

MEMORIU DE PREZENTARE

“MODERNIZARE STRAZI IN LOCALITATEA BAIA, JUDETUL TULCEA”

Titular: COMUNA BAIA

CUPRINS

I. Denumirea proiectului

II. Titular:– numele;– adresa poștală;– numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet;– numele persoanelor de contact:• director/manager/administrator;• responsabil pentru protecția mediului.

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) un rezumat al proiectului;

b) justificarea necesității proiectului;

c) valoarea investiției;

d) perioada de implementare propusă;

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

f) o descriere a caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele). Se prezintă elementele specifice caracteristice proiectului propus:– profilul și capacitățile de producție;– descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (după caz);– descrierea proceselor de producție ale proiectului propus, în funcție de specificul investiției, produse și subproduse obținute, mărimea, capacitatea;– materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;– racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;– descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;– căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;– resursele naturale folosite în construcție și funcționare;– metode folosite în construcție/demolare;– planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară;– relația cu alte proiecte existente sau planificate;– detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;– alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor);– alte autorizații cerute pentru proiect.

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:– planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului;– descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;– căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz;– metode folosite în demolare;– detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;– alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor).

V. Descrierea amplasării proiectului:– distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare;– localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

ulterioare;– hărți, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind:

- folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;
- politici de zonare și de folosire a terenului;
- arealele sensibile;– coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;– detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.

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

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

a) protecția calității apelor:– sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;– stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute;

b) protecția aerului:– sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri;– instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:– sursele de zgomot și de vibrații;– amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

d) protecția împotriva radiațiilor:– sursele de radiații;– amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor;

e) protecția solului și a subsolului:– sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatică și de adâncime;– lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:– identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;– lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate;

g) protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:– identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele;– lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public;

h) prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatarei, inclusiv eliminarea:– lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeurii generate;– programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeurii generate;– planul de gestionare a deșeurilor;

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:– substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;– modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.

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

VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:– impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);- extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate);- magnitudinea și complexitatea impactului;- probabilitatea impactului;- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;- măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;- natura transfrontalieră a impactului.

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

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

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

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

X. Lucrări necesare organizării de șantier:- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;- localizarea organizării de șantier;- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;- surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

XI. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile:- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;- modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.

XII. Anexe - piese desenate:

1. planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție

Memoriu de prezentare: “Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea”

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

2. schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare;

3. schema-flux a gestionării deșeurilor;

4. alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.

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

a) descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

b) numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar;

c) prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;

d) se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;

e) se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;

f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare.

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

1. Localizarea proiectului:– bazinul hidrografic;– cursul de apă: denumirea și codul cadastral;– corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): denumire și cod.

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

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

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

I. Denumirea proiectului

Proiectul care urmeaza sa fie dezvoltat in comuna Baia, judet Tulcea reprezinta:
"MODERNIZARE STRAZI IN LOCALITATEA BAIA, JUDETUL TULCEA"

II. Titular:

COMUNA BAIA

Str. 1 Decembrie, nr. 2, comuna Baia, judetul Tulcea

Tel. / Fax : 0240 564 138 / 0240 564 065

Email: primariabaia@yahoo.com

Primar MARSVELA Mugurel - Laurentiu

Persoana de contact: - Proiectant – ILIE – MURES Emil 0730079528

III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

a) un rezumat al proiectului;

Comuna Baia este situată în sud estul județului Tulcea, fiind învecinată la nord cu teritoriul administrativ al comunei Stejaru, la sud vest de comuna Beidaud, la est de comuna Ceamurlia de Jos și la sud de județul Constanța. Localitatea este străbătută pe direcția nord - sud de D.N.22 (E87) Tulcea – Constanța și pe direcția nord - est de calea ferată Tulcea - Constanța.

Conform certificatului de urbanism, amplasamentul apartine domeniului public al comunei Baia, fiind situate in intravilanul satului Baia, Judetul Tulcea.

Conform „Inventarului Bunurilor care Apartin Domeniului Public al Comunei Baia” – insusit de Consiliul Local al Comunei Baia prin Hotararea Consiliului Local nr. 74/20.12.2019 privind completarea (actualizarea) inventarului bunurilor care alcatuiesc domeniul public al comunei Baia, judetul Tulcea, strazile si podul ce urmeaza a fi modernizate, fac parte din bunurile domeniului public al comunei Baia, regasindu-se in inventar la pozitia 42 – „Strazile si trotuarele din intravilanul localitatii Baia”, neavand o valoare de inventar detaliata pentru fiecare strada in parte.

Strada Oborului

Pornește din partea de nord a localitatii Baia din strada Romana si traversează toata localitatea pana in sudul acesteia la limita cu extravilanul. De la nord spre sud, se intersectează cu mai multe străzi si alei, limita cadastrala a străzii Oborului fiind in zona km 1+593. Partea carosabila are lățime variabila de 3-5.5 m.

În ceea ce privește structura rutiera, avem un tratament bituminos cu degradări (gropi) pe toata lungimea străzii, exceptând un tronson de cca. 100 m intre km 0+065 si km 0+165 (intersecție cu strada Nicolae Titulescu) care este la nivel de piatra sparta, deasemenea cu degradări ale partii carosabile. Grosimea pietruirii este de cca. 40 cm. Strada are rigole pe ambele parti, dar colmatate pe majoritatea lungimii lor, ceea ce face ca apa pluviala sa nu fie preluata si sa acționeze negativ asupra sistemului rutier. Intre strada 1 Decembrie (km 0+441) si strada Pieței (km 0+545) pe partea estica a străzii exista o rigola din beton, realizata pentru a conduce apa de pe strada 1 Decembrie spre râul Hamangia.

Strada Nicolae Titulescu

Este o strada ce străbate localitatea pe direcția est-vest ce isi are originea in strada Viitorului in partea de vest a localitatii Baia. Partea carosabila are lățime de cca. 4.5-5.5 m.

În ceea ce privește structura rutiera, avem un tratament bituminos cu degradări (gropi) pe toata lungimea străzii, strada are rigole pe ambele parti, dar colmatate pe majoritatea lungimii lor, ceea ce face ca apa pluviala sa nu fie preluata si sa acționeze negativ asupra sistemului rutier.

Pietruirea actuala are grosimi de 40-50 cm conform sondajelor efectuate in studiul geotehnic.

Strada Bistriței

Este o strada in partea nordica a localitatii Baia cu o lungime aproximativa de 347 m ce este delimitata la un capăt de proprietate privata (km 0+000) si la celalalt capăt de strada Viitorului. În ceea ce privește structura rutiera, avem un tratament bituminos cu degradări (gropi) intre capătul străzii km 0+000 si intersecția cu strada Unirii in zona pichetului 0+97, apoi intre strada Unirii si strada Viitorului strada este doar pietruita.

Pietruirea actuala are grosimi de pana la 20 cm conform sondajului din studiul geotehnic, pietruirea fiind încadrata pe partea estica a străzii de borduri deteriorate.

Strada Hamangiei

Strada Hamangiei este o strada la est de drumul național DN22 (E87), formata din doua tronsoane. Strada Hamangiei tronson 1 pleacă din DN22 din zona KM 232+105 spre estul localitatii Baia pana in zona haltei feroviare din localitate având o lungime de aproximativ 193 m si se intersectează cu strada Hamangiei tronson 2 in zona pichetului km 0+111 ce pleacă spre nordul localitatii având o lungime totala de cca. 142 m. Traseul ambelor tronsoane din strada Hamangiei este relativ rectiliniu, strada Hamangiei tronson 1 fiind pe direcția est-vest iar strada Hamangiei tronson 2 fiind pe direcția nord-sud.

Pietruirea actuala are grosimea de 48-74 cm acoperita de un strat bituminos de 1-2 cm pe tronsonul 1 si de doar 20 cm grosime din care 7 cm de pietriș pe tronsonul al doilea. Lățimea partii carosabile este de cca 5,5 -6 m pe tronsonul 1 si de cca. 2-3.5 m pe tronsonul al doilea.

