

MEMORIU DE PREZENTARE NECESAR EMITERII ACORDULUI DE MEDIU

1. INFORMAȚII GENERALE

Denumirea proiectului:

EXTINDERE PLATFORMĂ DEPOZITARE UTILAJE, MATERIALE

Amplasament: **Incinta Port, Radăcina Mol 15, mun. Constanța**

Beneficiarul lucrărilor: **C.N. A.P.M. S.A. pentru TAR 09 AGIGEA S.A.**

Proiectantul lucrărilor: **PROIECT- TID S.R.L**

Elaboratorul documentației de mediu: **BLUE TERRA CONSULTING S.R.L.**

2. DESCRIEREA PROIECTULUI

2.1. Scopul și importanța proiectului

Portul Constanta ocupa o suprafata de 3.926 hectare, dintre care 1.313 hectare uscat si 2.613 hectare apa, avand o lungime desfasurata a zonei perimetrare externe de peste 30 de kilometri intre municipiul Constanta si sudul localitatii Agigea, având un rol major in cadrul rețelei europene de transport intermodal, fiind localizat la intersecția rutelor comerciale care leagă piețele țărilor fără ieșire la mare din Europa Centrală si de Est cu regiunea Transcaucaz, Asia Centrală și Orient.

Fiind atât port maritim, fluvial cât si turistic, oferă o serie de avantaje precum:

- ✓ port multifunctional cu facilitati moderne si adancimi ale apei bazinului portuar suficiente pentru acostarea celor mai mari nave care trec prin Canalul Suez;
- ✓ centru de distributie a containerelor catre porturile din Marea Neagra;
- ✓ facilitati moderne pentru navele de pasageri;
- ✓ conexiuni bune cu toate modalitatile de transport: feroviar, rutier, fluvial, aerian si conducte;

Extindere platformă depozitare, Incinta Port Constanta

- ✓ statutul de zona libera, care permite stabilirea cadrului general necesar pentru facilitarea comerțului exterior și a tranzitului de marfuri către/dinspre Europa Centrală și de Est.

Portul Constanta are o capacitate de operare anuală de aproximativ 120 milioane tone, fiind deservit de 156 de dane, din care 140 sunt operationale.

Scopul administrației portuare, prevede creșterea fluxului de mărfuri, utilizarea cât mai bună a capacității portului Constanța.

Prin proiect se propune completarea funcțională a platformei din beton existente prin extindere sa, in vederea depozitării materialelor (mărfuri generale in containere) și a utilajelor care le manipulează și le stochează.

2.2. Amplasarea proiectului

(a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor

Societatea TAR 09 AGIGEA S.A. deține în zona studiată un teren inchiriat, cu suprafață totală de 6579,00 mp din acte și 6585 mp din măsuratoarea cadastrală (anexa 1) Terenul este proprietatea Statului Român, aflat în administrarea C.N. Administrația Porturilor Maritime S.A. dobândit prin HGR nr.517/1998 și HGR nr.464/2003, conform extras de carte funciară nr.208324 așa cum reiese din extrasul de carte funciară eliberat sub nr.48937 din data de 19.04.2018 (anexa 2) iar pentru realizarea investiției s-a obținut Avizul Favorabil emis de către C.N. Administrația Porturilor Maritime S.A. (anexa 3)

Destinația terenului stabilită prin planurile de urbanism și amenajarea teritoriului aprobate, confirmată prin Certificatul de urbanism nr. 2242/05.06.2018, emis de Primăria Municipiului Constanța, este de construcții portuare, depozitare, industriale, CF iar folosirea actuală a terenului este de zonă activități portuare.

Terenul este situat în intravilanul municipiului Constanța, incinta Port (anexa 4) și are următoarele vecinătăți:

- la nord- drum beton;
- la sud - drum beton;
- la est - drum asfaltat;
- la vest – CN APM SA – IE 222953

(b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relativă ale resurselor naturale din zonă și subteranul acesteia

Amplasamentul studiat este situat într-o zonă puternic antropizată, dezvoltată odată cu începerea în anul 1976 a construcției Portului Constanța Sud, Incinta Port, Rădăcina Mol 15, iar materialele folosite sunt cele specifice unor astfel de lucrări.

