

Memoriu de prezentare necesar emiterii acordului de mediu

1. INFORMAȚII GENERALE

Denumirea proiectului:

***AMENAJARE ZONA DE ACCES CAROSABIL SI BANDA DE DECELERARE
PENTRU ACCES IMOBIL MAGAZIN MATERIALE DE CONSTRUCTII***

**Amplasament: sos Constantei nr.88, zona DN 39 km 41+813 stanga, mun Mangalia,
jud. Constanța**

Beneficiarii lucrărilor: FIVE HOLDING S.A.

Proiectantul lucrărilor: GHICAN PROIECT S.R.L.

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

2. DESCRIEREA PROIECTULUI

2.1 Scopul și importanța proiectului

În vederea asigurării accesului la magazinul de materiale de construcții Brick, deschis într-un imobil existent – fosta fabrică de pâine Dobrogea, la intrarea în orașul Mangalia, se propune amenajarea unei zone de acces carosabil și a unei benzi de decelerare în zona drumului național DN39 LA km41+813, stânga.

S-a considerat oportună construirea unui magazin pentru comercializarea materialelor de construcții, în scopul largirii și diversificării gamei de servicii oferite populației, având în vedere cererea pe piața a spațiilor tip hypermarket.

În vederea facilitării accesului la noul obiectiv este necesară organizarea circulației ținând cont de vecinătatea cu DN39 și de valorile traficului.

2.1. Amplasarea proiectului

(a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor

Amplasamentul studiat în vederea realizării proiectului este situat în intravilanul municipiului Mangalia, sos Constantei nr.88 (anexa 1), zona DN 39 km 41+813 stanga, jud. Constanța (anexa 2).

Terenul este proprietate publică, atât al statului (zona DN39) în administrarea Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Constanța, cât și domeniu public al Municipiului Mangalia (zona cuprinsă între DN39 și proprietățile private) conform prevederilor art. 6 din OG 43/1997. Amplasamentul este identificat cu nr. cadastral 101170.

Conform certificatului de urbanism nr. 255/04.06.2018, terenul este încadrat la categoriile de folosință drum și curți-construcții și face parte din zona de impozitare A, conform HCL nr.116/21.12.2016 – anexa 1.

Potrivit PUG Mangalia, terenul se află în unitatea teritorială de referință UTR 06-Rozelor iar funcțiunea dominantă în zonă este de locuire, industrie locală și servicii turistice.

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

Pentru realizarea obiectivului în zona studiată nu vor fi utilizate resurse naturale regenerabile.

(c) capacitatea de absorbție a mediului natural

(i) zone umede, zone riverane, guri ale râurilor: nu este cazul

(ii) zone costiere și mediul marin: nu este cazul

(iii) zone montane și forestiere: nu e cazul;

(iv) rezervații și parcuri naturale: nu e cazul;

(v) zone clasificate sau protejate de dreptul național; zone Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate: nu este cazul;

(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 intravilanul municipiului Mangalia;

(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.

2.2 Caracteristicile proiectului

(a) dimensiunea și concepția întregului proiect

Proiectul a fost întocmit pe baza temei cadru elaborată de beneficiar, a particularităților terenului din punct de vedere al vecinătăților, condițiilor geotehnice și condițiilor impuse prin certificatul de urbanism emis de Primăria Mangalia, a Autorizației nr.5.7/15.02.2017 și a Autorizației nr.3.7./18.01.2018 privind reactualizarea autorizației nr.5.7/15.02.2017, emise de către C.N.A.I.R. S.A. Direcția Regională de Drumuri și Poduri Constanța (anexa 3).

Prin proiect se propune amenajarea unei zone de acces carosabil și a unei benzi de decelerare în zona drumului național DN 39 la km 41+813 stanga, în vederea facilitării accesului în/din incinta obiectivului magazin materiale de construcții.

În prezent accesul pietonal și auto în/din incinta obiectivului se realizează din Soseaua Constanței DN39, care se află în partea de vest a amplasamentului.