Odată cu reabilitarea drumului național DN22, reabilitare ce s-a făcut in urma cu cativa ani, a fost amenajata si intersecția străzii Hamangiei tronson 1 cu DN22 pana in zona pichetului 0+7.5 al străzii Hamangiei tronson 1.

Strada Heracleea

Strada Heracleea este o strada cu traseu relativ rectiliniu pe direcția est-vest, la est de drumul national DN22 (E87), ce pleaca din DN22 de la KM 232+340 si continua spre estul localitatii pana spre calea ferata.

Odată cu reabilitarea drumului național DN22, reabilitare ce s-a făcut in urma cu cativa ani, a fost amenajata si intersecția străzii Heracleea cu DN22 pana in zona pichetului 0+010 al străzii Heracleea.

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

Sistemul rutier existent pe acesta strada, este un sistem rutier suplu, cu parte carosabila din asfalt cu degradări. Complexul rutier este alcătuit dintr-un strat de piatra sparta in grosime de 20 cm conform sondajelor efectuate de geotehnician si un strat de asfalt in grosime de 5 cm. Lățimea partii carosabile este de cca. 5,5 m.

Strada Nicolae Iorga

Strada Nicolae Iorga pornește din strada Heracleea din zona km 0+233 si se termina in strada Hamangiei tronson 1, având o lungime totala (din axul străzii Heracleea pana in axul străzii Hamangiei tronson 1) de aproximativ 279.3 m si o lungime cadastrala de doar cca. 260 m (aproximativ intre km 0+007 si km 0+267).

Sistemul rutier existent este la nivel de piatra sparta in grosime de cca 25 cm.

Strada Daciei

Strada Daciei pornește din strada drumul national DN22/E87 din zona KM232+191 si se termina in strada Oltului, având o lungime totala (din axul drumului national pana in axul străzii Oltului) de aproximativ 418.5 m.

Sistemul rutier existent este la nivel de piatra sparta in grosime de cca 25 cm impermeabilizata cu un strat bituminos de cca. 1-2 cm.

Pe strazile analizate in cadrul documentatiei exista retea de canalizare, exceptand cateva tronsoane si anume:

- strada Oborului pe tronsonul cuprins intre strada Somesului si capatul estic al strazii pe o lungime de cca. 280 m;
- strada Nicolae Titulescu pe tronsonul cuprins intre strazile Oborului si Viitorului pe o lungime de cca. 420 m;
- strada Bitritei pe tronsunul cuprins intre KM0+000 si strada Unirii pe o lungime de cca. 95 m.
- strada Daciei

Pe aceste strazi, sistemul de canalizare se poate realiza pe spatiu cadastral liber ramas sau se poate realiza inainte de implementarea proiectului de modernizare a strazilor

POD STRADA OBORULUI – RAU HAMANGIA

In localitatea Baia, comuna Baia, strada Oborului (drum local) traverseaza la km 0+630 raul Hamangia cu un pod din beton armat cu doua deschideri de 13,50 m fiecare si lungimea totala L=31,25 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura podului este alcatuita din cate 7 fasii cu goluri pe fiecare deschidere.

Fasiile cu goluri au lungimea de 13,50 fiecare si inaltime de 0,72m.

Fasiile reazema pe banchetele de rezemare pe un strat de mortar.

Infrastructura este alcatuita din doua culee si o pila.

Culeele sunt de tip innecat cu elevatiile stalpilor si banchetele din beton armat, fundate direct.

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

Pila este lamelara cu elevatia si rigla din beton armat, fundata direct.

Se constata ca dupa executia podului, urmare coborarii patului albiei, s-a executat o camasuire a fundatiei pilei cu beton.

Partea carosabila pe pod are latime de 4.8 m. La marginea partii carosabile sunt dispuse doua trotuare denivelate de cate 0,75 m fiecare, separate de partea carosabila de borduri prefabricate. Pe lisele de 35 cm latime sunt montate parapete metalice pietonale din teava rotunde.

Calea pe pod este realizata din imbracaminte asfaltica. Scurgerea apelor pluviale de pe pod se face gravitational nefiind prevazute guri de scurgere.

Pe culei si pe pila sunt prevazute rosturi de dilatatie, dar sunt blocate la nivelul caii si la nivelul suprastructurii.

Racordarea cu terasamentele este realizata cu pereu din piatra.

Pe rampe nu sunt prevazute parapete directionale, scari si casiuri.

Malurile raului sunt taluzate in zona podului.

Pe partea din amonte a podului, sunt prinse de grinda marginala, prin intermediul unor profile metalice, doua conducte metalice.

Podul a fost construit intre anii 1979 si 1982 pentru clasa I de incarcare (A13;S60).

Podul este amplasat pe o strada echivalata cu un drum local de clasa tehnica V conform tabelului 1 din "Norme tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor" aprobate cu ordinul nr.45/1998 de Ministerul Transporturilor.

Amenajarile propuse constau in:

STRADA OBORULUI

Partea carosabila va avea latimi diferite si va fi incadrata de borduri sau de acostamente si rigole, dupa cum urmeaza:

Strada/Tronson strada	Lungime inventar	Lungime proiectata	Latime parte carosabila	Acostamente		Rigole [m]		Borduri		
				Stanga	Dreapta	Stanga	Dreapta	Stanga	Dreapta	
Oborului km0+002.95-km0+438.2	1819	435.25	5.5	0.5	0.5	1.2	1.2	NU	NU	
Oborului km0+443.7-km0+544.2		100.5	5	0.25	NU	existentata	0.65	NU	NU	
Oborului km0+544.2-km0+570		25.8	5	0.25	NU	1.2	NU	NU	DA	
Oborului km0+570-km0+629.8		59.8	5	0.25	NU	existentata	NU	NU	DA	
Oborului km0+570-km0+629.8		33.2	POD							
Oborului km0+663-km0+715		52	4.9	NU	NU	NU	NU	NU	NU	
Oborului km0+715-km0+779.7		64.7	5	0.5	0.5	NU	NU	NU	NU	
Oborului km0+779.7-km0+987.7		208	4.5	0.25	NU	1.2	0.65	NU	NU	
Oborului km0+987.7-km1+317.3		329.6	5.5	0.25	NU	1.2	0.65	NU	NU	

Sistemul rutier a fost dimensionat tinand cont de expertiza realizata, de recomandările expertului, de studiul geotehnic, de clasa tehnica a drumului, de sistemul rutier existent si de traficul rutier actual si de perspectiva, rezultand urmatorul sistem rutier:

- 35 cm zestre de piatra existenta
- 5 cm BAD 22.4 leg 50/70
- 4 cm BA 16 rul 50/70

Alte lucrari anexe

La intersectiile cu strada Oborului, strada 1 Decembrie, strada Pietei, si strada Grivitei exista subtraversari colmatate ce urmeaza a fi decolmatate in vederea asigurarii scurgerii apelor pluviale. De asemenea, intre strada 1 Decembrie si strada Pietei exista o rigola ce va fi decolmatata.

STRADA NICOLAE TITULESCU

Are o lungime de aproximativ 718 m si o latime a partii carosabile de 5.50 m. Strada este prevazuta pe toata lungimea cu acostamente de 0.50 m si rigole trapezoidale de 1.20 m, pe ambele parti.

Sistemul rutier

Sistemul rutier a fost dimensionat tinand cont de expertiza realizata, de recomandarile expertului, de studiul geotehnic, de clasa tehnica a drumului, de sistemul rutier existent si de traficul rutier actual si de perspectiva, rezultand urmatorul sistem rutier:

- 50 cm zestre de piatra existenta
- 5 cm BAD 22.4 leg 50/70
- 4 cm BA 16 rul 50/70

Alte lucrari anexe

La intersectie cu strada 1 Decembrie exista un canal cu gratar ce urmeaza a fi decolmatat in vederea asigurarii scurgerii apelor pluviale.

STRADA BISTRITEI

Are o lungime de aproximativ 247 m si o latime a partii carosabile de 5.50 m. Se vor monta borduri pe ambele parti.