În zonă activează numeroși operatori economici implicați în activități de transport, comerț, depozitare.

(c) capacitatea de absorbție a mediului natural

(i) zone umede, zone riverane, guri ale râurilor: la cca. 1600 m nord-vest de amplasamentul studiat se află deschiderea Canalului Dunăre-Marea Neagră.

(ii) zone costiere și mediul marin: obiectivul propus va fi amplasat în interiorul Portului Constanța Sud, la o distanță de cca. 420 m de digul de sud și la cca. 1660 m sud-est de Lacul Agigea.

(iii) zone montane și forestiere: nu e cazul

(iv) rezervații și parcuri naturale: obiectivul va fi amplasat la cca 700 m de Stațiunea biologică marină Agigea, dispusă în exteriorul limitei Portului Constanța Sud, spre vest;

(v) zone clasificate sau protejate de dreptul național; zone Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate: Țărnuț românesc al Mării Negre, incluzând o suprafață de 147242.9 ha a fost declarat arie protejată fiind desemnat sit Natura 2000- ROSPA0076 Marea Neagră. Din aria protejată au fost excluse însă zonele portuare astfel încât obiectivul analizat nu este situat în aria protejată;

(vi) zone în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului - nu se cunosc la această dată;

(vii) zone cu densitate mare a populației – proiectul se va derula în interiorul Portului Constanța Sud, în afara zonelor locuite, la cca.8 km de municipiul Constanța, 2 km de localitatea Eforie și 800 m de cele mai noi locuințe din comuna Agigea;

(viii) peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural și arheologic – zona de desfășurare a lucrărilor nu este inclusă pe lista monumentelor istorice și nici nu se află în zone de protecție a acestora.

2.3. Caracteristicile proiectului

(a) dimensiunea și concepția întregului proiect

Tema de proiectare stabilită pentru investiția propusă prevede realizarea extinderii platformei existente (care ocupa în prezent 4500mp), spre latura de vest a acestia, cu **suprafața de 2079,00mp**, rezultând astfel o platformă betonată cu **suprafața totală de 6579,00mp**. Noua suprafața va fi utilizată în același scop ca și cea existentă, în scopul manipulării și depozitării mărfurilor containerizate (**nu se vor depozita mărfuri periculoase**), a utilajelor care le manipulează și le stochează precum și a autovehiculelor de transport. (anexa 5)

Platforma proiectată este practic o extindere a celei existente și se va realiza în locul clădirii administrative și a cabinei poartă, clădiri care se vor demola și pentru care s-a emis aviz CTE al C.N. APM S.A. Constanta, dar care fac obiectul altui proiect.

Sistemul rutier se va dimensiona corespunzător unei platforme pentru staționarea și depozitarea de containere dar și pentru circulația de manipulare a acestora cu ajutorul încărcătoarelor cu furci frontale.

Amenajările ce se vor efectua se vor corela în plan orizontal și vertical cu zonele existente, limitrofe amplasamentului, urmând ca sistematizarea verticală a terenului să se execute adecvat situației de teren pentru a nu periclitiza stabilitatea drumului de acces existent.

Sistemul constructiv al platformei este următorul:

- 35 + 25cm fundație din piatră spartă (sotr 63-80mm și 0-63mm)
- 30 cm imbrăcămintă din betonde ciment rutier BCR 4,5 turnat sub formă de dale (4x6)m sau modulate la geometria platformei armată cu plasă S.T.N. ϕ 6mm/10cm
- Legatura între dale se va realiza prin cupoane de 1,0m PC52, ϕ 20mm la rosturile longitudinale și cupoane de 1,0m PC52, ϕ 25mm la rosturile de contracție, montate la $\frac{1}{2}$ din înălțimea dalei, cupoanele sunt pozate pe o armare tip centură care se montează în dala ce se montează prima.

