**MEMORIU DE PREZENTARE**

**I. DENUMIREA PROIECTULUI : ,, AMENAJARE PARCAJE ZONA SOS. CONSTANTEI ,**

**BLOCURILE PY1 – PY2 – PY4 “**

**MANGALIA**

**II.TITULAR :**

- NUMELE  : PRIMARIA MUNICIPIULUI MANGALIA

- ADRESA POSTALA : SOSEAUA CONSTANTEI NR. 13

- NUMARUL DE TELEFON : 0241.751.060

- ADRESA E-MAIL : ***secretariat @ primaria. mangalia .ro***

- NUMELE PERSOANELOR DE CONTACT : Primar : RADU CRISTIAN

Viceprimar : DRAGOS ANGELESCU

**III.DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT :**

**a) UN REZUMAT AL PROIECTULUI ;**

**Situatia existenta**

Strategia de dezvoltare a municipiului Mangalia , priveste perioada anilor 2016 ÷ 2023 , si urmareste transformarea acestuia intr-un centru de importanta majora din punct de vedere turistic , economic, social , cultural si sportiv ,prin realizarea de investitii in toate aceste domenii .

Concomitent , se urmareste si realizarea de investitii in infrastructura municipiului, cu scopul dezvoltarii economice a teritoriului ,care sa conduca la o crestere sustenabila si la o dezvoltare competitiva si stabila in timp .

Pentru atingerea acestor obiective a fost prevăzut un plan concret,care conține printre altele, următoarele actiuni :

* + amenajarea de accese carosabile noi si reabilitarea celor existente ;
  + amenajarea de parcaje organizate noi si reabilitarea celor existente ;
  + reabilitarea aleilor pietonale si a trotuarelor existente ;
  + amenajarea de alei pietonale si trotuare noi ;

Blocurile de locuinte **PY1 – PY2 – PY4** , se afla amplasate chiar in centul municipiului Mangalia ,strada Aleea Cetatii , fiind orientate cu fatada principala spre sensul giratoriu existent , vecinatatile acestora fiind urmatoarele :

- la nord : str.Matei Basarab ;

- la sud : muzeul arheologic Callatis si stadionul municipiului ;

- la est : stadionul municipiului ;

- la vest : sensul giratoriu existent .

Terenul de amplasament se afla in intravilanul localitatii , are nr. cadastral 111852 , fiind domeniu public al Municipiului Mangalia , intabulat cu drept de proprietate dobandit prin Lege , cota actuala 1/1, conform Act administrativ nr. 25 din 30.03.2017, emis de Consiliul Local Mangalia si Act administrativ nr. 87472 din 11.12.2019 emis de catre Primaria Municipiului Mangalia .

Conform Extrasului de Carte Funciara pentru Informare , terenul este inregistrat la categoria de folosinta drum ,, Dr”.

In conformitate cu Studiul geotehnic efectuat de catre S.C.Ana Proiect Design S.R.L., structura rutiera atat a aleilor de acces cat si a parcajelor existente , este alcatuita dintr-un strat asfaltic degradat, cu grosimea de maxim 4 cm, peste un strat din beton de ciment cu grosime variabila, cuprins intre 7,00 ÷ 14,00 cm , asezat peste un strat de piatra calcaroasa cu grosime variabila intre 15 ÷ 27 cm si umplutura de pamant argilos cenusiu-galbui.

In ansamblu, aleea de acces catre cele 3 blocuri si zona de parcaje din jurul blocurilor, nu corespunde prevederilor „Normativului privind stabilirea cerintelor tehnice de calitate a drumurilor legate de cerintele utilizatorilor”, indicativ NE 021/2003 si a „ Instructiunilor tehnice privind determinarea starii tehnice a drumurilor publice”, indicativ C155/2001, motiv pentru care se impune modernizarea lor si aducerea la parametrii tehnici corespunzatori.

Starea tehnică a elementelor geometrice din profilul longitudinal şi transversal al drumului de acces, nu corespund prescripţiilor actuale. Structura rutieră existenta prezinda degradri la nivel de imbracaminte asfaltica, in strat foarte subtire, cu reparatii succesive, cu exces de bitum, conform studiului geotehnic, cu stratul din beton de ciment degradat si grosime sub limitele admise(care este de minim 18 cm), cu zone de gropi, fisuri, faiantari, crapturi si denivelari ,pe care balteste apa din precipitatii şi pune în pericol desfăşurarea fluentă şi în siguranţă a traficului rutier.

Din observatiile pe teren, s-au remarcat suprafeţele degradate, ce au necesitat reparatii succesive, majoritatea suprafeţei carosabile prezentand gropi,fisuri, crapaturi, faiantari , cauza principala fiind fundatia necorespunzatoare ( subdimensionata ) , a strazii.

Starea tehnica a zonei propusa a fi modernizata este precara din punct de vedere al elementelor geometrice in plan, profil longitudinal si transversal (lipsa pantelor transversale, curbe neamenajate, etc.) cat si al imbracamintilor rutiere, platformele carosabile prezentand denivelari, fisuri si gropi, faiantari, tasari, crapaturi etc.

Lipsa lucrarilor de intretinere precum si fundatia drumului existent, necorespunzatoare, conform stratificatiei indentificata in studiul geotehnic, face ca circulatia pe acest tronson de strada sa fie deficitara atat pentru autoturisme cat si pentru pietoni.

Zona nu e echipata cu sistem de canalizare, fapt ce duce la baltirea apelor pe suprafata carosabila, cu influente negative asupra structurii rutiere, prin actiunea fenomenului de inghet-dezghet.

Starea actuala a zonei duce la cresterea timpului necesar accesului catre cele 3 blocuri de locuinte si nu asigura conditii corespunzatoare de parcare a autoturismelor.

Prin executarea lucrărilor de amenajare a zonelor de parcaj si alei de acces, se va asigura o imbunătăţire a condiţiilor de transport şi siguranţă a circulaţiei în zonă, inclusiv asigurarea unor intervenţii rapide a echipajelor de salvare, pompieri şi poliţie, prin asigurarea accesului atât la locuinţele din zonă, cât şi la proprietăţile adiacente.