Sistemul rutier

Sistemul rutier a fost dimensionat tinand cont de expertiza realizata, de recomandarile expertului, de studiul geotehnic, de clasa tehnica a drumului, de sistemul rutier existent si de traficul rutier actual si de perspectiva, rezultand urmatorul sistem rutier:

- 7 cm nisip
- 20 cm piatra sparta
- 10 cm macadam
- 5 cm BAD 22.4 leg 50/70
- 4 cm BA 16 rul 50/70

Alte lucrari anexe

La intersectie cu strada Viilor, strada Rascoalei si strada Unirii exista subtraversari ce urmeaza a fi decolmatate in vederea asigurarii scurgerii apelor pluviale.

STRADA HAMANGIEI – TRONSON 1

Are o lungime de aproximativ 185 m, o latime a partii carosabile de 6.00 m si este prevazuta cu borduri pe ambele parti.

Sistemul rutier

Sistemul rutier a fost dimensionat tinand cont de expertiza realizata, de recomandarile expertului, de studiul geotehnic, de clasa tehnica a drumului, de sistemul rutier existent si de traficul rutier actual si de perspectiva, rezultand urmatorul sistem rutier:

- 61 cm zestre de piatra existenta
- 5 cm BAD 22.4 leg 50/70
- 4 cm BA 16 rul 50/70

STRADA HAMANGIEI – TRONSON 2

Are o lungime totala de 140 de metri, intre pichetul 0+195.20 si 0+ 334. Pe tronsonul cuprins intre 0+192.20 si 0+310 va avea o latime a partii carosabile de 3.50 m iar intre 0+310 si 0+334 (final) va avea o latime de 9.00 m. Pe toata lungimea strazii se vor monta borduri pe embele parti.

Sistemul rutier

Sistemul rutier a fost dimensionat tinand cont de expertiza realizata, de recomandarile expertului, de studiul geotehnic, de clasa tehnica a drumului, de sistemul rutier existent si de traficul rutier actual si de perspectiva, rezultand urmatorul sistem rutier:

- 7 cm nisip
- 20 cm piatra sparta
- 10 cm macadam
- 5 cm BAD 22.4 leg 50/70
- 4 cm BA 16 rul 50/70

STRADA HERACLEEA

Are o lungime de aproximativ 295 m, o latime a partii carosabile de 6.00 metri si este prevazuta cu borduri pe ambele parti.

Sistemul rutier

Sistemul rutier a fost dimensionat tinand cont de expertiza realizata, de recomandarile expertului, de studiul geotehnic, de clasa tehnica a drumului, de sistemul rutier existent si de traficul rutier actual si de perspectiva, rezultand urmatorul sistem rutier:

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

- 20 cm zestre de piatra existenta
- 5 cm BAD 22.4 leg 50/70
- 4 cm BA 16 rul 50/70

STRADA NICOLAE IORGA

Are o lungime de aproximativ 276 m, o latime a partii carosabile de 5.50 metri si borduri pe ambele parti.

Sistemul rutier

Sistemul rutier a fost dimensionat tinand cont de expertiza realizata, de recomandarile expertului, de studiul geotehnic, de clasa tehnica a drumului, de sistemul rutier existent si de traficul rutier actual si de perspectiva, rezultand urmatorul sistem rutier:

- 7 cm nisip
- 20 cm piatra sparta
- 10 cm macadam
- 5 cm BAD 22.4 leg 50/70
- 4 cm BA 16 rul 50/70

STRADA DACIEI

Are o lungime aproximativa de 411 m, o latime a partii carosabile de 6.00 m si borduri pe ambele parti.

Sistemul rutier

Sistemul rutier a fost dimensionat tinand cont de expertiza realizata, de recomandarile expertului, de studiul geotehnic, de clasa tehnica a drumului, de sistemul rutier existent si de traficul rutier actual si de perspectiva, rezultand urmatorul sistem rutier:

- 5 cm BAD 22.4 leg 50/70
- 4 cm BA 16 rul 50/70

Acolo unde se vor prevedea acostamente, acestea vor fi realizate din piatra, realizandu-se un strat de piatra de 10 cm asezat pe un strat de nisip de 5 cm grosime.

Rigolele trapezoidale ce se vor realiza vor avea adancimea de 40 cm, latimea la partea superioara de 1,20 m si latimea pe fund de 30 cm, fiind realizate din beton de ciment in grosime de 7 cm asezat pe o fundatie de nisip in grosime de 5 cm. Rigolele de acostament (carosabile) vor fi acoperite cu placute carosabile armate cu grosimea de 15 cm din beton, asigurand rezistenta necesara trecerii autovehiculelor pe deasupra lor.

Sistemele rutiere noi se vor realiza in sapatura, prin excavarea si eliminarea sistemului rutier existent si realizarea unui nou respectand straturile mentionate anterior.

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

Pentru strazile la care se va adauga doar sistemul bituminos in doua straturi de beton asfaltic, vor fi curatate, gropile vor fi refacute prin frezarea stratului de suprafata si realizarea aceluasi tip de strat, amorsate si apoi se vor realiza straturile de asfalt.

Pentru mentinerea podului la parametrii corespunzatori clasei II de incarcare (A13;S60) si pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort, pe 1 fir de circulatie, corespunzatoare unui drum local (strada) incadrat in clasa tehnica V, in conformitate cu „Normele Tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor” aprobate prin Ordinul Ministerului Transporturilor nr.45/ianuarie 1998, sunt necesare urmatoarele lucrari:

- Desfacerea caii si elementelor aferente (trotuare, parapeti) pana la partea superioara a fasiilor;
- Realizarea unui beton de panta peste fasiile existente;
- Reparatii cu mortare speciale la lisele din beton armat;
- Asternerea peste betonul de panata a unei hidroizolatii (tip membrana) din materiale performante;
- Realizarea unui strat de protectie a hidroizolatiei din beton asfaltic tip BA8;
- Montarea de borduri la marginea partii carosabile;
- Refacerea trotuarelor pe pod;
- Asternerea straturilor caii pe pod din doua straturi conform normelor in vigoare;
- Montarea de parapete pietonale pe lisele din beton armat;
- Montarea de parapete directionale noi;
- Montarea de dispozitive etanse de acoperire a rosturilor de dilatatie;
- Realizarea de gauri de aerisire la partea inferioara a fasiilor cu goluri;
- Reparatii cu mortare speciale la elementele cu degradari ale suprastructurii si infrastructurii podului;
- Amenajarea pe o lungime de minim 10,00 m la capatul podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod pentru racordarea la noile caracteristici ale podului (latime, cota rosie).
- Montare parapete directionale pe rampe (unde este necesar);
- Executarea de scari si casiuri pe zona de racordare pod-rampe;
- Consolidarea fundatiei pilei prin injectarea fisurilor si prin camasiuire cu beton armat;
- Amenajarea albiei (degajarea de material solid) sub pod, in amonte si in aval;
- Refacerea zidului de sprijin (de picior) de la baza pereului din fata culeelor;
- Refacerea pereului din fata culeelor;
- Protectia malurilor in aval si amonte de pod;
- Ridicarea talvegului in dreptul podului prin realizarea unui prag de fund care sa aduca nivelul talvegului sub pod la nivelul rostului elevatie-fundatie al pilei (avand in vedere afuierea de 1.00 m a fundatiei acesteia);

b) justificarea necesității proiectului;

Necesitatea modernizării rețelei de drumuri de interes local din localitatea Baia, județul Tulcea rezulta din caracteristicile tehnice de exploatare care nu corespund normelor tehnice in vigoare, starea tehnica actuala a acestora este necorespunzatoare, cu degradari accentuate, degradari ale sistemelor rutiere, sisteme degradate de colectare si evacuare a apelor pluviale si caracteristici geometrice ale profilelor transversale ce nu conduc apa in afara partii carosabile, degradari ce duc la conditii improprii de circulatie din punct de vedere al sigurantei si confortului.