Carosabilul DN39 are o lățime de 13,8 m, corespunzătoare pentru patru benzi de circulație, câte două pe sens, cu lățime de 3,45 m, fără benzi de încadrare și acostamente, cu rigola pe partea dreaptă și trotuar cu lățimea de 2,8 m din pavele beton.

În profil longitudinal, DN39 este în pantă lină, în coborâre spre localitatea 23 August, cu valori ale declivității cuprinse între 0,01 – 0,45%.

În secțiune transversală, carosabilul are pantă divergentă din ax, în valoare de 2,5 %, descărcând apele pluviale în afara amprizei.

Drumul național are îmbrăcăminte asfaltică în stare bună.

Zona menționată este situată între indicatoarele F47/F49, iar viteza maximă în zonă de circulație este de 50 km/h.

Lucrările de construcții cuprind următoarele amenajări: (anexa 4)

- ✓ **insula denivelată** mediană, separatoare de sensuri ce va fi delimitată de carosabil prin borduri de ciment 25x20cm și pavele din beton pe strat de ciment și strat de umplutură, înlocuind îmbrăcăminte asfaltică ce va fi frezată;
- ✓ **doua accese din DN39, unul la km 41+813 stanga** ce va cuprinde două benzi de câte 4,5 m, separate de insula denivelată cu lățimea de 1 m. Aceasta va permite intrarea, atât prin executarea virajului de dreapta cât și pentru cel de stanga, iar ieșirea va fi permisă în toate direcțiile. **Al doilea acces** se va realiza la **km 41+720 stanga**, cu lățimea de 5,5 m și va fi dedicat pentru virajul la dreapta al autovehiculelor de aprovizionare. Acest acces va fi închis cu bariera.

Intre pozitiile km 41+700 si 41+872 se vor modifica elementele drumului national, astfel incat latimea benzilor de circulatie va fi de 3,1 m, banda specială pentru viraj la stanga va avea 3,0 m iar insula mediana denivelata va avea latimea minima de 1,0 m. Trotuarul de pe partea stanga va avea latimea de 2,0 m iar partea dreapta a drumului nu va fi modificata.

Sistemul de reglementari a sigurantei circulatiei va fi compus din indicatoare rutiere, marcaje rutiere cu vopsea alba reflectorizanta, alte dispozitive complementare, care se vor reface in fiecare an, in aceleasi conditii si se vor monta indicatoare de circulatie pentru informarea si dirijarea participantilor la trafic.

Structura rutiera utilizata pentru acces va fi similara celei a drumului national, executata cu:

- 4 cm BA16 strat de uzura;
- 6 cm BAD20;
- macadam 10 cm;
- piatra sparta 20 cm sort 25-63 mm;
- strat geocompozit;
- piatra sparta 20 cm sort 0-63 mm
- strat de 10 cm nisip pe patul de pamant compactat.

Lucrările de acces la drumul national, se vor executa de o societate specializată in lucrări de drumuri, agreata de administratorul drumului, sub indrumarea Directiei Regionale de Drumuri si Poduri Constanta

Zona studiata dispune de toate retelele edilitare necesare: alimentare cu apa, canalizare, alimentare cu energie electrica, alimentare cu gaz metan, insa pentru realizarea si ulterior functionarea acceselor amenajate in/din incinta magazinului de materiale pentru constructii, nu va fi necesară bransarea la rețelele de utilități existente în zonă, exceptând colectorul de ape pluviale.

(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

Pentru amplasarea și punerea în funcțiune a obiectivului propus se vor utiliza materiale naturale, omologate, specifice constructiei de drumuri. Cantitatile de materiale sunt reduse avand in vedere marimea proiectului

Pe perioada execuției lucrărilor se va asigura colectarea, depozitarea temporară și evacuarea în condiții de siguranță a deșeurilor.

