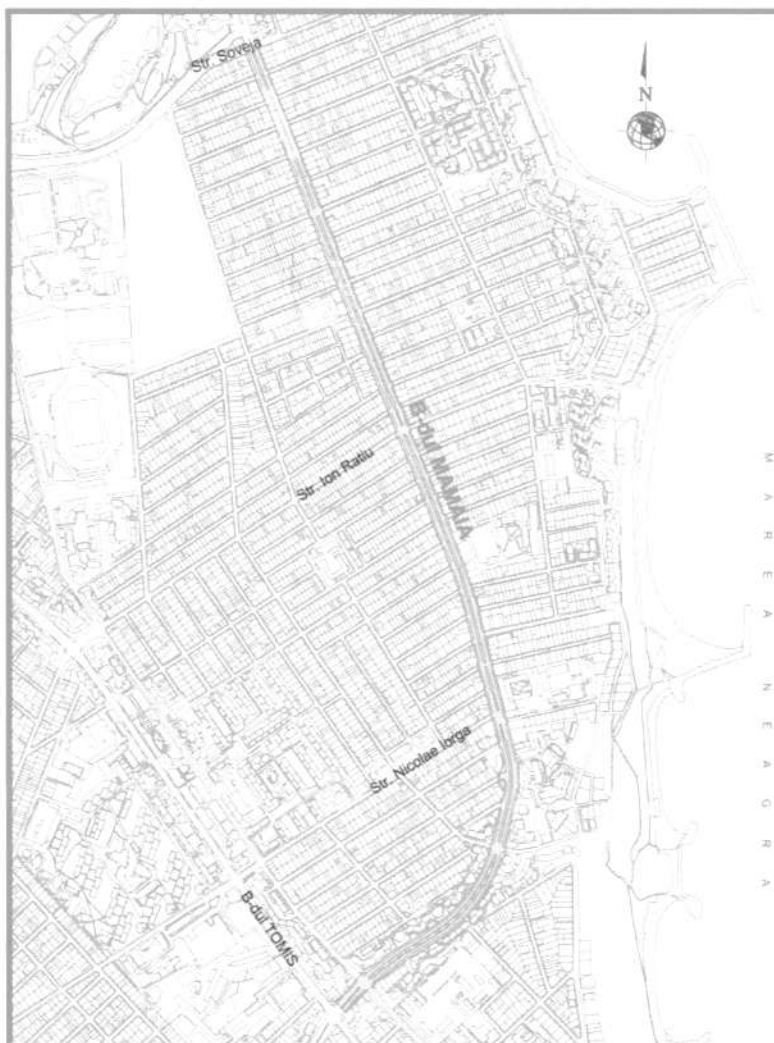




BENEFICIAR: MUNICIPIUL CONSTANTA
prin administrator **S.C. CONFORT URBAN SRL**



DOCUMENTATIE PENTRU OBTINEREA DE AVIZE/ACORDURI

PROIECT nr. 57 / 2020

INVESTITIA:

**Lucrari de interventii si modernizare B-dul Mamaia, pe sectorul cuprins
intre bd. Tomis si str. Soveja/Zorelelor, Municipiul Constanta**

PIESE SCRISE SI PIESE DESENATE

IULIE 2020

CUPRINS

- Copie Decizia etapei de evaluare initiala nr. 5114/RP/26.08.2020

MEMORIU DE PREZENTARE

I. DENUMIREA PROIECTULUI

II. TITULAR

III. DESCRIEREA PROIECTULUI

- a). Rezumatul proiectului*
- b). Justificarea necesitatii proiectului*
- c). Limitele amplasamentului proiectului si a suprafatei de folosinta temporara*
- d). Elementele specifice caracteristicile proiectului propus*
- e). Localizarea proiectului*
- f). Descrierea impactului potential*

IV. SURSE DE POLUANTI SI INSTALATII PENTRU RETINEREA, EVACUAREA SI DISPERSIA POLUANTILOR IN MEDIU

- 1. Protectia calitatii apelor*
- 2. Protectia aerului*
- 3. Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor*
- 4. Protectia impotriva radiatiilor*
- 5. Protectia solului si subsolului*
- 6. Protectia ecosistemelor terestre si acvatice*
- 7. Protectia asezarilor umane, monumentelor naturii si ariilor protejate*
- 8. Gospodarirea deseurilor generate pe amplasament*
- 9. Gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase*

V. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

VI. INCADRAREA PROIECTULUI

VII. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER

VIII. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTITIEI

IX. ANEXE – PIESE DESENATE

- Plan de incadrare in teritoriu
- Plan de situatie si coordonatele STEREO 70 a proiectului

MEMORIU DE PREZENTARE

I. DENUMIREA PROIECTULUI: « **Lucrări de intervenții si modernizare Bd. Mamaia, pe sectorul cuprins intre Bd. Tomis si str. Soveja/Zorelelor**» din Municipiul Constanta

II. TITULAR

- a) denumirea titularului; **Primaria Municipiului Constanta prin SC CONFORT URBAN SRL**
- b) adresa titularului, telefon, fax, adresa de e-mail; **Constanta, bd. Tomis, nr.51, tel: 0214/488140, fax:0241/488146,e-mail:mediu@primaria-constant.ro, Varful cu Dor, nr.10, tel/fax 0241/508416**
- c) reprezentanti legali/imputerniciti, cu date de identificare;
Merla Viorica Ani – tel. 0241/488143 – Primaria Constanta
Radulescu Claudiu – tel. 0241/508416 – Confort Urban

III. DESCRIEREA PROIECTULUI

a). Rezumatul proiectului

Amenajarile propuse urmaresc realizarea de lucrari pe b-dul Mamaia pe sectorul de la intersectia cu b-dul Tomis pana la intersectia cu str. Soveja/Zorelelor, pe o lungime de 2470 m, pentru imbunatatirea mobilitatii urbane in Municipiul Constanta, cu urmatoarele principale caracteristici constructive si functionale, astfel:

- ❖ Lucrarile de amenajare a pistelor pentru biciclete, cuprind:
 - Amenajarea pe ambele parti ale b-dului Mamaia de piste pentru biciclete cu un singur sens de circulatie, amplasate pe trotuare si pe carosabil in functie de spatiul disponibil;
 - Asigurarea continuitatii pistelor pentru biciclete cu cele existente pe bd. Mamaia si bd. Tomis si interconectarea la intersectiile semaforizate;
 - Amenajari si masuri pentru imbunatatirea sigurantei , ca cerinta de baza, prin separarea pistelor de traficul motorizat si cel de pietoni si asigurarea spatiilor si elementelor de siguranta, semnalizarea punctelor de conflict fata de circulatiile rutiere si pietonale ;
 - Realizarea unor trasee cat mai directe , prin minimizarea ocolirilor si a numarului de opriri, asigurarea legaturilor cu alte trasee de retele ulterioare;
 - Asigurarea confortului infrastructurii prin finisarea suprafetelor cu imbracaminte asfaltica, denivelari line, scurgerea apei de suprafata;
 - Asigurarea de facilitati de parcare a bicicletelor.

Lucrarile de amenajare a infrastructurii pentru biciclete amplasate pe carosabil nu vor necesita lucrari de sapaturi si nu vor afecta spatiile verzi existente, iar pentru pistele amplasate pe trotuare vor necesita lucrari de decapare a structurii existente pe max. 20 cm grosime si inlocuirea acesteia, reamenajarea si extinderea, dupa caz, a spatiile verzi existente.

❖ Lucrarile de crestere a accesibilitatii pentru pietoni si extinderea zonelor pietonale, cuprind:

- Desfiintarea parcarilor si alveolelor existente din cadrul trotuarelor, asa dupa cum s-a prevazut pe sectorul anterior de la str. I.G. Duca – bd. Tomis la cerinta Comisiei de Circulatie si delimitarea suprafetelor pietonale fata de pistele de biciclete, carosabil, spatii verzi si imobilele adiacente, dupa caz;
- Asigurarea de facilitati pentru realizarea de retele de apa pentru udarea spatiilor verzi;
- Refacerea structurii si imbracamintei trotuarelor cu pavaje si asfalt care sa asigure inclusiv imbunatatirea aspectului estetic al suprafetelor;
- Asigurarea accesibilitatii pentru persoanele cu handicap conf. cerinte Normativ NP051-2012;
- Lucrari de semnalizare pentru imbunatatirea sigurantei circulatiei pietonale fata de circulatia rutiera si circulatia bicicletelor.

Lucrarile de reamenajare a trotuarelor pietonale vor necesita lucrari de decapare a structurii existente pe max. 20 cm grosime si inlocuirea acesteia, reamenajarea si extinderea, dupa caz, a spatiile verzi existente.

❖ Lucrarile de reabilitare a carosabilului si de fluidizare a circulatiei, cuprind:

- Reparatii, dupa caz, a defectelor si refacerea imbracamintii carosabilului pe acest sector cu mentinerea , cu anumite corectii, a elementelor geometrice initiale ale strazii , in profil longitudinal si transversal;
- Reamenajarea peroanelor statiilor BUS prin lucrari de corelare cu pistele pentru biciclete, de imbunatatire a accesibilitatii persoanelor, inclusiv a celor cu handicap si pentru imbunatatirea fluentei si sigurantei circulatiei autobuzelor;
- Asigurarea confortului suprafetei de rulare prin aducerea la cota carosabilului sau inlocuirea capacelor peste caminele de utilitati subterane;
- Cresterea fluentei si sigurantei circulatiei rutiere prin modernizarea , dupa caz, a unor intersectii si brese prin scuarul median, imbunatatirea sistemului de reglementari a circulatie rutiere si pietonale;

Lucrarile de interventii in carosabil pot fi pentru anumite eventuale reparatii in limita grosimii structurii rutiere existente de cca. 40 – 50 cm.

❖ Realizarea sistemului de reglementari a circulatiei rutiere prin marcaje, indicatoare rutiere si semaforizare, dupa caz, in corelare cu modificarile si modernizarile efectuate si a prevederilor legislatiei aplicabile in vigoare si particularitatile zonei.❖ Activitatile generale necesare pentru realizarea lucrarilor proiectate :

- diverse dezafectari (borduri, pavaje, imbracaminti trotuare, stalpi iluminat,etc.) si sapaturi, dupa caz, pe zonele de reamenajat;
- frezarea imbracamintii asfaltice existente pe zonele degradate si pentru corectia profilului;
- refacerea, consolidarea sau completarea, dupa caz, a fundatiei din piatra sparta a carosabilului pe zonele de reparatii locale sau supralargiri, dupa caz;
- montarea bordurilor de delimitare a trotuarelor, pistelor de biciclete, casetelor si a insulelor mediane cu spatii verzi ;

- asternerea straturilor de imbracaminti asfaltice pe zonele carosabile si pe pistele pentru biciclete;
- aducerea la nivel si inlocuirea, dupa caz, a capacelor caminelor de utilitati subterane ;
- refacerea imbracamintilor din pavaje la trotuare ;
- refacerea sistemului de reglementari a sigurantei circulatiei prin indicatoare si marcaje;
- reamenajarea casetelor de spatii verzi la trotuare si a celor eventual afectate de lucrari ;
- refacerea zonelor adiacente afectate de lucrari;

Executia lucrarilor va fi esalonata in afara varfurilor de trafic din sezonul estival, astfel incat circulatia rutiera sa fie asigurata in conditii de fluiditate si siguranta, prin lucrul pe sectoare delimitate cu luarea masurilor de restrictie prevazute de legislatia in vigoare si aprobate de Politia Rutiera.

b). Justificarea necesitatii proiectului

Deficiente de trafic ale situatiei actuale

- Circulatia rutiera pe b-dul Mamaia prezinta un trafic intens si foarte intens cu intensitati ridicate pe anumite intervale dimineata si seara. Structura traficului este alcatuita din autoturisme, microbuze, autofurgonete , autobuze pentru transportul public urban, autocare si ocazional autovehicule de transport marfa.
- Intensitatea ridicata a traficului pe anumite intervale de varf de trafic produce stationari si cozi la intersecțiile semaforizate cu bd. Tomis , str. Mircea cel Batran, str. Ion Ratiu si cu str. Soveja/Zorelelor , ingreunand circulatia inclusiv a mijloacelor publice de transport.
- Insula alungita giratorie de la intersectia str. Nicolae Iorga si str. Renasterii nu este amenajata corespunzator cu o siguranta a circulatiei rutiere redusa.
- Existenta parcarilor laterale pe carosabil si pe trotuare reduc fluiditatea traficului rutier si pietonal.
- Lipsa cailor amenajate pentru circulatia bicicletelor si a altor facilitati si fara a se asigura continuitatea pistelor amenajate existente de pe b-dul Mamaia si b-dul Tomis.
- Circulatia pietonala prezinta deficiente datorita starii tehnice rea a imbracamintii trotuarelor si a ocuparii unor suprafete de trotuar cu parcare de autoturisme.

