

## MEMORIU DE PREZENTARE

### I.DENUMIRE PROIECT

*„Lucrări de construire aferente tramei stradale din Municipiul Constanța, Cartier Baba Novac – Etapa 1: Str. Vâscului, Str.Breaza – Tronson 1, Str.Breaza – Tronson 2, Str. Crasna, Str. Prislop – Tronson 1, Str. Prislop – Tronson 2, Str. Alexandru Steflea, Str. Horia Grigorescu – Tronson 2, Str. Govora – Tronson 2, Str. Arnova – Tronson 2”*

### II DATELE DE IDENTIFICARE ALE TITULARULUI

- a) Denumirea Titularului: Unitatea Administrativ Teritorială Municipiul Constanța
- b) Adresa titularului, telefon, fax, adresă de e-mail: Constanța, bd. Tomis nr. 51, tel/fax: 0241/488132, e-mail: [mediu@primaria-constanta.ro](mailto:mediu@primaria-constanta.ro)
- c) Reprezentanți legali / împuterniciți cu date de identificare:  
- Ani Merlă – 0241/488 143

### III. DESCRIEREA PROIECTULUI

Rezumatul proiectului

*Localizarea proiectului: Municipiul Constanța, Cartier Baba Novac*

*Încadrarea în planurile de urbanism/amenajare a teritoriului aprobată/adoptată și/sau alte scheme/programe:* În temeiul reglementărilor documentației de urbanism, faza P.U.Z. aprobat prin H.C.L. Constanța nr. 265/09.05.2008 – P.U.D. – Prelungire str. Tulcei intersecție cu prelungire str. Barbu Ștefănescu Delavrancea și str. Baba Novac.

*Folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament cât și pe zone adiacente acestuia:* Prin certificatul de urbanism nr. 2564/23.08.2017 folosința actuală a terenului este: *circulații publice.*

**Destinația terenului** stabilită prin planurile de urbanism și amenajarea teritoriului aprobată: *circulație publică auto și pietonală.*

Cartierul Baba Novac, de la strada Baba Novac spre nord pana la strada Prelungirea Barbu Ștefănescu Delavrancea, spre est până la strada Horia Grigorescu și spre vest până la Aleea Dimitrie Onciu, a înregistrat de-a lungul ultimilor 15 – 20 ani o intensă dezvoltare urbanistică reprezentată în principal prin construcții de locuit proprietate privată.

Zonă destinată prin documentația de urbanism aprobată prin HCL 588/2005 pentru amenajarea tramei stradale aferente ansamblului rezidențial Compozitorilor este în prezent amenajată empiric cu straturi neomogene de piatră spartă, așezată în mai multe etape, fără compactare în straturi necoezive, care prezintă zone de tasări locale neuniforme datorită acumulărilor necontrolate de ape pluviale.

Prin amenajările propuse se urmărește realizarea următoarelor principale obiective:

- asigurarea unor artere rutiere de acces cu celelalte zone limitrofe și în interiorul cartierului ;
- îmbunătățirea condițiilor de circulație prin realizarea unei structuri rutiere adecvate solicitărilor de trafic și aplicarea de îmbrăcăminte asfaltică ;
- creșterea fluenței și a siguranței circulației rutiere și pietonale din zonă;
- reducerea factorilor de poluare a factorilor de mediu, în principal a aerului.

**Principalele categorii de lucrări necesare** sunt:

- ✓ Trasarea, curățirea și eliberarea amprizei drumului, după caz;
- ✓ Protejarea, după caz, a instalațiilor subterane din zonele carosabile conform cerințelor specifice ale administratorilor acestora, pe baza altor proiecte de specialitate.
- ✓ Lucrări de terasamente (săpături, umpluturi, după caz, compactarea terenului);
- ✓ Execuția fundației din piatră spartă compactată așternută pe un strat din nisip;
- ✓ Așternerea îmbrăcămintii carosabile de protecție din beton asfaltic;
- ✓ Completarea cu piatră spartă a acostamentelor;
- ✓ Montarea de indicatoare rutiere pentru reglementarea circulației.

