ANEXA 5.E

 la procedură - L292/2018

**Conţinutul-cadru al memoriului de prezentare**

 **I.** Denumirea proiectului:,, **MODERNIZARE STRĂZI ÎN SATELE ALIMAN SI DUNARENI, JUDETUL CONSTANTA**”.

 Certificat de Urbanism Nr.4/29.08.2022, eliberat de Primăria Comunei Aliman, județul Constanta.

-Proiectul nu se incadreaza in Anexa 1 si Anexa 2 la Legea 292/2018 – Lista proiectelor pentru care trebuie stabilita necesitatea efectuarii evaluarii impactului asupra mediului.

-Proiectul nu se incadreaza in prevederile art.48 si 54 din Legea Apelor nr.107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare.

 **II.** Titular: UAT Aliman, judeţul Constanta, Str. Principala nr. 40, CP 907025, telefon: 0241.856.207; fax: 0241.856.222; CUI: 4671688; e-mail: primaria.aliman@gmail.com.

 - numele persoanelor de contact:

 • Primar: Nicola George

 • responsabil pentru protecţia mediului: Petcu Emilian, tel. 0727728713,consultanta.verde@yahoo.ro;

 **III.** Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

1. un rezumat al proiectului:

 Obiectivul principal al proiectului îl reprezintă buna desfasurare a traficului in conditii de siguranta si confort si se prevede modernizarea acestor strazi prin amenajarea cu un sistem rutier corespunzator traficului rutier, clasei tehnice conform normativelor tehnice in vigoare.

 Modernizarea strazilor fac parte din Strategiile, politicile şi programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial, se fundamentează pe STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI.

1. justificarea necesităţii proiectului:

 Investitia este impusa de nevoia de siguranta si confort in privinta circulaliei rutiere si pietonale in localitatile Aliman si Dunareni, comuna Aliman. In prezent, strazile nu sunt semnalizate vertical si orizontal fiind alcatuite din pamant si balast. Traficul se desfasoara cu dificultate atat pentru pietoni cat si pentru soferi datorita denivelarilor si a baltirilor pe vreme ploioasa. Prin realizarea investitiei se vor asigura semnalizari si marcaje corespunzatoare precum si conditii pentru colectarea apelor pluviale, evitandu-se inundatiile si colmatarile.

 Obiectivele specifice proiectului:

- dezvoltarea economică a zonei;

- îmbunătățirea condițiilor social – economice şi de mediu;

- îmbunătățirea condițiilor de viață a locuitorilor;

- asigurarea infrastructurii rutiere necesare dezvoltării economiei locale;

- crearea de oportunități de ocupare a forței de muncă din zonă;

- crearea de noi locuri de muncă;

- asigurarea mobilității forței de muncă;

- îmbunătățirea calității de mediului din zona de implementare a proiectului (reducerea

nivelului de zgomot a vehiculelor aflate în circulație);

- creșterea speranței de viață datorită facilităților mai bune pentru sănătate și a reducerii

poluării;

- reducerea nivelului de expunere la poluarea aerului și sonoră a oamenilor din zonă.

Aceste obiective pot fi atinse prin:

- modernizarea părții carosabile cu un sistem rutier cu îmbrăcăminte asfaltica;

 Lungimea totala a strazilor propuse pentru modernizare este de L = 12.657 km si Suprafata ocupata de lucrari = 94 000 mp.

 Traseele strazilor propuse pentru modernizare au fost astfel selectate incat sa atinga obiective de interes social - cultural si sa asigure legatura cu drumul judetan DJ 223, drum ce traverseaza cele trei sate.

 In prezent, strazile propuse pentru modernizare sunt neamenajate, avand un strat de piatra (calcar concasat în amestec cu puțin pământ ) cu grosime variabila de 5cm -40cm.

 Suprafata de rulare prezinta numeroase denivelari, gropi, fagase formate din scurgerea apelor din precipitatii, fara pante transversale pentru scurgerea apelor, facand improprie circulatia mijloacelor de transport si a locuitorilor, in conditii de siguranta si confort in special pe timp ploios.

 Elementele de colectare si dirijare a apelor pluviale (santuri, podete) exista partial pe traseul straziilor.

 Pentru buna desfășurare a traficului în condiții de siguranţă şi confort se prevede modernizarea acestor străzi prin amenajarea cu un sistem rutier corespunzător traficului rutier clasei tehnice conform normativelor tehnice în vigoare .

 Impactul social al investiției îl reprezintă îmbunătăţirea condițiilor de igiena şi de sănătate a populației, a condițiilor de munca şi viața a locuitorilor.

 În vederea asigurării unor condiţii de dezvoltare economică şi socială a zonelor rurale, cât şi pentru o dezvoltare regională echilibrată, este necesar să fie luate o serie de măsuri.

 Sub acţiunea traficului şi a factorilor climatici, suprafaţa drumurilor s-a degradat, prezentând defecţiuni grave (văluriri, făgaşe, praf vara şi noroi în perioadele ploioase) ceea ce face ca în timpul primăverii şi toamna circulaţia vehiculelor şi a pietonilor să fie îngreunată.

1. valoarea investiţiei: 9183091.44 lei cu TVA
2. perioada de implementare propusă: 24 luni
3. planşe reprezentând limitele amplasamentului proiectului – la cap. XII Anexe.
4. o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcţie şi altele).

 Terenul pe care sunt amplasate străzile, care fac obiectul prezentei documentaţii de avizare, fac parte din domeniul public al comunei Aliman şi sunt libere de orice sarcini.

 În conformitate cu Ordinul M.L.P.T.L. nr. 49/1998 drumurile din comuna Aliman, judeţul Constanta, vor fi:

a - din punct de vedere al destinaţiei: drumuri publice, destinate circulaţiei rutiere ale populaţiei şi economiei locale;

b - din punct de vedere al circulaţiei, drumurile vor fi – drumuri de interes local care asigură următoarele legături: străzi de interiorul localităţii, indiferent de denumire, stradă, uliţă.

 În comuna Aliman străzile din localitate sunt străzi de categoria a -IV-a de folosinţă locală, care asigură accesul la locuinţe şi pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus.

 Dezvoltarea acestei zone depinde în mare măsură de calitatea infrastructurii existente, în mod special de calitatea căilor de comunicație terestră, adică drumuri respectiv străzi.

 Modernizarea străzilor din comuna Aliman, face parte din proiectul de dezvoltare urbanistică a comunei. Prin executarea lucrărilor propuse în prezenta documentație se vor obține mai multe avantaje: mărirea siguranței și a vitezei de circulație vehiculelor, scăderea costurilor de întreținere, evacuarea apelor pluviale prin amenajarea șanțurilor.

 Terenul se află în întregime în folosința domeniului public, ampriza străzilor rămânând nemodificată în urma procesului de modernizare. Atât în timpul execuției lucrărilor cât şi după finalizarea acestora nu vor fi ocupate terenuri suplimentare, nefiind necesare exproprieri de terenuri.

 Suprafaţa totală a terenului ocupată de străzi care face obiectul documentaţiei estede 30 690mp situat in intravilan.

 Pentru executarea lucrarilor de modernizare a străzilor, nu sunt necesare exproprieri, demolări, scoateri din circuit agricol.

 Suprafata totală a terenului, ocupata de lucrari este de ( inclusiv zona de siguranţă a drumului cf. OG 43/1977) = **30 690 mp,** situate in intravilan.