Extindere platformă depozitare, Incinta Port Constanta

Platforma se va imprejmuï asemănător cu cea existentă, respectiv panouri din plase bordurate.

Organizarea circulației

Accesele intrare-ieșire a autovehiculelor ce încarcă și descarcă mărfurile se realizează prin aleea carosabilă din beton ce are legătură directă cu extremitatea platformei existentă pe amplasament și cu drumul existent din beton al portului.

Bilanțul teritorial se prezintă astfel:

Tabelul nr.1

| SUPRAFAȚA TERENULUI | | |
|---|-----------------|---------------|
| 6579,00 mp (cf. acte și măsurători cadastrale) | | |
| SUPRAFETE | EXISTENT | PROPUS |
| Suprafața construită | 4500,00 mp | 6579,00 mp |
| Suprafața desfășurată | 4500,00 mp | 6579,00 mp |
| P.O.T. | 70,90 % | 100,00% |
| C.U.T. | 0,71 | 1,00 |

Asigurarea utilităților se face din rețelele existente deja în zona platformei existente. Nu sunt necesare noi bransamente pentru racordarea obiectivului de investiție la rețele tehnico-edilitare existente în zonă.

(b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate: nu e cazul

(c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității: în faza de execuție se vor utiliza materiale specifice construcției.

(d) producția de deșuri: aceste aspecte sunt tratate în detaliu la cap. 3.8

(e) poluarea și alte efecte nocive: aceste aspecte sunt tratate în detaliu la cap. 3

f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză: aceste aspecte sunt tratate în detaliu la cap. 7

(g) riscurile pentru sănătatea umană: aceste aspecte sunt tratate în detaliu la cap. 3.7

3. SURSE DE POLUANȚI SI INSTALAȚII PENTRU RETINEREA, EVACUAREA SI DISPERSIA POLUANTILOR ÎN MEDIU

3.1. Factorul de mediu apa

Portul Constanța este situat în sectorul meridional al țărmului românesc al Mării Negre, într-un mic golf, într-o regiune lipsită de condiții naturale deosebit de favorabile, având coordonatele 44°09' latitudine N și 28°39' longitudine E. Nivelul aproape constant al apei cu oscilații neînsemnate, lipsa unor furtuni și vânturi puternice, frecvente, care să perturbe activitatea portuară și adâncimea suficientă a apei mării au permis, totuși, dezvoltarea activității portuare.

Marea Neagră este o mare semiînchisă, componentă a Mării Mediterane, de al cărei bazin se leagă prin mai multe strâmtoari și bazine: strâmtoarea Bosfor, Marea Marmara, Strâmtoarea Dardanele și Marea Egee.

Rezultatele circulației atmosferice și vânturile locale creează o mișcare generală ciclică a maselor de apă, relativ stabilă. În radă, vânturile locale predominant nordice intensifică curentul general nord-sud, iar vânturile sudice îl frânează, dacă au viteze mai mari. Chiar în condiții de calm, în dreptul litoralului românesc există un curent general nord-sud cu viteza de 3-50 cm/s. În acest caz masele de apă superficiale sunt împinse spre mal, iar paturile profunde dau naștere la curenți compensatori dinspre mal spre larg. În cazul curentului sud-nord, circulația maselor de apă se face invers (Bondar, C., Roventa, V.)

În incinta portuară se înregistrează curenți slabi, ce nu influențează manevrele și activitatea portuară.

Din punct de vedere al **resurselor de ape subterane**, principalele structuri acvatice din Dobrogea de Sud se dezvoltă în formațiuni carbonatate afectate de un puternic sistem fisural carstic. Pe baza criteriilor litostructurale și hidrologice s-au putut structura 3 sisteme acvifere: Cuaternar, Sarmațian-Eocen și Cretacic-Jurassic

În zona studiată, orizontul acvifer cel mai important este orizontul acvifer din calcarele și dolomitele barremian – jurasice întâlnite în toate forajele executate la captările de apă din incinta portuară. (cf. „Documentație tehnică de fundamentare pentru foraj de explorare – exploatare în portul Constanța”).

