



Studiu de Fezabilitate pentru *Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța*

CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI

MEMORIU DE PREZENTARE



BENEFICIAR:



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR” S.A.

Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului.
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate



Consultant: BAICONS Impex SRL



CUPRINS

I. DENUMIREA PROIECTULUI:	4
II. TITULAR:	4
III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT:	4
III.1. REZUMATUL PROIECTULUI:	4
III.2. JUSTIFICAREA NECESITĂȚII PROIECTULUI	13
III.3. VALOAREA INVESTIȚIEI	14
III.4. PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUȘĂ	14
III.5. PLANȘE REPREZENTÂND LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI, INCLUSIV ORICE SUPRAFAȚĂ DE TEREN SOLICITATĂ PENTRU A FI FOLOSITĂ TEMPORAR (plan de situație și amplasament)	14
III.6. FORME FIZICE ALE PROIECTULUI (PLANURI, CLĂDIRI, ALTE STRUCTURI, MATERIALE DE CONSTRUCȚII ȘI ALTELE)	14
III.6.1. Elemente specifice caracteristice proiectului propus	17
III.6.1.1. Profilul și capacitățile de producție	17
III.6.1.2. Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament	17
III.6.1.3. Descrierea proceselor de producție ale proiectului, în funcție de specificul investiției, mărimea, capacitatea	17
III.6.1.4. Materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora	17
III.6.1.5. Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă	18
III.6.1.5.1. În perioada de execuție a lucrării	18
III.6.1.5.2. În perioada de exploatare a lucrării	18
III.6.1.6. Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției	19
III.6.1.7. Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente	19
III.6.1.8. Resurse naturale folosite în construcție și funcționare	19
III.6.1.9. Metode folosite în construcție/demolare	20
III.6.1.10. Planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară	20
III.6.1.11. Relația cu alte proiecte existente sau planificate	21
III.6.1.12. Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare	21
III.6.1.13. Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor)	21
III.6.1.14. Alte autorizații cerute pentru proiect	21
IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE	22
IV.1. Planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului	22
IV.2. Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului	22
IV.3. Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz	23
IV.4. Metode folosite în demolare	23
IV.5. Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare	23
IV.6. Alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor)	23
V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI	23
V.1. Distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalieră, adoptată la ESPOO la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare	23



"MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA-CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI"

MEMORIU DE PREZENTARE

V.2. Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare.....	24
V.3. Hărți, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale:.....	28
V.4. Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970	32
V.5. Detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.....	33
VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE	33
A. SURSE DE POLUANȚI ȘI INSTALAȚII PENTRU REȚINEREA, EVACUAREA ȘI DISPERSIA POLUANȚILOR ÎN MEDIU.....	33
a) PROTECȚIA CALITĂȚII APELOR:.....	33
b). PROTECȚIA AERULUI:.....	34
c) PROTECȚIA ÎMPOTRIVA ZGOMOTULUI ȘI VIBRAȚIILOR:.....	34
d) PROTECȚIA ÎMPOTRIVA RADIAȚIILOR:.....	35
e) PROTECȚIA SOLULUI ȘI A SUBSOLULUI:	35
f) PROTECȚIA ECOSISTEMELOR TERESTRE ȘI ACVATICE:	36
g) PROTECȚIA AȘEZĂRILOR UMANE ȘI A ALTOR OBIECTIVE DE INTERES PUBLIC:	36
8. PREVENIREA ȘI GESTIONAREA DEȘEURILOR GENERATE PE AMPLASAMENT ÎN TIMPUL REALIZĂRII PROIECTULUI/ÎN TIMPUL EXPLOATĂRII, INCLUSIV ELIMINAREA:.....	37
9. GOSPODĂRIREA SUBSTANȚELOR ȘI PREPARATELOR CHIMICE PERICULOASE:.....	39
B. UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE, ÎN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, A APEI ȘI A BIODIVERSITĂȚII.....	39
VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT:	40
VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI	43
8.1. Dotările și măsurile prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, supravegherea calității factorilor de mediu și monitorizarea activităților destinate protecției mediului.....	43
IX. LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU PLANURI/ PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE.....	44
A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară (IED, SEVESO, Directiva-cadru apă, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru deșeuri etc.)	44
B. Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat	45
X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER:.....	45
10.1. Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier.....	45
10.2. Localizarea organizării de șantier	46
10.3. Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier.....	46
10.4. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier.....	47
10.5. Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu	47
XI. LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII, ÎN MĂSURA ÎN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE:.....	47
11.1. Lucrări propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității.....	47

11.2. Aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale..	48
11.3. Aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea obiectivului	48
11.4. Modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.....	48
XII. ANEXE - PIESE DESENATE	48
XIII. ARII NATURALE PROTEJATE	49
XIV. PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMĂTOARELE, INFORMAȚII, PRELuate DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE:.....	49
XV. CRITERIILE PREVĂZUTE ÎN ANEXA NR. 3 LA LEGEA NR. 292/2018 PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI ANUMITOR PROIECTE PUBLICE ȘI PRIVATE ASUPRA MEDIULUI SE IAU ÎN CONSIDERARE, DACĂ ESTE CAZUL, ÎN MOMENTUL COMPILĂRII INFORMAȚIILOR ÎN CONFORMITATE CU PUNCTELE III-XIV.....	50
15.1. Caracteristicile proiectului.....	50
15.2. Amplasarea proiectului	54
15.3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial	56