* Suprafaţa totală a strazilor – parte carosabilă ................................ =**18 127,00mp +**
* Suprafața amorse strazi laterale …..................................................... = **1 621,00 mp**
* Suprafaţa totală a acostamentelor(inclusiv acostamente strazi laterale)= **4 182,00 mp**
* Supratața totală a rigolelor......................................................................= **3 064,00 mp**
* Suprafața totală a acceselor în curți........................................................= **1 696,00 mp**
* Suprafaţa teren sistematizat ................................................................... **= 2 000,00 mp**

 **30 690,00 mp**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr. Crt.** | **Denumire strada** | **Lungime strada (m)** |
| **1** | **Dunării** | **184** |
| **2** | **Principala I** | **349** |
| **3** | **Principala** | **78** |
| **4** | **Crizantemelor** | **215** |
| **5** | **Crizantemelor I** | **53** |
| **6** | **Crizantemelor II** | **100** |
| **7** | **Gladiolelor (Tronson I)** | **68** |
| **8** | **Gladiolelor (Tronson II)** | **147** |
| **9** | **Gladiolelor (Tronson III)** | **170** |
| **10** | **Gladiolelor I** | **110** |
| **11** | **Gladiolelor II** | **146** |
| **12** | **Crinilor** | **85** |
| **13** | **Crinilor I** | **121** |
| **14** | **Crinilor II** | **90** |
| **15** | **Violetelor** | **459** |
| **16** | **Bujorului** | **42** |
| **17** | **Nufarului** | **139** |
| **18** | **Nalbei** | **162** |
| **19** | **Trandafirilor** | **88** |
| **Total** | **2806** |

Strazile propuse pentru modernizare sunt urmatoarele:

 **1. Sat Dunareni**

 **Lungimea totală a sectoarelor proiectate 2 806 m.**

**2. Sat Aliman**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr. Crt.** | **Denumire strada** | **Lungime strada (m)** |
| **20** | **Panselutelor** | **127** |
| **21** | **Panselutelor I** | **79** |
| **22** | **Nufarului** | **110** |
| **23** | **Garoafelor (Tronson I)** | **84** |
| **24** | **Garoafelor (Tronson II)** | **87** |
| **25** | **Crinilor** | **92** |
| **26** | **Viorelelor** | **207** |
| **27** | **Capsunelor** | **117** |
| **28** | **Orhideelor** | **168** |
| **29** | **Salcamilor** | **233** |
| **30** | **Viilor** | **659** |
| **Total** | **1963** |

Geologie

 Arealul de protecţie studiat se regăseşte în masivul central dobrogean, în cea mai mare parte în Podişul Casimcei, alcătuit din şisturi verzi, peste care sunt dispuse formaţiuni jurasice (calcare,conglomerate) şi loessuri, cu altitudini până la 300 m - Pişotă et al., 2001. Formaţiunile geologice din zona studiată sunt de origine cuaternară, cretacică, jurasică şi proterozoică. Podişul Dobrogei de Sud, din care face parte şi comuna Aliman, aparţine Platformei Prebalcanică (Moesică), cu un fundament de şisturi verzi, cutat, peste care s-au depus roci calcaroase şi gresii cretacice şi terţiare. Din punct de vedere geomorfologic, teritoriul comunei Aliman se încadrează în podişul Oltina, din platforma dobrogeană prebalcanică, podiş puternic fragmentat, cu văi mari. Relieful teritoriului comunei Aliman prezintă aspectul caracteristic al subzonei podişului dunărean al Dobrogei de Sud cu înălţimi ce depăşesc 160 m în partea sud – estică (Adâncata, Floriile) şi descresc uşor, sub 100 m în apropierea malului Dunării, cu accente marcate puternic în zona falezei Dunării: dealul Drăgăicii la nord – vest de localitatea Dunăreni (120 m) şi dealul Husaitului în extremitatea nordică a teritoriului (103,7 m).

 Teritoriul este marcat de trei văi importante: - Valea Baciului care deversează în lacul Baciului şi

care delimitează nord – estul teritoriului; - Valea Adâncata – Vederoasa care străbate teritoriul pe direcţia sud – est – nord – vest a comunei; - Valea Negureni – Dunăreni care străbate teritoriul comunei pe aceeaşi direcţie, în extremitatea sudică. Toate aceste trei văi se varsă în Dunăre prin limane cu volum permanent de apă şi suprafeţe mari de mlaştină cu vegetaţie specifică.

 Adâncimea acestor văi în apropierea zonelor de vărsare este adesea de peste 100 m.

 Fragmentarea reliefului, alternanţa zonelor mai înalte, plantate cu vii sau împădurite, cu oglinzile de apă ale lacurilor şi bălţilor cu vegetaţie specifică, Dunărea cu ostroavele ei, au generat o succesiune de peisaje care conferă teritoriului o personalitate distinctă cu un mare potenţial turistic nevalorificat până în prezent. Condiţiile de relief sunt caracteristice acestei zone care are altitudine de câmpie şi structură de podiş. Altitudinea maximă a acestui podiş atinge 220 m cu interfluvii netede sau slab ondulate întrerupte de văi largi cu caracter de canion în apropierea Dunării.

 Punctul fosilifer Aliman se prezintă ca un perete abrupt, care din punct de vedere geologic este constituit dintr-o alternanţă de calcare cu marno-calcare şi mai rar cu argile marnoase, care aparţin cretacicului inferior. Seria de calcare bazale, cu cochilii de ostrii şi gasteropode mari, aparţin etajului Valanginian, cele cu intercalaţii de argile gălbui etajului Hauterivian, iar calcarele terminale, de sub seria miocenică (Sarmatian), aparţin etajului Berremian inferior. Valoarea ştiinţifică pe plan naţional şi internaţional rezultă din succesiunea stratigrafică a cretacicului inferior şi faciesul mediteranean sudic, tipic.

Hidrografie

 Elementelor cadrului natural al Dobrogei, cu precădere cele de ordin geologic, geomorfologic şi climatic, au imprimat reţelei hidrografice şi regimului hidrologic al cursurilor de apă, anumite particularităţi. Sectorul central al Dobrogei prezintă o reţea hidrografică relativ bine organizată, cu caracter radial şi regim de scurgere permanent (cu excepţia organismelor de mici dimensiuni).

 Reţeaua hidrografică a comunei este formată din oglinzi de apă cu întinderi mari: lacurile Vederoasa, Dunăreni (Mârleanu), Fluviul Dunărea între km 316 şi km 327 şi pârâul Aliman.

Balta Dunăreni (Mârleanu) este administrată de Pestom SA Constanţa şi ocupă o suprafaţă de 680 ha, fiind situată lângă satul Dunăreni. Balta Vederoasa cu o suprafaţă de 720 ha este situată lângă satele Aliman şi Vlahii în vecinătatea drumului judeţean.

 Cu toate că Dunărea străbate această comună pe o distanţă de cca. 11 km, transportul pe apă nu este utilizat pe teritoriul comunei deoarece localităţile sunt retrase faţă de malul fluviului şi care nu prezintă condiţii de acostare în această zonă.

 Nivelul hidrostatic:

- Satul Aliman 2,5 – 3,0 m în zona joasă;

 - Satul Dunăreni 3,00 – 4,00 m în zona joasă;

- Satul Vlahii 3,00 – 4,00 m în zona joasă, iar în zona de versant sub 10,0 m;

 - Satul Floriile 3,50 – 4,00 m în zona joasă, iar în zona de versant sub 10,0 m.

 Potrivit Raportului privind starea factorilor de mediu din judeţul Constanţa în 2005 al Agenţiei pentru Protecţia Mediului Constanţa, calitatea apei lacului Vederoasa şi Lacului Dunăreni se încadrează pe ansamblu lac (în conformitate cu Ordinul 1146/2002), astfel :indicatorii regimului de oxigen, nutrienţi şi indicatorii gradului de mineralizare în clasa a II-a, iar metalele în clasa a III-a de calitate. Calitatea globală a apei pe ansamblu lac corespunde din punct de vedere chimic clasei a III a de calitate. Valoarea medie a biomasei fitoplanctonice precum şi valoarea medie a azotului total mineral, în conformitate cu Ordinul 1146/2002, încadrează lacul la nivelul anului 2005 ca fiind hipertrof.

Clima

 Prin localizarea în partea centrală a Dobrogei, în unitatea de relief Podişul Casimcei şi în proximitatea Mării Negre, arealul studiat se încadrează în climatul de dealuri joase cu influenţe pontice. Temperatura medie în zona Dobrogei centrale se apropie de valoarea de 12°C, cu mici variaţii în funcţie de relief şi vegetaţie. Poziţionarea în apropiere de Marea Neagră conferă o amplitudine mai mică a variaţiilor de temperatură, atât diurne, cât şi sezonieră. Media amplitudinii temperaturii medii anuală multianuale, este situată între 21 - 22°C. Data trecerii temperaturii medii zilnice peste 0°C este, în general reprezentată de 1 – 11 februarie. Valorile precipitaţiilor medii multianuale indică faptul că zona vestică primeşte o cantitate puţin mai mare de precipitaţii faţă de cea estică. Numărul mediu anual de zile cu precipitaţii este, în această zonă, cuprins între valorile de 95 – 100 zile. Numărul mediu anual de zile cu ninsoare este între 20 – 25 zile, iar numărul mediu anual multianual de zile cu strat de zăpadă este sub 30, având, în general, o grosime mai mică de 50 cm.