**Structura rutieră** vă avea următoarea alcătuire:

- 6 cm îmbrăcăminte (ca strat rulare și de protecție pietruire carosabil) din beton asfaltic tip EB 16 rul 50/70 (BA 16);
- 30 cm fundație din piatră spartă 25-63 mm împănată;
- 7 cm substrat din nisip;
- 

**Scurgerea apelor de suprafață** se realizează la suprafața după profilul longitudinal și transversal către limita terenului viran adiacent.

#### **„ALEEA VÂSCULUI”**

Drumul public proiectat denumit „**Aleea Vâscului**” este localizat în intravilanul Municipiului Constanța, în partea de sud-vest a cartierului Baba Novac.

„**Aleea Vâscului**” urmărește traseul dinspre str. A.D. Xenopol către vest, pe o lungime de 76 m, fiind mărginit de o parte și de alta de construcții de locuit proprietate privată cu împrejmuiiri, aflate în diferite stadii (în exploatare și în diverse stadii de execuție), alte terenuri virane (lotizări) cu sau fără împrejmuiiri destinate construirii de locuințe private.

#### **Situație proiectată**

- Lungimea totală este de 76 m, de la str. A.D. Xenopol, spre vest;
- Lățimea carosabilului cu îmbrăcăminte asfaltică este de 4 m ;

#### **STRADA BREAZA**

Drumul public proiectat denumit „**Strada Breaza**” este localizat în intravilanul Municipiului Constanța, în partea sud a cartierului Baba Novac.

„**Strada Breaza**” urmărește traseul dinspre est către str. A.D. Xenopol, pe o lungime de 300 m, fiind marginit de o parte și de alta de construcții de locuit proprietate privată cu împrejmuiiri, aflate în diferite stadii (în exploatare și în diverse stadii de execuție), alte terenuri virane (lotizări) cu sau fără împrejmuiiri destinate construirii de locuințe private.

#### **Situatie proiectata**

- Lungimea totală este de 300 m, de la est la str. A.D. Xenopol;
- Lățimea carosabilului cu îmbracaminte asfaltică este de 5.00 si 5.50 m;

#### **STRADA CRASNA**

Drumul public proiectat denumit „**Strada Crasna**” este localizat în intravilanul Municipiului Constanța, în partea de vest a cartierului Baba Novac.

„**Strada Crasna**” urmărește traseul dinspre str. A.D. Xenopol către vest, pe o lungime de 180 m, fiind marginit de o parte și de alta de construcții de locuit proprietate privată cu împrejmuri, aflate în diferite stadii (în exploatare și în diverse stadii de execuție), alte terenuri virane (lotizări) cu sau fără împrejmuri destinate construirii de locuințe private.

#### **Situatie proiectata**

- Lungimea totală este de 180 m, de la str. A.D. Xenopol, spre vest;
- Lățimea carosabilului cu îmbracaminte asfaltică este de 3.50 m ;

#### **STRADA PRISLOP**

Drumul public proiectat denumit „**Strada Prislop**” este localizat în intravilanul Municipiului Constanța, în partea centrală a cartierului Baba Novac.

„**Strada Prislop**” urmărește traseul dinspre strada H. Grigorescu către str. A.D. Xenopol, pe o lungime de 355 m, fiind mărginit de o parte și de alta de construcții de locuit proprietate privată cu împrejmuri, aflate în diferite stadii (în exploatare și în diverse stadii de execuție), alte terenuri virane (lotizări) cu sau fără împrejmuri destinate construirii de locuințe private.

#### **Situatie proiectata**

- Lungimea totală este de 355 m, de la str H. Grigorescu la str. A.D. Xenopol;
- Lățimea carosabilului cu îmbracaminte asfaltică este de 3.00 si 3.50 m;

#### **„STRADA ALEXANDRU STEFLEA”**

Drumul public proiectat denumit „**Str. Alexandru Steflea**” este localizat în intravilanul Municipiului Constanța, în partea de sud-vest a cartierului Baba Novac.