FIGURI

Figura 1. Prezentare acces în incinta Centrului de Management al Traficului	5
Figura 2. Plan perspectivă, vedere dinspre acces rutier poarta sudică a clădirii Centrului de Management al Traficului.....	6
Figura 3. Plan perspectivă, vedere dinspre liniile c.f. a clădirii Centrului de Management al Traficului...	7
Figura 4. Turn pentru antenă GSM-R.....	11
Figura 5. Plan de încadrare în zonă cu amplasamentul propus al Centrului de Management al Traficului Feroviar	14
Figura 6. Plan parter clădire Centru de Management al Traficului Feroviar.....	16
Figura 7. Secțiune longitudinală clădire Centrul de Management al Traficului Feroviar.....	16
Figura 8. Hartă acces rutier amplasament Centru de Management al Traficului	19
Figura 9. Plan de situație cu cel mai apropiat sit arheologic față de amplasamentul viitorului Centru de Management al Traficului (sursa: https://map.cimec.ro/Mapserver)	25
Figura 10. Imagine amplasament.....	29
Figura 11. Plan de situație cu amplasamentul viitorului Centru de Management al Traficului și aria naturală protejată cea mai apropiată de proiect – ROSPA0076 Marea Neagră (sursa: https://natura2000.eea.europa.eu). Figura 12. Plan de situație cu amplasamentul viitorului Centru de Management al Traficului (CMT) și ariile naturale protejate din apropierea proiectului (sursa: https://natura2000.eea.europa.eu).....	31
Figura 13. Amplasament proiect față de zonele locuite	32
Figura 14. Amplasament organizare de șantier.....	46
Figura 15. Zonarea teritoriului din punct de vedere al potențialului de producere a alunecărilor de teren	52
Figura 16. Zonarea valorilor de vârf ale accelerației terenului pentru proiectare ag cu IMR = 225 ani și 20% probabilitate de depășire în 50 de ani	53
Figura 17. Harta de macrozonare seismică.....	53
Figura 18. Zonarea teritoriului României în termeni de perioada de control (colț), Tc a spectrului de răspuns.....	54

TABELE

Tabel 1. Listă monumente istorice 2015	25
Tabel 2. Coordonatele STEREO 70.....	32
Tabel 3. Cantități de deșeuri estimate.....	37
Tabel 4. Măsurile de reducere a impactului	44



MEMORIU DE PREZENTARE

I. DENUMIREA PROIECTULUI:

"MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA-CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI"

II. TITULAR:

Denumirea titularului: COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE "CFR" SA

Adresa poștală, nr. de telefon, de fax și adresa de e-mail: Bulevardul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, București, Telefon/Fax: 021/312.30.59, tel. CFR 122.376.

Nume persoană de contact, cu date de identificare:

Director General	Ion SIMU-ALEXANDRU
Director General Adjunct Proiecte cu Finanțare Externă	Monica Maria MIHĂILEANU
Director Direcția Pregătire Proiecte cu Finanțare Externă	Manuela BADEA
Șef Serviciu	Georgian COAPȘI
Responsabil derulare contract	Cătălin GOMOIU, tel. 0721.933.540, Catalin.Gomoiu@cfr.ro

Denumirea reprezentantului legal/împuternicit (în calitate de Proiectant), cu date de identificare:

S.C. BAICONS IMPEX S.R.L.

Adresa poștală, nr. de telefon, de fax și adresa de e-mail: str. Zambilelor, nr. 6, bl. 60 parter și ap. 1, sector 2, București, tel. 021.242.67.98, fax 021.210.90.08, adresă de e-mail: office@baicons.ro.

Numele persoanelor de contact, cu date de identificare:

Manager de contract	Marin BAICU, tel. 0722.200.752, e-mail: office@baicons.ro
Responsabil protecția mediului	Adrian VARDIANU, tel. 072.612.17.16, e-mail: office@baicons.ro

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT:

III.1. REZUMATUL PROIECTULUI

Centrul de Management al Traficului Feroviar face parte din investiția „Modernizarea infrastructurii feroviare din portul Constanța”.

Prezentul proiect ține cont de Master Planul Portului Constanța și este corelat cu proiectul de “Electrificarea și reabilitarea căii ferate Constanța – Mangalia”, titular COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE “CFR” S.A.

Proiectul supus aprobării este propus pentru finanțare din fonduri nerambursabile alocate de către Uniunea Europeană și cofinanțare de la Bugetul de Stat.

Instalațiile de centralizare electronică ale stațiilor c.f. atât din Portul Constanta Nord (Constanța Port Zona B, Constanța Port Zona A și Constanța Port Mol V) cât și din Portul Constanța Sud (Agigea

"MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA-CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI"

MEMORIU DE PREZENTARE

N, Agigea Ecluză, Agigea Sud și Constanța Port terminal Ferry Boat) vor fi comandate din Centrul de Management al Traficului Constanța.

Din punct de vedere funcțional, prin Centrul de Management al Traficului Feroviar se va realiza managementul traficului, diagnoza și mentenanța, supravegherea video, managementul informării publicului călător și managementul alimentării cu energie electrică.

Terenul propus pentru Centrul de Management al Traficului este amplasat în municipiul Constanța, zona stației CF Constanța, incinta 2, se află în domeniul privat CNCF CFR SA în suprafață de 27.720 mp (din acte), 27.673 mp (măsurată) și este întabulat în cartea funciară/număr cadastral nr. 227021 UAT Constanța.

Din suprafața totală de 27.673 mp, o suprafață de 2.826,40 mp, liberă de construcții, este propusă pentru construirea Centrului de Management al Traficului.