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

Necesitatea investitiei este generata de situatia actuala a retelei de drumuri locale. Sistemul rutier actual nu asigura desfasurarea unui trafic auto in conditii de siguranta si confort. Atat starea drumurilor cat si cea a podului de pe strada Oborului influenteaza negativ viata economica, sociala si culturala a locuitorilor comunei Baia.

Starea actuala a drumurilor si a podului are efecte negative, cele mai semnificative fiind:

- ✚ ingreuneaza accesul la principalele obiective economice, sociale, culturale si la exploatarele agricole
- ✚ interventia ingreunata a mijloacelor de interventie in caz de necesitate
- ✚ lipsa de interes privind posibilitatea realizarii de investitii private in zona
- ✚ accesibilitatea greoaie la zona rezidentiala
- ✚ starea factorilor de mediu si a surselor de poluare

c) valoarea investitiei;

Valoare investitie/C+M (fara TVA): **5.344.472,74 lei** (fara TVA)/ **4.535.322.00 lei** (fara TVA)

d) perioada de implementare propusa;

Durata de executie a obiectivului de investitie este de 24 luni.

e) planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar (planuri de situatie si amplasamente);

Se anexeaza memoriului planul de incadrare in zona si planurile de situatie.

f) o descriere a caracteristicilor fizice ale intregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie si altele).

LUCRARI PROPUSE

- amenajarea strazilor prin realizarea unui sistem rutier capabil sa suporte incarcarea traficului si sa le transmita terenului de fundare fara ca in complexul rutier sa se produca fisuri sau deformatii cu caracter permanent. Totodata se vor realiza si pante longitudinale si transversale care sa permita descarcarea apelor meteorice de pe partea carosabila;

Fazele in care se va asigura executia lucrarilor cuprind:

Faza 1

Seful punctului de lucru va organiza santierul cu un container modular in care va functiona un birou pentru coordonarea lucrarilor .

Alimentarea cu apa se va asigura prin achizitionarea de apa imbuteliata.

Se vor folosi toalete ecologice pentru igiena muncitorilor.

Faza 2

Se vor aduce mijloace de incarcare, transport precum si utilajele necesare executarii lucrarilor de santier.

Faza 3

Se vor incepe lucrarile de executie. Faza initiala cuprinde masuratori topografice cu profile longitudinale si transversale ce se executa pe principiul caroiajului.

Se vor realiza lucrarile de constructii montaj prevazute – realizarea sistemului rutier, a acostamentelor, a rigolelor precum si montarea bordurilor. De asemenea se vor realiza si lucrarile de reabilitare a podului peste raul Hamangia.

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

Lucrarile de constructie se vor realiza sub supravegherea unui diriginte de santier si se vor lua toate masurile pentru protectia personalului si a mediului inconjurator.

Faza 4

La sfarsitul lucrarilor de executie, se vor reface zonele afectate, aducandu-se la starea initiala.

Lucrarile se vor realiza pe traseul existent al strazilor fara a fi afectate suprafete de teren adiacente. Realizarea strazilor nu necesita racordarea la utilitati.

Principalele materiale utilizate la realizarea investitiei sunt reprezentate de :

- ✚ Agregate naturale (nisip, balast, piatra) – produsele vor fi aduse de la cariere autorizate;
- ✚ combustibil - aprovizionarea se va face cu cisterne speciale. Pe amplasament nu vor exista depozite de materiale , acestea urmand a fi aduse pe amplasament pe parcursul derularii fazelor de executie.
- ✚ Asfalt – va fi procurat de la statii de asfalt autorizate, si nu va fi depozitat in amplasament avand in vedere ca punerea in opera a acestuia trebuie facuta la temperaturi mari (>150 C)

Principalele utilaje care vor functiona pe perioada constructiei sunt urmatoarele:

- buldoexcavator pe pneuri
- basculante – utilaje specializate pentru transport materiale;
- repartizator/finisor de asfalt
- compactoare;

In analiza proiectului a fost luat in considerare si alternativa de a nu face nimic, de a exploata strazile in conditiile actuale, dar degradarile actuale ale strazilor nu asigura confort si siguranta in deplasarea participantilor la trafic.

Traseul in plan

Traseul în plan va fi proiectat avându-se în vedere starea tehnica actuala a străzilor, care așa cum se poate constata pe teren, au sisteme rutiere diferite pe străzi si pe anumite tronsoane. Prin urmare se pot face ușoare corecții de traseu pentru a corecta aliniamentele si se vor imbunatati curbele de racordare in plan existente calibrând platforma străzilor + santurile(rigolele) necesare între garduri, fără insa a afecta proprietățile adiacente străzilor.

Viteza de baza va fi de 40 km/h cu posibile zone de restrictie datorita configurației terenului și a poziției gardurilor.

Ca principii de proiectare, traseele străzilor in plan orizontal se vor stabili avându-se în vedere cerințele STAS 10144/3-91.

Pe anumite tronsoane vor fi necesare și casete de lărgire a părții carosabile existente.

Profilul longitudinal

La proiectarea liniei roșii se va avea în vedere STAS 10144/3-91, capitolul 4 in ceea ce privește pasul de proiectare si curbele de racordare în plan vertical corectându-se astfel denivelările existente și conferind sectoarelor supuse modernizării un confort superior celui existent.

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

Se recomanda proiectarea si executia profilului longitudinal corespunzator categoriei fiecărei străzi în parte.

Linia roșie proiectată va fi stabilita ținând cont și de următoarele aspecte:

- executarea unui volum minim de lucrări (săpături, mișcări de terasamente, etc.);
- asigurarea scurgerii apelor;
- asigurarea acceselor la proprietăți daca este cazul.

Profilul transversal

Se va pleca de la prevederile Ordinului M.T. nr. 50/1998 pentru aprobarea "Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile rurale", precum și de STAS 10144/1-90 „Străzi. Profile transversale. Prescripții de proiectare”, pct. 3.1.2., adaptând profilul transversal la situația existentă.

În cazul acestei investiții, următoarele străzi vor avea partea carosabila încadrata cu borduri:

- strada Nicolae Iorga
- strada Hamangia (ambele tronsoane)
- strada Heracleea
- strada Bistritei
- strada Daciei

Bordurile vor fi de 20x25 cm și vor fi pozate pe o fundatie de beton clasa C16/20.

In aliniament panta transversala va fi de 2.5% pe carosabil si 4% pe acostamente, cu panta în acoperiș spre marginea partii carosabile. Profilele transversale vor fi supralargite in limita spațiului disponibil, iar amenajarea in spațiu se va realiza conform STAS 863/85.

In curbe, panta transversala va fi in concordanta cu raza de racordare a aliniamentelor.

Terasamente

Pentru asigurarea cotelor si dimensiunilor din proiect, terasamentele se vor realiza, in marea lor parte, prin efectuarea de sapaturi pentru realizarea casetelor de largire a pietruirii existente, a santurilor sau a rigolelor.

Lucrarile de terasamente trebuie sa corespunda prevederilor STAS 2914-84 in ceea ce priveste capacitatea portanta, gradul de compactare si pantele taluzurilor.

Structura rutieră

Structura rutiera recomandata va corespunde unui trafic de perspectiva tip T4 ușor. In calcul se va lua zestrea existentă.

Structura de rezistentă proiectata pentru reabilitarea structurii rutiere a străzilor va putea fi supla (**SOLUTIA 1**), conform Normativului PD 177-2001, cu o imbracaminte bituminoasa in doua straturi, sau rigida, conform Normativului NE 014-02 si SR 183/1-95 (**SOLUTIA 2**), rezultata in

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

baza calculului de dimensionare efectuat de către proiectant. Structura rutiera proiectata se va verifica la acțiunea inghet-dezghetului (STAS 1709-1/90, STAS 1709/2-90 si STAS 1709/3-90).

Pentru amenajarea partii carosabile pe străzile cu tratament bituminos se vor repara degradările tratamentului, se vor realiza casete de lărgire acolo unde este cazul, pentru realizarea latimilor proiectate (casete ce vor avea un strat filtrant de 5-10 cm nisip, 20-30 cm fundație piatra sparta, 8-10 cm macadam), si apoi se vor aşterne doua straturi de asfalt, unul de legătura BAD22,4 in grosime de 5 cm si unul de rulare din BA16 in grosime de 4 cm.