Soluri

 Ca urmare a condiţiilor naturale, pe raza comunei Aliman, apar următoarele tipuri de soluri:

cernoziomuri ciocolatii, cernoziomuri slab levigate, cernoziomuri carbonatice şi rendzine, toatedin clasa molisolurilor. În comuna Aliman predomină solurile tipice de climat arid, cel mai întâlnit fiind cernoziomul (35%), cu o fertilitate naturală, fiind propice culturilor cerealiere, a plantelor tehnice, etc. Se întâlnesc şi solurile bălane de stepă în procent de 25%, 10% soluri nisipoase iar 10% sunt soluri erodate excesiv.

 Vara, durata de strălucire a Soarelui este de 10-12 ore/zi, iar temperatura la suprafaţa plajei poate ajunge până la 450C, însă brizele marine, bogate în aerosoli atenuează arşiţa zilelor toride. Valoarea radiaţiei solare, directe şi difuze, este de circa 184,1 Kcal/cm2 /an; Umiditatea aerului înregistrează valori minime vara 74 % şi valori maxime iarna 89 %, valoarea medie anuală fiind de 80 %.

 Presiunea atmosferică este relativ ridicată oscilând între 758-764 mmHg. Data medie a primului îngheț este 16 noiembrie, iar a ultimului îngheţ este 29 martie.

 Zona comunei Aliman se încadrează in climatul temperat, caracteristic zonei Dobrogei, si care rezultă datorita poziționării ei pe glob, respectiv la jumătatea distanței dintre pol şi ecuator. Iernile sunt mai blânde decât în restul tarii, fapt explicat prin pătrunderea maselor de aer cald dinspre Marea Neagră.

 Vara, aceleași mase de aer, sunt umede si răcoroase. Vânturile dominante ale zonei sunt Crivățul in perioada iernii şi Austrul pe perioada verii, numit în popor si „traistă goală", deoarece este un vânt secetos care creează vârtejuri de praf ca nişte mici cicloane. Iarna, vanturile bat predominant dinspre nord-est si sud-vest si vara dinspre sud-est, uneori dinspre nord. Temperatura medie anuală este de +10 - +11 °C, cu extremele înregistrate de - 25 °C în iarna anului 1941 şi + 40 °C, în vara caniculară a anului 1998. Ca si considerații generale, iernile se caracterizează ca fiind aspre si uscate, iar verile ca fiind aride.

 Adâncimea de îngheţ a zonei, conform STAS-ului 6054/ ’77 este de 1,00 m. Încărcările date de zăpadă, conform CR 1-1-3 / 2012, încadrează arealul cercetat în zona de calcul a valorii caracteristice date de încărcările de zăpadă pe sol sk = 2,5 kN/m2.

 Încărcările date de vânt conform CR 1-1-4 / 2012 fac referire la, valorile de referință ale presiunii dinamice a vântului, având interval mediu de recurenţă de 50 ani, pentru zona studiată este de qb = 0,60 kPa.

Caracteristici hidrogeologice

 Punctul fosilifer Aliman este situat în Valea Urluia, vale ce adăposteşte 2 lacuri: lacul Sarpul şi lacul Vederoasa. Punctul fosilifer se desfăşoară de-a lungul lacului Sarpul pe o lungime de circa 500 m, din dreptul primei ravene a teritoriului, până la izvorul din marginea lacului.

 Aspecte climatologice: Topoclimat dunărean, cu temperatură medie anuală în jur de 110C, precipitaţii medii anuale de 469,7 mm/an. Regimul eolian este influenţat de Fluviul Dunarea prezentând brize de zi şi de noapte asemănătoare celor din zona litorală.Dacă, odată cu începerea lucrărilor de execuţie a unui noului sistem rutier, se vor depista zone umede sau cu umpluturi eterogene (pământ negru cu resturi de cărămizi, moloz, etc.) acestea vor fi considerate accidente subterane, se vor îndepărta în totalitatea lor sau parţial (minim 0,80 m) şi se vor completa golurile rezultate până la cota de fundare, cu pământ galben/local curat, compactat în strate subţiri cu grosimea de 10 – 15 cm, cu mijloace terasiere mecanice.

**SITUATIA EXISTENTA**

Comuna Aliman este situata in partea de sud-vest a judetului, in podisul Oltinei, la intersectia unor importante artere rutiere dobrogene, avand urmatoarele vecinatati:

* Nord - comuna Rasova;
* Sud – comuna Ion Corvin;
* Est – comuna Adamclisi;
* Vest – Fluviul Dunarea.

**Comuna Aliman** este formata din **satele** [**Aliman**](https://ro.wikipedia.org/wiki/Aliman%2C_Constan%C8%9Ba) (resedinta), [**Dunareni**](https://ro.wikipedia.org/wiki/Dun%C4%83reni%2C_Constan%C8%9Ba)**,** [**Floriile**](https://ro.wikipedia.org/wiki/Floriile%2C_Constan%C8%9Ba) **si** [**Vlahii**](https://ro.wikipedia.org/wiki/Vlahii%2C_Constan%C8%9Ba). Localitatea de resedinta este situata la o distanta de 97.00 km de [Constanta](https://ro.wikipedia.org/wiki/Constan%C8%9Ba) si la 30.00 km sud de orasul [Cernavoda](https://ro.wikipedia.org/wiki/Cernavod%C4%83) si se intinde pe o suprafata de 12.621 ha.

Legaturile comunei cu restul judetului se efectueaza prin drumul judetean DJ 223 care conduce spre localitatea Ion Corvin, in sud si spre Rasova – Cernavoda, in nord. Tot prin drumul judetean DJ 223 se face si legatura intre localitatile componente: Vlahii, Aliman, Floriile cu mentiunea ca localitatea Dunareni este legata de Aliman prin drumul comunal DC 51- o ramificatie din drumul judetean DJ 223- modernizat. Teritoriul comunei este traversat si de drumul comunal DC 52, nemodernizat, care leaga localitatea Aliman de Urluia. Drumul este utilizat ca drum principal de exploatare agricola si forestiera.

Teritoriul comunei Aliman dispune de o retea rutiera slab dezvoltata:

- DJ 223 asigura legatura intre Cernavoda - Aliman – Ion Corvin. Acest drum este asfaltat, se afla in stare de functionare dar necesita reabilitare;

- DC 49 este drum asfaltat ce asigura legatura intre Ion Corvin, Viile si Oltina, avand o lungime de 11.00 km;

- DC 50 este drum de pamant, neamenajat ce asigura legatura intre Viile si Dunareni, avand o lungime de 4.00 km;

- DC 51 este drum asfaltat ce asigura legatura intre Aliman si Dunareni;

- DC 52 asigura legatura intre Aliman si Urluia, fiind un drum neamenajat.

Situația existentă a strazilor propuse pentru reabilitare, din localități se prezintă astfel:

* partea carosabilă dispune de un strat din balasat/piatră spartă cu grosime variabila (de la 5 cm - 20cm gros.) care prezinta numeroase denivelari, gropi, fagase formate din scurgerea apelor din precipitatii, fara pante transversale facand improprie circulatia mijloacelor de transport si a locuitorilor, in conditii de siguranta si confort in special pe timp ploios.
* acostamentele lipsesc în totalitate;
* elementele de colectare si dirijare a apelor pluviale, santuri – nu exista ori sunt doar partial.

Sub acţiunea traficului şi a factorilor climatici, suprafaţa strazii prezenta defecţiuni grave (văluriri, făgaşe, praf vara şi noroi în perioadele ploioase) ceea ce face ca în timpul primăverii şi toamna circulaţia vehiculelor şi a pietonilor să fie îngreunată.

In aceste condiţii, circulaţia vehiculelor şi a pietonilor se desfăşoară necorespunzător din punct de vedere al siguranţei circulaţiei, necesitând reabilitarea drumurilor respective.

Terenul pe care sunt amplasate strazile , aparţin domeniului public şi se află în administrarea U.A.T. Comuna Aliman.

Pentru imbunatatirea condițiilor de trai a locuitorilor din zona, mai sus mentionate, se prevede aducerea strazilor in starea tehnica corespunzatoare desfasurarii traficului, in conditii de siguranta prin amenajare cu un sistem rutier corespunzator traficului rutier si categoriei si clasei tehnice conform normativelor tehnice in vigoare.

**SITUAŢIA PROIECTATA**

 Traseul strazilor proiectate în localitățile învecinate a satelor Aliman și Dunăreni, se suprapun peste cele existente, inclusiv amenajările pentru scurgerea apelor (şanţuri longitudinale şi podeţe transversale), strazile se situeaza în totalitate în limitele de proprietate ale domeniului public. Traseul strazilor, urmăreşte traseul existent nefiind necesare lucrări de demolări de constructii sau reţele edilitare existente şi nu sunt afectate suprafete de teren din proprietate privată sau de stat.

