MEMORIU DE PREZENTARE

I. DENUMIREA PROIECTULUI: “ MODERNIZARE STRADA COCORILOR (TRONSON 1 + TRONSON 2),

MUNICIPIUL MEDGIDIA, JUDETUL CONSTANTA”

II. TITULAR: MUNICIPIUL MEDGIDIA, str. Decebal nr. 35, municipiul Medgidia, judetul Constanta, telefon 0241820800, fax 0241810619, e-mail: office@primaria-medgidia.ro; persoana de contact: Primar, Vrabie Valentin;

 AMPLASAMENT: Strada Cocorilor, municipiul Medgidia, judetul Constanta

III. DESCRIEREA PROIECTULUI

 Strada are legăură cu o zona marginalizata a municipiului, unde este propus ca obiectiv Construirea a 6 blocuri de locuinte sociale, acces catre centre culturale, centre educaționale, centre recreative, asigurarea infrastructurii educaţionale pentru educația timpurie antepreșcolară (creșe) și preșcolară (grădinițe).

 Infrastructura publică – străzi urbane – din întreaga zonă a IMUM va fi modernizată contribuind în mod semnificativ la îmbunătățirea calității vieții populației municipiului atât din perspectiva siguranței și confortului utilizatorilor cât și din perspectiva atragerii de investitori și stimulării mediului de afaceri.

 Un mediu urban modernizat sub principiile unei dinamici ergonomice a amenajării teritoriului determină ca Muncipiul să fie confortabil și atractiv atât pentru proprii cetățeni cât și pentru cei care îl tranzitează. Mai mult decât atât, un oraș atractiv și modern ca infrastructură devine un punct de interes pentru mediul de afaceri, fapt care se traduce în activarea spațiului urban ca motor de dezvoltare economică atât pe raza proprie a municipiului cât și în teritoriile adiacente.

 Investiția în infrastructura rutieră contribuie astfel la revitalizarea zonei și la reducerea gradului de marginalizare al acesteia comparativ cu zonele centrale ale municipiului.

 Din punct de vedere al destinaţiei strada propusă pentru reabilitare face legăura cu o zona marginalizata a municipiului, este stradă publică destinată circulaţiei rutiere şi pietonale, în scopul satisfacerii cerinţelor generale de transport ale economiei, ale populaţiei. Din punct de vedere functional strada este de interes local.

 In prezent, strada Cocorilor tronsoanele 1 si 2 au o structura rutiera alcatuita dintr-o imbracaminte asfaltica foarte degradata, patul drumului fiind constituit din umplutura de pamant cenusiu argilos, plastic vartos sub care apar depozite loessoide de praf nisipos argilos.

 Sistemul rutier a suferit degradari in timp, in special al planeitatii (denivelari, gropi) si degradari de structura (cedari locale de sistem rutier, ravene). Aceste degradari ingreuneaza desfasurarea in conditii de siguranta a traficului rutier si deasemenea conduc la acumulari de apa pe partea carosabila, care accelereaza procesul de distrugere a sistemului rutier. Actiunea factorului inghet-dezghet a condus de asemeni la degradarea platformei drumului si la cedari locale ale acesteia. Capacitatea portanta a sistemului rutier este insuficienta desfasurarii traficului local, alcatuit din automobile.

 Datorita degradarilor de planeitate, nu este asigurata scurgerea apelor pluviale prin pante transversal, iar inexistenta rigolelor si a canalizarii pluviale, scurgerea apelor pluviale se realizeaza pe carosabil, anevoios, conducand la aparitia unor zone inundabile, in care apa stationeaza pe carosabil, zone ce trebuiesc eliminate.

 Categoria strazii este secundara, cu o banda de circulatie (clasa tehnica a strazii este V).

Urmare analizei starii de viabilitate a strazilor, s-au stabilit functie de marimea traficului si a gradului de degradare, lucrari de modernizare a strazii, pe lungimea totala de 395 m.

Încadrarea în localitate

 Terenul pe care se află strada este în întregime în proprietatea domeniului public si este situat în zona de nord a municipiului Medgidia.

 Traseele tronsoanelor isi au originea din strada Dezrobirii - tronson 1 si din strada Dropiilor – tronson 2, se desfasoara spre vest si au o lungime de 325m si respective 70 m.

 VECINATATI:

NORD– stada Dezrobirii

Est – Scoala Gimnaziala Spiru Haret

SUD – strada Randunelelor

VEST – strada Dezrobirii

 Accesul la amplasamentul lucrării se va face pe actualul traseu al drumului național DN22C, strada Silozului și Dezrobirii. Constructorul are obligația de a nu aduce prejudicii căilor de acces existente.