(d) producția de deșeuri: 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 in detaliu la cap. 7

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

3.7

3. SURSE DE POLUANȚI ȘI INSTALAȚII PENTRU REȚINEREA, EVACUAREA ȘI DISPERSIA POLUANȚILOR ÎN MEDIU

3.1 Factorul de mediu apa

Poziția orașului este marcată la sud de limita lacului Mangalia, de țărmul mării la est, iar la vest și la nord, de Balta Mangalia, pădurea Comorova, calea ferată către Constanța,

Cel mai apropiat *corp de apă de suprafață* de amplasamentul analizat este Balta Mangalia, situată la cca. 750 m nord de obiectiv iar Marea Neagră se află la o distanță de cca. 800 m est de obiectiv.

Marea Neagră este cel mai mare bazin intercontinental, salmastru, având o suprafață de 413 488 m² și un volum de 529 155 km³. Caracteristicile unice ale Mării Negre sunt reprezentate de (ABADL, 2009):

- direcția predominantă a curenților marini N-S;
- absența curenților verticali ce are ca efect creșterea accentuată a densității apei între 0-200 m adâncime;
- absența mareelor;
- volum majoritar anoxic (90%);
- variabilitate mare temporală și spațială a proprietăților fizico-chimice;
- salinitatea variind între 18-19‰ la suprafață și 22,5‰ la adâncimi de 2,000m;
- existența unui strat superficial oxigenat unde au loc procese biotice și a unui strat profund anoxic, fără viață care conține hidrogen sulfurat, separate la o adâncime de 150-200m;
- schimb de apă redus cu Marea Mediterană prin strâmtoarea Bosfor.

În cadrul clasificării corpurilor de apă din zona costieră realizate de ABA-DL în conformitate cu Directiva Cadru a Apei au fost delimitate:

- 2 corpuri de apă tranzitorii: sectorul Periboina-Cap Singol, inclusiv Lacul Sinoe;
- 4 corpuri de apă costieră: Periboina-Cap Singol, Cap Singol-Eforie Nord, Eforie Nord-Vama Veche și Mangalia.

Balta Mangalia este situată în regiunea sudică a litoralului Marii Negre, la cca. 3 km nord de orașul Mangalia, între stațiunile turistice Saturn și Venus, fiind separată de mare printr-un cordon litoral, format din perisipuri nisipoase, lung de circa 1400 m și cu latimi variind între 120 și 160 m.

Din punct de vedere al *resurselor de ape subterane*, principalele structuri acvatică 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.

Nu se pune problema existenței pe amplasament sau în vecinătatea acestuia a unor surse de apă subterană care să constituie surse de alimentare cu apă potabilă a orașului.

Nu se cunosc date despre nivelul apei subterane în zona amplasamentului propus pentru realizarea investiției, însă se apreciază că lucrările ce se vor executa nu sunt de natură să afecteze calitatea pânzei de apă freatică.

Alimentarea cu apă

Proiectul nu presupune bransarea la rețelele de utilități.

Ape pluviale

Colectarea și scurgerea apelor pluviale se va realiza prin elemente și dispozitive de scurgere (rigole, santuri, guri de scurgere cu gratare, canalizări pluviale subterane), corelate cu pantele de scurgere ale profilului longitudinal și debitele acumulate. Apa pluvială care se scurge pe structura rutieră se va colecta în sistemul de canalizare centralizat al municipiului Mangalia.

Canalizare

Grupurile sanitare ecologice ce se vor amplasa în zona organizării de șantier se vor vidanja periodic.

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

În perioada executării lucrărilor de amenajare a obiectivului:

- ✓ se vor utiliza toalete ecologice prevăzute cu lavoare, în număr suficient în cadrul organizării de șantier;
- ✓ staționarea mijloacelor de transport și a utilajelor în incinta organizării de șantier, se va realiza numai în spațiile special amenajate (platforme pietruite sau betonate) în incinta magazinului de construcții;
- ✓ nu se vor organiza depozite de combustibili în incinta șantierului;
- ✓ se interzice spălarea mijloacelor de transport, utilajelor și echipamentelor utilizate, în incinta șantierului;
- ✓ depozitarea materialelor de construcții necesare și a deșeurilor generate se va face numai în spațiile special amenajate în incinta organizării de șantier;
- ✓ se va avea în vedere gestionarea optimă a deșeurilor generate în perioada realizării obiectivului, utilizarea containerelor dedicate pentru depozitarea intermediară a acestora, pentru a evita formarea de depozite neorganizate;
- ✓ se va achiziționa material absorbant în vederea intervenției prompte în cazul unor scurgeri accidentale de produse petroliere în zona obiectivului;

În **perioada funcționării obiectivului**, principalele surse de emisii în aer sunt reprezentate de:

- traficul determinat de mașinile de marfă ce aprovizionează magazinul și de mașinile clienților magazinului. Emisiile provenite din aceste surse se suprapun celor provenite din traficul ce se desfășoară pe acest tronson al drumului național folosit drept cale de acces/ieșire din oraș.