Vechimea imbracamintii, actiunile traficului rutier , imposibilitatea realizarii la timp a lucrarilor de intretinere curenta si periodica si imposibilitatea realizarii lucrarilor de ranforsare progresiva in functie de evolutia traficului, constituie cauzele care au generat starea tehnica necorespunzatoare a acestor sectoare de drum .

Lucrarile propuse pentru modernizare sunt necesare, deoarece:

- se imbunatateste starea tehnica a infrastructurii tehnico-edilitare a zonei , prin aducerea structurilor rutiere la parametrii tehnici corespunzatori categoriei drumurilor;

- se imbunatatesc conditiile de siguranta si confort, reducand nivelul noxelor (in special praf) si a fenomenului de degradare a solului, datorat scurgerii apelor pluviale;

- se asigura scurgerea apelor pluviale in conditii optime;

- se asigura cresterea vitezei de deplasare si reducerea cheltuielilor de intretinere si reparatii a autovehicolelor.

**Situatia proiectata**

**a)** **„Raportul de expertiza tehnica ”,** intocmit de catre expertul tehnic atestat ing . PANA D. IULIAN ,în temeiul **H.G. 742/27.09.2018** privind Regulamentul de verificare şi expertiza tehnică de calitate a proiectelor, a execuţiei şi a construcţiilor, precum si a cerintelor din **Legea 177/2015,** pentru modificarea si completarea Legii **10/1995,** privind calitatea in constructii ,cu completarile si modificarile ulterioare, conform art .18, aliniat 2, subliniaza ca : **„Interventiile la constructiile existente se refera la lucrari de construire, reconstruire, sprijinire provizorie a elementelor avariate, desfiintare partiala, consolidare, reparatie, modificare, extindere, reabilitare termica, crestere a performantei energetice, renovare majora sau complexa, dupa caz, schimbare de destinatie, protejare, restaurare, conservare, desfiintare totala. Acestea se efectueaza in baza unei expertize tehnice intocmite de un expert tehnic atestat”.**

Conform acestui raport , modernizarea aleilor carosabile de acces , a parcajelor , a trotuarelor si aleilor pietonale, va fi realizata pentru fiecare din aceste obiective ,astfel :

**a1/ Modernizarea aleilor carosabile de acces , va fi realizata cu urmatorul sistem rutier :**

* 4 cm strat uzura tip EB 16 rul 50/70(BA16) conform AND 605/2016 – SR EN 13108-1 (BAR 16);
* 6 cm strat de legatura tip EB 22.4 leg 50/70(BAD 22.4) conform AND 605/2016 – SR EN 13108-1 ;
* 3 cm strat antifisura din mortar asfaltic sau geocompozit antifisura ;
* 18 cm strat din beton de ciment clasa C25/30 conform NE 014;
* 2 cm de nisip si folie din polietilena;
* 20 cm strat piatra sparta ca strat inferior, conform SR EN 13043/2013,

SR EN 12620-A1 si STAS 6400-84;

* 20 cm strat de forma din din agregate nelegate hidraulic de tipul deseurilor de cariera;
* desfacere integrala a structurii rutiere existente pe toata grosimea (dala din beton, piatra sparta, etc)si sapatura la cota proiectata a structurii rutiere;

**a2 / Modernizarea parcajelor de resedinta , va fi realizata cu urmatorul sistem rutier** **(** conformNormativ

P132-93 pentru proiectarea parcajelor de autoturisme in localitati urbane) :

* 18 cm strat din beton rutier BcR4 in conformitate cu SR 183-1/1995;
* 2 cm strat de nisip si folie din polietilena
* 15 cm strat de fundatie din piatra sparta in conformitate cu STAS 6400 si SR EN13242+A1 2008;
* 7 cm strat de nisip cu rol izolator;
* 20 cm strat de forma din din agregate nelegate hidraulic de tipul deseurilor de cariera;

* **Incadrarea aleilor carosabile de acces precum si a parcajelor** , va fi realizata cu borduri prefabricate din beton de 20x 25 cm , asezate pe fundatie din beton de 15x30 cm , montarea lor fiind executata cu 10 cm mai sus fata de suprafata finita a imbrcamintii asfaltice proiectate .

**a3 / Modernizarea (extinderea)** **trotuarelor si a aleilor pietonale** propuse, va fi realizata cu urmatoarele straturi constante, conform NP116-04 :

* 3 cm strat de uzura tip BA8 rul 50/70;
* 10 cm fundatie din beton clasa C16 / C20;
* 5 cm strat de nisip cu rol izolator;

**a4/ Lucrarile de sistematizare pe verticala generala** ce vor fi executate pe amplasament , pentru realizarea aleilor carosabile de acces si a parcajelor proiectate , vor consta in principal in lucrari de terasamente ,necesare introducerii sistemului rutier al carosabilului , prin care vor fi asigurate atat pantele cat si sensurile optime, necesare scurgerii gravitationale a apelor pluviale, spre carosabilul strazii Matei Basarab .

* **Parametrii specifici obiectivului de investitii**  sunt urmatorii :

- alei carosabile de acces si parcaje : = 3900 mp

- trotuare si alei pietonale : = 1450 mp

**b) JUSTIFICAREA NECESITATII PROIECTULUI ;**

- se imbunatateste starea tehnica a infrastructurii tehnico-edilitare a zonei expertizate, prin aducerea structurilor rutiere la parametrii tehnici categoriei aleilor carosabile de acces ;

- se imbunatatesc conditiile de siguranta si confort, reducand nivelul noxelor (in special praf) si a fenomenului de degradare a solului datorat scurgerii apelor pluviale;

- se asigura scurgerea apelor pluviale in conditii optime:

- se asigura cresterea vitezei de deplasare si reducerea cheltuielilor de intretinere si reparatii a autovehicolelor.