Starea tehnica actuala pe sectoarele analizate prezinta urmatoarele principale degradari:

- Partea carosabila prezinta degradari cauzate de actiunea combinata a factorilor de mediu, a traficului , dar si de imbatranire a asfaltului, degradari de tip structural si degradari de suprafata a caror evaluare a indicilor de degradare conduc la calificativul starii de degradare ca „mediocra” (conf. Normativ CD155-2001 si Normativ AND 540 – privind determinarea si evaluarea starii a imbracamintii pentru drumuri cu structuri rutiere suple si semirigide”);
- Trotuarele prezinta degradari mult mai severe de tip structural si degradari de suprafata, datorate inclusiv diverselor lucrari de utilitati subterane, a caror evaluare a indicilor de degradare conduc la calificativul starii de degradare ca „rea”.

Proiectul propus urmareste eliminarea deficientelor circulatiei rutiere si pietonale constatate, in contextul imbunatatirii mobilitatii in Municipiul Constanta conform obiectivelor Planului de Mobilitate Urbana Durabila – PMUD.

Planului de Mobilitate Urbana Durabila (PMUD) , ca plan strategic, este orientat spre cresterea calitatii vietii in Municipiul Constanta si satisfacerea cererii de mobilitate a persoanelor , cu accent particular pe urmatoarele obiective generale :

- Controlul parcarii vehiculelor pe arterele principale din centrul municipiului;
- Cresterea accesibilitatii pentru pietoni si extinderea zonelor pietonale;
- Introducerea spatiului partajat si crearea infrastructurii pentru circulatia bicicletelor;
- Cresterea calitatii si ponderii transportului public;
- Cresterea masurilor de siguranta pentru automobilisti, pietoni si biciclisti;
- Reducerea poluarii aerului in ceea ce priveste emisiile de noxe si a nivelului de zgomot;
- Imbunatatirea aspectului urbanistic si al mediului ambiental.

Obiectivele mentionate mai sus impun luarea de noi masuri, mai ales ca urmare a cresterii an de an a gradului de motorizare cu efecte asupra deteriorarii calitatii mediului urban.

Principalele masuri necesare in vederea atingerii obiectivelor propuse sunt:

- Realizarea de piste pentru biciclete si asigurarea continuitatii si legaturii acestora cu celelalte trasee existente si cele de perspectiva;
- Reabilitarea trotuarelor pentru circulatia pietonala;
- Imbunatatirea reglementarilor circulatiei pietonale si a bicicletelor la traversarea intersectiilor in vederea cresterii fluiditatii si sigurantei circulatiei;
- Reabilitarea carosabilului si a intersectiilor in vederea cresterii fluiditatii si sigurantei circulatiei rutiere;
- Imbunatatirea spatiilor pentru statiile BUS in vederea prioritizarii circulatiei acestora;
- Imbunatatirea confortului circulatiei rutiere prin aducerea la nivel sau inlocuirea, dupa caz, a capacelor de utilitati peste caminele existente;
- Asigurarea preluarii si scurgerii apelor pluviale pe retelele existente;
- Delimitarea suprafetelor pentru amenajarea de spatii verzi si asigurarea facilitatilor pentru montarea instalatiilor pentru udarea acestora;
- Refacerea sistemului de reglementari a circulatiei rutiere, pietonale si a bicicletelor prin marcaje si indicatoare , pentru imbunatatirea conditiilor de circulatie, sporirea gradului de confort si a sigurantei circulatiei.

Lucrările propuse se vor adapta la dimensiunile și condițiile existente din amplasamente, la regimul de proprietate al terenurilor, asigurându-se inclusiv racordarea la sistemele rutiere ale arterelor si acceselor laterale existente atât în plan, cât și în profil longitudinal și transversal.

c). Limitele amplasamentului proiectului si a suprafetei de folosinta temporara

Municipiul Constanta, pe b-dul Mamaia pe sectorul cuprins intre intersectia cu Bd. Tomis si intersectia cu str. Soveja si str. Zorelelor din zona Definariu, pe o lungime de 2470 m.

Limitele terenului ce face obiectul amenajarilor propuse are următoarele vecinătăți:

- la capatul de sud-vest: intersectia cu bd. Tomis si continuarea b-dului Mamaia spre str. I.G. Duca;
- la capatul de nord: intersectia cu str. Soveja, str. Zorelelor si continuarea b-dului Mamaia ;
- la sud-est : cartier Centru si intersectia cu str. Bucovinei;
- la est: cartierele Universitate si Faleza Nord si intersectiile cu 24 de strazi, dintre care strada Ion Ratiu este o artera principal, celelalte fiind artere secundare;
- la vest : cartierele Tomis II si Stadion si intersectiile cu 27 de strazi, dintre care strazile Nicolae Iorga si Ion Ratiu sunt artere principale, celelalte fiind artere secundare;

Pentru organizarea de santier pe perioada executiei NU se prevad suprafete amenajate pentru ocupare temporara cu aceasta destinatie din urmatoarele considerente:

- Lucrarile de drumuri sunt lucrari lineare cu puncte de lucru successive, cu asigurarea circulatiei rutiere si pietonale in conditii de siguranta;
- Categoriile de folosinta publica a strazilor (carosabil , trotuare, statii Bus, spatii verzi) nu permit ocuparea de suprafete pentru organizarea de santier (baracamente, depozitare materiale, etc.) pe toata durata lucrarilor;
- Ca urmare pentru functiunile principale ale organizarii de santier (baze de productie, stocare materiale, scule si echipamente, vestiare, birouri, etc.) sunt folosite bazele de productie permanente ale constructorului Confort Urban SRL amplasate pe str. Varfu cu Dor nr. 10;
- Mobilizarea de santier pentru fiecare punct de lucru se va face zilnic din si catre baza de productie din str. Varfu cu Dor nr. 10 prin transport organizat cu mijloace proprii;
- Materialele de constructii vor fi aprovizionate pe santier esalonat in cantitatile in care vor fi puse in opera;
- Pe santier pot ramane anumite utilaje de constructii specifice lucrarilor de drumuri care se vor stoca pe zonele de lucru prin luarea masurilor de restrictii de circulatie rutiera si pietonala conform legislatiei in vigoare.
- Conditiiile igienico-sanitare pentru personalul muncitor se vor asigura prin cabine ecologice si pubele pentru deseurile menajere mutate pe masura avansarii lucrarilor, asigurarea apei potabile imbuteliate cu recuperarea in saci a sticlelor din material plastic , spalatul si servitul mesei prin deplasare in baza de productie mentionata mai sus.

Suprafata totala amenajata = 81300 mp , din care:

- Suprafata construita pentru carosabil, trotuare, piste biciclete, borduri = 67938 mp
- Scuar median spatiu verde = 12682 mp;
- Casete spatii verzi reamenajate pe trotuare = 680 mp;
- Locuri de parcare nu mai sunt prevazute

d). Elementele specifice caracteristicile proiectului propus

- Proiectul propriu-zis nu reprezinta un proces de productie cu fluxuri tehnologice, capacitati de productie, produse si subproduse, fiind o artera urbana destinata pentru circulatii rutiere si pietonale ce deserveste activitatile economice si comerciale adiacente si necesitatile de deplasare si de mobilitate urbana.
- Materiile prime, energie si combustibilii utilizati in executia lucrarilor sunt:
 - produse din piatra concasate de diferite sorturi – procurate din cariere autorizate si transportate direct in lucrare cu autobasculante;
 - betoane puse in opera direct in lucrare – procurate de la statia de preparare betoane din baza de productie a constructorului si transportate cu autotransportoare specializate;
 - prefabricate din beton (borduri, dale) procurate de la furnizori specializati si transportate cu autocamioane sau trailere direct la lucrare sau in depozitul temporar din baza de productie a constructorului;
 - mixturi asfaltice de diverse tipuri - procurate de la statia de preparare mixturi asfaltice autorizata si transportate direct in lucrare cu autobasculante;
 - emulsia cationica pentru amorsarea stratului suport si a straturilor bituminoase – procurata de la furnizori autorizati si transportata cu cisterne specializate dotate inclusiv pentru repartizarea uniforma pe suprafetele de amorsat;
 - vopsea pentru marcaje rutiere – procurata de la furnizori autorizati si transportata in bidoane etanse direct la lucrare (in rezervorul masinii de marcaj) sau in depozitul din baza de productie a constructorului;
 - energia electrica necesara ocazional pe santier va fi asigurata prin grupuri electrogene;
 - combustibilii utilizati vor fi numai cei necesari pentru functionarea utilajelor pentru constructii se va face la statia de carburanti din baza de productie si prin asigurarea transportului si alimentarea directa pe santier din cisterne de combustibil autorizate pentru utilajele cu stationare pe lucrare.

- Racordarea la retele utilitare existente in zona

Proiectul propus nu are nevoie si , deci , nu are prevazute racorduri la utilitatile existente.

Pe perioada executiei pe santier, nu sunt prevazute racorduri la utilitatile din zona, deoarece:

- sunt prevazute grupuri sanitare ecologice mobile cu intretinere de catre firma autorizata;
- apa potabila necesara se asigura imbuteliata;
- apa pentru uz menajer se asigura in recipiente din plastic cu reincarcare periodica;

- Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de lucrari

Lucrarile se realizeaza pe latimea amprizei bulevardului (carosabil , trotuare, spatii verzi).

Lucrarile ce pot afecta accidental zonele adiacente sunt cele de sapaturi pentru dezafectarea bordurilor deteriorate, a sapaturilor pentru reparatii carosabil si desfacerea imbracamintilor existente la trotuare, lucrarile pentru refacere fiind urmatoarele:

- curatarea terenului , strangerea si incarcarea resturilor de materiale (pamant, piatra, beton, asfalt) si transportarea cu autobasculanta acoperita cu prelata la depozitul de moloz autorizat;
- refacerea imbracamintilor la carosabil si trotuare conform prevederilor proiectului si curatirea si aducerea altor terenuri afectate la starea initiala.

▪ Cai noi de acces sau schimbarea celor existente

Proiectul propus se realizeaza urmarind traseul existent.

Realizarea lucrarilor nu necesita cai noi de acces, executia acestora realizandu-se esalonat pe sectoare si categorii de lucrari pe cate o semicale, cu restrictii de circulatie, fara inchiderea completa a circulatiei rutiere si pietonale.

▪ Resursele naturale folosite in constructie

Resursele naturale folosite sunt produsele concasate din piatra , respectiv agregate pentru prepararea de betoane si mixturi asfaltice si piatra sparta pentru repararea fundatiei drumului.

Celelate produse sunt produse fabricate si semifabricate din beton, metal, bitum, vopsele.