3.2 Factorul de mediu aer

Meteoclimatic, județul Constanța aparține în proporție de 80% sectorului cu climă continentală și în proporție de 20% sectorului cu climă de litoral maritim. Regimul climatic în partea maritimă în care se încadrează și proiectul studiat, se caracterizează prin veri a căror căldură este atenuată de briza mării și prin ierni blânde, marcate de vânturi puternice și umede dinspre mare. O caracteristică topoclimatică importantă constă în influența apelor saline asupra gradului de încălzire și stocare a căldurii, ceea ce favorizează cura balneară, care se prelungește și în luna septembrie.

Terenul pe care urmează a se realiza obiectivul este situat în municipiul Mangalia, la intrarea în oraș.

Din punct de vedere a calității aerului, s-a constatat că odată cu începerea sezonului estival, creșterea traficului în zonă conduce implicit la creșterea emisiilor din trafic și la creșterea nivelului de zgomot. Ultimele studii efectuate au relevat un nivel acceptabil al noxelor în zonă.

În perioada derulării proiectului principalele surse de poluare sunt procesele de ardere a combustibililor utilizați pentru funcționarea mijloacelor de transport și utilajelor, principalii poluanți fiind în acest caz SO_x, NO_x, CO.

De asemenea, executarea propriu-zisă 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 această perioadă 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 combustibil cu conținut redus de sulf, conform prevederilor legislative în vigoare (HG nr. 470/2007 privind limitarea conținutului de sulf din combustibilii lichizi, modificată și completată prin HG nr. 1197/2010);
- ✓ 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 Mangalia în Autorizația de Construire;

În perioada funcționării obiectivului, principalele surse de emisii în aer sunt reprezentate de traficul determinat de accesul în zonă.

3.3 Protecția solului și subsolului

În perioada execuției lucrărilor de amenajare, 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;

- impurificarea solului cu ape uzate menajere în cazul în care organizarea de șantier nu va fi dotată cu toalete ecologice prevăzute cu lavoare;
- tranzitarea sau staționarea autovehiculelor în zone necorespunzătoare.

Principalele măsuri recomandate în vederea diminuării impactului asupra factorului de mediu sol/subsol sunt:

- respectarea strictă a limitelor amplasamentului conform planului de situație și aplicarea prin proiect a unor soluții tehnice cu impact nesemnificativ;
- colectarea selectivă, pe categorii, a deșeurilor rezultate în urma lucrărilor prevăzute în proiect și depozitarea temporară în spații special amenajate până la preluarea lor de către societăți autorizate în colectarea și valorificarea acestora;
- interzicerea depozitării temporare 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 ;
- se recomandă achiziționarea de material absorbant pentru intervenția promptă în cazul apariției unor scurgeri de produse petroliere.

În perioada funcționării obiectivului, se apreciază că în condiții normale, nu există surse de poluare a solului.

3.4 Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Principalele surse de zgomot pot fi determinate de intensificarea traficului în zonă ca urmare a existenței noului obiectiv și necesității accesului în zona.

Habitatul modern se caracterizează prin deteriorarea continuă a mediului sonor urban. Traficul, indiferent sub ce formă se găsește el, este, se pare, cea mai mare formă de amenințare de poluare sonoră.