**c) VALOAREA INVESTITIEI ;**

Valoarea investiei este de 5.015.154,00 lei cu TVA

**d) PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUSA ;**

- semestrul II al anului 2023

**e) PLANȘE REPREZENTÂND LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI, INCLUSIV ORICE SUPRAFAȚĂ DE TEREN SOLICITATĂ PENTRU A FI FOLOSITĂ TEMPORAR (PLANURI DE SITUAȚIE ȘI AMPLASAMENTE);**

- Anexe : piese desenate

**f) O DESCRIERE A CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT, FORMELE FIZICE ALE PROIECTULUI (PLANURI, CLĂDIRI, ALTE STRUCTURI, MATERIALE DE CONSTRUCȚIE ȘI ALTELE).**

**f1/ Modernizarea aleilor carosabile de acces , va fi realizata cu urmatorul sistem rutier :**

* 4 cm strat uzura tip EB 16 rul 50/70(BA16) conform AND 605/2016 – SR EN 13108-1 (BAR 16);
* 6 cm strat de legatura tip EB 22.4 leg 50/70(BAD 22.4) conform AND 605/2016 – SR EN 13108-1 ;
* 3 cm strat antifisura din mortar asfaltic sau geocompozit antifisura ;
* 18 cm strat din beton de ciment clasa C25/30 conform NE 014;
* 2 cm de nisip si folie din polietilena;
* 20 cm strat piatra sparta ca strat inferior, conform SR EN 13043/2013,

SR EN 12620-A1 si STAS 6400-84;

* 20 cm strat de forma din din agregate nelegate hidraulic de tipul deseurilor de cariera;
* desfacere integrala a structurii rutiere existente pe toata grosimea (dala din beton, piatra sparta, etc)si sapatura la cota proiectata a structurii rutiere;

**f2 / Modernizarea parcarilor de resedinta , va fi realizata cu urmatorul sistem rutier** **(** conformNormativ

P132-93 pentru proiectarea parcajelor de autoturisme in localitati urbane) :

* 18 cm strat din beton rutier BcR4 in conformitate cu SR 183-1/1995;
* 2 cm strat de nisip si folie din polietilena
* 15 cm strat de fundatie din piatra sparta in conformitate cu STAS 6400 si SR EN13242+A1 2008;
* 7 cm strat de nisip cu rol izolator;
* 20 cm strat de forma din din agregate nelegate hidraulic de tipul deseurilor de cariera;

* **Incadrarea aleilor carosabile de acces precum si a parcajelor** , va fi realizata cu borduri prefabricate din beton de 20x 25 cm , asezate pe fundatie din beton de 15x30 cm , montarea lor fiind executata cu 10 cm mai sus fata de suprafata finita a imbrcamintii asfaltice proiectate .

**f3 / Modernizarea (extinderea)** **trotuarelor si a aleilor pietonale** propuse, va fi realizata cu urmatoarele straturi constante, conform NP116-04 :

* 3 cm strat de uzura tip BA8 rul 50/70;
* 10 cm fundatie din beton clasa C16 / C20;
* 5 cm strat de nisip cu rol izolator;

**f4/ Lucrarile de sistematizare pe verticala generala** ce vor fi executate pe amplasament , pentru realizarea aleilor carosabile de acces si a parcajelor proiectate , vor consta in principal in lucrari de terasamente ,necesare introducerii sistemului rutier al carosabilului , prin care vor fi asigurate atat pantele cat si sensurile optime, necesare scurgerii gravitationale a apelor pluviale, spre carosabilul strazii Matei Basarab .

**SE PREZINTĂ ELEMENTELE SPECIFICE CARACTERISTICE PROIECTULUI PROPUS:**

**– PROFILUL ȘI CAPACITĂȚILE DE PRODUCȚIE**;

*- Profilul:*

Beneficiarul investitiei este Primaria municipiului Mangalia , care are ca obiectiv, modernizarea aleilor carosabile de acces , a parcajelor , a trotuarelor si a aleilor pietonale .

*- Capacitatea de productie:*

Nu exista activitati de productie in cadrul investitiei prezentate.

– **DESCRIEREA INSTALAȚIEI ȘI A FLUXURILOR TEHNOLOGICE EXISTENTE PE AMPLASAMENT (DUPĂ CAZ);**

Pe amplasamentul studiat , nu exista instalatii si nici fluxuri tehnologice .

– **DESCRIEREA PROCESELOR DE PRODUCȚIE ALE PROIECTULUI PROPUS, ÎN FUNCȚIE DE SPECIFICUL INVESTIȚIEI, PRODUSE ȘI SUBPRODUSE OBȚINUTE, MĂRIMEA, CAPACITATEA;**

Nu exista activitati de productie in cadrul investitiei prezentate.

**– MATERIILE PRIME, ENERGIA ȘI COMBUSTIBILII UTILIZAȚI, CU MODUL DE ASIGURARE A ACESTORA;**

Nu este cazul.

**– RACORDAREA LA REȚELELE UTILITARE EXISTENTE ÎN ZONĂ;**

Nu este cazul.

**– DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI ÎN ZONA AFECTATĂ DE EXECUȚIA INVESTIȚIEI;**

Refacerea terenului de amplasament la finalizarea lucrarilor , se va realiza conform proiectului tehnic de

executie .

**– CĂI NOI DE ACCES SAU SCHIMBĂRI ALE CELOR EXISTENTE;**

Accesul rutier catre aleile carosabile si parcajele proiectate , se realizeaza din str. Matei Basarab, al carui traseu nu se schimba , iar cai noi de acces nu au fost proiectate , nefiind necesare .

**– RESURSELE NATURALE FOLOSITE ÎN CONSTRUCȚIE ȘI FUNCȚIONARE;**

Nu vor fi folosite resurse naturale din amplasamentul proiectului. Toate materialele necesare pentru realizarea lucrarilor, vor fi procurate de la centre autorizate.

**– METODE FOLOSITE ÎN CONSTRUCȚIE ;**

Modernizarea aleilor carosabile de acces si a parcajelor proiectate , se va realiza conform Caietelor de sarcini , piese obligatorii ale proiectului tehnic de executie .

**– PLANUL DE EXECUȚIE, CUPRINZÂND FAZA DE CONSTRUCȚIE, PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE, EXPLOATARE, REFACERE ȘI FOLOSIRE ULTERIOARĂ;**

Toate detaliile ce vizeaza planul de executie , punerea in functiune , exploatare , refacere si folosire

ulterioara , vor fi precizate in cadrul proiectului tehnic de executie .