În amplasamentul Centrului de Management al Traficului Feroviar se vor realiza următoarele construcții principale, auxiliare și diverse amenajări:

- clădire Centru de Management al Traficului;
- turn pentru antenă GSM-R;
- clădire Container GSM-R;
- platformă pentru grup electrogen,
- rezervor combustibil;
- zone carosabile, parcare;
- zonă trotuare/alei;
- rigolă carosabilă;
- spații verzi.

Pentru facilitarea accesului în noua incintă, se va reface împrejmuirea, se vor crea două porți de acces pe latura vestică a proprietății dinspre drumul de acces existent.

În amplasament se vor amenaja două drumuri asfaltate la nord și sud de clădire pentru a facilita intervenția în clădire și pentru echipamente. Toata incinta va fi iluminată cu stâlpi cu Hmax 6 m cu lămpi LED și panouri fotovoltaice.

Accesul pietonal și auto în incinta Centrului de Management al Traficului se va face din drumul existent situat pe latura vestică.

Accesul auto în incinta Centrului de Management al Traficului se va organiza în felul următor:

- ieșire pe drumul de acces existent prin poarta din nord (lățime 3,5 m);
- intrare pe drumul de acces existent prin poarta din sud (lățime 3,5 m).

Accesele pietonale vor fi amplasate adiacent celor auto și vor avea o lățime de 1,50 m.

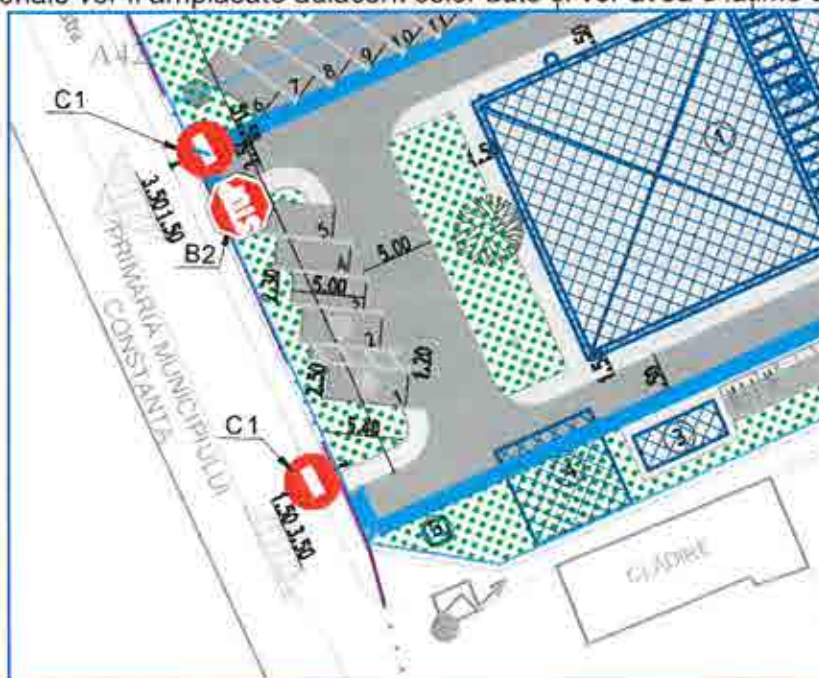


Figura 1. Prezentare acces în incinta Centrului de Management al Traficului

"MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA-CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI"**MEMORIU DE PREZENTARE**

a) **Clădirea Centrului de Management al Traficului** va fi o construcție cu formă rectangulară în plan, încadrându-se într-un dreptunghi cu dimensiunile de 40,20 x 19,24 m, având o suprafață desfășurată de 2366,15 mp, din care 1996,08 mp suprafață utilă. Aceasta va avea 3 nivele – parter + 2 etaje, având înălțimea de 12,00 m, respectiv o înălțime liberă minimă a spațiilor de 2,60 m.

Caracteristici ale construcției:

Regim de înălțime:	P+2
Hmax:	+12,00 m (CTA);
Suprafață construită	Sc= 818,70 mp;
Suprafață desfășurată	Sd= 2366,15 mp;
Suprafață utilă	Su =1996,28 mp.

La nivelul parterului clădirea beneficiază de 2 accese unul pe latura de nord și unul pe latura de sud, în zona centrală este amplasat nodul de circulație verticală prevăzut cu lift pentru favorizarea accesului persoanelor cu dizabilități cu acces din holul central, cameră echipamente, cameră alimentare, cameră supraveghere video, birou responsabil mentenanță și încăperi anexe, iar cu acces din exterior centrală termică, cameră container gaz și cameră baterii.



Figura 2. Plan perspectivă, vedere dinspre acces rutier poarta sudică a clădirii Centrului de Management al Traficului



Figura 3. Plan perspectivă, vedere dinspre liniile c.f. a clădirii Centrului de Management al Traficului

La nivelul etajului 1, camera de diagnosticare, de control, birouri, camera de intervenții, cameră pregătire, arhivă și grupuri sanitare pentru bărbați, femei și persoane cu mobilitate redusă, handicap vizual și/sau auditiv.

La nivelul etajului 2, camera de diagnosticare, de control, birouri, camera de intervenții, cameră pregătire, arhivă și grupuri sanitare pentru bărbați, femei și depozitare.

Toate grupurile sanitare vor respecta Normele de igienă pentru unitățile de folosință publică.