Alimentarea cu apă potabilă a portului Constanța se face din două surse:

- rețeaua RAJA Constanța;
- două foraje, existente în zona Poarta 5 și în zona Poarta 2.

Alimentarea portului nou din zona de sud în care se află și amplasamentul studiat, se face din rețeaua R.A.J.A. S.A., printr-un branșament din OL și PEHD cu Dn=500-600 și L=1000 m, prevăzut cu un aparat pentru măsurarea debitului. Conducta racordată la rețeaua R.A.J.A. coboară în port la nord de Poarta 6 și primește apă din complexul “Palas-Constanța”.

Nu este necesară alimentarea cu apă a obiectivului propus.

Apele uzate menajere și industriale de la agenții economici de pe platforma portuară sunt preluate de rețeaua proprie de canalizare constituită din tuburi de beton, conducte din oțel și PEHD cu diametre cuprinse între 100 și 1000 mm și o lungime totală de cca. 27657 m. Ele sunt evacuate în noile stații de pretratare mecanică și de tratare ape uzate, sau, în caz de

avarie, în stația de pompare SP0 aparținând R.A.J.A. Constanța. În zonele în care nu există rețea de canalizare au fost montate ministații de epurare.

Apele pluviale de pe platforma portuară, infiltrațiile și izvoarele din zona falezei sunt captate și evacuate prin rețeaua de canalizare pluvială din tuburi de beton cu diametre cuprinse între 100-1400mm, tuburi PREMO cu diametre cuprinse între 400-600mm și tuburi de bazalt cu diametre de 150-300 mm, în lungime totală de cca. 34,5km, prin 33 de guri de evacuare, în acvatoriul portuar. Apele pluviale din zona obiectivului sunt colectate și apoi evacuate spre latura de nord a amplasamentului, în rețeaua pluvială din zonă.

Măsurile generale ce trebuie avute în vedere pentru asigurarea protecției calității factorului de mediu apa sunt următoarele:

În perioada executării lucrărilor

- amenajarea corespunzătoare a organizării de șantier, împrejmuită și cu acces controlat;
- utilizarea de toalete ecologice prevăzute cu lavoare, în număr suficient în cadrul organizării de șantier;
- respectarea tehnologiei de execuție;
- depozitarea materialelor de construcții necesare și a deșeurilor generate se va face numai în spațiile special amenajate în incinta organizării de șantier;
- manipularea materialelor de construcții se va realiza numai în spațiul destinat lucrărilor;
- staționarea mijloacelor de transport și a utilajelor în incinta organizării de șantier se va face numai în spațiile special amenajate (platforme pietruite sau betonate);
- utilajele defecte vor fi transportate în afara șantierului;
- se interzice spălarea mașinilor sau a utilajelor, executarea de lucrări de întreținere sau reparații ale acestora, în zona de lucru sau în zona organizării de șantier.

În perioada funcționării obiectivului

- se recomandă dotarea obiectivului cu materiale absorbante pentru intervenție în caz de poluări accidentale;

3.2. Factorul de mediu aer

Orașul Constanța este situat în zona de sud-est a României, la intersecția spațiului litoral-pontic cu cel continental. Clima orașului Constanța este una temperat continentală, cu influențe maritime datorită proximității Mării Negre. Regimul termic este printre cele mai ridicate din țară, media temperaturii multianuale fiind de aproximativ 11 grade Celsius.

Apropierea Mării Negre imprimă climei orașului o influență aparte, variația temperaturilor fiind relativ mică de la zi la noapte și de la un anotimp la altul față de restul regiunilor țării. Acest fapt se datorează capacității apei mării de a înmagazina căldură și de a o elibera treptat (iarna), însă are și un rol ponderator asupra maximelor termice (vara).