**– RELAȚIA CU ALTE PROIECTE EXISTENTE SAU PLANIFICATE;**

Nu exista o relatie, cu alte proiecte existente sau planificate .

**– DETALII PRIVIND ALTERNATIVELE CARE AU FOST LUATE ÎN CONSIDERARE;**

Alternativa luata in considerare pentru acest proiect ,consta in modernizarea aleilor carosabile de acces si a parcajelor proiectate .

**– 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);**

In urma realizarii acestui proiect , nu vor aparea alte activitati, precum : extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport a energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor.

**– ALTE AUTORIZAȚII CERUTE PENTRU PROIECT :**

**-** Aviz S.C. Raja S.A. – Centrul zonal Mangalia , pentru alimentare cu apa

- Aviz S.C. Raja S.A. – Centrul zonal Mangalia , pentru canalizare

- Aviz S.C. Enel Distributie Dobrogea S.A.

- Aviz Megaconstruct S.A. Mangalia

- Aviz S.C. Polaris Holding S.R.L.

- Aviz Directia Judeteana pentru Cultura Constanta

- Statul Major al Apararii

**IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE:**

– PLANUL DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR DE DEMOLARE, DE REFACERE ȘI FOLOSIRE ULTERIOARĂ A TERENULUI;

Pentru realizarea acestui proiect , s-a intocmit un **„Raport de expertiza tehnica ”,** de catre expertul tehnic atestat ing . PANA D. IULIAN ,în temeiul **H.G. 742/27.09.2018** privind Regulamentul de verificare şi expertiza tehnică de calitate a proiectelor, a execuţiei şi a construcţiilor, precum si a cerintelor din **Legea 177/2015,** pentru modificarea si completarea Legii **10/1995,** privind calitatea in constructii ,cu completarile si modificarile ulterioare, conform art .18, aliniat 2: **„Interventiile la constructiile existente se refera la lucrari de construire, reconstruire, sprijinire provizorie a elementelor avariate, desfiintare partiala, consolidare, reparatie, modificare, extindere, reabilitare termica, crestere a performantei energetice, renovare majora sau complexa, dupa caz, schimbare de destinatie, protejare, restaurare, conservare, desfiintare totala. Acestea se efectueaza in baza unei expertize tehnice intocmite de un expert tehnic atestat”.**

La intocmirea expertizei tehnice s-a tinut seama de urmatoarele documente:

* H.G. 766/1997 in completare cu H.G. 1231/2008 privind conducerea si asigurarea calitatii in constructii;
* H.G. 907/2016 privind etapele de elaborare si continutului cadru al documentatiei tehnico-economice;
* Indrumatorul pentru atestarea tehnico-profesionala a specialistilor cu activitate in constructii, aprobat de MLPTL cu Ordinul nr.777 din 26.05.2003, cu modificarile si completarile ulterioare;
* Normativ privind determinarea starii tehnice a drumurilor moderne, indicativ CD 155-2001 si Normativ indicativ AND 540-2003
* Legea 198/2015 privind aprobarea Ordonantei Guvernului 7/2010 pentru modificarea si completarea Ordonantei de Urgenta a Guvernului nr. 43/197 privind regimul drumurilor;
* STAS 10144/1-90 – Strazi. Profiluri transversale. Prescrisptii de proiectare
* Ordinul 49/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane
* STAS 863 – 85 - Elemente geometrice ale traseelor
* STAS 10796/1,2,3 – Constructii anexe pentru colectarea si evacuarea apelor, rigole, santuri, casuri, drenuri. Prescriptii de proiectare.
* Ordinul 1296/2017(Ordinul 43/1998-abrogat) - Norme tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor.
* Normativ pentru intretinerea si repararea strazilor NE 033 – 2004.

Expertiza tehnică a apreciat starea tehnică necorespunzatoare a aleii de acces catre cele 3 blocuri si a zonei de parcaje din jurul blocurilor, punând în evidenţă starea de degradare a acestora şi soluţiile care trebuie avute în vedere la realizarea lucrărilor de reabilitare/ modernizare si a celor de sistematizare pe verticala.

**Solutia tehnica propusa de catre expertul tehnic, a fost aceea de desfacere integrala a actualului sistem rutier subdimensionat al carosabilului aleilor de acces - inapt sa preia traficul rutier desfasurat pe toata aceasta zona – si inlocuirea lui cu unul complet nou , dimensionat corespunzator noilor valori de trafic .**

– DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI;

Refacerea terenului de amplasament la finalizarea lucrarilor, se va realiza conform proiectului tehnic de executie.

– CĂI NOI DE ACCES SAU SCHIMBĂRI ALE CELOR EXISTENTE, DUPĂ CAZ;

Accesul rutier catre aleile carosabile de acces si parcajele proiectate , se realizeaza din str. Matei Basarab, al carui traseu nu se schimba , iar cai noi de acces nu au fost proiectate , nefiind necesare .

– METODE FOLOSITE ÎN DEMOLARE;

Nu este cazul

– DETALII PRIVIND ALTERNATIVELE CARE AU FOST LUATE ÎN CONSIDERARE;

Nu este cazul

– ALTE ACTIVITĂȚI CARE POT APĂREA CA URMARE A DEMOLĂRII (DE EXEMPLU, ELIMINAREA DEȘEURILOR).