Pentru facilitarea accesului persoanelor cu mobilitate redusă, handicap vizual și/sau auditiv, configurația circulațiilor orizontale din clădire va fi accesibilă și ușor de înțeles. Accesul principal în clădire va fi prevăzut cu rampă 5 % și trepte, iar cu scopul prevenirii oricărui pericol care poate apărea, mai ales în cazul evacuării în caz de incendiu, vor fi evitate pragurile ușilor. Ușile utilizate de persoanele cu dizabilități vor avea o lățime liberă utilă de cel puțin 90 cm și sunt prevăzute cu bare fixe pe partea interioară.

Clădirea va fi prevăzută cu coșuri de gunoi pentru colectare selectivă a deșeurilor pe categorii de reciclare și sisteme video de supraveghere. Totodată vor fi prevăzute condițiile necesare unui mediu decent de lucru.

Clădirea va fi dotată cu instalații electrice, un grup electrogen în interior, instalații sanitare, instalații termoventilații, sistemele de detecție (senzori de fum), alarmare și stingere în caz de incendiu, instalații de supraveghere video și instalații de telecomunicații.

În noua incintă creată se vor amplasa dotările tehnologice necesare funcționării centrului de comandă, astfel: grup electrogen, rezervor combustibil, centrale HVAC, panouri solare și fotovoltaice, antenă GSM-R, post de transformare.

Din punct de vedere structural va fi o construcție P+2E din cadre din beton armat, cu priză rapidă, rezistent la mediu salin și planșee din beton armat monolit. Sistemul de fundare va fi format din fundații tip radier din beton armat monolit.

Pereții exteriori se vor realiza din zidărie de cărămidă, iar cei **interiori** fie din zidărie de cărămidă de 25 cm, fie din gips-carton de 15 cm, în funcție de tipul compartimentării propuse. La exterior, clădirea va fi termoizolată cu vată minerală. Termosistemul va asigura la interior gradul de confort termic normal, acesta aplicându-se și la intradosul golurilor de tâmplărie, prevăzându-se totodată și profile de întărire - protecție adecvate.

La exterior clădirea va fi acoperită cu o fațadă ventilată din materiale rezistente la mediul salin, iar soclul va fi protejat cu hidroizolație și va fi finisat cu tencuială.

Acoperișul clădirii va fi de tip terasă verde, acoperit cu pietriș și saltele înierbate. Terasa este prevăzută cu termoizolație din vată minerală bazaltică și hidroizolație rezistentă la perforații și mediu salin, de tipul celor BPA.

Pentru protecția împotriva apelor meteorice se va executa un trotuar perimetral cu lățime de 1,00 m, din pavele din beton. Sub trotuarul perimetral se va așterne un strat din balast de 10 cm grosime.

Tâmplăria exterioară va fi metalică, de culoare gri, va avea 5 camere de aer, cu rupere de punte termică prin separarea profilului interior de cel exterior și va fi dotată cu geam termoizolant. Ușile de pe calea de evacuare vor fi prevăzute cu bara anti-panică și balamale rezistente unui flux mare de călători. Dimensionarea gurilor exterioare asigură nivelul de iluminat natural specific fiecărei funcțiuni, menținând în același timp gradul de confort termic adecvat.

Finisajele interioare vor fi în conformitate cu normele și normativele în vigoare, astfel că toate încăperile clădirii vor fi prevăzute cu pardoseli tehnologice mai puțin următoarele încăperi: grupuri sanitare, cameră grup electrogen, centrală termică, cameră baterii, cameră MT/BT, realizarea acestora fiind în concordanță cu cerințele P118/1999 cu privire la evacuarea în caz de incendiu; modul de dispunere și întreruperea acestora nu va afecta evacuarea persoanelor și nu va favoriza propagarea incendiului.

La interior va fi prevăzută tâmplărie de lemn, iar pentru grupurile sanitare se propune tâmplărie din profile HPL, care să reziste la umezeală și la impact. Pereții tuturor grupurilor sanitare se vor placa cu faianță din plăci ceramice de dimensiuni mari (>60 x 60 cm).

În Camera baterii se va executa un soclu din vopsea antiacidă.

Toate încăperile, mai puțin grupurile sanitare și spațiile tehnice (cameră grup electrogen, centrală termică, cameră baterii, etc.) vor fi prevăzute cu tavan fals din panouri fonoabsorbante din fibre minerale incombustibile.

Pentru a preveni vandalizarea întreaga suprafață a fațadelor va fi tratată cu un sistem durabil antigraffiti, ce permite eliminarea multiplă a vopselelor graffiti, până la 100 de cicluri, având o durabilitate de 20 de ani. Stratul de acoperire este incolor, permeabil la vapori, rezistent la radiații, este ecologic și se poate aplica pe orice tip de suprafață, vopseaua graffiti putând fi îndepărtată cu jet de apă simplă sau solvenți antigraffiti.

Instalații electrice

Pentru alimentarea cu energie electrică a clădirii Centrului de Management al Traficului din rețeaua de distribuție locală, se va monta un post de transformare nou corespunzător puterii necesare.

În clădire se vor folosi corpuri de iluminat echipate cu leduri, care să asigure un iluminat corespunzător fiecărei încăperi. Iluminatul de siguranță pentru evacuare este realizat cu corpuri de iluminat tip luminobloc cu redresor și acumulator încorporat ce asigură o autonomie de funcționare de 180 min. De asemenea, s-au prevăzut și corpuri de iluminat cu lămpi tubulare fluorescente având o lampă alimentată prin kit back-up cu o autonomie 180 min, pentru iluminatul de siguranță pentru evacuare, circulație și continuarea lucrului.

