

MEMORIU DE PREZENTARE NECESAR EMITERII ACORDULUI DE MEDIU

1. INFORMAȚII GENERALE

Denumirea proiectului:

***CONSTRUIRE ANSAMBLU TEHNOLOGIC FARMAT DIN – FOSĂ RECEPȚIE
CEREALE CF/AUTO, COPERTINĂ FOSĂ, SALĂ MAȘINI ELEVATOARE ȘI
ESTACADE BENZI TRANSPORTOARE***

Amplasament: **Incinta Port Constanta Nord, Radăcina Mol II, mun. Constanța**

Beneficiarul lucrărilor: **C.N. A.P.M. S.A. pentru SOCEP S.A.**

Proiectantul lucrărilor: **ISACOV&ASOCIAȚII 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;

Construire ansamblu tehnologic, 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 construirea unui ansamblu tehnologic format din: fosă recepție cereale CF/auto, copertină fosă, sală mașini elevatoare și estacade benzi transportoare.

2.2. Amplasarea proiectului

(a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor

Societatea SOCEP S.A. deține în zona studiată un teren inchiriat, cu suprafață totală de 8520,00 mp din acte și masuratori cadastrale. 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.222953 așa cum reiese din extrasul de carte funciară eliberat sub nr.25373 din data de 02.03.2018 iar pentru realizarea investiției s-a obținut Avizul Favorabil emis de către C.N. Administrația Porturilor Maritime S.A.

Destinația terenului stabilită prin planurile de urbanism și amenajarea teritoriului aprobate, confirmată prin Certificatul de urbanism nr. 1715/27.04.2018, 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 și are următoarele vecinătăți (anexa 1):

- la nord- hale de depozitare 5a,6a,7a,44 și Danele portuare 35,36,37;
- la sud - hale de depozitare 43, 45, 8a, 46 și Danele portuare 41,42,43;
- la est - Dana portuară 39;
- la vest – platformă betonată.

(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 II, pe cheul portului, 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. 5,5 km sud-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 Nord, la o distanță de cca. 25 m de dig.

(iii) zone montane și forestiere: nu e cazul

(iv) rezervații și parcuri naturale: nu este cazul

(v) zone clasificate sau protejate de dreptul național; zone Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate: Țărnuțel 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 Nord, în afara zonelor locuite, la cca.1,5 km de cele mai apropiate locuințe din municipiul Constanța și cca.2 km de zona Peninsulară a municipiului Constanta;

(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 construirea unui ansamblu tehnologic format din: fosă recepție cereale CF/auto, copertină fosă, sală mașini elevatoare și estacade benzi transportoare, pe terenul cu **suprafața de 8520mp**.

Descrierea situației existente

Societatea SOCEP S.A. desfășoară activități de manipulare și depozitare cereale în zona Mol II , utilizând pentru această activitate un număr de nouă magaziile de depozitare.

În prezent, se utilizează o tehnologie de descărcare, atât pentru vagoanele tip CF cât și pentru mijloacele de transport auto, sistemul de benzi mobile cu funcționare individuală de descărcare, amplasate sub vagoane iar din autocamioane, descărcarea se realizează prin bascularea progresivă a cerealelor pe benzile de transport.

Descrierea situației propuse (anexa 2)

Se propune construirea unui ansamblu tehnologic de descărcare și transport cereale compus din fosa de recepție cereale CF și auto, elevator de preluare a mărfii și sistem de benzi transportoare de transfer către magaziile de depozitare existente (anexa 3), astfel:

Fosa de recepție/descărcare va fi amplasată în zona tunel Mol II în dreptul spațiului dintre magaziile de depozitare nr.2 prim (8a) și 3 prim (45) pe linia de cale ferată nr.3.

Fosa de recepție/descărcare va fi acoperită și prevăzută cu sisteme de aspirație pentru reducerea emisiilor de praf, ventilatoare și filtre de praf.

Estacade benzi transportoare, se vor amplasa două estacade, astfel:

- ✓ 1. orientată vest-est paralelă cu căile ferate dintre halele învecinate, situate la nord și cele învecinate la sud, adiacentă magaziilor de depozitare nr.1 prim (46), nr.2 prim (8a), nr.3 prim (45) și nr.4 prim (43).
- ✓ 2. orientată nord-sud perpendiculară pe căile ferate, între magaziile 2 și 3 (6a-7a) la nord și nr.2 prim - nr.3 prim (8a – 45) la sud, adiacentă magaziilor de depozitare situate la est.

Construire ansamblu tehnologic, Incinta Port Constanta

Cele două estacade au rolul de susținere a sistemului de benzi transportoare, astfel încât să se poată realiza transferul cerealelor descărcate în fosă, din vagonul CF sau auto, spre următoarele zone:

- Zona danelor nr.36 și 43 pentru încărcarea directă la vavă (cu traversarea supraterrană a tunelului)
- Transfer către zona magaziiilor de depozitare temporară a cerealelor până la o încărcare ulterioară, nr. 1 prim, 2 prim, 3 prim și 4 prim,

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:

Infrastructura va fi din platformă de beton existentă pe amplasament și fundații din beton armat, specifice acestor tipuri de activități iar structura de rezistență a ansamblului tehnologic va fi metalică.