 Proiectarea straziilor s-a făcut ţinând seama de:

-categoriile funcţionale ale acestora;

-de traficul rutier;

-de siguranţa circulaţiei;

-de norme tehnice;

-de factori economici şi sociali;

-utilizarea raţională a terenurilor;

-protecţia mediului înconjurător;

-planurile de urbanism şi amenajarea teritoriului.

Modernizarea strazilor cuprinde sistematizarea elementelor geometrice astfel incat sa corespunda vitezei de proiectare si intensitatii circulatiei estimata pentru o perioada de 10 ani si executarea unui sistem rutier corespunzator.

În conformitate cu Ordinul nr. 50 / 1998 pentru aprobarea ,,Normelor tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile rurale” străzile din mediul rural au urmatoarele functii si caracteristici:

-strazi secundare cu o bandă de circulație, l = 2,75m–4,50m.

Traseul strazilor sunt figurate in plansa si au urmatoarele lungimi:

* *strazi secundare* cu o bandă de circulatie l = 2,75 - 4,50m- ...............L = 4 769 km.
* Viteza de proiectare va fi de 25 km/h, conform STAS 863/85.

 Elementele caracteristice in profilul transversal al strazilor, conf. ORDINULUI 50/98, privind proiectarea şi reabilitarea străzilor în localităţile rurale, respectiv STAS 10144/1, 3, 4 – 91 – 95.

În profil transversal, străzile vor avea următoarele elemente geometrice:

*- străzi secundare cu o bandă de circulaţie:*

* **profil transvesal TIP I**- profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 5,50 m
* parte carosabila .................................................. 4,50 m
* acostamente......................................................... 2 x 0,50 m
* rigolă periata pe partea stângă ............................ 1 x 1,10 m

Se aplica la Strada Dunării din **Sat Dunareni (L=184 m);**

* **profil transvesal TIP II** - profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 5,50 m
* parte carosabila .................................................. 4,50 m
* acostamente ........................................................ 2 x 0,50 m
* rigolă periata pe partea dreapta .......................... 1 x 1,10 m

Se aplica la Strada Viilor din **Sat Aliman (L=659 m);**

* **profil transvesal TIP III** - profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 5,50 m
* parte carosabila .................................................. 4,50 m
* acostamente ........................................................ 2 x 0,50 m
* rigola trapezoidală pe partea dreapta.................. 1 x 1,40 m

Se aplica la Strada Violetelor din **Sat Dunareni (L= 362 m);**

* **profil transvesal TIP IV** - profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 5,00 m
* parte carosabila .................................................. 4,00 m
* acostamente ........................................................ 2 x 0,50 m

Se aplica la Strada Principală din **Sat Dunareni (L=78 m);** Strada Panselutelor din **Sat Aliman ( L= 127 m);**

* **profil transvesal TIP V** - profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 5,00 m
* parte carosabila .................................................. 4,00 m
* acostamente......................................................... 2 x 0,50 m
* rigolă periată pe partea dreaptă .......................... 1 x 1,10 m

Se aplica la Strada Principala I din **Sat Dunareni (L=249 m);**

* **profil transvesal TIP VI** - profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 5,00 m
* parte carosabila .................................................. 4,00 m
* acostamente ........................................................ 2 x 0,50 m
* rigolă periată pe partea stângă ............................ 1 x 1,10 m

Se aplica laStrada Salcamilordin **Sat Aliman (L= 233 m).**

* **profil transvesal TIP VII** - profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 5,00 m
* parte carosabila .................................................. 4,00 m
* acostamente ........................................................ 2 x 0,50 m
* rigolă trapezoidală pe partea dreaptă ................. 1 x 1,40 m

Se aplica laStrada Orhideelorîn **Sat Aliman (L=133 m) .**

* **profil transvesal TIP VIII** - profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 5,00 m
* parte carosabila .................................................. 4,00 m
* acostamente ........................................................ 2 x 0,50 m
* rigolă trapezoidală pe partea stanga ................... 1 x 1,40 m

Se aplica laStrada Orhideelorîn **Sat Aliman (L=35 m) .**

* **profil transvesal TIP IX** - profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 4,00 m
* parte carosabila .................................................. 3,50 m
* acostament pe partea dreapta ............................. 1 x 0,50 m
* rigolă periată pe partea stângă............................. 1 x 1,10 m

Se aplica laStrada Trandafirilor **(L=88 m)** în **Sat Dunareni;**

* **profil transvesal TIP X** - profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 4,50 m
* parte carosabila .................................................. 3,50 m
* acostamente .......................... ............................... 2 x 0,50 m

Se aplica laStrada Crinilor **(L=85 m)** în **Sat Dunareni;**

* **profil transvesal TIP XI** - profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 4,50 m
* parte carosabila .................................................. 3,50 m
* acostamente......................................................... 2 x 0,50 m
* rigola periata pe partea dreapta............................ 1 x 1,10 m

Se aplica la Strada Gladiolelor (Tronson II) din **Sat Dunareni (L=147 m);**

* **profil transvesal TIP XII** - profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 4,50 m
* parte carosabila .................................................. 3,50 m
* acostamente......................................................... 2 x 0,50 m
* rigola periata pe partea stângă............................. 1 x 1,10 m

Se aplica la Strada Gladiolelor (Tronson III) **(L=170 m)** și Strada Nalbei **(L= 162 m)**din **Sat Dunareni;**

* **profil transvesal TIP XIII** - profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 4,00 m
* parte carosabila .................................................. 3,50 m
* acostament pe partea dreapta.............................. 1x 0,50 m
* rigola periata pe partea stângă............................. 1 x 1,10 m

Se aplica la Strada Gladiolelor (Tronson I) **(L=68 m)** din **Sat Dunareni;**

* **profil transvesal TIP XIV** - profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 4,00 m
* parte carosabila .................................................. 3,00 m
* acostamente......................................................... 2 x 0,50 m

Se aplica la Strada Crizantemelor **(L=215 m)**; Strada Bujorului **(L=42 m)**;Strada Nufarului

**(L=139 m)**; Strada Violetelor **(L= 97 m**); Strada Gladiolelor I **( L=110 m)** din **Sat Dunareni** și Strada Garoafelor (Tronson I) **(L= 84 m)**; Strada Crinilor **(L= 92 m)**; Strada Viorelelor **(L= 207 m)** din **Sat Aliman.**

* **profil transvesal TIP XV** - profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 4,10 m
* parte carosabila .................................................. 3,00 m
* acostament pe partea dreaptă............................. 1 x 0,50 m
* rigola de acostament pe partea stângă.................. 1 x 0,60 m

Se aplica la Strada Gladiolelor II  **(L=146 m)** din **Sat Dunareni;**

* **profil transvesal TIP XVI** - profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 3,50 m
* parte carosabila .................................................. 3,00 m
* acostament pe partea dreapta............................. 1 x 0,50 m
* rigola periata pe partea stângă............................. 1 x 1,10 m

Se aplica la Strada Principală I **(L=100 m)** din **Sat Dunareni;**

* **profil transvesal TIP XVII** - profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 4,10 m
* parte carosabila .................................................. 3,00 m
* acostament pe partea stângă............................... 1 x 0,50 m
* rigola de acostament pe partea dreaptă................ 1 x 0,60 m

Se aplica la Strada Crinilor I **(L=121 m), Strada Crinilor II (L= 90 m)** din **Sat Dunareni** si Strada Garoafelor (Tronson II) **(L= 87 m)** din **Sat Aliman.**

* **profil transvesal TIP XVIII**- profil tip ''pantă unică'' carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 3,50 m
* parte carosabila .................................................. 2,75 m
* acostamente......................................................... 2 x 0,375 m

Se aplica Strada Crizantemelor II **(L=100 m)**; Strada Crizantemelor I **(L=53 m)** din **Sat Dunareni** si Strada Panselutelor I **(L= 79 m)**; Strada Capsunelor **(L=117 m)** din **Sat Aliman;**

* **profil transvesal TIP XIX** - profil tip ''pantă unică''carosabil cu o bandă de circulatie :
* platforma strada................................................... 3,725 m
* parte carosabila .................................................. 2,75 m
* acostament pe partea dreaptă.............................. 1 x 0,375 m
* rigola de acostament pe partea stângă................ 1 x 0,60 m

Se aplica la Strada Nufarului **(L=110 m)** din **Sat Aliman;**

Prin executarea lucrarilor de modernizare a strazilor, se va asigura o corelare optimă între cotele de nivelment ale strazilor şi cotele proprietăţilor riverane de pe ambele părţi.