Pe străzile unde pietruirea existenta nu conferă o capacitate portanta necesara (str. Nicolae Iorga si strada Hamangia tronson 2) si pentru a nu ridica cota străzii foarte mult in vederea realizării unui sistem rutier capabil sa suporte traficul rutier actual si de perspectiva, se va scarifica tot materialul pietros si se va duce într-un depozit in vederea refolosirii lui in funcție de caracteristicile fizico- mecanice, se vor realiza lucrări de săpătura pentru a realiza o caseta de fundare si se va realiza un nou complex rutier din 5-10 cm strat filtrant din nisip, 20 cm fundație piatra sparta, 10 cm macadam si doua straturi de beton asfaltic, unul de legătura din BAD22,4 in grosime de 5 cm si unul de rulare din BA16 in grosime de 4cm.

Acostamente

Acostamente se vor realiza doar pe străzile unde nu se vor amplasa borduri si vor avea lăţimea de 0.25 – 0.50 m și vor încadra partea carosabila stânga-dreapta. Se vor amenaja cu o panta de 4,0 % cu piatra sparta în grosime de 10 cm.

Scurgerea apelor

In primul rând se vor asigura străzilor expertizate pante longitudinale in sens longitudinal si transversale corespunzătoare.

Santurile actuale betonate vor fi curatate. Daca prin extinderea platformei vor fi afectate, atunci se vor reface mai către zonele laterale.

Pe zonele fără santuri, se vor realiza rigole betonate pe ambele părți ale platformei străzilor. Proiectarea rigolelor se va face in conformitate cu prevederile STAS 10796/2, pct. 2.1.5. Fig.6 ținând seama de capacitatile de scurgere a debitelor apelor meteorice, natura terenului si de caracteristicile geometrice ale acestor lucrări.

Pe străzile unde partea carosabila va fi încadrata de borduri, scurgerea apelor se va face „la bordura” in lungul străzii pana la rigolele străzilor cu care se intersectează sau pana la emisari naturali. Aceasta soluție nu poate fi aleasa decât pe străzile ce nu au probleme majore cu apele pluviale (debite mari, colectări de pe alte suprafețe, etc).

Protecția din beton (pereul), la rigole, se va realiza in grosime minima de 7 cm din beton, iar turnarea betonului se va face pe loc, peste stratul drenant, din balast/nisip, in grosimea de 5-10 cm după compactare.

Continuitatea rigolelor la intersecțiile cu străzi laterale va fi asigurata de rigole carosabile sau cu tuburi trecute pe sub drum.

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

Drumuri laterale

Se vor amenaja intersectiile strazii **Oborului** cu strazile adiacente pe o suprafata totala de 307 mp din care:

a) 210 mp intersectii se vor amenaja cu urmatorul sistem rutier (asfaltare)

- scarificare si reprofilare sistem rutier existent

- 5 cm BAD 22.4 leg 50/70

- 4 cm BA 16 rul 50/70

b) 97 mp intersectii se vor amenaja cu urmatorul sistem rutier (sistem rutier nou)

- 7 nisip

- 20 cm piatra sparta

- 10 cm macadam

- 5 cm BAD 22.4 leg 50/70

- 4 cm BA 16 rul 50/70

Se vor amenaja intersectiile strazii **Nicolae Titulescu** cu strazile adiacente pe o suprafata totala de 192 mp cu urmatorul sistem rutier:

a) 192 mp intersectii se vor amenaja cu urmatorul sistem rutier (asfaltare)

- scarificare si reprofilare sistem rutier existent

- 5 cm BAD 22.4 leg 50/70

- 4 cm BA 16 rul 50/70

Se vor amenaja intersectiile strazii **Heracleea** cu strazile adiacente pe o suprafata totala de 41 mp

cu urmatorul sistem rutier (sistem rutier nou):

- 7 nisip

- 20 cm piatra sparta

- 10 cm macadam

- 5 cm BAD 22.4 leg 50/70

- 4 cm BA 16 rul 50/70

Siguranța circulației

Majoritatea lucrarilor privind modernizarea strazilor: Oborului, Nicolae Titulescu, Bistritei, Hamangiei – Tronson 1, Hamangiei – Tronson 2, Heracleea si Nicolae Iorga se vor realiza sub directa influenta a circulatiei. Conform prevederilor legale privind siguranta circulatiei in perioadele de executie pe drumurile publice se vor amplasa indicatoare de circulatie si piloti de dirijare a circulatiei in vederea asigurarii atat a sigurantei personalului ce va executa lucrari de modernizare a drumurilor cat si a participantilor la traficul auto. Ulterior modernizarii drumurilor,

Memoriu de prezentare: “Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea”
se vor realiza marcaje rutiere longitudinale si se vor monta indicatoare rutiere. Aceste lucrari vor fi prevazute de proiectant in concordanta cu STAS-urile si normativele in vigoare.

Accesul in proprietati.

Avand in vedere necesitatea ca pe unele strazi sa se realizeze rigole din beton, pentru asigurarea accesului in proprietatile riverane s-au prevazut podete/subtraversari ale rigolei – podete mici – acces pietonal (1 m lungime) si podete mari – acces auto (3 m lungime). Podetele vor fi realizate din tuburi riflata cu diametrul interior de minim 30 cm si acoperite cu o dala de beton de 10 cm grosime (putandu-se utiliza si un strat de macadam 10 cm si un covor asfaltic de 6 cm). Podetele mici vor fi incastrate in pinteni de 15 cm grosime la capete, iar cele mari vor fi incastrate in pinteni de minim 20 cm grosime.

In cazul intersectiilor de strazi, acolo unde rigolele au nevoie de continuitate s-au prevazut subtraversari ale strazilor ce se vor realiza tot cu ajutorul tuburilor riflata cu diametru de minim 30 cm incastrate la capete in pinteni din beton.

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

Pe strazile/tronsoanele unde s-a prevazut sistem rutier nou, pentru realizarea casetelor este necesara saparea si eliminarea din amplasament a sistemului rutier existent. Strazile pe care se aplica acest sistem rutier sunt: strada Nicolae Iorga, strada Bistritei si strada Hamangia – tronson 2. In cazul celorlalte strazi nu sunt necesare lucrari de demolare, activitatile de dezafectare se rezumă doar la retragerea utilajelor de pe amplasament, folosite la executarea lucrării.

Zona afectată de execuția investiției, se va limita strict la terenul aferent strazilor. La terminarea lucrarilor executantul are obligatia curatarii eventualelor zone afectate de orice material sau reziduuri, a refacerii solului in zonele in care acesta a fost afectat.

In etapa de executie a obiectivului, amplasamentul va fi afectat prin lucrarile de amenajare a drumului si numai accidental de eventualele scurgeri de ulei (hidrocarburi) de la utilajele terasiere si mijloacele de transport.

In acest sens se impun masuri de diminuare a impactului prin :

- + folosirea materialelor curate pentru realizarea infrastructurii drumurilor;
- + organizarea de santier va fi dotata cu containere pentru colectarea selectiva a deseurilor urmand ca acestea sa fie eliminate sau valorificate dupa caz prin unitati specializate;
- + realizarea masurilor constructive ce vor fi prevazute in proiect va fi monitorizata de catre titularul activitatii;
- + se vor folosi materiale si utilaje care au agrement tehnic de specialitate.

V. Descrierea amplasării proiectului:– distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare;– localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr.

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;– hărți, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind:

- folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;
- politici de zonare și de folosire a terenului;
- arealele sensibile;– coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;– detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.