„**Str. Alexandru Steflea**” urmărește traseul dinspre str. Topoloveni către nord, pe o lungime de 376m, fiind mărginit de o parte și de alta de construcții de locuit proprietate privată cu împrejmuri, aflate în diferite stadii (în exploatare și în diverse stadii de execuție), alte terenuri virane (lotizări) cu sau fără împrejmuri destinate construirii de locuințe private.

#### **Situatie proiectata**

- Lungimea totală este de 376 m, de la str. Topoloveni, spre nord;
- Lățimea carosabilului cu îmbracaminte asfaltică este de 4 m;

#### **„STRADA HORIA GRIGORESCU-TR.2”**

Drumul public proiectat denumit „**Str. Horia Grigorescu – tronson 2**” este localizat în intravilanul Municipiului Constanța, în partea de nord-est a cartierului Baba Novac.

„**Str. Horia Grigorescu – tronson 2**” urmărește traseul dinspre str. Cernica către str. Muscel, pe o lungime de 95 m, fiind mărginit de o parte și de alta de construcții de locuit proprietate privată cu

împrejmuiri, aflate în diferite stadii (în exploatare și în diverse stadii de execuție), alte terenuri virane (lotizări) cu sau fără împrejmuiri destinate construirii de locuințe private.

#### **Situatie proiectata**

- Lungimea totală este de 95 m, de la str. Cernica, spre nord, pana la str.Muscel;
- Lățimea carosabilului cu îmbracaminte asfaltică este de 5.50 m;

#### **STRADA GOVORA-TR.2**

Drumul public proiectat denumit „**Strada Govora – tronson 2**” este localizat în intravilanul Municipiului Constanța, în partea centrală a cartierului Baba Novac.

„**Strada Govora – tronson 2**” urmărește traseul dinspre strada Al. Alexandridi către str. Al. Steflea, pe o lungime de 133 m, fiind mărginit de o parte și de alta de construcții de locuit proprietate privată cu împrejmuiri, aflate în diferite stadii (în exploatare și în diverse stadii de execuție), alte terenuri virane (lotizări) cu sau fără împrejmuiri destinate construirii de locuințe private.

#### **Situatie proiectata**

- Lungimea totală este de 133 m, de la str Al. Alexandridi la str. Al. Steflea;
- Lățimea carosabilului cu îmbracaminte asfaltică este de 3.50;

#### **STR. ARNOTA**

Drumul public proiectat denumit „**Strada Arnota**” este localizat în intravilanul Municipiului Constanța, în partea centrală a cartierului Baba Novac.

„**Strada Arnota**” urmărește traseul dinspre strada H. Grigorescu către str. Al. Steflea, pe o lungime de 298 m, fiind mărginit de o parte și de alta de construcții de locuit proprietate privată cu împrejmuiri, aflate în diferite stadii (în exploatare și în diverse stadii de execuție), alte terenuri virane (lotizări) cu sau fără împrejmuiri destinate construirii de locuințe private.

#### **Situatie proiectata**

- Lungimea totală este de 298 m, de la str H. Grigorescu la str. Al. Steflea;
- Lățimea carosabilului cu îmbracaminte asfaltică este de 3.00 și 4.00 m ;

### **IV. SURSE DE POLUANȚI ȘI PROTECȚIA FACTORILOR DE MEDIU**

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

##### **1.1. Sursele de poluanții pentru ape**

În perioada de construcție, sursele posibile de poluare a apelor sunt cauzate de execuția propriu-zisă a lucrărilor, de traficul de șantier. Astfel, principalele surse de poluare a apelor sunt reprezentate de apele meteorice căzute pe platformele de lucru .

*1.2. Stațiile și instalațiile de epurare a apelor uzate proiectate – nu este cazul*

*1.2. Stațiile și instalațiile de epurare a apelor uzate proiectate – nu este cazul.*

#### **2. Protecția aerului**

##### **2.1. Sursele de poluanții pentru aer**

În perioada de construcție, activitățile din șantier pot avea un impact asupra calității atmosferei din zonele de lucru și din zonele adiacente acestora.