*Pentru modernizarea strazilor se prevede executarea urmatoarelor lucrari*:

**Umplutura existenta** – se prevede indepartarea de balast/ piatra sparta (calcar) pe strazile propuse pentru modernizare.

 La realizarea lucrărilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementărilor naţionale în vigoare, precum şi legislaţiei şi standardelor naţionale armonizate cu legislaţia U.E.; aceste materiale trebuie să fie în concordanţă cu prevederile HG nr. 766/1997 şi a Legii 10/1995 privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate la execuţia lucrărilor**.**

* **Terasamente -** Dupa excavarea zestrei si transportarea acesteia intr-un spatiu indicat de beneficiar, se prevede sapatura în depozit pentru pământ de umplutură de loees pentru aducerea părții carosabile la nivelul proprietăților dar nu mai mult de 15% panta profilului longitudional. La executie se va urmari ca prin compactarea sapaturilor si umpluturilor de pamant sa se realizeze φmin. = 1,65 t/mc.

 Executarea lucrarilor de suprastructura va începe dupa pregatirea corespunzatoare a patului platformei, asigurarea planeitatii cu respectarea prescriptiilor STAS-urilor si normativelor specifice in vigoare pentru realizarea unor lucrari de buna calitate si asigurarea stabilitatii si viabilitatii in exploatare.

 Inainte de asternerea stratului de nisip, patul drumului trebuie pregatit prin lucrari de nivelare si compactare cu cilindru compresor, realizand gradul de compactare de 96% grade PROCTOR .

* **Sistemul rutier** s-a dimensionat la o capacitate portanta corespunzatoare unui trafic

mediu (Nc = 0.3 m.o.s.) conform indicativ PD 177-2001 „Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple şi semirigide ” si AND 550-99 cu programul CALDEROM 2000 si va avea următoarea alcatuire:

* 4 cm beton asfaltic cu criblură BA 16 (EB 16 RUL 50/70)
* 6 cm binder de criblură BAD 22,4 (EB 22,4 LEG 50/70)
* 30 cm piatră spartă
* 12 cm piatră 0-31.5mm
* 10 cm nisip

În cazul pantelor mai mari de 7% se va aplica un strat de BA 16 cu clutaj.

* **Profilul longitudinal** – aliniamentele axului drumului se racordeaza intre ele prin curbe

 in arc de cerc. Declivitatea maxima este de 26,64 % si panta minima este de 0.14 %. Sectoarele de strada cu declivitate mare vor fi semnalizate corespunzator cu indicatoare rutiere „urcare cu inclinare mare ” si „coborare periculoasa ” conf. STAS 1848. Pe toate străzile se va aduce la panta maximă de 15%.

* **In profil transversal,** panta carosabilului este de 2,5% ,iar la acostamente panta este de 4,0 %.
* **Acostamentele** – se vor consolida cu urmatoarele straturi:

10 cm piatra sparta.

10 cm piatra sparta 0-31,5mm

* **Asigurarea scurgerii apelor pluviale** - Pentru colectarea şi dirijarea apelor pluviale de

pe platforma carosabila, se prevede executarea rigolelor de acostament și rigolelor pereate, în zonele unde cotele dintre proprietăți diferă cu mult se va adopta solutia cu rigola ranforsata.

 **Strazile laterale existente (amorse laterale) –** se vor amenaja pe o lungime de 5,00-20,00 m cu acelasi sistem rutier, in vederea protejarii drumului reabilitat **-** conf CD 173 / 2001.

* **Accesele in curti-** Pentru asigurarea accesului auto in curti se prevede executarea unor podete tubulare cu diametrul de Ø 300 si lungimea de 4,00m. Se vor executa 8 buc.

*Imbracamintea carosabila* acceselor in curti se realizeaza cu urmatoarea structura:

* + - 4 cm beton asfaltic BA16
		- 12 cm piatră spartă
		- 15 cm piatra sparta piatră spartă 0-31,5
* **Semnalizarea rutiera,** va fi realizată astfel:

- semnalizarea orizontală marcaje rutiere ;

- semnalizarea verticală cu semne de circulaţie , amplasate vertical;

 În cazul desfăşurării lucrărilor sub circulaţie, punctele de lucru vor fi marcate şi asigurate din timp cu mijloace de semnalizare - avertizare pe timp de zi şi de noapte pentru evitarea accidentelor.

 Se respecta ,,Normele metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public” aprobat de Ministerul de interne si ministerul transporturilor, conf. Ordinul M.T/M.I. NR. 411/1112/2000 publicat in M.O. 397/24.08.2000.

 **NUMĂR DE UTILIZATORI**

 Fiind vorba de lucrari de infrastructura, de aceste lucrari vor beneficia toti locuitorii comunei Aliman și a localităților componente.

**CATEGORIA ȘI CLASA DE IMPORTANȚĂ**

 În conformitate cu *“Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanță a construcției”* aprobat cu H.G. Nr. 766/21.02.1997, categoria de importanță este “C”- importanță normală.

 **DESCRIEREA PROIECTULUI PROPUS**

Etapa I. - Realizarea organizării de şantier

 Lucrările proiectate nu necesită utilități. Energia electrică va fi asigurată în organizarea de șantier prin racordarea din rețeaua existentă.

Exploatarea drumurilor nu necesită instalații de forță, iluminat, apă, canalizare etc.

Principalele condiții necesare pentru amenajarea unei organizări de șantier sunt:

- distanţe mici de transport pentru materialele aprovizionate;

- situarea cât mai aproape de centrul de greutate al lucrării;

- posibilităţi de asigurare cu costuri minime a utilitatilor (apa, electricitate);

- situarea în zone care să afecteze cât mai puţin viaţa şi activitatea localnicilor.

 Pentru realizarea proiectului va fi necesară o organizare de şantier pe amplasamentul destinat proiectului analizat, iar lucrările de organizare ce se vor desfăşura vor cuprinde:

- construcţii, utilaje şi echipamente ale antreprenorului care să-i permită satisfacerea obligaţiilor de execuţie şi calitate precum şi cele privind controlul execuţiei;

- asigurarea tuturor materialelor, instalaţiilor şi dispozitivelor, sistemelor de control necesare execuţiei în conformitate cu prevederile din proiect şi normativele în vigoare.

 În cadrul organizării de şantier lucrările identificate se referă la:

- stabilirea baracamentelor;

- modul de desfăşurare a circulaţiei pe durata de execuţie a lucrărilor;

- modul de depozitare al materialelor folosite;

- numărul de utilaje de construcţie necesar;

- instruirea personalului angrenat în realizarea lucrărilor.

Etapa II – Modernizarea drumurilor

 Traseul strazilor proiectate în satele: Aliman si Dunareni se suprapun peste cele existente, inclusiv amenajările pentru scurgerea apelor (şanţuri longitudinale şi podeţe transversale), strazile se situeaza în totalitate în limitele de proprietate ale domeniului public.

 Traseul strazilor, urmăreşte traseul existent nefiind necesare lucrări de demolări de constructii sau reţele edilitare existente şi nu sunt afectate suprafete de teren din proprietate privată sau de stat.

 Proiectarea straziilor s-a făcut ţinând seama de:

-categoriile funcţionale ale acestora;

-de traficul rutier;

-de siguranţa circulaţiei;

-de norme tehnice;

-de factori economici şi sociali;

-utilizarea raţională a terenurilor;

-protecţia mediului înconjurător;

-planurile de urbanism şi amenajarea teritoriului.

 Modernizarea strazilor din satele: Aliman si Dunareni cuprinde sistematizarea elementelor geometrice astfel incat sa corespunda vitezei de proiectare si intensitatii circulatiei estimata pentru o perioada de 10 ani si executarea unui sistem rutier corespunzator.

 În conformitate cu Ordinul nr. 50 / 1998 pentru aprobarea ,,Normelor tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile rurale” străzile din mediul rural au urmatoarelefunctii si caracteristici:

-strazi principale – cu 2(doua) benzi de circulatie, l= 5,50m

-strazi secundare ce vor realiza cu o banda de circulatie, l = 3,00m–4,00m.

 Pentru modernizarea strazilor se prevede executarea urmatoarelor lucrari:

 Pietruire existenta – se prevede indepartarea pietruirii existente (calcar concasat) de pe strazile propuse pentu modernizare. Pietruirea existenta nu corespunde caracteristicilor conform normativelor in vigoare . Calcarul concasat este un material care prin fenomenul de atritie se sfarama si nu poate fi mentinut in fundatia sistemului rutier.