Nu este cazul

**V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI:**

– DISTANȚA FAȚĂ DE GRANIȚE PENTRU PROIECTELE CARE CAD SUB INCIDENȚA [CONVENȚIEI](http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/182265) PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI ÎN CONTEXT TRANSFRONTIERĂ, ADOPTATĂ LA ESPOO LA 25 FEBRUARIE 1991, RATIFICATĂ PRIN [LEGEA NR. 22/2001](http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/182266), CU COMPLETĂRILE ULTERIOARE;

Nu este cazul

– LOCALIZAREA AMPLASAMENTULUI ÎN RAPORT CU PATRIMONIUL CULTURAL POTRIVIT LISTEI MONUMENTELOR ISTORICE, ACTUALIZATĂ, APROBATĂ PRIN [ORDINUL MINISTRULUI CULTURII ȘI CULTELOR NR. 2.314/2004](http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/53576), CU MODIFICĂRILE ULTERIOARE, ȘI REPERTORIULUI ARHEOLOGIC NAȚIONAL PREVĂZUT DE [ORDONANȚA GUVERNULUI NR. 43/2000](http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/154941) PRIVIND PROTECȚIA PATRIMONIULUI ARHEOLOGIC ȘI DECLARAREA UNOR SITURI ARHEOLOGICE CA ZONE DE INTERES NAȚIONAL, REPUBLICATĂ, CU MODIFICĂRILE ȘI COMPLETĂRILE ULTERIOARE;

Amplasamentul se afla in zona de interes si protectie arheologica CT-I-m-A-02696.01 ,, Cetatea romana si romano – bizantina “, aflata intre Sanatoriul balnear , Casa de cultura , str. Constantei , Geamia si intrarea in portul commercial si a sitului arheologic si CT-i-m-A-02696.10,,Necropola” , aflata in zona stadionului si a Sanatoriului TBC .

Conform listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin [ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004](http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/53576), cu modificările ulterioare, și repertoriului arheologic național prevăzut de [ordonanța guvernului nr. 43/2000](http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/154941) privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare , fata de parcajul proiectat , monumentele istorice existente , cele mai apropiate de traseul acesteia , sunt urmatoarele :

* mormintele hypogee paleocrestine cu inscriptii , avand codul LMI : CT-I-m-A-02696.02 , situate la o distanta de cca. 1500 ml de amplasamentul acestuia ;
* necropola , avand codul LMI : CT-I-m-A-02696.05 , situata la o distanta de cca. 2300 ml de amplasamentul acestuia .

– HĂRȚI, FOTOGRAFII ALE AMPLASAMENTULUI CARE POT OFERI INFORMAȚII PRIVIND CARACTERISTICILE FIZICE ALE MEDIULUI, ATÂT NATURALE, CÂT ȘI ARTIFICIALE, ȘI ALTE INFORMAȚII PRIVIND:

**EXEMPLIFICARE DEFICIENTE EXISTENTE**

**

**

**

**

**



**

**

**

**

**

**

**

• FOLOSINȚELE ACTUALE ȘI PLANIFICATE ALE TERENULUI ATÂT PE AMPLASAMENT, CÂT ȘI PE ZONE ADIACENTE ACESTUIA;

*-Folosintele actuale ale terenului:*

Conform Certificatului de urbanism nr. 508/07.07.2022, eliberat de catre Primaria municipiului Mangalia,

terenul este inregistrat la categoria de folosinta drum ,, Dr”

Destinatia acestui teren nu se modifica .

*-Folosintele planificate ale terenului, atat pe amplasament cat si pe zone adiacente acestuia*

Conform Regulamentului de Urbanism al municipiului Mangalia , zona transporturilor se compune din urmatoarele subzone functionale :

- zona transporturi rutiere ;

- zona parcaje auto supraterane ;

- zona transporturi feroviare ;

- zona transporturi maritime .

• POLITICI DE ZONARE ȘI DE FOLOSIRE A TERENULUI;

Terenul pe care se vor executa lucrarile , se supune reglementarilor urbanistice ale U.T.R.-urilor in care

sunt situate .

• AREALELE SENSIBILE;

Nu este cazul

– 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;

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| INVENTAR DE COORDONATE | | |
| Sistem de proiectie nationala STEREO ‘70 | | |
| Numar punct | Coordonate alei carosabile de acces si parcaje | |
| X | Y |
| A | 263759,681 | 788578,620 |
| B | 263779,284 | 788477,709 |
| C | 263710,685 | 788488,178 |
| D | 263647,066 | 788419,203 |
| E | 263609,091 | 788416,983 |

– DETALII PRIVIND ORICE VARIANTĂ DE AMPLASAMENT CARE A FOST LUATĂ ÎN CONSIDERARE

Varianta care a fost luata in considerare, consta in modernizarea aleilor carosabile de acces si a parcajelor proiectate, ce constituie obiectul actualului proiect .

**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;

Parcajele proiectate , vor fi amenajate cu imbracaminte din beton de ciment , iar aleile carosabile de acces , vor fi reparate sau reamenajate cu imbracaminte asfaltica .Aceste materiale, vor asigura o etanseizare perfecta a suprafetei finite a carosabilului ,nepermitand infiltrarea in fundatia lui si implicit a solului si a subsolului, a apelor de suprafata provenite din precipitatii .

– STAȚIILE ȘI INSTALAȚIILE DE EPURARE SAU DE PREEPURARE A APELOR UZATE PREVĂZUTE;

Nu este cazul

b) PROTECȚIA AERULUI:

– SURSELE DE POLUANȚI PENTRU AER, POLUANȚI, INCLUSIV SURSE DE MIROSURI;

În faza de execuţie a lucrarilor de amenajare a aleilor carosabile de acces si a parcajelor , se poate aprecia că poluarea aerului este nesemnificativă , ea fiind generată în principal de motoarele mijloacelor de transport ( autobasculante) si a utilajelor specifice unor astfel de lucrari : buldozere si cilindri compactori .

Această poluare poate fi redusă la minimum printr-un control riguros a stării tehnice a utilajelor, folosirii carburanţilor cu concentraţii de sulf redus şi prin respectarea stricta a tehnologiilor de execuţie .

– INSTALAȚIILE PENTRU REȚINEREA ȘI DISPERSIA POLUANȚILOR ÎN ATMOSFERĂ;

Atat imbracamintea din beton de ciment, cat si cea asfaltica , vor etanseiza perfect suprafata carosabila, nepermitand degajarea in atmosfera a prafului provenit prin circulatia autovehiculelor, asa cum se intampla atunci cand acestea sunt doar la nivel de imbracaminti semipermanente ,respectiv din macadam sau piatra sparta .

c) PROTECȚIA ÎMPOTRIVA ZGOMOTULUI ȘI VIBRAȚIILOR:

– SURSELE DE ZGOMOT ȘI DE VIBRAȚII;

Principalele surse de zgomot şi / sau vibraţii , pot proveni de la :

- Mijloacele de transport : autobasculante ;

- Utilajele specifice lucrarilor de drumuri : buldozere si cilindri compactori .