Sursa principală de poluare a aerului, specifică execuției lucrărilor, este reprezentată de activitatea de transport și manipulare a materialelor de construcții.

De asemenea, emisiile în aer pe perioada reabilitării străzilor sunt reduse și afectează arii restrânse.

## 2.2. Instalații pentru epurarea gazelor și reținerea pulberilor, pentru colectarea și dispersia gazelor reziduale în atmosferă

Având în vedere faptul că sursele de poluare asociate activităților care se vor desfășura în *faza de execuție* sunt surse libere, deschise și au cu totul alte particularități decât sursele aferente unor activități industriale sau asemănatoare, nu se poate pune problema unor instalații de captare - epurare - evacuare în atmosferă a aerului impurificat și a gazelor reziduale.

Se recomandă constructorului ca activitățile care produc mult praf să fie reduse în perioadele cu vânt puternic și să se realizeze o umectare mai intensă a suprafețelor.

În *perioada de exploatare*, principala sursă de impurificare a atmosferei, caracteristică obiectivului studiat, este traficul rutier, reprezentând sursa de poluare mobilă. Pentru diminuarea emisiilor nu se pune problema unor instalații pentru colectarea - epurarea - dispersia în atmosferă a gazelor reziduale.

## 3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

### 3.1. Sursele de zgomot și vibrații

Procesele tehnologice de execuție implică folosirea unor grupuri de utilaje cu funcții adecvate. Aceste utilaje în lucru reprezintă surse de zgomot.

În *perioada de execuție* a proiectului, sursele de zgomot sunt grupate după cum urmează:

- în fronturile de lucru zgomotul este produs de funcționarea utilajelor de construcții specifice lucrărilor(excavări și curățiri în amplasament, realizarea structurii proiectate, etc.) la care se adaugă aprovizionarea cu materiale;
- pe traseele din sănțier și în afara lui, zgomotul este produs de circulația autovehiculelor care transportă materiale necesare execuției lucrării.

Principala sursă de zgomot și vibrații în *perioada operațională* este reprezentată de circulația autovehiculelor.

În *perioada de execuție*, în fronturile de lucru, pe perioade limitate de timp, nivelul de zgomot poate atinge valori importante, fără a depăși 90 dB(A) exprimat ca Leq pentru perioade de maxim 10 ore. Aceste niveluri se încadrează în limitele acceptate de normele de protecția muncii.

### 3.2. Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

În *perioada execuției* lucrării, se vor avea în vedere următoarele măsuri de protecție împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- reducerea perioadei de execuție;
- se vor stabili trasee limitate pentru utilajele și autovehiculele cu mase mari și emisii sonore importante ce străbat zonele locuite.

## 4. Protecția împotriva radiațiilor

Echipamentele utilizate, prin motoarele electrice în funcțiune, generează radiații electromagnetice care se situează la un nivel scăzut pentru a avea impact negativ asupra mediului.

Atât lucrările propuse a fi executate, cât și echipamentele folosite la execuția lor nu generează radiații ionizante.

## 5. Protecția solului și a subsolului

### 5.1. Sursele de poluări pentru sol și subsol

În *perioada de execuție*, sursele posibile de poluare a solului sunt reprezentate de execuția propriu-zisă a lucrărilor și traficul de sănțier.

Principalele surse de poluare a solului în perioada de execuție pot fi reprezentate de:

- depozitarea necontrolată și pe spații neamenajate a deșeurilor rezultate din activitățile de construcții;
- depunerea pulberilor și a gazelor de ardere din motoarele cu ardere internă a utilajelor și spălarea acestora de către apele pluviale urmate de infiltrarea în subteran;
- scăpări accidentale de carburanți, uleiuri, ciment, substanțe chimice sau alte materiale poluante, în timpul manipulării sau stocării acestora.

Potențialul impact asupra subsolului și apei subterane datorat activităților de construcție sunt similare celor pentru sol, necesitând aceleași tipuri de măsuri pentru controlul lor, care vor minimiza amploarea fenomenelor de contaminare.