▪ Metode folosite in constructie

Metodele folosite la executia proiectului, sunt specifice pe categorii de lucrari, cu respectarea cerintelor tehnice si tehnologice prevazute in normativele, standardele di prevederile tehnice aplicabile din domeniu, precum si in corelarea cu dotarea tehnica a constructorului, dupa cum urmeaza:

- Reprofilarea suprafetei carosabile a drumului se executa pe sectoare si alternativ pe cate o semicale , prin frezare cu utilaje specializate;
- Repararea fundatiei drumului cu piatra sparta se realizeaza punctual pe zone delimitate si alternativ pe cate o semicale, prin decaparea sistemului rutier existent cu mijloace mecanice si manual si refacerea structurii cu piatra sparta compactata si asfalt cu echipamente adecvate in corelare cu dimensiunile de reparat si gabaritul utilajelor;
- Desfacerea bordurilor degradate se va face manual sau cu mijloace mecanice, dupa caz;
- Desfacerea imbracamintii trotuarelor se va face manual si cu mijloace mecanice, dupa caz;
- Montarea bordurilor de delimitare a trotuarului si spatiilor verzi , precum si a imbracamintii cu dale din beton se va realiza manual conform trasarii topo si la profil;
- Prepararea mixturilor asfaltice se face in statii centralizate, iar asternerea straturilor de imbracaminti asfaltice pe partea carosabila se realizeaza mecanic la profil, pe sectoare si alternativ pe cate o semicale, cu repartizator finisor specializat si cilindrare la cald cu cilindri compactori;
- Aducerea la nivelul carosabilului a capacelor caminelor de utilitati subterane se va realiza prin dislocarea manuala cu mijloace mecanice a capacelor existente si inlocuirea sau refolosirea capacelor, dupa caz , montarea si monolitizarea acestora la pozitia finala.
- Marcajele rutiere se vor realiza pe suprafata carosabila cu echipamente specializate.

▪ Planul de executie

Executia lucrarilor se va programa pe sectoare de drum, faze si categorii de lucrari, astfel incat sa se asigure, cu instituirea de restrictii, circulatia rutiera si pietonala pentru desfasurarea tuturor activitatilor din zona, accesul tuturor mijloacelor de interventii si de urgenta, precum si corelarea cu intensitatea traficului pe perioada sezonului estival.

Avand in vedere ca bd. Mamaia este o artera principala de legatura cu Statiunea Mamaia si Navodari, se vor lua masuri de intrerupere a lucrului pe intervalele cu volum de trafic ridicat (mai ales in weekend si alte intervale cu diverse evenimente)

Durata totala de executie este estimata de maxim 8 luni.

Ordinea generala de executie este dinspre intersectia cu bd. Tomis catre intersectia cu str. Soveja/Zorelelor motivat de asigurarea continuitatii amenajarilor deja efectuate pe bd. Mamaia pe sectorul I.G. Duca – bd. Tomis si cele de pe bd. Tomis pe sectorul str. Traian-str. Ion Ratiu si deci de utilizarea functionala esalonata a acestora.

Ordinea pe faze de executie pe fiecare sector este urmatoarea:

- Desfacerea bordurilor degradate si montarea de borduri noi;
- Frezarea si reparatii locale carosabil – alternativ pe sectoare si pe fiecare semicale;
- Asternerea stratului asfaltic - alternativ pe fiecare sector si pe fiecare semicale;
- Desfacerea caili pe trotuare ;
- Refacerea fundatiei la trotuare, delimitarea casetelor cu spatii verzi si relizarea imbracamintei;
- Aducerea la nivelul carosabilului a capacelor de utilitati subterane;
- Semnalizarea rutiera verticala (indicatoare rutiere) si cea orizontala (marcaje rutiere) se executa dupa finalizarea lucrarilor pe toata lungimea drumului.

Punerea in functiune si in exploatare provizorie si definitiva se deruleaza in urmatoarele faze:

- Circulatia pe perioada executiei - prin instituirea restrictiilor de circulatie, conform Normelor Metodologice MI-MT nr.1112/411 din oct 2000 ;
- Dupa receptia la terminarea lucrarilor si receptia definitiva dupa perioada de garantie, conform prevederilor Legii 10/1995, completata si modificata cu Legea 177/2016 privind calitatea in constructii si a Hotararii 273/1994 cu modificarile si completarile ulterioare, privind regulamentul de receptie al lucrarilor de constructii.

Comportarea in exploatare a constructiei se realizeaza conform prevederilor Legii 10/1995, completata si modificata cu Legea 177/2016, Hotararea 766/1997 si Normativul P130/1999 privind urmarirea comportarii in timp a constructiei , alte normative si instructiuni pentru prevenirea, intretinerea si remedierea imbracamintilor rutiere la drumuri si a elementelor si dispozitivelor de colectare si scurgerea apelor pluviale, inclusiv pentru separatorul de hidrocarburi.

▪ Relatia cu alte proiecte aflate in derulare

Bd. Mamaia pe sectorul proiectat se va racorda la lucrarile de modernizare deja executate pe bd. Mamaia pe sectorul I.G. Duca – bd. Tomis si cele de pe bd. Tomis pe sectorul str. Traian-str. Ion Ratiu si la intersectiile cu celelalte artere.

- Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare

Fiind o strada existenta, a carei modernizare se efectueaza pe acelasi traseu si cu structura rutiera similara , alternativele constructive si functionale se refera la introducerea pistelor pentru biciclete pe fiecare sens, partial pe trotuare si partial pe carosabil si la cresterea suprafetelor pietonale prin eliminarea parcarilor existente.

- Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului

Proiectul nu genereaza necesitatea aparitiei unor alte activitati sau utilitati.

- Alte autorizatii cerute prin proiect

In afara avizelor/acordurilor prevazute prin Certificatul de Urbanism si apoi a Autorizatiei de construire, prevazute prin Legea 50/1991 republicata cu modificarile si completarile ulterioare, nu sunt cerute alte autorizatii.

e). Localizarea proiectului

- Proiectul nu se afla sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in context transfrontalier, ratificata prin Legea 22/2001 – fiind amplasat in Municipiul Constanta.

- Informatii privind caracteristicile fizice ale mediului , atat naturale cat si artificiale

Bd. Mamaia se afla in interiorul Municipiului Constanta, iar lucrarile se desfasoara strict in limitele amprizei acestuia.