Măsurile tehnice pentru combaterea poluării sonore se referă la ecranarea sursei de zgomot și protecția urechii omului și a locuinței, spațiului în care își desfășoară activitatea. Se caută noi materiale de construcție, cu proprietăți antifonice, iar arhitectura spațiilor de locuit trebuie să țină cont de amplasarea dormitoarelor astfel încât să nu fie expuse arterelor de circulație cu flux continuu. Alte posibilități de reducere a zgomotului pe arterele de circulație vizează limitarea vitezei de deplasare, modificarea texturii drumului, limitarea accesului mașinilor grele, controlul traficului care să impună reducerea accelerării, dezvoltarea de modele computaționale adaptate unei anumite locații, în funcție de topografie, meteorologie, tub sonor pentru reducerea zgomotului.

În perioada executării lucrărilor de construcții se va înregistra o creștere a nivelului de zgomot în zona amplasamentului, generată în principal de :

- ✓ realizarea lucrărilor specifice de construire a obiectivului;
- ✓ intensificarea traficului determinat de necesitatea aprovizionării amplasamentului cu materiale, echipamente și utilaje;
- ✓ lucrări de încărcare-descărcare a materialelor de construcții.

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

- ✓ utilizarea unor echipamente și utilaje corespunzătoare din punct de vedere tehnic, de generații recente, prevăzute cu sisteme performante de minimizare a poluanților emisi în atmosferă, inclusiv din punct de vedere al nivelului zgomotului produs;
- ✓ folosirea unor utilaje cu capacități de producție adaptate la volumele de lucrări necesar a fi realizate, astfel încât acestea să aibă asociate niveluri moderate de zgomot;
- ✓ utilajele vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic în vederea creșterii performanțelor;
- ✓ se va proceda la oprirea motoarelor utilajelor în perioadele în care acestea nu sunt în activitate;
- ✓ se va avea în vedere oprirea motoarelor autovehiculelor în intervalele de timp în care se realizează descărcarea materialelor;
- ✓ lucrările pentru amenajarea obiectivului, ce presupun producerea de zgomote cu intensități ridicate se vor realiza într-un anumit interval orar, în principiu pe timpul zilei.

În perioada funcționării obiectivului, se apreciază că nu există surse majore de zgomot.

3.5 Protecția împotriva radiațiilor

Nu este cazul.

3.6 Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Amplasamentul nu este situat în incinta sau în vecinătatea unei arii naturale protejate, iar realizarea obiectivului nu este de natură să determine modificări asupra unor ecosisteme acvatice sau terestre.

3.7 Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

Proiectul propus pentru amenajarea drumurilor de acces către magazinul de materiale pentru construcții Brick se va desfășura în zona adiacentă infrastructurii de transport de interes public existente, dar nu va stănjeni circulația de pe DN39, dimpotrivă va ajuta la organizarea circulației ținând cont de noile amenajări din zona.

Principalele elemente legate de impactul realizării și funcționării obiectivului asupra așezărilor umane și sănătății populației se referă la următoarele aspecte:

- zgomotul produs de utilaje, echipamente, mijloace de transport în perioada realizării lucrărilor și a funcționării obiectivului. Pentru ca aceste zgomote să nu constituie un factor de disconfort pentru locuitorii din zonă se impune luarea unor măsuri, precum cele prezentate în capitolul 3.3 al prezentului memoriu de prezentare;

- potențiala modificare a calității aerului în zonele învecinate obiectivului , determinată de creșterea concentrației pulberilor în atmosferă datorită lucrărilor specifice de construcții, dar și de eliminarea în atmosferă a noxelor provenite din surse mobile- arderea combustibililor pentru funcționarea motoarelor diverselor echipamente, utilaje, mijloace de transport. Măsurile în vederea eliminării sau diminuării acestui impact sunt cele prezentate în cadrul capitolului 3.2.

3.8 Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament

În perioada executării lucrărilor de amenajare a investiției se preconizează generarea următoarelor categorii de deșeuri:

Tabelul nr. 2

Denumirea deșeurii	Starea fizică (solid - S Lichid - L Semisolid- SS)	Codul deșeurii	Sursă
Beton	S	17 01 01	construcții
Resturi de materiale de construcții și deșeuri din construcții	S	17 09 04	construcții și construcții-montaj
Deșeuri menajere	S	20 03 01	personalul muncitor
Material absorbant uzat	S	15 02 02*	intervenției în cazul apariției unor poluări accidentale

- ✓ **deșeuri 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.