 Echiparea edilitara

În zona străzii s-au identificat rețele de curent electric, canalizare, apa potabilă, gaze naturale, utilitățile identificate, nefiind afectate. Lucrările de proiectare necesită modificarea cotei căminelor de canalizare funcție de cotele noului sistem rutier. Pe timpul execuției lucrărilor, Antreprenorul se va conecta la rețelele existente de apă, energie electrică, după caz.

 Strada va fi executată conform reglementarilor tehnice in vigoare asigurandu-se siguranta rutiera si a pietonilor, îmbunătățirea serviciilor de utilităţi publice (iluminat public, alimentare cu apă, canalizare menajeră și pluvială), a normativelor tehnice, prevederi legislative in vigoare.

 Probleme de mediu

 Sursa de poluare poate fi considerata eliberarea in atmosfera a noxelor provenite de la motoarele autovehiculelor aflate in sarcina sporita din cauza starii necorespunzatoare a suprafetei de rulare.

 Opțiuni ale populației

 Investiția afectează pozitiv calitatea vieții tuturor cetățenilor și entităților din oraș, nu numai pe acelora care sunt rezidenți pe strada Cocorilor.

 Astfel, infrastructura publică – străzi urbane – din întreaga zonă a IMUM va fi modernizată contribuind în mod semnificativ la îmbunătățirea calității vieții populației municipiului atât din perspectiva siguranței și confortului utilizatorilor cât și din perspectiva atragerii de investitori și stimulării mediului de afaceri.

Beneficiarii direcți ai investiției sunt reprezentați de locatarii străzii în numar de aproximativ 183 de persoane, dar și beneficiari indirecți reprezentați de locuitori ai Municipiului în număr de aproximativ 45.338 persoane.

Situatia propusă

Structura rutiera este proiectata pentru un traffic usor, este flexibila alcatuita din straturi asfaltice. Lucrarile propuse pentru realiuzarea noului sistem rutier:

Sapatura pe latimea drumului cu evacuarea sistemului rutier existent la o adancime de 40 cm;

Compactarea terenului de fundare la un grad de compactare de 100%

Realizare strat filtrant din geocompozit

Realizare strat de fundatie de piatra Sparta cu grosimea de 15 cm

Realizare strat de macadam sort 40-63 in grosime de 10 cm

Executie strat asfaltic din EB224.4 leg 50/70 (Bad 22.4) in grosime de 6 cm

Executie strat asfaltic din EB 16 rul 50/70 (BA 16) in grosime de 4 cm

PROFILUL TRANSVERSAL TIP

Latimea partii carosabile = 4.0 m (1 banda de circulatie)

Latime platform drum – 4.40 m (+2 borduri 20 x 25 cm)

Pantele transversal ale carosabilului dupa executia lucrarilor vor fi de 2,5%

Traseul starzii proiectate coincide cu traseul existent, iar ampriza strazilor se incadreaza in limitele emprizei actuale si nu vor fi necesare mutari de garduri sau exproprieri.

Dispozitive de scurgere a apelor pluviale proiectate – se vor monta borduri

Pe timpul executiei lucrarilor se vor folosi urmatoarele masuri de protectie:

Balizare directional cu fete duble cu folie reflectorizanta pe fond galben, dimensiuni mari cuplate cu lumina galbena intermitenta distante din 10 in 10 m.

Indicatoare de avertizare din urmatoarele tipuri: drum ingustat, lucrari, limitarea de viteza, sfarsitul lucrarilor.

Dupa terminarea lucrarilor s-au prevazut marcaje longitudinale si transversal precum si masuri de semnalizare rutiera pe vertical prin inlocuirea sau repozitionarea indicatoarelor existente.

Exigente la executia lucrarilor:

Se vor satisfice cerintele de rezistenta si stabilitate, siguranta in exploatare si protectia mediului.

La toate lucrarile constructorul va respecta normativele si prescriptiile tehnice in vigoare privitoare la calitatea materialelor, controlul de executie a lucrarilor, normele de siguranta in transporturi.

La realizarea lucrarilor se vor utiliza numai material agrementate conform reglementarilor nationale in vigoare, precum si legislatia si standardele nationale armonizate cu legislatie UE. Aceste material vor fi in conformitate cu prevederile HG 766/1997.