La realizarea lucrărilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementărilor naţionale în vigoare, precum şi legislaţiei şi standardelor naţionale armonizate cu legislaţia U.E.; aceste materiale trebuie să fie în concordanţă cu prevederile HG nr. 766/1997 şi a Legii 10/1995 privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate la execuţia lucrărilor.

 Terasamente - Dupa scarificarea pietruirii existente si transportarea acesteia intr-un spatiu indicat de beneficiar, se prevede sapatura pe o grosime de min. 20 cm pe zona casetei drumului. Pamantul rezultat din sapatura va fi evacuat in depozit. Pământul necesar umpluturilor se va transporta din cariera. La executie se va urmari ca prin compactarea sapaturilor si umpluturilor de pamant sa se realizeze φmin. = 1,65 t/mc.

 Executarea lucrarilor de suprastructura va începe dupa pregatirea corespunzatoare a patului platformei , asigurarea planeitatii cu respectarea prescriptiilor STAS-urilor si normativelor specifice in vigoare pentru realizarea unor lucrari de buna calitate si asigurarea stabilitatii si viabilitatii in exploatare.

Inainte de asternerea stratului de piatra, patul drumului trebuie pregatit prin lucrari de nivelare si compactare cu cilindru compresor, realizand gradul de compactare de 96% grade PROCTOR .

 Sistemul rutier s-a dimensionat la o capacitate portanta corespunzatoare unui trafic mediu (Nc = 1m.o.s.) conform indicativ PD 177-2001 „Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple şi semirigide ” si AND 550-99 cu programul CALDEROM 2000 si va avea următoarea alcatuire:

• 4 cm beton asfaltic cu criblură BA 16 (EB 16 RUL 50/70)

• 5 cm binder de criblură BAD 20 (EB 22,4 LEG 50/70)

• 30 cm piatră spartă

• 10 cm balast

• 5 cm nisip

• Perna loess

 În cazul desfăşurării lucrărilor sub circulaţie, punctele de lucru vor fi marcate şi asigurate din

timp cu mijloace de semnalizare - avertizare pe timp de zi şi de noapte pentru evitarea accidentelor.

 Se respecta ,,Normele metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public” aprobat de Ministerul de interne si ministerul transporturilor, conf. Ordinul M.T/M.I. NR. 411/1112/2000 publicat in M.O. 397/24.08.2000.

 **UTILITĂŢI**

 Lucrările proiectate nu necesită utilități. Energia electrică va fi asigurată în organizarea de șantier prin racordarea din rețeaua existentă.

 Canalizarea apelor uzate menajere se va realiza în cadrul grupurilor sanitare mobile (toalete ecologice) ce vor fi amplasate în cadrul organizării de șantier.

 Necesarul de apă potabilă va fi asigurat de către contractorul serviciilor de construcție.

 În general, prin lucrarile de amenajare a platformei carosabile nu sunt afectate dotarile de retele

edilitare ( iluminat, alimentare cu apa, retele telefonice).

 Inainte de inceperea lucrarilor, odata cu predarea amplasamentului, beneficiarul impreuna cu constructorul va convoca la teren detinatorii tuturor retelelor edilitare existente in zona(cable electrice, telefonice, conducte de alimentare cu apa, gaze, etc.) pentru recunoasterea traseelor, luându-se masuri pentru protejarea eventual devierea acestora în scopul evitarii deteriorarii lor si asigurarii lucrului fara pericol de accidente.

 Terenul propus realizării proiectului analizat, a fost ales ţinând cont de anumite criterii social - economice şi tehnice cum ar fi costurile legate de pregătirea de şantier, respectiv, posibilităţile de procurare şi costurile utilităţilor necesare la construcţii - montaj utilizate, posibilităţile de acces în zonă, de gradul de afectare a factorilor de mediu, modul de utilizare a terenului, gradul de afectare a factorilor sociali şi de sănătate a populaţiei, gradul de asigurare a rezistenţei terenului, şi în mod special de necesitatea refacerii drumurilor pe porțiunile deteriorate. Proiectul analizat impune lucrări de modernizare a drumurilor folosind tehnici şi echipamente moderne, minimizând impactul asupra factorilor de mediu din arealul analizat.

 Întreaga activitate de execuţie a lucrărilor pentru realizarea proiectului implică utilizarea unui număr restrâns de utilaje (wolla, compactor, autobasculantă, excavator), organizarea de şantier, depozite temporare de materiale, precum şi o concentrare de efective umane. Toate aceste activităţi constituie surse potenţiale de poluare a factorilor de mediu: apă, aer şi sol.

 Emisiile de poluanţi se vor produce pe o perioada relativ scurta.

 - alte autorizaţii cerute pentru proiect: Certificat de urbanism, avize alimentare cu apa, telefonie si alimentare cu energie electrica.

 **IV.** Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

 Nu este cazul.

 **V.** Descrierea amplasării proiectului:

 Judetul Constanta este situat intre Dunare (la vest) si Marea Neagra (la est) in provincial istorica Dobrogea. La nord este vecin cu judetul Tulcea iar la sud cu Bulgaria.

 Comuna Aliman este situată în partea de sud-vest a judeţului, în podişul Oltinei, la intersecţia unor importante artere rutiere dobrogene.

 Actuala structură administrativă a comunei Aliman a fost stabilită prin prevederile Legii nr. 2/1968 în baza căreia comuna Aliman, care se compunea din localităţile Aliman – reşedinţa comunei, Vlahii, Floriile şi Adâncata (în prezent dezafectată), i se adaugă şi localitatea Dunăreni care la acea dată încă se mai numea Mârleanu.

 Comuna Aliman este situată în partea de sud-vest a judeţului, în podişul Oltinei, la intersecţia unor importante artere rutiere dobrogene, având următoarele vecinătăţi:

• Nord - comuna Rasova;

• Sud – comuna Ion Corvin;

• Est – comuna Adamclisi;

• Vest – Fluviul Dunărea.

 Legăturile comunei cu restul judeţului se efectuează prin drumul judeţean DJ 223 care conduce

spre localitatea Ion Corvin în sud şi spre Rasova – Cernavodă în nord. Tot prin drumul judeţean DJ 223 se face şi legătura între localităţile componente: Vlahii, Aliman, Floriile cu menţiunea că localitatea Dunăreni este legată de Aliman prin drumul comunal DC 51- o ramificaţie din drumul judeţean DJ 223- modernizat. Teritoriul comunei este traversat şi de drumul comunal DC 52, nemodernizat, care leagă localitatea Aliman de Urluia. Drumul este utilizat ca drum principal de exploatare agricolă şi forestieră.

 - distanţa faţă de graniţe pentru proiectele care cad sub incidenţa Convenţiei 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 şi cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, şi Repertoriului arheologic naţional prevăzut de Ordonanţa Guvernului nr. 43/2000 privind protecţia patrimoniului arheologic şi declararea unor situri arheologice ca zone de interes naţional, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;

Nu este cazul.

 - hărţi, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informaţii privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât şi artificiale, şi alte informaţii privind:

 • folosinţele actuale şi planificate ale terenului atât pe amplasament, cât şi pe zone adiacente acestuia – in prezent terenul este nefolosit scoala fiind dezafectata de cativa ani;

 • arealele sensibile – nu este cazul ;

 - coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referinţă geografică, în sistem de proiecţie naţională Stereo 1970 – la cap.XII – Anexe (CD).

 **VI.** Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informaţiilor disponibile:

1. Surse de poluanţi şi instalaţii pentru reţinerea, evacuarea şi dispersia poluanţilor în mediu:

 a) protecţia calităţii apelor:

 - sursele de poluanţi pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;

 Masurile generale ce trebuie avute in vedere pentru asigurarea protectiei calitatii factorului de mediu apa, in perioada executarii lucrarilor sunt urmatoarele:

* utilizarea toaletelor ecologice prevazute cu lavoare, in numar suficient in cadrul organizarii de santier;
* stationarea mijloacelor de transport si a utilajelor in incinta organizarii de santier, numai in spatiile special amenajate ( platforme pietruite sau betonate); depozitarea materialelor de constructie necesare si a deseurilor generate numai in spatiile special amenajate;
* beneficiarul (Primaria Aliman) va impune constructorului sa se doteze cu material absorbant si sa aiba implementate proceduri de interventie eficiente in caz de producere a unor scurgeri necontrolate de produse petroliere in zonele unde se executa lucrari;
* se va interzice aprovizionarea cu combustibili a mijloacelor de transport, echipamentelor, utilajelor, in zona unde se executa lucrari. Alimentarea cu combustibili se va putea face numai din statii de distribute sau depozite de carburanti autorizate.