În clădirea Centrului de Management al Traficului au fost prevăzute alimentările următorilor consumatori: boiler electric pentru preparare apă caldă, uscătoare de mâini, instalații de încălzire/răcire, climatizare și ventilare. De asemenea, ca sursă de rezervă s-a prevăzut un grup electrogen.

Se va realiza o instalație de protecție împotriva trăsnetului cu dispozitiv cu amorsare electronică de tip PDA montat pe o tijă metalică. Legarea dispozitivului PDA la priza de pământ se va realiza cu minim două conductoare de coborâre și piese de separație pentru măsurarea prizei de pământ. Priza de pământ se va realiza cu o centură în exteriorul clădirii.

Instalații sanitare

Alimentarea cu apă rece a grupurilor sanitare, realizate în clădire se face de la rețeaua orașului. În interiorul clădirii, conducta de distribuție se va monta îngropat la nivelul plafonului și va fi protejată prin izolare împotriva condensului.

Alimentarea cu apă caldă de consum menajer a obiectelor sanitare se realizează cu ajutorul boilerului solar.

Boilerul va avea în componența sa și o rezistență electrică de 3000 W, ca alternativă în situațiile în care radiația solară este insuficientă pentru satisfacerea necesarului de apă caldă.

Instalațiile pentru prepararea apei calde menajere vor fi echipate cu un *panouri solare cu tuburi vidate*. Panourile se amplasează pe clădire sau în apropierea acesteia, orientate spre sud. Sistemul de conducte al circuitului solar utilizează fittinguri de bronz, fittinguri de alamă și țevi de cupru.

Instalația solară transferă energia schimbătorului în plăci situate pe kitul solar integrat preparatorului. Instalația de automatizare decide dacă apa caldă obținută prin intermediul panourilor solare trebuie dirijată către partea superioară sau inferioară a Preparatorului.

Panoul solar va fi legat la boilerul bivalent pe serpentina cu suprafața de schimb de căldură mai mare, situată în partea inferioară a boilerului.

Instalația de preparare a apei calde menajere va fi asigurată împotriva depășirii presiunii și temperaturii cu următoarele dispozitive de siguranță și control:

- vase de expansiune închise cu membrană;
- supape de siguranță;
- limitatoare de temperatură.

Instalația interioară de apă rece/apă caldă se va executa din țevi din PP-R/PP-R/AL ce vor fi montate îngropat și protejate anticondens.

Obiectele sanitare vor fi prevăzute cu:

- baterii amestecătoare apă rece/apă caldă pentru lavoare;
- robinete apă rece pentru pisoare și closete;
- robinete pentru reglare/închidere montate pe racordurile de apă necesare scoaterii obiectului

sanitar din funcție în caz de avarie.

La intrarea în clădire și pe traseu se vor monta robinete de trecere pentru închiderea totală sau parțială a alimentării cu apă.

Obiectele sanitare vor fi din porțelan sanitar iar în grupul sanitar pentru persoane cu dizabilități dotările vor fi adecvate.

De asemenea, în grupurile sanitare s-au prevăzut uscătoare de mâini cu senzor.

Canalizarea apelor uzate menajere se va face în sistem gravitațional.

Instalația interioară de canalizare servește la colectarea și evacuarea gravitațională a apelor uzate menajere provenite de la obiectele sanitare în funcțiune din clădire. Evacuarea condensului de la ventiloconvectoare și unitățile locale de condiționare a aerului se propune a se realiza cu conducte din polipropilenă ignifugată.

Legăturile de scurgere ale obiectelor sanitare se execută din tuburi din polipropilenă, montate în perete sau îngropate în șapă. Scurgerea de la lavoare este condusă prin șapă la sifonul de pardoseală și acesta se descarcă în coloana de canalizare menajeră.

Conductele de scurgere ale closetelor coboară în coloana de canalizare menajeră.

Coloanele de canalizare menajeră se vor executa din tuburi din PVC-U, se vor monta mascat și se vor prelungi peste acoperiș cu 0,50 m, cu conducte de ventilație (prevăzute cu piesă de curățire și piesă de capăt a coloanei de ventilare). Apele uzate sunt dirijate prin conducte exterioare către căminele exterioare de canalizare și de acolo în rețeaua publică.

Instalații termotehnologice

Având în vedere importanța acestei clădiri în ceea ce privește siguranța traficului feroviar, condițiile de temperatură și umiditate sunt esențiale pentru echipamentele electrice instalate. De asemenea, prezența personalului permanent impune ca instalațiile de încălzire/răcire, climatizare și ventilație să asigure cele mai bune condiții de confort.

În vederea asigurării condițiilor de funcționare menționate s-au propus următoarele soluții:

- centrală termică cu funcționare pe gaze naturale inclusiv stație de tratare a apei iar evacuarea gazelor arse se va face prin 2 coșuri metalice de oțel inox, preizolate, pentru încălzirea spațiilor;

- agregate (chillere) pentru asigurarea sursei de răcire cu redundanță 1+1 (rol de acoperire în proporție de 100 % al necesarului de frig al clădirii). Sursa de frig s-a propus a fi dotată cu aparatură de automatizare a funcționării, care să asigure furnizarea agentului de răcire în funcție de parametri climatici exteriori și temperatură din interiorul spațiilor deservite.

- centrale de tratare aer (CTA) cu redundanță 1+1 (rol de acoperire în proporție de 100% al debitelor de aer respectiv puteri identice la bateriile de preîncălzire, încălzire, răcire). Fiecare unitate va funcționa la 50% din capacitate, alimentând o parte a instalației de aer condiționat, cu posibilitatea de a funcționa o singură unitate în caz de avarie. De asemenea, agregatul va avea în componență și un



recuperator de căldură. Aerul se va distribui în încăperi printr-un sistem de canale și guri de introducere (difuzoare), după ce va fi adus la parametrii de temperatură și umiditate prestabiliți în cadrul centralei de tratare.