Conform OMC nr. 2828/24.12.2015 pentru modificarea anexei nr. 1 la OMCC nr. 2314/2004 privind aprobarea Listei monumentelor istorice, actualizata si a Listei monumentelor istorice dispartate, cu modificarile ulterioare, amenajarile propuse sunt situate in:

- ✓ Necropola „Orasului antic Tomis” – Cod CT-I-s-A-02555, nr. crt. 15
- ✓ Situl urban – Cod CT-II-s-B-02820, nr. crt. 484

Certificatului de Urbanism nr. 2134/24.07.2020 nu prevede interdictii temporare sau definitive de construire pe amplasamentul analizat.

f). Descrierea impactului potential

Efectele semnificative posibile ale proiectului se considera dupa cum urmeaza:

- Cu referire la extinderea impactului ca arie geografica si nr. persoanelor afectate: *nu este cazul*
- Cu privire la natura transfrontaliera : *proiectul este fara impact transfrontalier;*
- Cu privire la marimea si complexitatea impactului: *impactul asupra mediului este foarte redus;*
- Cu privire la probabilitatea impactului: *probabilitate foarte redusa;*
- Cu privire la durata, frecventa si reversibilitatea impactului: *va exista temporar pe perioada executiei*

Efectele negative generale in situatia actuala (fara amenajari) sunt:

- cele existente generate de circulatia rutiera si pietonala existenta pe Mamaia;
- confortul scazut pentru circulatia pietonala datorita starii de degradare a suprafetelor;
- lipsa pistelor amenajate pentru circulatia bicicletelor
- spatii verzi degradate;
- aspectul peisagistic si urbanistic degradat.

Efectele generale in situatia proiectata (cu amenajari)**- Impactul asupra populatiei si sanatatii umane**

Este un impact pozitiv direct si permanent pe termen lung , prin imbunatatirea sigurantei si a conditiilor de circulatie pentru pietoni, biciclisti si rutier, scazand riscurile de producere a accidentelor de circulatie, precum si reducerea zgomotului si continutul de noxe din aerul respirat , datorita reducerii circulatiei motorizate si cresterea mobilitatii urbane prin circulatii cu biciclete , circulatii pietonale si cu mijloacele de transport public.

- Impactul asupra faunei si florei

Proiectul propus, fiind in principal pe amplasamente existente, nu va avea influente suplimentare asupra faunei si florei fata de situatia actuala.

- Impactul asupra solului

Este un impact pozitiv direct si permanent pe termen lung.

Se imbunatatesc pe termen lung calitatea suprafetelor de circulatie prin refacerea imbracamintii carosabile si a trotuarului si se elimina zonele de stagnare a apelor pluviale.

- Impactul asupra folosintelor si bunurilor materiale

Este un impact negativ pe termen scurt, deoarece lucrarile pot necesita anumite relocari de stilpi de iluminat public.

Nu sunt alte efecte asupra folosintelor si bunurilor materiale.

- Impactul asupra calitatii apei

Proiectul propus, nu produce efecte suplimentare fata de situatia actuala privind apele pluviale pe b-dul Mamaia, acestea fiind colectate prin reseaua urbana existenta.

- Impactul asupra calitatii aerului

Realizarea proiectului propus are un impact pozitiv direct pe termen lung.

Prin reducerii circulatiei motorizate si cresterea mobilitatii urbane prin circulatii cu biciclete , circulatii pietonale si cu mijloacele de transport public , se va reduce zgomotul si continutul de noxe din aerul respirat.

Pe perioada executiei, impactul asupra aerului generat de noxele rezultate de la utilajele folosite si suspensiile de praf antrenate de vant, va fi, în general, un impact redus si temporar asupra aerului.

- Impactul asupra climei

Nu sunt influente asupra factorilor climatici din zona.

- Impactul asupra zgomotelor si vibratiilor

Realizarea proiectului propus nu modifica impactul negativ existent pe termen lung.

Zgomotele produse de motoarele autovehiculelor sunt comparabile cu cele existente, cu tendinta de scadere in contextul efectului pe termen lung de reducere a circulatiei motorizate prin implementarea masurilor de mobilitate urbana si de crestere a nivelului de educatie a populatiei pentru protejarea mediului.

Pe perioada executiei, impactul asupra zgomotelor si vibratiilor produse de utilaje se apreciază ca fiind un impact redus si temporar.

- Impactul asupra peisajului si mediului vizual

Impactul este pozitiv pe termen lung de imbunatatire a aspectului vizual prin eliminarea aspectului actual de zona degradata atat a cailor de circulatie cu imbraminti noi, cat si a spatiilor verzi.

- Impactul asupra patrimoniului istoric si cultural

Nu sunt influente asupra patrimoniului istoric si cultural , nefiind identificat vreun monument arheologic sau zona de protectie a vreunui monument si fara interdictii temporare sau definitive de construire.

- Masurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului asupra mediului

- Principalele măsuri de reducere a impactului negativ pe perioada de execuție sunt:

- utilizarea de utilaje în bună stare de funcționare din punct de vedere al scurgerilor de combustibili si uleiuri si producerii de zgomot la parametrii initiali;
- repararea si spalare utilajelor de constructii se va face numai in unitati autorizate, dotate corespunzator;
- colectarea și gestionarea deșeurilor inerte de construcție în zone de depozitare autorizate;
- colectarea și gestionarea deșeurilor menajere de către unități specializate;
- colectarea și gestionarea deșeurilor petroliere de către unități specializate.

- Principalele măsuri de evitare si reducere a impactului negativ pe perioada de exploatare sunt:

- intretinerea permanenta a elementelor de colectare si curgere a apelor pluviale ;
- intretinerea imbracamintilor carosabile si pietonale prin mentinerea permanenta in stare curata a suprafetelor si intretinerea periodica a suprafetelor.

IV. SURSE DE POLUANTI SI INSTALATII PENTRU RETINEREA, EVACUAREA SI DISPERSIA POLUANTILOR IN MEDIU

1. Protectia calitatii apelor

- Surse de poluanti , locul de evacuare si emisarul

Lucrarile propriu-zise prevazute in proiect nu produc direct surse de poluanti pentru ape. Indirect, datorita precipitatiilor si circulatiei rutiere, se pot produce urmatoarele surse:

- Scapari de produse petroliere de la autovehiculele care circula pe drum. Această sursă de poluare devine activă numai în cazul unor situatii accidentale (autovehicule defecte, accidente rutiere);
- Locul de evacuare : prin intermediul canalizarii urbane existente pentru ape pluviale;
- Emisarul : Nu exista emisar direct pentru evacuarea apelor pluviale din proiect, aceasta realizandu-se prin intermediul canalizarii urbane existente pentru ape pluviale;

- Instalatiile de epurare prevazute

Nu sunt prevazute instalatii de epurare pentru apele pluviale colectate.