 - staţiile şi instalaţiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute: in comuna Aliman nu exista statie de epurare si canalizare;

 b) protecţia aerului:

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

 - instalaţiile pentru reţinerea şi dispersia poluanţilor în atmosferă;

 In perioada derularii proiectului principalele surse de poluare sunt procesele de ardere a combustibililor utilizati pentru functionarea mijloacelor de transport si utilajelor, principalii poluanti fiind in acest caz SOx, NOx, CO, particule in suspensie, compusi organici volatili, etc.

 Pentru desfasurarea lucrarilor se vor utiliza numai combustibili achizitionati din statii de distribute autorizate, cu continut redus de sulf si care corespund normelor de calitate.

 De asemenea, lucrarile propriu-zise pot determina in aceasta perioada o crestere a cantitatilor de pulberi in zona, cum ar fi de exemplu, manipularea materialelor de constructii.

 In scopul diminuarii impactului asupra factorului de mediu aer, in perioada executarii lucrarilor se recomanda:

* utilizarea echipamentelor si utilajelor corespunzatoare din punct de vedere tehnic, de generatii recente, prevazute cu sisteme performante de minimizare a poluantilor emisi in atmosfera;
* curatarea si stropirea periodica a zonei de lucru, eventual zilnic daca este cazul, pentru diminuarea cantitatilor de pulberi din atmosfera.

 c) protecţia împotriva zgomotului şi vibraţiilor:

 - sursele de zgomot şi de vibraţii;

 - amenajările şi dotările pentru protecţia împotriva zgomotului şi vibraţiilor;

 In perioada realizarii investitiei se va inregistra o crestere a nivelului de zgomot in zona amplasamentului, generata in principal de :

* realizarea lucrarilor specifice de amenajare a obiectivului ;
* intensificarea traficului in zona, determinat de necesitatea aprovizionarii amplasamentului cu materiale, echipamente si utilaje ;
* lucrari de incarcare-descarcare a materialelor de constructii.

 In scopul diminuarii surselor de zgomot, in perioada realizarii investitiei se vor lua masuri precum :

* utilizarea echipamentelor si utilajelor corespunzatoare din punct de vedere tehnic, de generatii recente, prevazute cu sisteme performante de minimizare a poluantilor emisi in atmosfera, inclusiv din punct de vedere al nivelului zgomotului produs; utilajele vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic in vederea cresterii performantelor;
* lucrarile pentru amenajarea obiectivului, ce presupun producerea de zgomote cu intensitati ridicate se vor realiza intr-un anumit interval orar, in principiu pe timpul zilei.

 d) protecţia împotriva radiaţiilor:

 - sursele de radiaţii;

 - amenajările şi dotările pentru protecţia împotriva radiaţiilor;

Nu este cazul.

 e) protecţia solului şi a subsolului:

 - sursele de poluanţi pentru sol, subsol, ape freatice şi de adâncime;

 In perioada de executie a lucrarilor pot apare scurgeri accidentale de produse petroliere fie de la mijloacele de transport cu care se transporta diverse materiale fie de la utilajele folosite. In vederea protejarii impotriva eventualelor scurgeri de produse petroliere, se va utiliza material absorbant.

 O alta sursa potentiala de poluare a solului o constituie depozitarea necontrolata a materialelor si deseurilor rezultate ca urmare a lucrarilor de realizare a investitiei.

 In perioada functionarii obiectivului, se apreciaza ca in conditii normale de functionare a obiectivului, nu exista exista surse de poluare a solului.

 - lucrările şi dotările pentru protecţia solului şi a subsolului;

* amenajarea unor spatii corespunzatoare pentru depozitarea temporara a deseurilor si materialelor rezultate ca urmare a desfasurarii activitatii in perioada de realizare a lucrarilor investitiei;
* este interzisa depozitarea temporara a deseurilor, imediat dupa producere direct pe sol, sau in alte locuri decat cele special amenatate pentru depozitarea acestora;
* se va urmari transferul cat mai rapid al deseurilor din zona de generare catre zonele de depozitare , evitandu-se stocarea acestora un timp mai indelungat in zona de producere si aparitia astfel a unor depozite neorganizate si necontrolate de deseuri;
* in cazul aparitiei unor scurgeri de produse petroliere se va interveni imediat cu material absorbant;

 f) protecţia ecosistemelor terestre şi acvatice:

 - identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;

 - lucrările, dotările şi măsurile pentru protecţia biodiversităţii, monumentelor naturii şi ariilor protejate;

 Nu este cazul deoarece lucrarea se executa intravilan, in afara siturilor protejate, pe un teren complet antropizat, unde nu exista habitate prioritare sau specii amenintate.

1. protecţia aşezărilor umane şi a altor obiective de interes public:

 NU sunt afectate construcţiile şi aşezările umane din vecinătate.

 Prin natura şi structura fluxurilor tehnologice de producţie desfăşurate în cadrul perimetrului ocupat de investiţie, nu se întrevăd efecte negative asupra stării de sănătate a populaţiei. De asemenea, în timpul procedeelor tehnologice nu sunt manipulate substanţe toxice sau periculoase, iar maşinile, utilajele care vor realiza investiţia nu prezintă vreun risc semnificativ de producere de accidente majore sau avarii în exploatare.

 - identificarea obiectivelor de interes public, distanţa faţă de aşezările umane, respectiv faţă de monumente istorice şi de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricţie, zone de interes tradiţional şi altele – nu este cazul;

 - lucrările, dotările şi măsurile pentru protecţia aşezărilor umane şi a obiectivelor protejate şi/sau de interes public;

 Realizarea investitiei propuse nu va afecta peisajul zonei, asezarile umane si nici alte obiective. Pentru diminuarea impactului produs de praful, emisiile de noxe si zgomotul rezultat in urma activitatii desfasurate de constructii si transport, se vor lua o serie de măsuri si se vor folosi :

- tehnici de executie eficiente;

- utilaje si autovehicule dotate cu motoare performante care au consum mic si emisii reduse de noxe;

 h) prevenirea şi gestionarea deşeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatării, inclusiv eliminarea:

 - lista deşeurilor (clasificate şi codificate în conformitate cu prevederile legislaţiei europene şi naţionale privind deşeurile), cantităţi de deşeuri generate;

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Denumire deseu** | **Cod deseu conf. H.G. nr. 856/2002** | **Sursa de generare** |
|
| deseuri menajere | 20 03 01 | Organizarea de santier |
| pamant si pietre | 20 02 02 | Din sapaturi |
| asfalturi | 17 03 02 | Cabina put , alei |
| material absorbant uzat | 15 02 02\* | Intervenția în caz de scurgeri accidentale de carburant  |
| deseuri de ambalaje din materiale plastice | 15 01 02 | Organizare de santier |

 - programul de prevenire şi reducere a cantităţilor de deşeuri generate;

 In vederea asigurarii unui management corespunzator al deseurilor pe amplasament, in perioada executiei lucrarilor de executie a proiectului, se vor lua masuri precum:

* evacuarea ritmica a deseurilor din zona de generare in vederea evitarii formarii de stocuri si cresterii riscului amestecarii diferitelor tipuri de deseuri;
* respectarea prevederilor H.G. 1061/2008 privind transportul deseurilor periculoase si nepericuloase pe teritoriul Romaniei;
* se interzice abandonarea deseurilor si/sau depozitarea in locuri neautorizate;
* se va institui evidenta gestiunii deseurilor in conformitate cu H.G. 856/2002, privind evidenta gestiunii deseurilor si pentru aprobarea listei cuprinzand deseurile, inclusiv deseurile periculoase);
* este interzisa incinerarea deseurilor pe amplasament ;
* este interzisa depozitarea temporara a deseurilor, imediat dupa producere direct pe sol sau in alte locuri decat cele special amenajate pentru depozitarea acestora; toti lucratorii vor fi instruiti in acest sens;
* la terminarea lucrarilor de realizare a proiectului, se vor indeparta toate deseurile de pe amplasament.

 - planul de gestionare a deşeurilor;

 In perioada executarii lucrarilor de amenajare a investitiei se preconizeaza generarea urmatoarelor categorii de deseuri:

* deseuri menajere - acestea vor fi colectate in recipiente inchise si depozitate spatii special amenatate pana la preluarea acestora de catre serviciul de salubritate al localitatii;
* resturi de materiale de constructii - se vor colecta pe categorii astfel incat sa poata fi preluate si transportate in vederea depozitarii in depozitele care le accepta la depozitare conform criteriilor prevazute in Ordinul MMGA nr. 95/2005 sau in vederea unei eventuale valorificari.