### *5.2. Lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului*

*În perioada de execuție*, impactul asupra factorului de mediu *sol* poate fi diminuat prin:

- evitarea degradării zonelor învecinate amplasamentului și a vegetației existente, din perimetru adiacent zonelor de lucru, prin staționarea utilajelor, efectuarea de reparații, depozitarea de materiale, etc;
- colectarea tuturor deșeurilor rezultate din activitatea de construcții;
- colectarea și sortarea deșeurilor reciclabile, urmărindu-se cu rigurozitate valorificarea tuturor deșeurilor rezultante;
- evitarea pierderilor de carburanți, la staționarea utilajelor de construcții.

Dupa finalizarea lucrărilor, terenurile ocupate temporar vor fi readuse la starea lor inițială prin replantarea și reconstruirea solului afectat.

## **6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice**

### *6.1 Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect*

Execuția lucrărilor de construcție poate contribui la anumite perturbări ale echilibrelor ecologice, în condițiile nerespectării măsurilor de protecție a mediului.

*În perioada de execuție*, principalele surse de poluare cu impact negativ asupra mediului pot fi:

- activitățile de sănzier - ocuparea temporară de terenuri, poluarea potențială a solului, depozitele temporare de deșeuri etc, toate acestea având efecte negative asupra vegetației în sensul reducerii suprafățelor verzi;
- zgromotul, circulația personalului și utilajelor - toate acestea pot modifica habitatul natural.

Se apreciază că pe măsura realizării lucrărilor proiectate și închiderii fronturilor de lucru aferente, calitatea factorului de mediu biodiversitate, va reveni la parametrii anteriori celor din perioada de execuție.

*În perioada de exploatare*, principala sursă de poluare este reprezentată de traficul auto. Gazele emise din trafic contribuie atât la creșterea acidității atmosferei, cât și la formarea ozonului troposferic, cu efecte directe și/sau indirekte asupra tuturor componentelor de mediu (vegetație, fauna, sol, apă). Prezența metalelor în gazele de eșapament afectează calitatea solului și apelor și prin urmare starea de sănătate a florei și faunei.

### *6.2. Lucrările și dotările pentru protecția faunei și florei terestre și acvatice*

*In perioada de exploatare*, impactul asupra habitatelor naturale este nesemnificativ.

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

### *7.1. Distanța față de așezările umane și a obiectivelor de interes public*

Mijloacele pentru transportul materialelor de construcții vor circula cu viteză redusă pentru a se evita disconfortul produs de trafic.

*7.2. Lucrările și dotările pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate de interes public*

*În perioada de execuție*, sănătatea poate fi o sursă de insecuritate. Vor trebui stabilite reguli care să asigure siguranța circulației (conform legislației rutiere), pentru a se evita accidentele care s-ar putea produce între utilajele de construcție și traficul obișnuit.

## 8. Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament

### 8.1. Tipurile și cantitățile de deșeuri

Prin H.G. nr. 856/2002 pentru „Evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase” se stabilește obligativitatea pentru agenții economici și pentru orice alți generatori de deșeuri, persoane fizice sau juridice de a ține evidența gestiunii deșeurilor. Evidența gestiunii deșeurilor se va ține pe baza “Listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase” prezentată în anexa 2 a H.G.856/2002.

*În perioada de operare*, ar putea rezulta deșeuri specifice transportului rutier, dar și deșeuri datorate unui comportament neadecvat al participanților la traficul rutier.

### 8.2. Modul de gospodărire a deșeurilor

O parte a acestor deșeuri va fi reciclată în lucrările de terasamente, în umpluturi cât și pentru lucrări provizorii de drumuri, platforme, nivelări și ca material inerte, etc.