- instalații de încălzire/răcire cu ventiloconvectoare și unități locale de condiționare a aerului. Aceste instalații au rolul încălzirii/răcirii spațiilor ocupate de personalul CFR, echipamentele de control și siguranța circulației trenurilor și cablurile electrice (în spațiul de sub pardoseala flotantă sau de deasupra plafonului fals). Sistemul de distribuție a agentului de încălzire, respectiv a agentului de răcire va fi de tip bitubular. Se propune ca traseele agentului termic să fie comune și să fie deservite de un singur distribuitor/colector.

Ventilatoarele de introducere aer proaspăt și grilele din pereți – necesare evacuării aerului – vor fi prevăzute cu clapete cu servomotor pentru a împiedica scurgerea gazului extingtor pe perioada necesară stingerii incendiului. Închiderea/deschiderea clapetelor cu servomotor va fi comandată de centrala antiincendiu. Pe tubulatura de aer tratat sunt prevăzute clapete antifoc cu rearmare manuală, controlate în ambele pozitii, pentru separarea încăperilor afectate, în caz de incendiu. Evacuarea aerului din încăperile ventilate se face prin grile de transfer pozate în pereții coridorului central, echipate cu jaluzele normal deschise, cu închidere electromagnetă și rearmare manuală. Ventilatoarele axiale vor fi activate de la tabloul general de automatizare al întregii instalații, fie prin temporizatoare fie prin termostate.

b). Turn pentru antenă GSM-R

În prezent, cerințele în ceea ce privește asigurarea unui transport pe calea ferată modern și fiabil au crescut considerabil, făcând necesară implementarea sistemelor GSM-R și, implicit, a sistemelor de telecomunicații pe calea ferată română. Antenele GSM-R au scopul de a prelua și transmite date specifice pentru coordonarea traficului feroviar.

Tehnologia GSM-R (**G**lobal **S**ystem for **M**obile Communications – **R**ailway, Sistem Global pentru Comunicații Mobile – Feroviare sau GSM-R) este o comunicație internațională standard fără fir folosită la comunicațiile feroviare prin voce și la aplicațiile de date. Derivă din GSM public și folosește toate caracteristicile principale ale GSM în cadrul proiectului se va folosi pentru comunicațiile operaționale.

De regulă, amplasarea turnurilor, care sunt destinate susținerii antenelor GSM-R, se face lângă calea ferată cu respectarea normelor privind siguranța circulației.

Turnul GSM-R va fi metalic zăbrețit cu înălțime de aproximativ 30 de metri, cu secțiunea triunghiulară având latura la bază de aproximativ 4,1 m și variabilă pe înălțime până cota +25 m, cu latura la vârf de aproximativ 1,75 m. Turnul este prevăzut cu o platformă de lucru și paliere de repaus, traseu de cablu vertical, instalație de balizaj, instalație de protecție împotriva trăsnetelor și punere la pământ. Fundarea turnului va fi indirectă și se va folosi beton cu clasa de expunere XS-3.

Pe turn vor fi instalate 4 Antene GSM-R care au scopul de a prelua și transmite date specifice pentru coordonarea traficului feroviar.