 De asemenea, se vor lua masuri ca aceste tipuri de deseuri sa nu fie depozitate pe terenurile aflate in vecinatatea obiectivului sau in alte locuri decat cele special amenatate pentru depozitarea acestora in incinta organizarii de santier.

 Este important sa se urmareasca transferul cat mai rapid al deseurilor din zona de generare catre zonele de depozitare, evitandu-se stocarea acestora un timp mai indelungat in zona de producere si aparitia astfel a unor depozite neorganizate si necontrolate de deseuri.

 i) gospodărirea substanţelor şi preparatelor chimice periculoase:

 - substanţele şi preparatele chimice periculoase utilizate şi/sau produse;

 - modul de gospodărire a substanţelor şi preparatelor chimice periculoase şi asigurarea condiţiilor de protecţie a factorilor de mediu şi a sănătăţii populaţiei.

Nu este cazul.

 B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei şi a biodiversităţii.

 Nu se utilizeaza resurse naturale.

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

 - impactul asupra populaţiei, sănătăţii umane, biodiversităţii (acordând o atenţie specială speciilor şi habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei şi a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosinţelor, bunurilor materiale, calităţii şi regimului cantitativ al apei, calităţii aerului, climei (de exemplu, natura şi amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor şi vibraţiilor, peisajului şi mediului vizual, patrimoniului istoric şi cultural şi asupra interacţiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu şi lung, permanent şi temporar, pozitiv şi negativ);

 Se lucreaza intravilan, in afara ariilor protejate, pe teren antopizat.

 - extinderea impactului (zona geografică, numărul populaţiei/habitatelor/speciilor afectate);

 Nu este cazul

 - magnitudinea şi complexitatea impactului – nu este cazul.

 - probabilitatea impactului - nu este cazul.

 - durata, frecvenţa şi reversibilitatea impactului - nu este cazul.

 - măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului – nu este cazul.

 - natura transfrontalieră a impactului – nu este cazul.

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

 In perioada executarii obiectivului monitorizarea va viza urmatoarele aspecte:

* verificarea periodica a starii tehnice drumurilor de acces,
* verificarea permanenta a starii tehnice a echipamentelor si utilajelor folosite,
* supravegherea modalitatilor de gestionare a deseurilor,
* evitarea aparitiei fenomenului de tasare a solului ca urmare a depozitarii necorespunzatoare a materialelor, echipamentelor,s.a.,
* supravegherea lucrarilor si stropirea periodica a drumurilor pentru evitarea producerii de pulberi peste concentratia admisa.

 In perioada functionarii obiectivului, monitorizarea va avea in vedere efectuarea tuturor reviziilor si reparatiilor echipamentelor conform normelor in vigoare precum si efectuarea tuturor analizelor pentru ape impuse de organismele de mediu.

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

1. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naţionale care transpun legislaţia Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European şi a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea şi controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanţe periculoase, de modificare şi ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European şi 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 şi a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător şi un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deşeurile şi de abrogare a anumitor directive, şi altele) – nu este cazul.
2. Se va menţiona planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.

Conform Certificatului de Urbanism nr. 4 din 29.08.2022.

 **X.** Lucrări necesare organizării de şantier:

 - descrierea lucrărilor necesare organizării de şantier;

 - localizarea organizării de şantier;

 - descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de şantier;

 - surse de poluanţi şi instalaţii pentru reţinerea, evacuarea şi dispersia poluanţilor în mediu în timpul organizării de şantier;

 - dotări şi măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanţi în mediu.

 Organizarea de santier se va realiza in localitatea Floriile, comuna Aliman in curtea scolii, care nu functioneaza de cativa ani, executantului revenindu-i in exclusivitate responsabilitatea modului cum isi organizeaza santierul.

 Semnalizarea punctului de lucru se va executa conform normelor în vigoare.

 Majoritatea activitatilor de prelucrare si ansamblare se vor realiza in curtea scolii prin proiectul de organizare de santier. Se vor monta panouri de avertizare pe drumurile de acces.

 Materialele vor fi aduse numai in masura executarii lucrarilor in zona.

 Nu vor fi sub nici o forma ocupate abuziv, pentru depozitarea temporara a materialelor sau deseurilor ori pentru stationarea utilajelor, suprafete suplimentare.

 Pe santier, in zona de executare a lucrarilor, va fi permanent disponibil material absorbant pentru a se putea interveni prompt si eficient in cazul producerii unor scurgeri necontrolate de produse petroliere.

 Sub nicio forma nu va fi permisa alimentarea cu combustibili a utilajelor , echipamentelor , instalatiilor utilizate in zonele de executie a lucrarilor. Aceste operatiuni se vor face numai instatii de distributie carburanti autorizate care se afla in localitatea Ion Corvin, cca. 5 km.

 Se vor lua masuri pentru evitarea pierderilor de pamânt si materiale de constructie pe carosabilul drumurilor de acces. Se interzice depozitarea deseurilor de orice fel în afara amplasamentului obiectivului. Suprafetele de teren ocupate temporar vor fi aduse la starea initiala.

 Organizarea de santier nu comporta constructii si cai de acces speciale, utilajele, tuburile si armaturile urmand a fi depozitate temporar in depozitele executantului si beneficiarului. Electropompele si armaturile aprovizionate se vor depozita, pana la montare in instalatii, in spatiile inchise, ferite de intemperii.

 Sursele de apa si energie electrica necesare pentru organizarea de santier sunt existente si vor fi puse la dispozitia executantului de catre beneficiar.

 Alimentarea cu energie electrica se va face din reteaua existenta.

 Santierul de lucrari va fi dotat, prin grija antreprenorului, cu apa potabila, folosindu-se toaletele ecologice.

 **XI.** Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiţiei, în caz de accidente şi/sau la încetarea activităţii, în măsura în care aceste informaţii sunt disponibile:

 - lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiţiei, în caz de accidente şi/sau la încetarea activităţii;

 - aspecte referitoare la prevenirea şi modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;

 - aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalaţiei;

 - modalităţi de refacere a stării iniţiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.

 Lucrarea şi apoi utilizarea investiţiei nu presupune deteriorarea mediului înconjurător, deci nu se pune problema realizării unor lucrări speciale de reconstrucţie ecologică.

 La sfarsitul perioadei de executie, lucrările de refacere a mediului cu cea mai mare pondere vor fi cele de la nivelul organizarii de santier si vor consta in lucrări de ecologizare ale suprafeţei afectate:

- curăţarea terenurilor folosite ca amplasamente pentru organizare de santier si depozite de combustibil, de uleiuri si alte resturi de materiale;

- retragerea tuturor utilajelor şi instalaţiilor din zona de lucrari;

- depozitarea deşeurilor industriale în locuri special amenajate;

- dezafectarea utilităţilor şi eventualelor constructiilor din cadrul organizării de şantier (au caracter provizoriu si sunt reprezentate prin construcţii nedurabile cu parter, de tip camp standardizat).

- dezafectarea terenului de platforme betonate si fundatii; fierul beton se recicleaza iar betoanele se concaseaza si se recicleaza;

 - aspecte referitoare la prevenirea si modul de raspuns pentru cazuri de poluari accidentale

 Eventuale scurgeri accidentale de produse petroliere de la mijloacele de transport cu care se transporta diverse materiale , de la utilajele folosite ori de la autovehiculele ce tranziteaza zona reprezinta surse de poluare a solului/subsolului. In acest caz se recomanda achizitionarea de material absorbant si interventia prompta in astfel de situatii , in vederea minimizarii efectelor poluarii.

 De asemenea, depozitarea necontrolata a materialelor si deseurilor poate determina fenomene de poluare a solului/subsolului.

 - aspecte referitoare la inchiderea/dezafectarea/demolarea instalatiei/cladirii – nu este cazul.

 - Modalitati de refacere a starii initiate /reabilitare in vederea utilizarii ulterioare a terenului – nu este cazul.

 **XII.** Anexe - piese desenate:

1. planul de încadrare în judet,
2. plan de incadrare cu strazile in com. Aliman,
3. plan de incadrare cu strazile - sat Aliman,
4. plan de incadrare cu strazile – sat Dunareni.

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

 Nu este cazul.

 **XIV**. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu următoarele informaţii, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate: nu este cazul.

 **XV.** Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. .......... privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informaţiilor în conformitate cu punctele III – XIV – nu este cazul.

 Intocmit ing. Emilian Petcu - PFA