in baza unui proiect de catre constructori cu experienta in domeniu .

- **planul de execuție cuprinzând faza de construcție**, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară,- *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** (ex. extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport a energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor).- *nu este cazul*
- **alte autorizații cerute pentru proiect:**
  - aviz
  - aviz
  - aviz

## Localizarea proiectului

Amplasamentul drumurilor ce fac obiectul prezentului proiect este situat în intravilanul localității Mosneni, comuna 23 August.

**Caracteristicile impactului potențial**, în măsura în care aceste informații sunt disponibile .

O scurtă descriere a impactului potențial cu luarea în considerare a următorilor factori:

- **impactul asupra populației, sănătății umane, faunei și florei**, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei, 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).

Conform analizelor efectuate în rândul populației comunei 23 August s-a constatat că situația drumurilor are implicații la nivelul întregii circulații de autovehicule, pe diferite nivele interdependente:

❖ **La nivelul factorului uman** afectează siguranța populației, mobilitatea acesteia, confortul acesteia, costurile de diferite tipuri (energetice prin carburanți și emisii de noxe, de timp, de întreținere, toate acestea reprezentând în final costuri banesti);

❖ **La nivelul factorului economic** afectează transportul de marfuri și produse agricole (cu toate consecințele implicate).

Modernizarea drumurilor, se va face fără prejudiciu în vreun fel salubritatea, mediul, starea de sănătate și confort a populației. În acest scop se au în vedere următoarele:

- protecția apelor de suprafață și subterane.
- sistemul de scurgere al apelor va fi proiectat și întreținut astfel încât să fie protejat drumul și terenurile adiacente.
- colectarea apelor de pe suprafața drumului în santuri laterale acestuia, prevăzute și amenajate conform legislației în vigoare.
- este interzisă deversarea apelor uzate menajere în santurile laterale drumului.

De asemenea delimitarea de la început a zonelor de siguranță laterale și a zonei drumului reprezintă un element important referitor la impactul ulterior asupra mediului și încadrarea în conceptul de dezvoltare durabilă.

Factorii de impact pot fi:

emisii - poluare directă a mediului ca efect al traficului;

rezultate - poluare directă a mediului ca efect al activității de întreținere și exploatare a infrastructurii rutiere.

- **extinderea impactului** (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate)- *nu este cazul*
- **magnitudinea și complexitatea impactului** – *nu este cazul*
- **probabilitatea impactului**- *nu este cazul*
- **durata, frecvența și reversibilitatea impactului**- *nu este cazul*
- **măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului** semnificativ asupra mediului

- armonizarea programelor de dezvoltare a drumurilor cu politicile de protecție a mediului;
  - obligativitatea procedurii de evaluare a impactului drumului asupra mediului, în faza inițială a proiectelor, programelor sau activităților
- **natura transfrontieră a impactului.**- *nu este cazul*

**IV. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu.**

#### **1. Protecția calității apelor:**

Modernizarea drumurilor se va face fără a afecta pânza freatică, ca urmare a săpăturii realizate (pentru strazile aflate la stadiul de pamant) prin excavarea terenului pentru realizarea casetei (săpătura de maxim 0.60 m din patul drumului pentru tronsoanele aflate la stadiul de pamant);

Pentru realizarea obiectivului nu se realizează construcții sau instalații necesare alimentării cu apă în scop piscicol sau potabil; obiectivul nu produce și nu evacuează ape uzate de nici un fel.

În perioada realizării obiectivului va fi dotat cu un W.C. tip uscat dotat cu bazin vidanjabil.

#### **2. Protecția aerului:**

Activitatea de modernizare și reabilitare a drumurilor prin utilizarea utilajelor și mijloacelor de transport produce gaze de esapament dar care se încadrează în limitele admise și nu afectează semnificativ atmosfera zonei.

Principalele surse de poluare ale atmosferei sunt:

- emisiile gazelor de ardere de la motoarele cu ardere internă de antrenare a utilajelor terasiere și a mijloacelor de transport agregate; aceste emisii sunt instantanee cu o disipare rapidă în atmosfera zonei;

- pulberi fine de praf datorate activității de săpare, încărcare și transport piatră în mijloacele de transport; aceste emisii se produc instantaneu în timpul lucrului utilajelor terasiere;

- vapori de apă datorati evaporării apei din zona de lucru (la stropirea straturilor de piatră).

**Dispersia acestor poluanți este mare și nu se pun probleme de afectare a aerului de pe amplasamentul drumurilor.**

#### **3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:**

Principalele surse de zgomot și vibrații sunt: utilajele terasiere de săpat și mijloacele de transport (autobasculantele).