2. Protectia aerului

- Sursele de poluanti pentru aer
 - Suspensii de praf in aer produse de circulatia vehiculelor, utilajelor de constructii si antrenate de vant, pe perioada executiei lucrarilor;
 - Noxe produse prin arderea carburantilor de catre motoarele termice ale vehiculelor si a utilajelor de constructii.
- Instalatii sau masuri de retinere si dispersare
 - Nu sunt necesare instalatii de retinere sau pentru dispersia poluantilor in atmosfera fiind cu un caracter temporar si redus;
 - Pentru reducerea impactului asupra mediului cu privire la noxe, se vor utiliza utilaje în bună stare de funcționare pe toată perioada de execuție a lucrărilor.
 - Principalele masuri pentru retinerea si reducerea prafului sunt de stropire cu apa a suprafetelor pietruite pe perioada executiei si de curatire a suprafetei asfaltice pe perioada de exploatare.

3. Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor

- Sursele de zgomot si de vibratii
 - Sursele de zgomot si de vibratii sunt produse de functionarea motoarelor vehiculelor si a utilajelor de constructii, mai ales pe perioada executiei lucrarilor;
 - Zgomotele si vibratiile produse pe perioada executiei sunt temporare, de intensitate redusa si nu afecteaza zonele adiacente .
- Nu sunt necesare amenajari si dotari pentru protectia impotriva zgomotului si vibratiilor
 - Pe perioada executiei se vor folosi utilaje in stare buna de functionare, silentioase.

4. Protectia impotriva radiatiilor

- Surse de radiatii
 - Lucrarile si materialele utilizate nu prezinta surse de radiatii.

5. Protectia solului si subsolului

- Surse de poluanti pentru sol, subsol si ape freatic
 - Lucrarile si materialele utilizate nu prezinta surse de poluanti pentru sol, subsol si ape ;
 - Deversarile accidentale de produse petroliere poate fi sursa de poluare.
- Dotarile si masurile pentru protectia solului si subsolului
 - Folosirea de vehicule si de utilaje de constructii în bună stare de funcționare;
 - Alimentarea vehiculelor si a utilajelor cu pompe de alimentare specializate;
 - Colectarea și gestionarea deșeurilor petroliere de către unități specializate.

6. Protectia ecosistemelor terestre si acvatice

- Arealul sensibil ce poate fi afectat de proiect
 - Flora existenta in vecinatatea amplasamentului, reprezinta arealul specific proiectului;

- Dotarile si masurile pentru protectia ariei protejate
 - Amplasamentul propus nu se afla intr-o arie protejata si ca urmare nu sunt prevazute dotari pentru protectia ariei protejate;
 - Cu toate acestea se vor lua masuri pe perioada executiei de protejare a spatiilor verzi adiacente , iar in cazul unor eventuale afectari ale zonelor adiacente se vor reface la starea initiala;

7. Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public

- Identificarea obiectivelor de interes public, monumente istorice, zone de restrictie, etc.
 - Nu sunt identificate in vecinatatea proiectului obiective de interes public, monumente istorice si de arhitectura, zone de interes traditional, etc.
- Lucrarile , dotarile si masurile pentru protectia ariilor naturale protejate – Nu este cazul

8. Gospodarirea deșeurilor generate pe amplasament

- Tipurile si cantitatile de deseuri de orice natura rezultate

Toate deseurile rezultate din lucrare sunt deseuri inerte, dupa cum urmeaza:

- moloz din sparturi betoane, asfalt si piatra = 2400 mc;
- mixturi asfaltice frezate = 1050 mc (refolosibile integral la umpluturi)
- pamant din sapaturi = 15 mc (din care 30% vegetal se refoloseste la spatii verzi) ;

Deseurile rezultate din activitatea de productie in statii centralizate a betoanelor si a mixturilor asfaltice sunt nominalizate prin autorizatiile de functionare ale furnizorilor respectivi. Pe santier nu se prepara aceste produse, ci se pun in opera ca produs marfa.

Deseurile rezultate din activitatea pe santier sunt deseuri menajere, hartie, plastic, de cantitati reduse (principalele activitati ale organizarii de santier fiind in baza de productie din str. Varfu cu Dor nr.10.

- Modul de gospodarire a deșeurilor

Deseurile refolosibile se depoziteaza in santier spre a fi reutilizate, dupa cum urmeaza.

- mixturi asfaltice frezate vor fi refolosibile integral, partial la umpluturi in lucrare si pentru alte lucrari;
- pamantul vegetal rezultat din sapaturi va fi refolosit la umpluturile in spatiile verzi nou create si pentru refacerea zonelor afectate de lucrari;

Celelalte deșeuri inerte rezultate din execuția lucrărilor, in cantitate totala de cca. 2410 mc (moloz, piatra , pamant , sparturi de beton si asfalt, etc.) se vor incarca in mijloace de transport acoperite cu prelata si se vor transporta la groapa de moloz autorizata.

Gospodarirea deșeurilor rezultate din activitatea de productie in statii centralizate a betoanelor si a mixturilor asfaltice sunt nominalizate prin autorizatiile de functionare ale furnizorilor respectivi.

Deseurile rezultate din activitatea pe santier sunt depozitate selectiv in eurocotașinere si colectate de catre firme de salubritate pe baza de contract.

Obligativitatea curatirii de catre antreprenor a amplasamentului de deseuri rezulta inclusiv din clauzele contractului de executie a lucrarilor si reglementarile privind gospodaria comunală.

9. Gospodarierea substantelor si preparatelor chimice periculoase

- Substantele si preparatele chimice periculoase

Substantele si preparatele chimice periculoase folosite la lucrari sunt in cantitati reduse constand in carburantii pentru functionarea utilajelor si vopsele pentru marcajele rutiere.