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 8520,00 mp (cf. acte și măsurători cadastrale)		
SUPRAFETE	EXISTENT	PROPUS
Suprafața construită	0,00 mp	223.50 mp
Suprafața desfășurată	0,00 mp	223.50 mp
P.O.T.*	0,00 %	2.62%
C.U.T.*	0,00	0,0262
CUT volumetric	0.00mc/mp	0.36mc/mp

*Nota: estacadele sunt instalații tehnologice cu benzi transportoare la o înălțime de cca. 5 - 6m pe o structură metalică, deasupra platformei betonate și nu se consideră în calculul POT și CUT.

Asigurarea utilităților se va face prin racordarea obiectivului de investiție la rețele tehnico-edilitare existente în zonă. Alimentarea cu apă se va realiza din rețeaua CNAPM SA. Apele pluviale de pe platformă vor fi dirijate către rețeaua de canalizare existentă în zonă, pastrandu-se direcția naturală de scurgere a apelor pluviale.

Instalațiile electrice se vor executa cu respectarea normativelor în vigoare.

- (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. Nu se vor utiliza resurse naturale;
- (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 în 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 RETINEREA, EVACUAREA ȘI DISPERSIA POLUANȚILOR 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 strâmtoări 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 păturile 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-Jurasic

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 vechi, din zona de nord se asigura printr-un bransament la rețeaua R.A.J.A. din OL și PREMO cu Dn=500 mm și L= 300 m. Conducta este prevăzută cu un apometru montat în zona Poarta 2. Apa furnizată în acest sector provine din complexul “Calarasi”.

Construire ansamblu tehnologic, Incinta Port Constanta

Alimentarea portului nou din zona de sud se face printr-un bransament 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 apa din complexul "Palas-Constanta".

Având în vedere structura rețelei de distribuție a apei de pe platforma portuară în care nu există interconectare între portul vechi și portul nou, în anul 2009, s-a propus executarea unui nou foraj pe platforma portuară (F3), în zona Portii 2 de intrare în port. Astfel s-a reușit suplimentarea debitului de apă al portului.

Apă potabilă este distribuită consumatorilor portuari printr-o rețea înelară alcătuită din conducte din oțel, fontă și PEHD, cu diametre cuprinse între 100-500 mm și lungime totală de 52.251 m. Presiunea pe conductă este de 6 atm, deoarece conductă asigură atât debitul de apă potabilă, cât și debitul pentru incendiu. Pentru mărirea presiunii apei în incinta portului funcționează 6 stații de pompare dotate cu pompe ACV și Lotru.

Alimentarea cu apă a obiectivului propus se face din rețeaua existentă în zonă.

Apele uzate menajere și industriale de la agenții economici de pe platforma portuară sunt preluate de rețeaua de canalizare a portului constituită din tuburi din beton, conducte din oțel și PEHD cu diametre cuprinse între 100 și 1000 mm, având o lungime totală de cca. 27.657 m.

Apele uzate menajere sunt preluate prin intermediul stațiilor de pompare SP1, SP2, SP3, SP4, SP5, SP5', SP6, SP7, SP8, SP9 și descărcate în stația de tratare mecanică.

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 trecute prin separator de hidrocarburi, apoi sunt 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 apă sunt următoarele:

În perioada executării lucrărilor de construire a obiectivului, măsurile generale ce trebuie avute în vedere pentru asigurarea protecției calității factorului de mediu apă sunt următoarele:

- 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 în zona de lucru.

În perioada funcționării obiectivului

- alimentarea cu apă a obiectivului se va realiza prin racordarea la rețeaua existentă în zonă exploatată de CN APM Constanta SA;
- apele uzate menajere vor fi conduse spre rețeaua de canalizare existentă în zonă aparținând CN APM Constanta SA ;
- 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:

- producerea energiei termice și a apei calde menajere în centralele termice proprii;
- incinerarea deșeurilor în incineratorul amplasat în Portul Constanța;
- traficul rutier, maritim și feroviar în incintele portuare;
- operarea de mărfuri vrac solid, în principal minereuri feroase și neferoase, cereale, cărbuni și cocs;
- 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:

Construire ansamblu tehnologic, Incinta Port Constanta

- 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.

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 măsurărilor, a calculului 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;

Construire ansamblu tehnologic, Incinta Port Constanta

- utilizarea de sisteme adecvate de atenuare a zgomotului la surse (motoare utilaje, pompe etc);
- 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 ;

Construire ansamblu tehnologic, Incinta Port Constanta

- 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.

Țărmlul 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 deșeuri:

Descrierea deșeurii	Codificarea deșeurii conform H.G. 856/2002
deșeuri menajere	20 03 01

Construire ansamblu tehnologic, Incinta Port Constanta

deșeu de hârtie și carton	15 01 01
ambalaje de materiale plastice	15 01 02
ambalaje din sticlă	15 01 07
deșeuri fier	17 04 05
material absorbant îmbibat cu produse petroliere	19 13 01*

- **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.

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

Lucrările vor fi realizate după normele de calitate în construcții astfel încât cantitățile de deșeuri rezultate să fie limitate la minim. De asemenea, se vor lua măsuri ca aceste tipuri de deșeuri 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 deșeuri.

În perioada funcționării obiectivului deșeurile generate vor fi de tip menajer și deșeuri 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.

Construire ansamblu tehnologic, Incinta Port Constanta

- (b) *natura impactului* – considerăm că 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 va fi readus la forma initiala.

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 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 (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