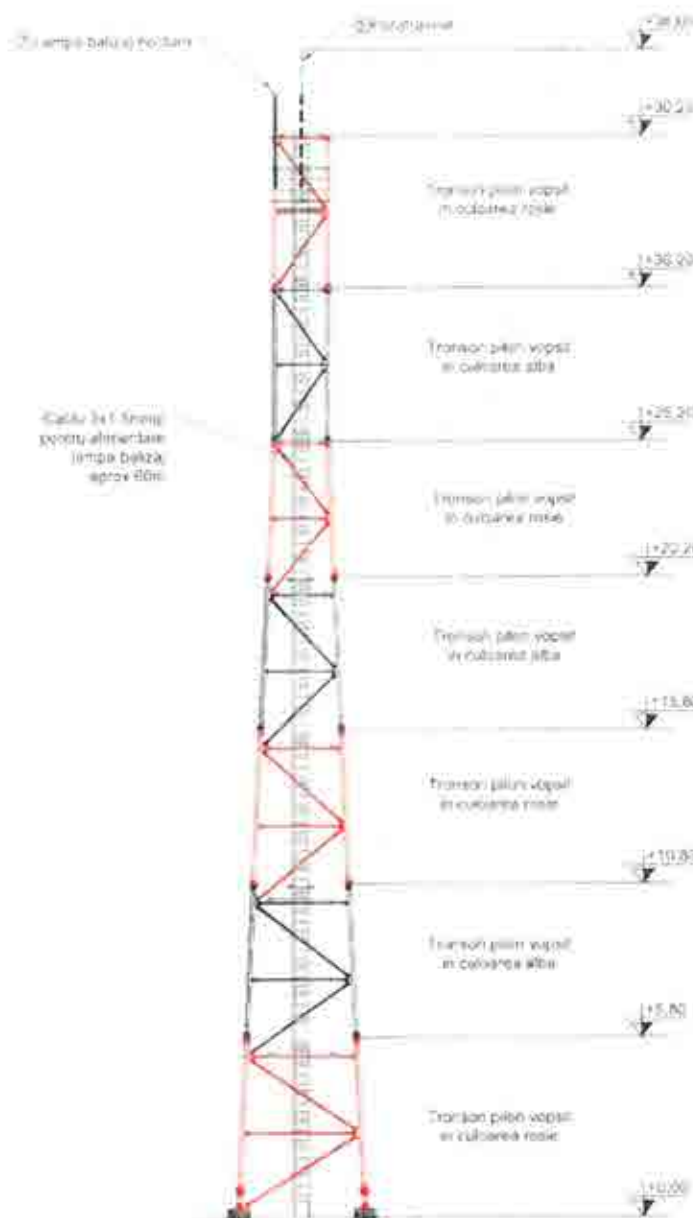


Figura 4. Turn pentru antenă GSM-R

c). Clădire Container GSM-R

Containerul GSM-R se amplasează lângă turnul GSM-R pentru preluarea și retransmiterea datelor specifice pentru coordonarea traficului feroviar.

Containerul GSM-R este prefabricat având lungimea de 4,00 m x 2,45 m și înălțimea 3,00 m. Clădirea container va fi dotată de la producător cu instalații electrice, instalații de aer condiționat precum și de încălzire tip convector.

Fundația containerului este din beton armat C25/30, directă, continuă sub ziduri. Sub acesta se va turna un beton de egalizare clasa C8/10 de 10 cm grosime. Fundația este prevăzută cu camere de tragere și goluri din tuburi PVC, ce permit trecerea cablurilor din exterior în container.

Structura containerului este metalică cu închideri din panouri tip sandwich, având acoperiș tip terasă. Apele pluviale sunt captate și dirijate prin jgheaburi și burlane.

Singurul element de tâmplărie este ușa metalică de acces, ce va fi antivandalism.

Pentru stingerea incendiilor se va monta un sistem de stingere a incendiilor cu gaz inert.

Vor fi prevăzute instalații de aer condiționat tip Monosplit (9000 - 18000 BTU) cu inverter, funcționare în regim de încălzire/răcire și dezghețare automată.

Site-ul GSM-R va fi împrejmuț de gard metalic. Toate elementele metalice sunt prevăzute cu vopsitorie rezistentă la mediu salin.

d). Platformă pentru grup electrogen

În partea sudică a clădirii Centrului de Management al Traficului se prevede realizarea unei platforme betonate pe o suprafață de cca. 29 mp pe care se va monta un grup electrogen. Scopul grupului electrogen este de a furniza energie electrică în regim continuu Centrului de Management al Traficului în condițiile apariției unor situații neprevăzute în alimentarea cu energie electrică uzuală din rețeaua electrică națională.

e). Rezervor combustibil

În apropierea grupului electrogen se va realiza un rezervor subteran cu o suprafață de cca. 49 mp acoperit la suprafață de spațiu verde și zonă carosabilă.

f). Zone carosabile, parcare

În conformitate cu prevederile HCL Constanța nr. 371 din 11.09.2020, articolul 4, se asigură un loc de parcare la 80 mp din suprafața desfășurată:

- $Sd/80 \text{ mp} = 2366,15 \text{ mp}/80 \text{ mp} = \text{minim } 30 \text{ locuri parcare.}$

Astfel, se vor amenaja 30 locuri de parcare cu dimensiunea de 2,30 x 5,00 m (dintre care două locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități cu dimensiunea (2,50 + 1,20 m) x 5,40 m).

Structura rutieră propusă va fi o structură rutieră semirigidă corespunzătoare clasei de trafic T1 (1.0 – 3.0 m.o.s.) conform NP 116/04, perioadă de perspectivă de 10 ani (clasa de trafic foarte greu, 1.0 – 3.0 m.o.s., conform CD155-2001):

- strat de formă din pământ stabilizat cu lianți hidraulici rutieri, 15 cm;
- substrat de fundație din balast, 10 cm (STAS 6400-84);
- strat de fundație din balast, min. 20 cm (STAS 6400; SR EN 13242);
- strat din agregate stabilizate cu lianți hidraulici rutieri, min. 20 cm (STAS 10473-87);
- geocompozit (B+R+STR);
- strat de bază AB31.5 baza 50/70, 8 cm (SR EN 13108-1, AND 605-2016);
- strat de legătură din BAD22.4 leg 50/70, 6 cm (SR EN 13108-1, AND 605-2016);
- strat de uzură BA16 rul 50/70, 4 cm (SR EN 13108-1, AND 605-2016);

Lățimea părții carosabile din incintă va fi de minim 5 m.

Accesul auto în incinta Centrului de Management al Traficului se va organiza în felul următor:

- ieșire pe drumul de acces existent prin poarta din nord (lățime 3,5 m);
- intrare pe drumul de acces existent prin poarta din sud (lățime 3,5 m).

g). Zonă trotuare/alei

Structura rutieră propusă pentru trotuare/alei va avea următoarea alcătuire:

- BA 8 sau AT, 3 cm;
- balast stabilizat cu ciment sau lianți hidraulici rutieri, 10 cm;
- fundație de balast, 10 cm;
- teren de fundare.

Trotuarele/aleile vor avea o lățime de minim 1,20 m. Accesele pietonale în incinta Centrului de Management al Traficului vor fi amplasate adiacent celor auto și vor avea o lățime de 1,50 m.

Se va reglementa circulația prin marcaje (SR1848/7-2015) și indicatoare rutiere (SR1848/1,2,3-2011).

h). Rigolă carosabilă

Pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale din cadrul incintei, perimetral, se va monta o rigolă carosabilă. După preepurare (într-un separator de lichide ușoare) apele colectate de rigola carosabilă se vor deversa în sistemul de canalizare.