Modernizarea strazilor se va face pe traseul existent al acestora, in interiorul intravilanului localitatii Baia in zone antropizate, neafectand areale sensibile si fiind la distanta de arii protejate. **VI.** Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile:

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

a) protecția calității apelor:

Prin activitatea ce se va desfasura pe amplasament nu se genereaza ape uzate tehnologic. Calitatea apei subterane ar putea fi afectata numai in caz de poluare accidentala majora cu produse petroliere, uleiuri minerale provenite in caz de defectiuni severe a mijloacelor de transport ce lucreaza pe amplasament. Impactul negativ minor va reprezenta o degradare minora a calitatii factorului de mediu , se vor lua toate masurile de diminuare in vederea incadrarii in limitele prevazute de legislatia in vigoare.

Se apreciaza ca activitatea propusa de a se desfasura pe amplasament nu va avea impact asupra calitatii apelor de suprafata sau subterane , depasirea standardelor de calitate fiind putin probabila, numai in situatii accidentale de scurta durata, cu frecventa redusa si cu impact reversibil.

Masuri de prevenire a poluarii apelor, se refera la o serie de masuri de ordin tehnic:

- ✚ se va evita impurificarea apelor pluviale printr-un management corespunzator al deseurilor generate pe amplasament, parcare mijloacelor de transport ce tranziteaza zona se va realiza numai in spatiile prevazute;
- ✚ evitarea pierderilor accidentale de produse petroliere pe sol si substante chimice, prevederea de materiale absorbante pentru scurgerile accidentale, atat in perioada de executie a investitiei cat si in perioada de functionare;
- ✚ vidanjarea periodica a rezervoarelor prevazute la toaletele ecologice; vidanjarea se va face de către o firmă autorizată si apele vor fi evacuate obligatoriu la o statie de epurare . Se interzice descărcarea continutului vidanjelor in cursurile de apă, pe malurile acestora sau pe terenurile din zonă, orice descărcare a vidanței continand ape uzate in afara punctelor stabilite este considerata ilegală si se pedepseste conform Legii apelor nr. 107/1996 cu modificările si completările ulterioare;

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

- ✚ indicatorii de calitate ai efluentilor pluviali evacuati trebuie să se inscrie obligatoriu in limitele prevăzute de H.G. nr. 352/2005 pentru modificarea si completarea H.G. nr. 188/2002, normativul NTPA 001;

b) protecția aerului:

Cea mai importantă sursă de poluare a atmosferei o reprezintă procesele de ardere a carburanților la motoarele cu ardere internă de pe urma cărora rezultă următorii efluenți: CO, oxizi de azot (NO_x), SO₂, hidrocarburi arse incomplet (COV), particule solide-emisii de la sursele mobile care vor tranzita si care vor stationa pe amplasament.

Impactul va fi negativ minor , pe o arie de extindere redusa, va fi nepermanent si va reprezenta o degradare minora, in limitele prevazute de legislatia in vigoare. Se preconizeaza o crestere a concentratiilor de poluanti , in perioadele estivale si de sarbatori religioase , cand se va intensifica si traficul in zona.

Impactul asupra aerului se poate aprecia ca va fi nesemnificativ , in limitele prevazute de legislatia in vigoare.

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

In perioada de executie vor aparea zgomote si vibratii de la utilajele de constructie folosite. Aceste zgomote vor avea un impact minor asupra vecinatatilor. Odata cu terminarea lucrarilor de modernizare a strazilor, zgomotele si vibratiile date de autovehiculele ce tranziteaza zona vor fi mult diminuate datorita unei suprafate de rulare plane si fara degradari.

d) protecția împotriva radiațiilor:

Modernizarea strazilor nu produce radiatii. Echipamentele utilizate nu utilizeaza surse de radiatii.

e) protecția solului și a subsolului

Se apreciaza ca proiectul propus nu va avea impact advers asupra factorului de mediu sol, pe amplasament nu vor exista emisii de poluanti ce ar putea afecta solul si subsolul. Modificarile intervenite in calitatea si in structura solului si a subsolului datorita realizarii drumurilor, a amenajarii amplasamentului, vor fi minore.

Calitatea solului in perioada de functionare ar putea fi afectata numai in caz de poluare accidentala cu produse petroliere, uleiuri minerale provenite in caz de defectiuni a mijloacelor de transport ce tranziteaza amplasamentul. Impactul negativ minor va reprezenta o degradare minora a calitatii factorului de mediu, se vor lua toate masurile de diminuare in vederea incadrării in limitele prevazute de legislatia in vigoare.

In concluzie, putem spune ca impactul activitatii desfasurate , asupra solului si subsolului este minor in conditiile:

- ✚ depozitarii corespunzatoare a tuturor deseurilor generate pe amplasament
- ✚ parcare mijloacelor de transport pe suprafetele betonate.

Masuri de prevenire si reducere a impactului

- ✚ utilizarea materialelor de absorbtie in cazul scaparilor accidentale de produse petroliere sau substante chimice, pe caile de acces. Aceste materiale vor fi colectate in containere si ulterior transportate la o instalatie de incinerare;

Daca se produc pierderi apreciabile de produse petroliere, prima măsura este aceea de a reduce riscul de incendiu si de a preveni pătrunderea acestora in apa subterană. Următorul pas este acela

Memoriu de prezentare: “Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea”
de a inlătura cat mai mult posibil din materialul imprăștiat, astfel incat cantitatea rămasă să poată fi descompusă de microorganisme sau să se volatilizeze.

Materialul recuperat se depozitează in locuri destinate unor deseuri speciale sau se tratează.

Următoarea etapa de remediere a solului constă in crearea unor condiții favorabile pentru ca resturile de reziduri ramase in sol sa fie descompuse de microorganisme, respectiv un pH peste 7, o temperatură corespunzătoare si un conținut adecvat de apă, oxigen si elemente nutritive.

Descompunerea este favorizată de lucrarea superficială a solului si de fertilizarea minerală cu azot si fosfor, măsuri care asigură microorganismelor mai mult oxigen si nutrienți.

Recuperarea completa a terenurilor poluate cu produse petroliere poate dura 2 ani in cazul celor cu textura grosieră si pană la 5 ani in cazul celor cu textura fină, in funcție de tipul de sol si metoda de remediere folosită.

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Modernizarea strazilor se desfasoara pe traseul actual al acestora, in intravilanul localitatii Baia, departe de areale sensibile. Traseul strazilor se desfasoara in zone puternic antropizate cu numeroase proprietati private – case de locuit, neexistand pericolul afectarii vreunui ecosistem terestru si acvatic.

Pentru ca implementarea proiectului, atat in etapa de constructie cat si in etapa de functionare, să nu aibă impact asupra habitatelor si speciilor care constituie obiectivele de conservare ale ariilor naturale protejate in conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei sălbatice, pentru toate speciile de păsări, inclusiv pentru cele migratoare, sunt interzise:

- ✚ uciderea sau capturarea intentionată, indiferent de metoda utilizată;
- ✚ deteriorarea, distrugerea si/sau culegerea intentionată a cuiburilor si/sau ouălor din natură;
- ✚ culegerea ouălor din natură si păstrarea acestora, chiar dacă sunt goale;
- ✚ perturbarea intentionată, in special in cursul perioadei de reproducere sau de maturizare, dacă o astfel de perturbare este relevantă;
- ✚ detinerea exemplarelor din speciile pentru care sunt interzise vanarea si capturarea;
- ✚ comercializarea, detinerea si/sau transportul in scopul comercializării acestora, in stare vie ori moartă, sau a oricăror părți ori produse provenite de la acestea, usor de identificat.