Dintre vânturi, predomină cele de nord-est, adăugându-se, ca vânturi locale, brizele marine. Circulația locală a maselor de aer provoacă în perioada caldă a anului moderarea temperaturii și creșterea umezelii pe o fâșie de 25-30 km depărtare de țărm.

În ceea ce privește principalele activități generatoare de emisii în aer, desfășurate de CN APMC, acestea sunt:

- traficul rutier, maritim și feroviar în incintele portuare;
- operarea de mărfuri vrac solid, în principal minereuri feroase și neferoase, cereale, cărbuni și coacs;
- operarea de mărfuri vrac lichid, în principal produse petroliere;
- construcții și reparații de nave în cadrul Șantierului Naval Constanța.

În incinta portuară, zona în care va fi amplasat obiectivul propus, se învecinează cu o serie de alte obiective în care se desfășoară activități specifice transportului și comerțului maritim, precum și cu căi de acces auto, pietonale și CF.

În perioada derulării proiectului principalele surse de poluare sunt procesele de ardere a combustibililor utilizați pentru deplasarea mijloacelor de transport și funcționarea utilajelor, principalii poluanți fiind în acest caz SO_x, NO_x, CO, particule în suspensie, compuși organici volatili etc. De asemenea, executarea propriu-zisă a lucrărilor de amenajare a obiectivului poate determina în această perioadă o creștere a cantităților de pulberi în zona amplasamentului.

În scopul diminuării impactului asupra factorului de mediu aer, în perioada executării lucrărilor se recomandă:

- utilizarea echipamentelor și utilajelor corespunzătoare din punct de vedere tehnic, de generații recente, prevăzute cu sisteme performante de minimizare a poluanților emiși în atmosferă;
- utilizarea de combustibili cu conținut redus de sulf, conform prevederilor legislative în vigoare curățarea și stropirea periodică a zonei de lucru, eventual zilnic dacă este cazul, pentru diminuarea cantităților de pulberi din atmosferă;
- materialul excavat va fi încărcat imediat după excavare în mijloace de transport corespunzătoare și transportat în vederea utilizării ca material de umplutură numai în locațiile indicate de Primăria Constanța în Autorizația de Construire;
- încărcarea pământului excavat în mijloace de transport se va face astfel încât distanța între cupa excavatorului și bena autocamionului să fie cât mai mică evitându-se astfel împrăștierea particulelor fine de pământ în zonele adiacente.

În perioada de funcționare a obiectivului, principalele surse de emisii vor fi reprezentate de traficul auto greu ce se desfășoară în zonă.

3.3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

În anul 2008, la solicitarea CN APM SA Constanța, societățile VIBROCOMP KFT Budapesta și S.C. VIBROCOMP S.R.L. România- Cluj –Napoca, au realizat lucrarea « *Harta strategică de zgomot a Portului Maritim Constanța* », conform cerințelor HG 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant, care transpune în legislația națională prevederile Directivei Europene 2002/49/CE (DZA) privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant.

În concluzia studiului de zgomot se precizează că în urma măsurătorilor, a calculelor efectuate și a prelucrării datelor pe parcursul elaborării hărților strategice de zgomot, s-a constatat că nivelul zgomotului, provenit din activitatea portuară - din punct de vedere al emisiei surselor de zgomot industrial, al traficului feroviar și rutier- rămâne sub nivelul admis de legislație, de aceea nu a fost necesară elaborarea planului de acțiune.

În perioada realizării investiției se va înregistra o creștere a nivelului de zgomot în zona amplasamentului, determinată în principal de :

- intensificarea traficului în zona, ca urmare a aprovizionării șantierului cu materiale, echipamente și utilaje;
- executarea anumitor lucrări de construcții în șantier, care presupun producerea unor zgomote de intensitate mai mare;
- lucrări de încărcare-descărcare a materialelor de construcții.