*Modul de gospodărire a deșeurilor rezultate*

Tipul de deșeu	Modul de colectare și evacuare
Menajer sau asimilabile (inclusiv resturi de la prepararea hranei)	În zonele de lucru se vor organiza puncte de colectare prevăzute cu containere de tip pubelă. Periodic acestea vor fi evacuate prin intermediul firmelor specializate și abilitate.
Deșeuri de materiale de construcții	Din punct de vedere al potențialului contaminant aceste deșeuri nu ridică probleme deosebite (fiind vorba în special de resturi de beton, mixturi asfaltice). În ceea ce privește valorificarea și eliminarea lor se pot propune mai multe metode: - valorificarea locală în pavimentul drumurilor de exploatare; - depozitarea în cadrul depozitelor de deșeuri inerte.
Hartie și carton	Hartia va fi colectată și depozitată separat de celelalte deșeuri, în vederea valorificării.

## 9. Gospodărirea substanțelor toxice și periculoase

### 9.1. Substanțele toxice și periculoase folosite

Lucrările de execuție și întreținere a sistemelor rutiere presupun utilizarea unor categorii de materiale care pot fi încadrate în categoria substanțelor toxice și periculoase.

Produsele cele mai frecvent folosite sunt:

- carburanții folosiți la utilajele și mijloacele de transport;
- lubrifianti (uleiuri, vaselină);
- lacuri și vopsele, diluantă – utilizați în cadrul lucrărilor de marcaje rutiere, ce pot conține solvenți organici cu caracter nociv și inflamabil.

### 9.2. Modul de gospodărire a substanțelor toxice și periculoase

Manipularea, depozitarea, transportul acestor substanțe chimice, se va face numai cu respectarea fișelor de securitate ale fiecărui produs utilizat și a normelor de protecția muncii.

Manipularea, depozitarea, transportul acestor substante chimice, se va face numai cu respectarea fișelor de securitate ale fiecărui produs utilizat și a normelor de protecția muncii.

## V. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

Dotările și măsurile prevăzute pentru controlul emisilor de poluanți în mediu  
Protecția solului, a apelor de suprafață și apelor subterane

Pentru protecția solului, apelor subterane și a apelor de suprafață se propun următoarele măsuri:

- amenajarea corespunzătoare a spațiilor de lucru, în vederea evitării infiltrării în sol sau scurgerii în apele de suprafață a apelor pluviale;
- colectarea și evacuarea periodică sau ori de câte ori este necesar a deșeurilor rezultate din activitatea de construcții;
- dotarea punctelor de lucru cu instalații sanitare ecologice;
- colectarea, reciclarea și eliminarea deșeurilor de către firmele abilitate.

### *Protecția aerului*

Pentru protecția atmosferei se propun următoarele măsuri:

- stropirea agregatelor, anrocamentelor și a drumurilor tehnologice pentru a impiedica degajarea pulberilor;
- întreținerea corespunzătoare a utilajelor de construcții pentru limitarea emisiilor, provenite de la arderea carburanților în motoarele termice, în atmosferă.

### *Protecția așezărilor umane*

*În timpul execuției*, se vor stabili trasee limitate pentru utilajele și autovehiculele cu mase mari și emisii sonore importante ce străbat zonele locuite.

## VI. JUSTIFICAREA ÎNCADRĂRII PROIECTULUI, DUPĂ CAZ, ÎN PREVEDERILE ALTOR ACTE NORMATIVE NAȚIONALE CARE TRANSPUN LEGISLAȚIA COMUNITARĂ (IPPC, SEVESO, COV, LCP, DIRECTIVA-CADRU APĂ, DIRECTIVA-CADRU AER, DIRECTIVA-CADRU A DEȘEURILOR ETC.) – nu este cazul

## VII. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER:

Lucrările necesare organizării de șantier constau în închiderea fronturilor de lucru aferente și ocuparea temporară a terenului.

Posibilele surse de poluare a factorilor de mediu sunt reprezentate de execuția propriu-zisă a lucrărilor, de traficul de șantier.

## VIII. LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII, ÎN MĂSURA ÎN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE

După finalizarea lucrărilor, zonele ocupate temporar de organizarea de șantier vor fi readuse la starea inițială.

Data,

18. 09. 2017