Pentru speciile de plante si animale sălbatice terestre, acvatice si subterane, cu exceptia speciilor de păsări, inclusiv cele prevăzute in anexele nr. 4 A (specii de interes comunitar) si 4 B (specii de interes national) din O.U.G. nr. 57/2007, precum si speciile incluse in Lista Rosie Natională si care trăiesc atat in ariile naturale protejate, cat si in afară lor, sunt interzise:

- ✚ orice formă de recoltare, capturare, ucidere, distrugere sau vătămare a exemplarelor aflate in mediul lor natural, in oricare dintre stadiile ciclului lor biologic;
- ✚ perturbarea intentionată in cursul perioadei de reproducere, de crestere, de hibernare si de migratie;
- ✚ deteriorarea, distrugerea si/sau culegerea intentionată a cuiburilor si/sau ouălor din natură;
- ✚ deteriorarea si/sau distrugerea locurilor de reproducere ori de odihnă;
- ✚ uciderea sau capturarea intentionată, indiferent de metoda utilizată;

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

- + detinerea exemplarelor din speciile pentru care sunt interzise vanarea si capturarea; comercializarea, detinerea si/sau transportul in scopul comercializării acestora in stare vie ori moartă sau a oricăror părți ori produse provenite de la acestea, usor de identificat.
- + depozitarea necontrolată a tuturor categoriilor de deseuri deoarece acestea pot pune in pericol sănătatea păsărilor.

g) protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

Modernizarea strazilor va aduce doar beneficii locuitorilor comunei Baia, modernizarea acestora neafectand populatia decat pe perioada de realizare a lucrarilor.

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

Tipuri de deseuri rezultate pe faze de activitate

a) Etapa de construire

- deseuri menajere (cod 20.03.01) – se vor elimina prin serviciul de salubritate
- piatra in exces se recupereaza integral in scopul folosirii ei la alte lucrari de constructii

b) Etapa de operare a obiectivului

Pe amplasament in perioada de functionare nu se vor produce deseuri industriale care sa produca un impact asupra mediului inconjurator. Deseurile produse pe amplasament in perioada de functionare sunt de tip municipale amestecate (cod 20.03.01) si deseuri reciclabile de ambalaje (coduri 15.01.01- 15.01.09).

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase

Activitatea propusa pe amplasament nu produce si nu utilizeaza substante si preparate chimice periculoase.

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

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

Modernizarea strazilor presupune imbunatatirea conditiilor de circulatie auto si pietonala prin realizarea unei suprafete care sa permita o deplasare mai rapida in conditii de siguranta si transport – din acest motiv putem spune ca investitia va aduce un beneficiu populatiei si sanatatii umane prin diminuarea zgomotelor si a prafului care se degaja in aer in prezent la trecerea autoturismelor pe aceste strazi.

Impactul prognozat asupra factorului de mediu biodiversitate

Principalul impact pus in discutie pentru protejarea mediului este cel legat de impactul asupra habitatelor prioritare si/sau a speciilor de interes comunitar, fie prin pierderea directa a habitatelor de hranire si/sau cuibarit, fie indirect prin intensificarea activitatilor umane, care pot exercita un deranj suplimentar asupra zonei amplasamentului si/sau a zonelor invecinate. Totusi, in zona nu au fost identificate areale sensibile.

Vegetatia

Proiectul afecteaza zone de teren de suprafete mici si medii, unde nu exista habitate prioritare sau specii de plante de interes comunitar, astfel ca efectul potential este minim.

Fauna

In special avifauna din vecinatatea perimetrului investitiei datorita zgomotului si a prezentei mijloacelor de transport, se va indeparta la cateva sute de metri; vor fi afectate populatii

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"
neseemnificative de indivizi din biotopul local din vecinatatea amplasamentului in suprafetele reduse in care se efectueaza lucrarile, fara a produce alterarea speciilor, zonele invecinate vor prelua populatiile deranjate. Formele de impact se impart asupra vegetatiei si faunei si vor avea un efect redus si temporar deoarece modul de abordare a lucrarilor va fi punctual, pe suprafete foarte mici. Antropizarea zonei prin a diminuat deja semnificativ prezenta vegetatiei si faunei salbatice.

Nu au fost identificate in zona alte obiective antropice care prin dezvoltare viitoare si functionare sa conduca la manifestarea unor efecte de sinergism sau sa genereze disconfort accentuat asupra factorilor de mediu si a populatiei din zona.

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului.

Pe perioada de constructie, beneficiarul va asigura supravegherea lucrarilor pentru respectarea organizarii de santier ce va tine cont de impactul temporar asupra factorilor de mediu. Se vor monitoriza in principal modul de colectare si depozitare a deseurilor .

Lucrarile de constructive nu au implicatii majore asupra factorilor de mediu. Materialele utilizate vor proveni de la balastiere/cariere autorizate din punct de vedere al mediului. La transportul agregatelor si a asfaltului, constructorul va avea in vedere acoperirea cu prelate a autobasculantelor pentru prevenirea ridicarii in aer a particulelor fine si a noxelor emanate de asfaltul proaspat.

In perioada de exploatare a constructiei (a strazilor), se reduc noxele emanate de autovehicule datorita timpului scazut de parcurgere a lungimii strazilor rezultat prin punerea la dispozitia participantilor la trafic a unei suprafete de rulare plane ce va duce la un trafic in conditii de siguranta si confort.

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

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

NU ESTE CAZUL

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

Pentru finanțarea proiectului, beneficiarul a depus o cerere de finanțare împreună cu un studiu de fezabilitate prin submăsură 7.2 – „Investiții în crearea și modernizarea infrastructurii de bază la scară mică”, aria de aplicabilitate teritoriul ITI - Delta Dunării. Studiul de fezabilitate a fost aprobat în ședința de către Consiliul Local al comunei Baia, prin Hotărârea nr. 39/22.04.2019.

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

Organizarea de santier cuprinde urmatoarele componente:

- + baraca- container modular- pentru birou
- + toaleta ecologica
- + alimentarea cu apa –pentru consum apa imbuteliata
- + telefonie : telefoane mobile din dotare
- + transport personal : personalul muncitor se va deplasa de la zona de cazare la amplasament cu autovehicule speciale de transport persoane

Pe amplasament nu vor fi localizate rezervoare pentru alimentarea cu combustibil a utilajelor, aceasta realizandu-se din cisterne autorizate destinate transportului/distributiei.

Pentru accesul la amplasament se vor folosi drumurile existente.

Faza de constructie debuteaza cu organizarea de santier in care se vor asigura utilitatile necesare etapei de constructie.

Faza 1

Seful punctului de lucru va organiza santierul cu un container modular in care va functiona un birou pentru coordonarea lucrarilor .

Alimentarea cu apa se va asigura prin achizitionarea de apa imbuteliata . Se vor folosi toalete ecologice pentru igiena muncitorilor.

Faza 2

Se vor aduce mijloace de incarcare, transport precum si utilajele necesare executarii lucrarilor de santier.

Faza 3

Se vor incepe lucrarile de executie. Faza initiala cuprinde masuratori topografice cu profile longitudinale si transversale ce se executa pe principiul caroiajului.

In cazul strazilor unde s-au prevazut borduri si covor asfaltic: dupa trasare vor incepe lucrarile prin curatarea suprafetei existente de materiale alergatoare. Se trece apoi la repararea degradarilor de suprafata, montarea bordurilor si turnarea asfaltului in doua straturi – unul de legatura si unul de uzura.

In cazul strazilor unde s-au prevazut acostamente, rigole si covor asfaltic: dupa trasare vor incepe lucrarile prin curatarea suprafetei existente de materiale alergatoare. Se trece apoi la repararea degradarilor de suprafata, turnarea asfaltului in doua straturi – unul de legatura si unul de uzura, apoi realizarea acostamentelor si in cele din urma a rigolelor (trapezoidale sau de acostament).

In cazul strazilor unde s-a prevazut sistem rutier nou, se elimina din amplasament sistemul rutier existent prin scarificarea, strangerea si incarcarea materialului rezultat. Pe suprafata rezultata, finisata si compactata se va realiza un sistem rutier nou alcatuit din 4 cm BA16rul50/70, 5 cm BA22.4leg50/70, 10 cm macadam, 20 cm fundatie piatra sparta, 7 cm nisip precum si montarea bordurilor.