În scopul diminuării surselor de zgomot, în perioada realizării investiției se vor lua măsuri precum :

- utilizarea de echipamente și utilaje corespunzătoare din punct de vedere tehnic, de generații recente, prevăzute cu sisteme performante de minimizare a poluanților emiși în atmosferă, inclusiv din punct de vedere al nivelului zgomotului produs;
- oprirea motoarelor utilajelor în perioadele în care nu sunt în activitate;
- oprirea motoarelor autovehiculelor în intervalele de timp în care se realizează descărcarea materialelor;
- folosirea de utilaje cu capacități de producție adaptate la volumele de lucrări necesar a fi realizate, astfel încât acestea să aibă asociate niveluri moderate de zgomot;
- programarea activităților astfel încât să se evite creșterea nivelului de zgomot prin utilizarea simultană a mai multor utilaje care au asociate emisii sonore importante.

3.4. Protecția împotriva radiațiilor

Nu este cazul.

3.5. Protecția solului și subsolului

Din punct de vedere geomorfologic, zona portului Constanța aparține unității structurale Dobrogea de Sud care constituie un sector mai ridicat al platformei moesice cu un fundament cutat alcătuit din șisturi cristaline și șisturi verzi.

Cuvertura sedimentară este formată din depozite paleozoice, mezozoice, terțiare și cuaternare. Aceste depozite sunt slab cutate sau necutate, caracterizate prin grosimi mici și cu lacune sedimentare numeroase cauzate de frecvente mișcări pe verticală.

Depozitele ce compun fundamentul portului Constanța reprezintă cretacicul (Senonian) și neogenul (Sarmațian). Peste depozitele sarmațiene sunt așezate nisipuri cuaternare formând actualul fund marin. Grosimea stratului de nisip variază în funcție de relieful depozitelor sarmațiene, de regimul valurilor și curenților.

Portul Constanța este limitat pe zona vechiului țărm, de o faleză înaltă, alcătuită din calcar sarmațian în adâncime și sedimente loessoide din pleistocen la partea superioară.

Formațiunea calcaroasă de bază este foarte degradată și pe fâșia de țărm s-a extins un strat de argilă reziduală, cafenie, tare, cu fragmente calcaroase ascuțite, distribuite neuniform. În partea dinspre mare a portului, pe fundul mării, se află în principal depozite detritice așezate peste roca de bază alcătuită din calcar sarmațian.

Într-o zonă antropizată ca cea de față, poluarea solului poate apărea din mai multe surse: ape menajere deversate necorespunzător, deșeuri menajere și industriale ale societăților comerciale din jur, emisii de la operatorii portuari, ce ajung pe sol, transportate de vânt.

Atât în *perioada execuției lucrărilor de construcție, cât și în perioada funcționării obiectivului*, principalele surse de poluare a solului sunt reprezentate de :

- scurgeri accidentale de produse petroliere, fie de la mijloacele de transport cu care se cară diverse materiale, fie de la utilajele, echipamentele folosite ;
- depozitarea de deșeuri sau orice alt fel de materiale, necontrolat în afara spațiilor special amenajate din zona obiectivului;
- tranzitarea sau staționarea autovehiculelor în zone necorespunzătoare.

Măsurile generale avute în vedere pentru diminuarea impactului asupra factorului de mediu sol/subsol sunt:

- amenajarea unor spații corespunzătoare pentru depozitarea temporară a deșeurilor și materialelor rezultate ca urmare a desfășurării activității în perioada de realizare a lucrărilor proiectului ;
- este interzisă depozitarea temporară a deșeurilor, imediat după producere direct pe sol, sau în alte locuri decât cele special amenajate pentru depozitarea acestora ;
- se va urmări transferul cât mai rapid al deșeurilor din zona de generare către zonele de depozitare, evitându-se stocarea acestora un timp mai îndelungat în zona de producere și apariția astfel a unor depozite neorganizate și necontrolate de deșeuri.