- Modul de gospodariere a sustantelor si preparatelor chimice periculoase si masuri de protectie

Vopsele pentru marcajele rutiere sunt depozitate temporar in in santier in recipienti (bidoane) inchise etans.

Alimentarea cu combustibili pentru functionarea utilajelor se face cu pompa din dotarea cisternei autorizate pentru transport combustibili. In santier nu se vor depozita combustibili.

Substantele si preparatele chimice periculoase folosite in procesele de productie in statiile centralizate ale furnizorilor de produse marfa (betoane, mixturi asfaltice) se gospodaresc si se monitorizeaza conform legislatiei in vigoare, asa cum sunt reglementate prin autorizatiile de functionare ale acestor furnizori de produse marfa.

Toate deseurile se vor colecta de catre firme specializate si autorizate pe baza de contract.

V. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

Realizarea proiectului nu necesita masuri de monitorizare a mediului.

Lucrările de modernizare a bd. Mamaia vor conduce la îmbunătățirea condițiilor de circulație, a fluenței traficului si vor influența benefic zona , atât din punct de vedere ambiental, cât și din punct de vedere economic.

Urmarirea comportarii in timp a constructiei ce poate avea relevanta asupra factorilor de mediu se va face coform cerintelor Legii 10/1995 privind calitatea in constructii si a reglementarilor privind receptia lucrarilor, urmarirea comportarii in exploatare si de prevenire si remediere a defectiunilor.

Se va acorda o atentie sporita asupra verificarii periodice, curatirii si bunei functionari a dispozitivelor de colectare si scurgere a apelor pluviale, precum si de intretinere a spatiilor verzi .

VI. INCADRAREA PROIECTULUI

In baza deciziei etapei de evaluare initiala nr. 5114/26.08.2020 a Agentiei pentru Protectia Mediului Constanta, proiectul se incadreaza dupa cum urmeaza:

- Intra sub incidenta Legea 292/2018 privind evaluarea impactului proiectului asupra mediului, fiind incadrat in anexa nr. 2, pct. 13, lit. a;
- Nu intra sub incidenta art. 28 din OU nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, cu modificarile si completarile ulterioare.
- Nu intra in prevederile art. 48 si art. 54 din Legea apelor 107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare

APM Constanta a decis pentru prezentul proiect necesitatea declansarii procedurii de evaluare a impactului asupra mediului si de evaluare adecvata.

VII. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER

▪ Descrierea lucrarilor de organizare de santier

Asa dupa cum s-a descris anterior, pe lucrare nu se amenajeaza instalatii pentru confectii, preparare sau fabricatie de produse, prefabricate si semifabricate, acestea fiind procurate de la furnizori specializati si autorizati si nu se prevad suprafete fixe pentru organizare de santier pe toata ampriza b-dului Mamaia deoarece pentru functiunile si necesitatile principale ale organizarii de santier (baze de productie, stocare materiale, scule si echipamente, vestiare, birouri, etc.) sunt folosite bazele de productie permanente ale constructorului Confort Urban SRL amplasate pe str. Varfu cu Dor nr. 10, iar mobilizarea de santier pentru fiecare punct de lucru se va face zilnic din si catre aceasta baza de productie, prin transportul zilnic organizat cu mijloace proprii.

Ca urmare, organizarea de santier la lucrare va avea un caracter mobil, pe masura avansarii lucrarilor, fiind alcatuita din (nu sunt necesare baraci tip container, imprejmui, etc.):

- 2 cabine WC ecologice (contract cu firma specializata pentru curatire si igienizare);
- Eurocontainere pentru depozitarea selectiva a deseurilor (contract cu firma specializata pentru ridicare deseuri);
- Materialele de constructii vor fi aprovizionate pe santier esalonat in cantitatile in care vor fi puse in opera;
- Pe santier pot ramane anumite utilaje de constructii specifice lucrarilor de drumuri care se vor stoca pe zonele de lucru prin luarea masurilor de restrictii de circulatie rutiera si pietonala conform legislatiei in vigoare.
- Apa de baut va fi asigurata din recipiente imbuteliate.

▪ Localizarea organizarii de santier

Este amplasata in interiorul bazei de productie pe str. Varfu cu Dor si prin dotarile mobile descrise mai sus pe masura avansarii lucrarilor.

▪ Impactul asupra mediului a organizarii de santier

Avand in vedere amplasamentele, destinatia si activitatile din cadrul organizarii de santier, precum si existenta bazei de productie a constructorului Confort Urban, impactul asupra mediului este foarte redus si pe o durata limitata de timp.

▪ Sursele de poluanti si masuri de reducere

Principalele surse de poluanti sunt deseurile generate de organizarea de santier, a caror gestionare se va face conform descrierii de mai sus.

La finalizarea lucrarilor terenul se va curata si readuce la starea initiala.

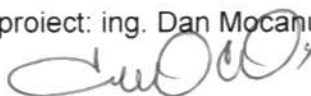
VIII. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTITIEI

Lucrarile proiectului se realizeaza pe ampriza existenta a b-dului Mamaia si nu necesita ocuparea altor suprafete de teren.

Antreprenorul va respecta cu strictete prevederile legislatiei aplicabile din domeniu, a proiectelor si normelor tehnic, atat la terminarea lucrarilor propriu-zise cat si la dezafectarea instalatiilor de pe santier, terenul ocupat temporar se va curata si aduce la starea initiala.

PROIECTANT : CO. PROIECT SRL

Sef proiect: ing. Dan Mocanu





M
A
M
A
I
A

N
E
A
G
R
A

BENEFICIAR Municipiul Constanta prin SC CONFORT URBAN SRL		PROIECTANT: CO. PROIECT SRL  CONSTANTA J13/1715/2001		FAZA: Avize/Acorduri Proiect 57/2020
DESENAT	ing. Erden Gafar		SCARA: 1:10000	PLAN DE INCADRARE IN MUN. CONSTANTA PL.NR. 1
SEF PROIECT	ing. Dan Mocanu		DATA: IUN. 2020	