Pentru mentinerea podului la parametrii corespunzatori clasei II de incarcare (A13;S60) si pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort, pe 1 fir de circulatie, corespunzatoare unui drum local (strada) incadrat in clasa tehnica V, in conformitate cu „Normele

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

Tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor" aprobate prin Ordinul Ministerului Transporturilor nr.45/ianuarie 1998, sunt necesare urmatoarele lucrari:

- Desfacerea caii si elementelor aferente (trotuare, parapeti) pana la partea superioara a fasiilor;
 - Realizarea unui beton de panta peste fasiile existente;
 - Reparatii cu mortare speciale la lisele din beton armat;
 - Asternerea peste betonul de panata a unei hidroizolatii (tip membrana) din materiale performante;
 - Realizarea unui strat de protectie a hidroizolatiei din beton asfaltic tip BA8;
 - Montarea de borduri la marginea partii carosabile;
 - Refacerea trotuarelor pe pod;
 - Asternerea straturilor caii pe pod din doua straturi conform normelor in vigoare;
 - Montarea de parapete pietonale pe lisele din beton armat;
 - Montarea de parapete directionale noi;
 - Montarea de dispozitive etanse de acoperire a rosturilor de dilatare;
 - Realizarea de gauri de aerisire la partea inferioara a fasiilor cu goluri;
 - Reparatii cu mortare speciale la elementele cu degradari ale suprastructurii si infrastructurii podului;
 - Amenajarea pe o lungime de minim 10,00 m la capatul podului a partii carosabile si a platformei rampelor de acces la pod pentru racordarea la noile caracteristici ale podului (latime, cota rosie).
 - Montare parapete directionale pe rampe (unde este necesar);
 - Executarea de scari si casiuri pe zona de racordare pod-rampe;
 - Consolidarea fundatiei pilei prin injectarea fisurilor si prin camasuire cu beton armat;
 - Amenajarea albiei (degajarea de material solid) sub pod, in amonte si in aval;
 - Refacerea zidului de sprijin (de picior) de la baza pereului din fata culeelor;
 - Refacerea pereului din fata culeelor;
 - Protectia malurilor in aval si amonte de pod;
 - Ridicarea talvegului in dreptul podului prin realizarea unui prag de fund care sa aduca nivelul talvegului sub pod la nivelul rostului elevatie-fundatie al pilei (avand in vedere afuierea de 1.00 m a fundatiei acesteia);
- Lucrarile de reabilitare se vor efectua pe jumatate de cale cu o semnalizare corespunzatoare pe ambele rampe, inclusiv pe timpul noptii.

Lucrarile de constructie se vor realiza sub supravegherea unui diriginte de santier si se vor lua toate masurile pentru protectia personalului si a mediului inconjurator.

Faza 4

La sfarsitul lucrarilor, se va reface terenul afectat.

Organizarea de santier se va putea face pe amplasament, nefiind vorba de o desfasurare mare de materiale si echipamente, sau beneficiarul va putea pune la dispozitia constructorului o platforma destinata acestui tip de activitate.

Impactul datorat etapei de constructie este caracterizat prin generarea de zgomot si pulberi de la functionarea utilajelor si a lucrarilor de sapaturi, impietruiri, asfaltare, transport .

Formele de impact asupra mediului din perioada de executie sunt cele caracteristice tuturor santierelor, cu arie redusa de manifestare, de scurta durata si de intensitate redusa asupra componentelor mediului, in conditiile respectarii disciplinei de lucru. Se considera ca ecosistemele

Memoriu de prezentare: “Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea”

afectate vor reveni la parametrii normali de functionare, la terminarea lucrarilor de executie. Nu se estimeaza aparitia unor dezechilibre sau a unor factori de risc natural ca urmare a activitatilor de santier.

Impactul estimat a fost raportat la masurile de prevenire/diminuare prevazute , pentru ca in final sa se evalueze *impactul rezidual*.

Evaluarea impactului este prezentata sintetic, sub forma unor matrice, incluzand formele principale de impact potential, masurile de prevenire/reducere a impactului si categoria de impact in care se incadreaza.

Factor de mediu	Impact potential	Impact prognozat(marime, extindere,timp)	Sistem de diminuare
Calitatea aerului	Pulberi in suspensie si sedimentabile de la manipularea si transportul materialelor de constructii; Emisii gaze de esapament de la utilajele rutiere si nerutiere.	impact negativ nesemnificativ, reprezentand o degradare minoră a calității existente a factorului de mediu sau o distrugere minimă a acestui factor in perspectiva protecției mediului	Se vor utiliza numai masini si utilaje rutiere si nerutiere in stare buna de funcționare si cu toate reviziile făcute la zi; Se va impune constructorului stropirea drumurilor de acces in zona santierului pentru evitarea ridicării prafului in timpul perioadei de construcție; Utilizarea unor carburanti cu continut redus de sulf
Calitatea apei subterana	Pierderi accidentale de produse petroliere si uleiuri minerale, posibile infiltrații in sol, subsol, freatic Poluarea apei prin depozitarea necontrolata a deseurilor din constructii	impact negativ nesemnificativ	organizarea corespunzatoare de santier prin : - prevenirea evacuării accidentale de substanțe periculoase (produse petroliere) in apa subterana - Gestionarea adecvata a deseurilor pe amplasament, colectarea, transportul si eliminarea acestora in conformitate cu reglementarile in domeniu
Calitatea solului si subsolului	Distrugerea structurii superficiale a solului	impact negativ nesemnificativ, reprezentand o degradare minoră a calității existente a factorului de mediu sau o distrugere minimă a acestui factor in perspectiva protecției mediului	-folosirea materialelor curate pentru realizarea infrastructurii drumurilor -organizarea de santier va fi dotata cu container pentru colectarea selectiva a deseurilor ; - se vor folosi materiale si utilaje care au agrement tehnic de specialitate ; Manipularea combustibililor astfel incat sa se evite scaparile accidentale pe sol

Memoriu de prezentare:“Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea”

			Manipularea materialelor utilizate se va realiza astfel incat sa se evite dizolvarea si antrenarea lor de catre apele de precipitatii Pe perioada de executie , materialele se vor aproviziona treptat numai pe masura ce se utilizeaza. Executia se va realiza de catre antreprenori autorizati specializati in acest gen de lucrari.
Biodiversitate	Reducerea suprafetelor habitatelor protejate, inclusiv a celor de interes comunitar	impact negativ redus si temporar, deoarece modul de abordare a lucrarilor va fi punctual, pe suprafete mici .	In special avifauna din vecinatatea perimetrului investitiei , in perioada executiei, datorita zgomotului si a prezentei utilajelor se va indeparta la cateva sute de metri; nu vor fi afectate populatii de indivizi din biotopul local, in suprafetele reduse in care se efectueaza lucrarile, nu se va produce alterarea speciilor , zonele invecinate vor prelua populatiile deranjate.
Peisaj	Modificarea peisajului la scara locala prin modificarea raportului dintre peisajul natural si cel antropizat	impact negativ nesemnificativ	Masuri specifice de atenuare a impactului vizual si organizarea judicioasa de santier. Lucrarile se vor desfasura pe ampriza si traseul existent al strazilor.

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

Amplasamentul investitiei este reprezentat de traseul unor strazi existente, realizarea investitiei presupunand modernizarea suprafetei de rulare a acestora. Toate lucrarile se vor desfasura pe traseul existent si nu s-a luat in considerare o ocupare definitive sau temporara a altor terenuri. Poluarile ce se pot produce in amplasament dupa terminarea lucrarilor sunt reprezentate de scurgeri accidentale de hidrocarburi de la autovehiculele ce tranziteaza strazile, acestea avand o posibilitate mica de aparitie.

XII. Anexe - piese desenate:

1. planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele); planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);
2. schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare;

Memoriu de prezentare: "Modernizare strazi in localitatea Baia, judetul Tulcea"

3. schema-flux a gestionării deșeurilor;

4. alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.

Se anexeaza planul de incadrare in zona si planurile de situatie aferente strazilor.

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

a) descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului. Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

b) numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar;

c) prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;

d) se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;

e) se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;

f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare.

NU ESTE CAZUL

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

1. Localizarea proiectului:– bazinul hidrografic;– cursul de apă: denumirea și codul cadastral;– corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): denumire și cod.

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

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

NU ESTE CAZUL

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

NU ESTE CAZUL

Semnătura și ștampila titularului

Primar – MARSVELA Mugurel - Laurentiu