3.6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Amplasamentul studiat este situat într-o zonă portuară, industrială în care nu se regăsesc elemente de floră și faună deosebite sau care să necesite protecție ori conservare.

Țărmul românesc al Mării Negre, incluzând o suprafață de 147242.9 ha a fost declarat arie protejată fiind desemnat sit Natura 2000- ROSPA0076 Marea Neagră. Din aria protejată au fost excluse însă zonele portuare astfel încât obiectivul analizat nu este situat în aria protejată.

Realizarea și funcționarea obiectivului nu sunt de natură să determine modificări asupra unor ecosisteme acvatice sau terestre.

3.7. Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

Prin realizarea obiectivului propus nu se modifică funcțiunile prevăzute în Certificatul de urbanism și nu sunt afectate obiective de interes public.

Creșterea accesibilității zonei, reducerea congestiilor, a timpilor de așteptare vor duce la îmbunătățirea circulației rutiere și totodată la reducerea consumurilor de carburanți și a zgomotului asociat traficului, având ca rezultat și scăderea emisiilor de noxe și a impactului asupra sănătății populației.

Precizăm de asemenea că terenul vizat nu se află în zona de siguranță și protecție a amenajărilor hidrotehnice, perimetre de protecție hidrogeologică, a infrastructurii de transport de interes public, în zone aferente construirii căilor de comunicații, în zone de protecție sanitară, zone de risc de inundabilitate, alunecări de teren etc.

În perioada executării lucrărilor de construcție a obiectivului impactul negativ asupra așezărilor umane este redus având în vedere caracterul limitat în timp precum și distanța mare față de zonele locuite.

3.8. Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament

În perioada executării lucrărilor de construcție se preconizează generarea următoarelor categorii de deșuri:

- **deșuri menajere** - acestea vor fi colectate în recipiente închise, tip europubele, și depozitate în spații special amenajate până la preluarea lor de către serviciul de salubritate local;
- **resturi de materiale de construcții** - se vor colecta pe categorii astfel încât să poată fi preluate și transportate în vederea depozitării în depozitele care le acceptă la depozitare conform criteriilor prevăzute în Ordinul MMGA nr. 95/2005, sau în vederea unei eventuale valorificări.
- **material absorbant uzat** - va fi colectat, în măsura în care se generează, în recipiente prevăzute cu capac și va fi predat în vederea valorificării/eliminării.

Deșeurile de pământ și materiale excavate, resturi vegetale, piatră și spărturi de piatră sunt deșuri provenite de la excavațiile necesare pentru realizarea patului de fundare.

Lucrările vor fi realizate după normele de calitate în construcții astfel încât cantitățile de deșuri rezultate să fie limitate la minim. De asemenea, se vor lua măsuri ca aceste tipuri de deșuri să nu fie depozitate în alte locuri decât cele special amenajate pentru depozitarea lor în incinta organizării de șantier.

Este important să se urmărească transferul cât mai rapid al deșeurilor din zona de generare către zonele de depozitare, evitându-se stocarea acestora un timp mai îndelungat în zona de producere și apariția unor depozite neorganizate și necontrolate de deșuri.

În perioada funcționării obiectivului deșeurile generate vor fi de tip menajer și deșuri reciclabile (hârtie, plastic, sticlă). Înainte de punerea în funcțiune a obiectivului se vor încheia contracte cu firme autorizate în valorificarea/eliminarea deșeurilor, după caz. Se va implementa un sistem de colectare selectivă a deșeurilor.

3.9. Gospodărirea substanțelor toxice și periculoase

Nu este cazul.

3.10. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

- (a) *importanța și extinderea spațială a impactului (zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată* – Impactul se va resimți la nivel local în zona amplasamentului, în perioada executării lucrărilor de construcții.
- (b) *natura impactului* – prin realizarea proiectului și funcționarea obiectivului nu vor exista efecte semnificativ negative asupra factorilor de mediu .
- (c) *natura transfrontalieră a impactului* – nu e cazul ;
- (d) *intensitatea și complexitatea impactului* – nu e cazul ;
- (e) *probabilitatea impactului* – nu e cazul;
- (f) *debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului* – nu e cazul ;
- (g) *cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate* – nu e cazul ;
- (h) *posibilitatea de reducere efectivă a impactului* – nu e cazul.

4. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

Nu sunt prevăzute în această etapă.

5. JUSTIFICAREA ÎNCADRĂRII PROIECTULUI, DUPĂ CAZ, ÎN PREVEDERILE ALTOR ACTE NORMATIVE NAȚIONALE CARE TRANSPUN LEGISLAȚIA COMUNITARĂ (IPPC, SEVESO, COV, LCP et.)

Nu este cazul.

6. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER

- organizarea de șantier se va amenaja strict pe terenul detinut de beneficiar și nu va afecta domeniul public sau proprietățile învecinate;
- se va realiza împrejmuirea organizării de șantier;
- se va restricționa accesul în organizarea de șantier, acesta va avea loc controlat printr-o secțiune de control;
- va fi amplasat container tip OS –organizare de șantier- pentru vestiare și birou;
- se vor amenaja toalete ecologice prevăzute cu lavoare, în număr suficient pentru personalul muncitor;

- staționarea utilajelor și a mijloacelor de transport în incinta organizării de șantier se va face numai în spațiu special stabilit (platformă betonată sau pietruită), dotat cu material absorbant ;
- în incinta organizării de șantier se va amenaja o platformă pentru depozitarea temporară a materialelor de construcții utilizate și a deșeurilor generate.

7. LUCRĂRI DE REFACERE / RESTAURARE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII

7.1. Lucrări propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției

La finalizarea lucrărilor pentru realizarea investiției terenul rămas liber după executarea platformei, va fi sistematizat.

7.2. Aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale

În cazul unor scurgeri accidentale de produse petroliere, fie de la mijloacele de transport cu care se cară diverse materiale, fie de la utilajele folosite, factorul de mediu care poate fi afectat este solul; în acest caz se recomandă achiziționarea de material absorbant pentru intervenția promptă.

Se recomandă amenajarea unor spații corespunzătoare pentru depozitarea controlată a deșeurilor produse pentru a evita riscul ca acestea să ajungă pe terenurile învecinate sau să fie depozitate necontrolat în incinta obiectivului.

7.3. Aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea obiectivului

În cazul demolării obiectivului, la încetarea activității, se va proceda astfel:

- înainte de începerea lucrărilor de desființare a obiectivului se vor obține toate avizele, acordurile și autorizațiile necesare, conform legii ;
- toate materialele ce rezultă în diferite etape ale activității de dezafectare trebuie sortate pe categorii, evitându-se amestecarea acestora;
- materialele rezultate în urma dezafectării vor fi valorificate prin firme autorizate sau, după caz eliminate în depozite autorizate, care le acceptă la depozitare conform criteriilor prevăzute în ordinul MMGA nr. 95/2005 ;
- se va realiza separarea deșeurilor de materiale cu conținut de substanțe periculoase de celelalte materiale, chiar din zona generării acestora;
- se va reface amplasamentul la starea inițială (teren liber) sau va fi pregătit pentru o viitoare construcție, în funcție de destinația ulterioară a terenului.

7.4. Modalități de refacere a stării inițiale /reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului

Aceste modalități se vor stabili, dacă va fi cazul, la momentul luării deciziei privind desființarea obiectivului și depind de strategia care se va adopta în ceea ce privește utilizarea ulterioară a terenului.

8. EVALUARE ADECVATĂ

Amplasamentul pe care se va realiza obiectivul nu se află în interiorul sau în vecinătatea unei arii naturale protejate de tip Sit Natura 2000 astfel încat nu este necesară declanșarea procedurii de evaluare adecvată.

Întocmit,
Voinea Daniela

Elaborator,

BLUE TERRA CONSULTING S.R.L.

01.08.2018