– AMENAJĂRILE ȘI DOTĂRILE PENTRU PROTECȚIA ÎMPOTRIVA ZGOMOTULUI ȘI VIBRAȚIILOR;

Având în vedere că lucrările se desfăşoară în timpul zilei, se poate aprecia că nivelul de zgomot se va încadra în limitele prevăzute de lege .

d) PROTECȚIA ÎMPOTRIVA RADIAȚIILOR:

– SURSELE DE RADIAȚII;

– AMENAJĂRILE ȘI DOTĂRILE PENTRU PROTECȚIA ÎMPOTRIVA RADIAȚIILOR;

Lucrarile care fac obiectul prezentului proiect, nu constituie surse de radiatii .

e) PROTECȚIA SOLULUI ȘI A SUBSOLULUI:

– SURSELE DE POLUANȚI PENTRU SOL, SUBSOL, APE FREATICE ȘI DE ADÂNCIME;

Aleile carosabile de acces si parcajele proiectate , se vor executa cu materiale de constructii , care prin structura si alcatuirea lor , nu constituie surse de de poluanti pentru sol , subsol ,ape freatice si de adancime

– LUCRĂRILE ȘI DOTĂRILE PENTRU PROTECȚIA SOLULUI ȘI A SUBSOLULUI;

Atat imbracamintile asfaltice cat si cele din beton de ciment , ce vor fi utilizate la modernizarea aleilor carosabile de acces si respectiv a parcajelor , au proprietatea de a etanseiza perfect suprafetele materialelor pe care sunt asternute , nepermitand astfel apelor provenite din ploi sau zapezi, sa se infiltreze in sol sau / si subsol .

f) PROTECȚIA ECOSISTEMELOR TERESTRE ȘI ACVATICE:

– IDENTIFICAREA AREALELOR SENSIBILE CE POT FI AFECTATE DE PROIECT;

Modernizarea aleilor carosabile de acces si a parcajelor organizate pentru stationarea autoturismelor , nu genereaza un impact negativ asupra ecosistemelor terestre si acvatice .

– LUCRĂRILE, DOTĂRILE ȘI MĂSURILE PENTRU PROTECȚIA BIODIVERSITĂȚII, MONUMENTELOR NATURII ȘI ARIILOR PROTEJATE;

Nu este cazul

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;

Obiectul actualului proiect consta in modernizarea aleilor carosabile de acces si a parcajelor organizate pentru stationarea autoturismelor .

Precizam ca in aceasta zona , nu exista monumente istorice și de arhitectură, sau alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, sau zone de interes tradițional ;

– LUCRĂRILE, DOTĂRILE ȘI MĂSURILE PENTRU PROTECȚIA AȘEZĂRILOR UMANE ȘI A OBIECTIVELOR PROTEJATE ȘI/SAU DE INTERES PUBLIC;

In conditiile in care, atat circulatia autovehiculelor cat si a pietonilor se va desfasura in siguranta , impactul asupra comunitatii va fi unul pozitiv , in sensul ca implicit si activitatile socio-economice din acest punct de vedere , vor avea o desfasurare normala.

h) PREVENIREA ȘI GESTIONAREA DEȘEURILOR GENERATE PE AMPLASAMENT ÎN TIMPUL REALIZĂRII PROIECTULUI / ÎN TIMPUL EXPLOATĂRII, INCLUSIV ELIMINAREA:

– LISTA DEȘEURILOR (CLASIFICATE ȘI CODIFICATE ÎN CONFORMITATE CU PREVEDERILE LEGISLAȚIEI EUROPENE ȘI NAȚIONALE PRIVIND DEȘEURILE), CANTITĂȚI DE DEȘEURI GENERATE;

*A. Faza de execuţie*

Execuţia lucrărilor de modernizare a aleilor carosabile de acces a parcajelor proiectate , este posibil sa genereze o cantitate minima de deseuri , provenita din betoane si pamant amestecat cu piatra . Se va avea în vedere, restrângerea spaţiului de depozitare a acestora la minimumul necesar, precum şi transportul lor catre un depozit specializat, al carui amplasament va fi stabilit de catre Primaria municipiului Mangalia, prin Autorizatia de construire .

Deseurile generate de amplasament, se regasesc in lista deseurilor mentionate la articolul 7 din Directiva 2008 /98 /CE si au urmatoarele coduri :

-17 05 04,reprezentat de pamant si pietre,altele decat cele specificate la codul 17 05 03, in cantitate de 18 mc;

-17 01 01 , reprezentat de beton , in cantitate de 9 mc .

Deci cantitatea totala de deseuri generata de amplasament , este de 27 mc .

*B. Faza de exploatare*

Pe toata durata exploatarii lor , aleile carosabile de acces si parcajele proiectate pentru stationarea organizata a autoturismelor , nu vor produce nici un fel de deseuri .

– PROGRAMUL DE PREVENIRE ȘI REDUCERE A CANTITĂȚILOR DE DEȘEURI GENERATE;

Actualul proiect , prin obiectivele pe care le are , respectiv de modernizare a aleilor carosabile de acces si a parcajelor organizate pentru stationarea autoturismelor , nu genereaza nici un fel de deseuri ;

– PLANUL DE GESTIONARE A DEȘEURILOR;

Deseurile generate de amplasament ,au codul 17 05 04, reprezentat de pamant amestecat cu piatra , altele decat cele specificate la codul 17 05 03, si respectiv 17 01 01, reprezentat de beton ,ele provenind practic in primul caz ,de la lucrarile de sapatura , si respectiv, in cel de-al doilea caz , de la desfacerea zonelor degradate existente. Acestea vor fi incarcate in autobasculante si transportate imediat in depozite organizate de profil ,ale caror amplasamente, vor fi stabilite de catre Primaria municipiului Mangalia .

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.

* *Faza de execuţie*

Pentru aceasta lucrare, nu se gestionează substanţe toxice şi periculoase.

* *Faza de exploatare*

Pe toata durata exploatarii lor , amenajarea /modernizarea aleilor carosabile de acces si parcajele proiectate , nu vor produce substante toxice si periculoase .

B. UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE, ÎN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, A APEI ȘI A BIODIVERSITĂȚII.

Pentru lucrarile de amenajare/ modernizare a aleilor carosabile de acces si a parcajelor proiectate , vor fi realizate mici umpluturi de pamant , necesare racordarii acestora la terenul natural de amplasament .

Pamantul necesar acestei operatiuni , trebuie sa fie un pamant bun pentru aceasta categorie de lucrari, ce va fi adus cu autobasculanta , dintr-un depozit organizat .

**VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT:**

– IMPACTUL ASUPRA POPULAȚIEI, SĂNĂTĂȚII UMANE, BIODIVERSITĂȚII (ACORDÂND O ATENȚIE SPECIALĂ 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.

Lucrarile de modernizare/amenajare a aleilor carosabile de acces si a parcajelor proiectate ,au un impact extrem de redus, atat asupra terenului propriu- zis , al vecinatatilor acestuia , cat si asupra sanatatii umane .

Se poate aprecia crearea unui disconfort minim ,datorat lucrarilor de constructii propriu-zise , cat si circulatiei autovehiculelor santierului , dar acestea au un caracter izolat si o frecventa redusa.

Natura impactului este directa si pe termen scurt asupra terenului studiat si minima asupra vecinatatilor.

Lucrarile in cauza, vor avea insa un caracter pozitiv asupra vecinatatilor imediate , datorita faptului ca lucrarile de modernizare a aleilor carosabile de acces si a parcajelor proiectate , vor asigura o sistematizare a circulatiei in zona .

NATURA IMPACTULUI (ADICĂ IMPACTUL DIRECT, INDIRECT, SECUNDAR, CUMULATIV, PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG, PERMANENT ȘI TEMPORAR, POZITIV ȘI NEGATIV);

Pe perioada de derulare a proiectului, va exista un impact redus, pe termen scurt, în ceea ce privește

zgomotul, el fiind doar la nivelul amplasamentului. De asemenea, vor exista emisii temporare (impact temporar), asupra atmosferei, de la utilajele folosite pentru lucrarile de drumuri ( autobasculante , buldozer, cilindri compactori ) .

– EXTINDEREA IMPACTULUI (ZONA GEOGRAFICĂ, NUMĂRUL POPULAȚIEI / HABITATELOR / SPECIILOR AFECTATE);

Extinderea spațială a zonei de influență a impactului este în strânsă legătură cu natura impactului, cu magnitudinea și complexitatea acestuia. Zona de impact va fi limitată la amplasament, solul/subsolul sau biodiversitatea zonei (care este redusă pe amplasament).

Nu se poate vorbi de o extindere a impactului , acesta fiind temporar ( doar pe timpul lucrarilor de executie ) si limitat doar la nivelul amplasamentului proiectat ,el neafectand populatia si /sau habitatele .

– MAGNITUDINEA ȘI COMPLEXITATEA IMPACTULUI;

Conform situației prezentate mai sus, magnitudinea impactului este foarte limitată, iar complexitatea

redusă.

– PROBABILITATEA IMPACTULUI;

Impactul cu probabilitatea cea mai ridicată, va fi cel determinat de emisiile atmosferice și de zgomot

(doar la nivelul amplasamentului). Nu va exista alt tip de impact semnificativ.

– DURATA, FRECVENȚA ȘI REVERSIBILITATEA IMPACTULUI;

Pe perioada de derulare a proiectului, durata impactului este limitată. Frecvența acestuia este

discontinuă în ceea ce privește zgomotul provenit de la utilajele și echipamentele folosite la lucrarile de drumuri.

Acest impact este reversibil, la sfârșitul perioadei de implementare aproiectului, toate tipurile de impact dispărând.

– MĂSURILE DE EVITARE, REDUCERE SAU AMELIORARE A IMPACTULUI SEMNIFICATIV ASUPRA MEDIULUI;

Nu este cazul

– NATURA TRANSFRONTALIERĂ A IMPACTULUI.

Nu este cazul. Distanța față de granițe este foarte mare (cca. 26 km față de granița cu Bulgaria și

cca. 55 de km față de granița cu Ucraina), astfel încât nu va exista un impact transfrontier.

**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.

Nu este cazul

**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.

Nu este cazul

**X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER:**

– DESCRIEREA LUCRĂRILOR NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER;

Amplasamentul organizarii de santier pentru lucrarile solicitate , va fi realizat pe terenul liber de pe domeniul public al municipiului Mangalia, situat in apropirea obiectivului proiectat ,si nu va afecta in nici un fel proprietatile vecine .

Graficul de lucrari va avea fazele determinante stabilite conform programului de control, ce va fi anexat la documentatia tehnica.

Dimensionarea lucrarilor de organizare de santier, conduc la scurtarea perioadei de executie , la reducerea costului lucrarilor si la sporirea productivitatii muncii pe santier . Aceasta are in vedere fondul de organizare de santier, cuantificat procentual in devizul – oferta al antreprenorului .

Din fondurile de organizare de santier , unitatile de constructii – montaj au libertatea de a executa intreaga gama de lucrari de constructii, menite sa asigure desfasurarea in bune conditii a lucrarilor de baza.

Aceste lucrari, precum asigurarea si procurarea de materiale si echipamente , se va face de catre antrepriza autorizata de constructii si instalatii , care va executa si lucrarile la obiectivul principal, menite sa asigure desfasurarea in bune conditii a lucrarilor de baza.

Principalele lucrari privind organizarea santierului , constau in :

- realizarea unei imprejmuiri provizorie din plasa metalica sudata sau panouri din tabla cu h= 2,0 m ,

executata pe intreg perimetrul amplasamentului proiectat ;

- amplasarea unei baraci pentru vestiar muncitori ;

- amplasarea unei magazii pentru materiale ;

- amplasarea unui wc ecologic ;

- perioada de desfasurare a lucrarilor va fi de cca. 3 luni de la inceperea lor;

- programul de lucru va fi de 8-10 ore zilnic ; in timpul asternerii imbracamintilor din beton de ciment si

bituminoase, programul poate fi si de 12 ore , dar nu mai tarziu de ora 20 ( pe timpul verii ) ;

- toate locurile cu risc de accidente vor fi imprejmuite si semnalizate corespunzator, existand in acest

sens o persoana specializata pentru aceasta activitate;

- va fi amenajat un punct de prim – ajutor, dotat cu trusa sanitara.