Concluzii ale studiului de fundamentare

Având în vedere importanța locală a zonei, nu sunt necesare studii de fundamentare a soluțiilor sau a temei. Comanda elaborată de beneficiar se încadrează în specificul zonei, în elaborarea proiectului respectându-se normativele în vigore.

Suprafata de teren ocupata de obiectiv este de 1738 mp si constituie domeniul public al Municipiului Medgidia si reprezinta strada asfaltata. Prin lucrarile de proiectare nu se oc upa suprafete suplimentare de teren public sau privat.

Protecția mediului

În timpul lucrărilor de construcție nu se vor înregistra creșteri ale poluării aerului. Se va acorda o atenție prioritară aspectelor de mediu, se vor analiza datele existente de evaluare a efectelor asupra mediuluii și se va verifica dacă acestea respectă legislația în vigoare.

Identificarea posibilelor conflicte de mediu generate de soluțiile tehnice adoptate vor fi transpuse în măsuri de protecția mediului care să nu genereze constrângeri de mediu prin aplicarea lor.

De asemenea se va avea în vedere și respectarea procedurilor normelor acceptate pe plan european, Directivele Consiliului Europei 85/337/eec din 27 iunie 1985 și 87/11/ec din 3 martie 1997 în domeniul protecției mediului, care în cea ai mare parte se regăsesc și în legislația română.

Pentru a putea propune măsuri de protecție împotriva zgomotului, se vor analiza sursele de producere a acestuia atât în perioada de execuție a lucrărilor cât și în perioada de exploatare a lor.

Se va indica o evaluare foarte atentă a utilajelor din dotarea Constructorului pentru execuția lucrărilor, astfel încât să fie folosite numai utilajele și echipamentele care corespund anumitor norme de poluare acustică și cu noxe.

   IV. Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu
   1. Protectia calitatii apelor:

Se apreciază că emisiile de substanțe poluante (provenite din traficul rutier specific șantierului, de la manipularea și punerea în operă a materialelor) care ajung direct sau indirect în apele de suprafață (pluviale0 nu sunt în cantități importante și nu modifică încadrarea în categorii de calitate a apei.

În ceea ce privește posibilitatea de poluare a stratului freatic, se apreciază că și aceasta va fi redusă. Se va evita depozitarea carburnților pe amplasament, iar întreținerea utilajelor (spălarea lor, efectuarea de reparații, schimburi de piese, ulei) se va face numai în locurile special amenajate în afara organizării de șantier.

Protectia aerului:

Surse de poluarea aerului:

Sursele de impurificare a atmosferei aferente proiectului sunt reprezentate de:

Executarea lucrărilor de excavații, de așternere a mixturilor asfaltice. Aceste activități sunt caracterizate în special în cadrul operațiunilor de săpături și punerea în operă a materialelor.

Surse mobile de ardere vor fi reprezentate în această perioadă de utilajele angrenate în operațiunile de transport materiale și forța de muncă.

Emisiile poluante ale vehiculelor rutiere se limitează cu caracter preventiv prin condițiile tehnice prevăzute la inspecția tehnică ce se efectuează periodic pe toată perioada utilizării autovehiculelor rutiere.

Execuția unor astfel de lucrări nu produce poluări ale aerului care să afeteze sănătatea oamenilor sau să aibă influențe negative asupra factorilor de mediu.

Protecția calității aerului

Deși activitățile desfășurate nu au un impact potențial asupra atmosferei, există soluții tehnice pentru limitarea emisiilor:

Aplicarea unor tehnologii de execuție moderne și a unor materiale puțin agresive pentru mediu.

Concentrațiile emisiilor de noxe datorate traficului și a activitîților din șantier sunt minime și se limitează cu caracter preventiv.

Se apreciază că nu vor fi depășiri privind valorile limită stabilite conform legislației în vigoare.

Protectia împotriva zgomotului și a vibrațiilor:

Surse de zgomot și vibrații

În fronturile de lucru zgomotul este produs în fazele de execuție de funcționarea utilajelor de construcții specifice lucrărilor.

Circulația mijloacelor auto care transportă materialele necesare executării lucrărilor

Efectele surselor de zgomot și vibrații se suprapun peste zgomotul existent, produs în prezent de circulația în zonă.

 Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Se vor alege echipamente și instalații omologate, cele mai puțin zgomotoase

Este interzisă folosirea oricărei forme de avertizare acustică care poate deranja populația

Protectia împotriva radiațiilor:

 Nu este cazul. Nu sunt folosite substanțe radioactive

Protectia solului și subsolului:

Sursele de poluare a solului și subsolului

Activitățile de șantier implică manipularea unor cantități mari de materiale de construcții, potențiale substanțe poluante pentru sol și subsol. O altă sursă de poluare a solului și subsolului o reprezintă deșeurile de materiale de constructii: desfacere a patului drumului existent.

 Protecția solului și subsolului

Se va asigura respectarea locurilor dedepozitare și manipulare a materialelor ce urmează a fi puse în operă.

Se vor respecta locurile de depozitare și manipulare a deșeurilor rezultate în urma activităților de excavații și executarea lucrărilor.

Protectia ecosistemelor terestre și acvatice:

Vegetația va fi minim afectată în zonă prin operațiile și activitățile desfășurate pe șantier.

Protectia așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

Realizarea obiectivului analizat va avea un impact pozitiv, având în vedere modernizarea străzii.

În ansamblu se poate aprecia că din punct de vedere al mediului ambiant, lucrările ce fac obiectul prezentului proiect nu introduc disfuncționalități suplimentare față de situația actuală, ci dimpotrivă, un efect pozitiv.

Gospodărirea deșeurilor:

Din punct de vedere al potențialului contaminant aceste deșeuri nu ridică probleme deosebite

Gestiunea substanțelor toxice și periculoase:

Principalele surse de deșeuri toxice și periculoase în perioada de execuție sunt reprezentate de:

Utilajele de construcție prin noxe produse de arderea de carburanți, lubrefianți și acidul sulfuric

Masuri:

Impunerea prin caietele de sarcini a obligativității Antreprenorului de a uttiliza echipamentele și mijloacele de transport moderne, cu emisii reduse de poluanți.

   V. Prevederi pentru monitorizarea mediului:
 Beneficiarul acordului de mediu are obligația de a respecta limitele privind calitatea factorilor de mediu conform actelor legislative in vigoare.

 Monitorizarea factorilor de mediu este recomandat să se realizeze în perioada de execuție a lucrărilor.

 Se realizează controlul emisiilor de poluanți de mediu, precum și calității factorilor de mediu, prin analize efectuate de personal calificat, cu echipamente de prelevare și analiză adecvate, daca autoritatea competentă de protecția mediului solicită

La cererea autorității de protecția mediului se va asigura diminuarea, modificarea sau încetarea activitîții poluatoare, după caz, a factorilor de mediu

   VI. Justificarea incadrarii proiectului, dupa caz, in prevederile altor acte normative nationale care transpun legislatia comunitara (IPPC, SEVESO, COV, LCP, Directiva-cadru apa, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru a deseurilor etc.)
- nu este cazul

   VII. Lucrari necesare organizarii de santier:
 Se vor identifica inante de inceperea lucrărilor traseele si adancimea de pozare a cablurilor, conductelor sau galeriilor edilitare existente in vederea evitarii deteriorariii acestora.

Eventualele probleme deosebite care vor apărea, vor fi comunicate proiectantului si se vor rezolva prin colaborare intre factorii interesati.

Se vor folosi echipamentele de protectia muncii adecvate lucrului in trafic si specificului lucrarilor executate.

Pentru a preveni accidentele trebuie respectata legislatia în vigoare.

Impactul organizarii de santier asupra mediului

In condițiile respectarii disciplinei de santier, nu exista riscuri de manifestare a poluarii mediului, iar impactul produs de organizarea de santier va fi unul nesemnificativ.

   VIII. Lucrari de refacere a amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii, in masura in care aceste informatii sunt disponibile:
nu este cazul

 Printr-o buna organizare a lucrarilor, respectarea proiectuui de executie si a fazelor determinante, se va reduce la minim potentialul impact asupra mediului.

Concluzii

 Prin realizarea obiectivului de investiţii va fi asigurata îmbunătățirea condițiilor de trai într-o zona marginalizată a municipiului. Investitia trebuie sa asigure un trafic rutier care sa se desfasoare in conditii optime, sa respecte toate prevederile reglementarilor tehnice aflate in vigoare atat din punct de vedere al sigurantei circulatiei rutiere cat si din punct de vedere al exigentelor tehnice.

Totodata se asigura o legatura rutiera permanenta si in conditii bune cu celelalte cai existente de deplasare, un trafic rutier in conditii crescute de siguranta si confort, posibilitatea de acces in conditii optime a mijloacelor de interventie rapida in caz de nevoie (pompieri, salvare, politie etc) .

Primar,

Valentin Vrabie