Toate sursele de zgomot se înscriu în limitele admisibile (90 dB) pentru zgomote de tip industrial, zgomotele fiind produse de utilaje specifice acestor activități.

#### **4. Protecția împotriva radiațiilor:** *nu este cazul*

#### **5. Protecția solului și a subsolului:**

Din descrierea activității în obiectiv se pot identifica principalele zone cu risc de poluare ale solului:

#### -Zona de executie a sapaturii

- sursele principale de poluare sunt scurgerile accidentale de de combustibili si lubrefianti de la utilajele de sapat si de la mijloacele de transport;in cazul unor scurgeri locale se va asigura colectarea urgenta a materialului afectat dupa presararea cu material absorbant-nisip sau rumegus;materialul colectat se va stoca temporar in recipienti metalici in vederea evacuarii din obiectiv.

Nu se permite din aceasta cauza accesul in perimetrul de exploatare a utilajelor si mijloacelor de transport care au defectiuni ce produc scurgeri accidentale de carburanti si lubrefianti.

Nu se va permite depozitarea pe terenul obiectivului a deseurilor de natura solida de orice fel care vor fi colectate in pubele din PVC;

Se face precizarea ca lucrarile propuse nu vor afecta solul si subsolul statiei;

#### **6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice: nu este cazul**

#### **7. Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:**

Lucrarile propuse se desfasor in intravilanul localitatii Mosneni si in urma masurilor propuse anterior acesta nu v-a fi afectata decat o perioada scurta si mai mult fonic .

#### **8. Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament:**

Pentru perioada de executie a obiectivului constructorul se va organiza pentru colectarea deseurilor produse ,in special deseuri menajere si materiale de constructie uzate.

Se apreciaza ca lunar se vor produce urmatoarele cantitati de deseuri:

- deseuri menajere si ambalaje ale produselor alimentare – cca.100kg/luna;
- ulei uzat –cca 50l/luna ;deseuri de natura feroasa diferite- cca.50kg./luna ;
- deseuri feroase –cca.50kg./luna.

#### **9. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase: nu este cazul**

#### **V. Prevederi pentru monitorizarea mediului**

- nu este cazul;

**VI. Justificarea încadrării proiectului**, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară (IPPC, SEVESO, COV, LCP, Directiva Cadru Apă, Directiva Cadru Aer, Directiva Cadru a Deșeurilor etc.)

**Incadrarea in planurile de urbanism** – Suprafata drumurilor ce fac obiectul prezentului proiect este cuprinsa in limitele suprafetei studiului de sistematizare la faza P.U.G. avand legaturi functionale cu drumurile principale existente in zona.

#### **VII. Lucrări necesare organizării de șantier**

Proiectul privind organizarea santierului pentru realizarea investitiei, întocmit în faza I-a (schema generala de organizare) în conformitate cu prevederile HCM 170/58 si instructiunile de aplicare cu privire la reglementarea modului de utilizare a fondurilor de organizare, HCM 1397/74 art.VII si instructiunile B.I. nr.1338e/74 privind justificarea fondurilor si organizarea în limitele cotelor procentuale.



Constructorul va elabora proiectul de organizare faza a II-a, la prezentarea ofertei.

Din analiza documentatiei rezulta ca lucrarile de constructii-montaj nu vor ridica probleme speciale de executie pentru constructor.

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

În perioada în care se vor realiza lucrarile propuse si apoi dupa ce vor intra in functiune, nu se vor produce schimbări esențiale ale amplasamentului;viitorul obiectiv nu va avea loc un impact semnificativ asupra factorilor de mediu din zona; de aceea nu vor fi necesare lucrări de refacere a amplasamentului.

Pe timpul execuției lucrărilor , beneficiarul este obligat să respecte prevederile Legii nr. 10/95/ACT. 2015 privind calitatea în construcții, Lege publicată în Monitorul Oficial al României nr. 12/95.

Se vor respecta toate normele de protecție a muncii specificate în ”Regulamentul de igienă și protecție a muncii pentru lucrările de construire” editat de INCERC – București și aprobate prin Ordinul nr.9/N/1993 emis de M.L.P.A.T.

În conformitate cu Legea 50/91 trecerea efectivă la executarea lucrărilor se va face numai după ce beneficiarul va obține Autorizația de Construire de la organele abilitate.

**IX. Anexe - piese desenate**

- **certificat de urbanism;**
- **cerere;**
- **plan de încadrare in zona ;**
- **plan de situatie ;**
- **plan profil transversal tip, detalii straturi carosabil si canal pluvial cu gratar metalic.**

**X. Pentru proiectele pentru care în etapa de evaluare inițială –nu este cazul**

**Semnătură și ștampilă**