- va fi amplasat un pichet de incendiu , dotat corespunzator si toate baracile vor fi dotate cu extinctoare ;

- se va avea in vedere realizarea bransamentului electric , inainte de inceperea lucrarilor ,precum si

asigurarea apei pentru lucrarile tehnologice ,transportata cu cisterna sau un racord provizoriu la

reteaua de apa din zona.

Pentru modernizarea aleilor carosabile de acces si a parcajelor proiectate ,lucrarile de organizare de santier sunt reduse , ele neafectand in nici un fel mediul inconjurator .

– LOCALIZAREA ORGANIZĂRII DE ȘANTIER;

Organizarea de santier va fi realizata pe terenul liber de pe domeniul public al municipiului Mangalia, situat in imediata apropiere a zonei de amplasament .

– DESCRIEREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI A LUCRĂRILOR ORGANIZĂRII DE ȘANTIER;

Se va reface terenul afectat de sapaturile necesare nivelarii terenului, pentru lucrarile de organizare de santier , acesta aducandu-se la starea initiala.

Lucrarile de refacere a amplasamentului la finalizarea investitiei , se vor realiza conform detaliilor din proiectul tehnic de executie, in care sunt evidentiate si lucrarile de sistematizare pe verticala .

– SURSE DE POLUANȚI ȘI INSTALAȚII PENTRU REȚINEREA, EVACUAREA ȘI DISPERSIA POLUANȚILOR ÎN MEDIU, ÎN TIMPUL ORGANIZĂRII DE ȘANTIER;

Lucrarile pentru organizarea santierului constau in :

- realizarea unei imprejmuiri provizorii din plasa metalica sudata sau panouri din tabla cu h= 2,0 m ,executata pe

intreg perimetrul amplasamentului proiectat ;

- amplasarea unei baraci pentru vestiar muncitori ;

- amplasarea unei magazii pentru materiale ;

- amplasarea unui wc ecologic ;

- amplasarea unui punct de prim – ajutor, dotat cu trusa sanitara.

- amplasarea unui pichet de incendiu , dotat corespunzator ;

Practic , amplasarea acestor baraci provizorii , nu constituie surse de poluanti si ca atare nu sunt necesare instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu, în timpul realizarii organizării de șantier;

– DOTĂRI ȘI MĂSURI PREVĂZUTE PENTRU CONTROLUL EMISIILOR DE POLUANȚI ÎN MEDIU.

La executia lucrarilor, se poate aprecia că poluarea aerului este nesemnificativă , ea fiind generată în principal de motoarele mijloacelor de transport ( autobasculante) si a utilajelor specifice unor astfel de lucrari : buldozere si cilindri compactori .

Această poluare poate fi redusă la minimum, printr-un control riguros a stării tehnice a utilajelor, folosirii carburanţilor cu concentraţii de sulf redus şi prin respectarea stricta a tehnologiilor de execuţie .

**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;

La finalizarea lucrărilor de constructii-montaj, se vor executa lucrări de refacere a zonei, inclusiv în zona de depozitare a materialelor în cadrul organizării de şantier ; se va igieniza amplasamentul de eventualele tipuri de deseuri intalnite intamplator, pe perioada realizării proiectului.

Stratul de sol vegetal decopertat , va fi depozitat corespunzător, iar la finalizarea lucrărilor se vor reface zonele deteriorate şi se va reda functionalitatea initiala a suprafetelor, afectate sau ocupate temporar.

– ASPECTE REFERITOARE LA PREVENIREA ȘI MODUL DE RĂSPUNS PENTRU CAZURI DE POLUĂRI ACCIDENTALE;

În cazul producerii unor poluări accidentale se intervine imediat pentru înlăturarea cauzei şi limitarea efectelor prin:

• anuntarea persoanelor sau colectivelor cu atributii pentru combaterea poluărilor, în vederea trecerii imediate la măsurile şi actiunile necesare eliminării cauzelor poluării şi delimitarea efectelor acestora;

• informarea periodică asupra operatiilor de reducere a poluării , prin eliminarea cauzelor care au produs-o şi de combatere a efectelor acesteia;

• instruirea echipelor de interventie de la punctele critice .

În cazul suprafetelor mari poluate, se apelează la firme specializate pentru reconstructia ecologică a solului.

– ASPECTE REFERITOARE LA ÎNCHIDEREA / DEZAFECTAREA / DEMOLAREA INSTALAȚIEI;

Nu este cazul

– MODALITĂȚI DE REFACERE A STĂRII INIȚIALE / REABILITARE ÎN VEDEREA UTILIZĂRII ULTERIOARE A TERENULUI.

Se va reface terenul afectat de sapaturile pentru lucrarile de organizare de santier, acesta aducandu-se la starea initiala.

Lucrarile de refacere a amplasamentului la finalizarea investitiei,se vor realiza conform detaliilor din proiectul tehnic de executie .

**XII. ANEXE - PIESE SCRISE SI DESENATE:**

* Certificat de urbanism nr. 508 din 07.07.2022 eliberat de catre Primaria municipiului Mangalia
* Plan de incadrare in zona ; sc.1:2000..........................................................................................................D1
* Plan de situatie – Amenajare parcaje zona Sos. Constantei ,blocurile PY1 – PY2 – PY4 ; sc. 1:1000…….D2

**XIII. PENTRU PROIECTELE CARE INTRĂ SUB INCIDENȚA PREVEDERILOR**[**ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENȚĂ A GUVERNULUI NR. 57/2007**](http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/202496)**PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI ȘI FAUNEI SĂLBATICE, APROBATĂ CU MODIFICĂRI ȘI COMPLETĂRI PRIN**[**LEGEA NR. 49/2011**](http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/127715)**, 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.292/03.12.2018, 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**.**

Proiectant ,

S.C. DRUMPROIECT MACRI S.R.L.

Ing. Macri Gh.