De asemenea, se vor lua măsuri ca aceste tipuri de deșeuri să nu fie depozitate pe terenurile aflate în vecinătatea obiectivului sau în alte locuri decât cele special amenajate pentru depozitarea acestora 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 astfel a unor depozite neorganizate și necontrolate de deșeuri.

În perioada funcționării obiectivului nu vor exista deseuri.

Pe tot parcursul derulării activităților de construcții și ulterior pe perioada exploatarei obiectivului se recomandă respectarea cerințelor HG 856/2002, privind întocmirea evidenței gestiunii deșeurilor generate și a Legii nr. 211/2011 privind regimul 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. În perioada funcționării obiectivului, prin măsurile de protecție prevăzute în regulile de exploatare se preconizează un impact minim;
- (b) natura impactului* – nu e cazul ;
- (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 etc.)

Nu este cazul.

6. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER

Organizarea de șantier se va amenaja strict pe terenul aflat în proprietatea beneficiarului, FIVE HOLDING S.A. și nu va afecta domeniul public sau proprietățile învecinate (anexa 7).

- ✓ se va realiza înrejmuirea provizorie a organizării de șantier cu panouri metalice 2x3 m, iar accesul auto și pietonal va fi controlat;

- ✓ baracamentul va fi constituit din containere modulare poziționate pe pat de piatră ce adăpostesc vestiarele și biroul organizării de șantier;
- ✓ organizarea va dispune de toalete ecologice pentru uzul muncitorilor;
- ✓ se va amenaja o platformă pentru depozitarea temporară a materialelor de construcții utilizate și a deșeurilor generate, în incinta organizării de șantier;
- ✓ staționarea utilajelor și a mijloacelor de transport în incinta organizării de șantier se va face numai în spațiu special stabilit (platforma pietruită), dotat cu material absorbant;
- ✓ se interzice accesul și circulația mijloacelor de transport în spațiile verzi sau proprietățile adiacente;
- ✓ lucrările pentru organizarea de șantier vor fi semnalizate corespunzător.

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 obiectivului, racordul la drumul național se va realiza cu aceeași îmbracaminte și aceeași structura rutieră cu cea existentă pe drumul național.

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

Eventuale scurgeri accidentale de produse petroliere de la mijloacele de transport cu care se cară diverse materiale, de la utilajele folosite, ori de la autovehiculele ce tranzitează zona reprezintă surse de poluare a solului/subsolului. În acest caz se recomandă achiziționarea de material absorbant și intervenția promptă, în vederea minimizării efectelor poluării.

De asemenea, depozitarea necontrolată a materialelor și deșeurilor poate determina fenomene de poluare a solului/subsolului. Pentru a evita aceste situații se va implementa colectarea selectivă a deșeurilor prin amplasarea coșurilor de gunoi colorate diferit și etichetate conform cu categoria de deșeurii cărora le sunt destinate.

Se va asigura preluarea periodică a deșeurilor de către firma de salubritate și /sau firmele autorizate în colectarea deșeurilor reciclabile.

7.3 Aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației/clădirii

- ✓ 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 demolare trebuie sortate pe categorii, evitându-se amestecarea acestora;

- ✓ vor fi dezafectate toate conductele, instalațiile și echipamentele ce asigură alimentarea cu apă și evacuarea apei, după care se vor sigila aceste conducte ;
- ✓ 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 prevazute 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 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 încât nu este necesară declanșarea procedurii de evaluare adecvată.

Întocmit,
Voinea Daniela

ANEXE

ANEXA 1 – DOVADĂ ATRIBUIRE ADRESĂ

ANEXA 2 – PLAN DE ÎNCADRARE ÎN ZONĂ

ANEXA 3 – AUTORIZATII EMISE DE CATRE C.N.A.I.R. S.A.
DIRECTIA REGIONALA DE DRUMURI SI PODURI CONSTANTA

ANEXA 4 – PLAN DE SITUATIE