Lucrările prevăzute pentru realizarea incintei Centrului de Management al Traficului nu vor afecta structura rutieră și sistemul de colectare și evacuare al apelor pluviale existente pe strada de acces.

i). Spații verzi

Suprafață estimată ocupată cu spații verzi este de cca. 722,82 mp. Totodată, se va păstra arborele existent din fața viitoarei clădiri a Centrului de Management al Traficului Feroviar.

III.2. JUSTIFICAREA NECESITĂȚII PROIECTULUI

România are, ca mărime și amplasare geografică, o poziție importantă pentru tranzitul feroviar între Europa de Vest, Centrală și Asia (Orientul Mijlociu). Rețeaua feroviară publică a CNCF "CFR"- S.A. asigură legătura cu toate rețelele feroviare ale țărilor vecine și, mai departe, cu rețelele feroviare ale celorlalte țări din Europa și din Asia, și este armonios repartizată pe teritoriul țării având o bună acoperire a acestuia, fiind străbătută de 8 magistrale radiale care pornesc din capitala țării.

Lucrările aferente secțiunilor de pe Coridorul Rin-Dunăre sunt incluse ca priorități în Master Planul General de Transport al României la capitolul privind finalizarea lucrărilor de modernizare și aducerea secțiilor de cale ferată la parametri de interoperabilitate stabiliți în Regulamentul UE nr. 1315/2013.

Strategia națională de dezvoltare a infrastructurii feroviare din România include ca priorități modernizarea și / sau asigurarea conformității infrastructurii existente cu cerințele de interoperabilitate ale rețelei TEN-T centrale și/sau globale. De asemenea, strategia națională de dezvoltare a infrastructurii feroviare române vizează și conformarea cu prevederile Directivei 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european.

Pe teritoriul României, Coridoarele TEN-T sunt parte din Coridorul de transport feroviar de marfă 7 (Orient /East-Med) și parte a rețelei TRACECA.

Infrastructura feroviară luată în considerare pentru modernizare face parte din Coridorul Rin-Dunăre pe teritoriul României, ca parte a infrastructurii furnizate în cadrul nodului de acces al portului Constanța, care leagă rutele maritime de rețeaua feroviară terestră.

Portul Constanța este portul principal al României și principalul nod de acces maritim al Coridorului Rin-Dunăre. Zona portuară, inclusiv infrastructura feroviară CFR din interiorul portului, este legată de sistemul feroviar național și de rețeaua centrală TEN-T. Ca parte a rețelei CNCF "CFR"- S.A., infrastructura feroviară din Portul Constanța trebuie să respecte cerințele directivelor europene privind implementarea spațiului unic european.

De asemenea, conform Strategiei de Dezvoltare a Infrastructurii a CFR SA, beneficiile finale ale îmbunătățirii infrastructurii din Portul Constanța vizează dezvoltarea transportului multimodal din România și creșterea volumelor de trafic de marfă pe infrastructura feroviară.

Un obiectiv principal al acestei operațiuni, în sectorul feroviar, îl reprezintă menținerea unei cote înalte de piață pentru traficul de pasageri, creșterea nivelului de siguranță, introducerea standardelor europene moderne de întreținere, pentru infrastructura feroviară, interoperabilitatea cu sistemul de transport feroviar european. La fel, pentru transportul feroviar de mărfuri, obiectivul general este de a crește ponderea pe piață prin sporirea atractivității pentru utilizatori și a competitivității, în special în raport cu transportul rutier, prin măsuri de creștere a calității serviciilor și vitezei de circulație, pe baza standardelor europene moderne de infrastructură.

Una dintre soluțiile pentru atingerea obiectivelor menționate o reprezintă înzestrarea stațiilor c.f. cu centralizarea electronică a instalațiilor de semnalizare, centralizarea schimbătoarelor din grupele de primire-expediere, dar și din grupele de manevră până la schimbătorul de acces pe linia de la frontul de încărcare-descărcare, comanda stațiilor c.f. din Centrul de Management al Traficului Constanța va fi esențială pentru desfășurarea fluxului de trafic conform unui grafic ideal.

Având în vedere strategia Beneficiarului privind amplasarea și aria de exercitare a funcției de conducere a circulației prin Centrele de Management al Traficului (CMT) cele două zone Port Constanța Nord (Constanța Port Zona B, Constanța Port Zona A și Constanța Port Mol V) și Port Constanța Sud (Agigea N, Agigea Ecluza, Agigea Sud și Constanța Port terminal Ferry Boat) vor fi comandate și controlate din Centrul de Management al Traficului.

III.3. VALOAREA INVESTIȚIEI

Valoarea estimativă a investiției (fără echipamente/dotări specifice de semnalizare și telecomunicații) este de 11.210.450 lei.

III.4. PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUȘĂ

Durata de execuție a lucrărilor este de 24 luni.

III.5. PLANȘE REPREZENTÂND LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI, INCLUSIV ORICE SUPRAFAȚĂ DE TEREN SOLICITATĂ PENTRU A FI FOLOSITĂ TEMPORAR (plan de situație și amplasament)

Prezenta documentație conține și planșe, reprezentând plan de încadrare în zonă, plan de situație și suprafața propusă pentru organizarea de șantier (S=500 mp).

Organizarea de șantier este propusă în amplasament. Organizarea de șantier va ocupa temporar o suprafață de teren care va fi folosită ulterior în cea mai mare parte ca locuri de parcare și zone carosabile.

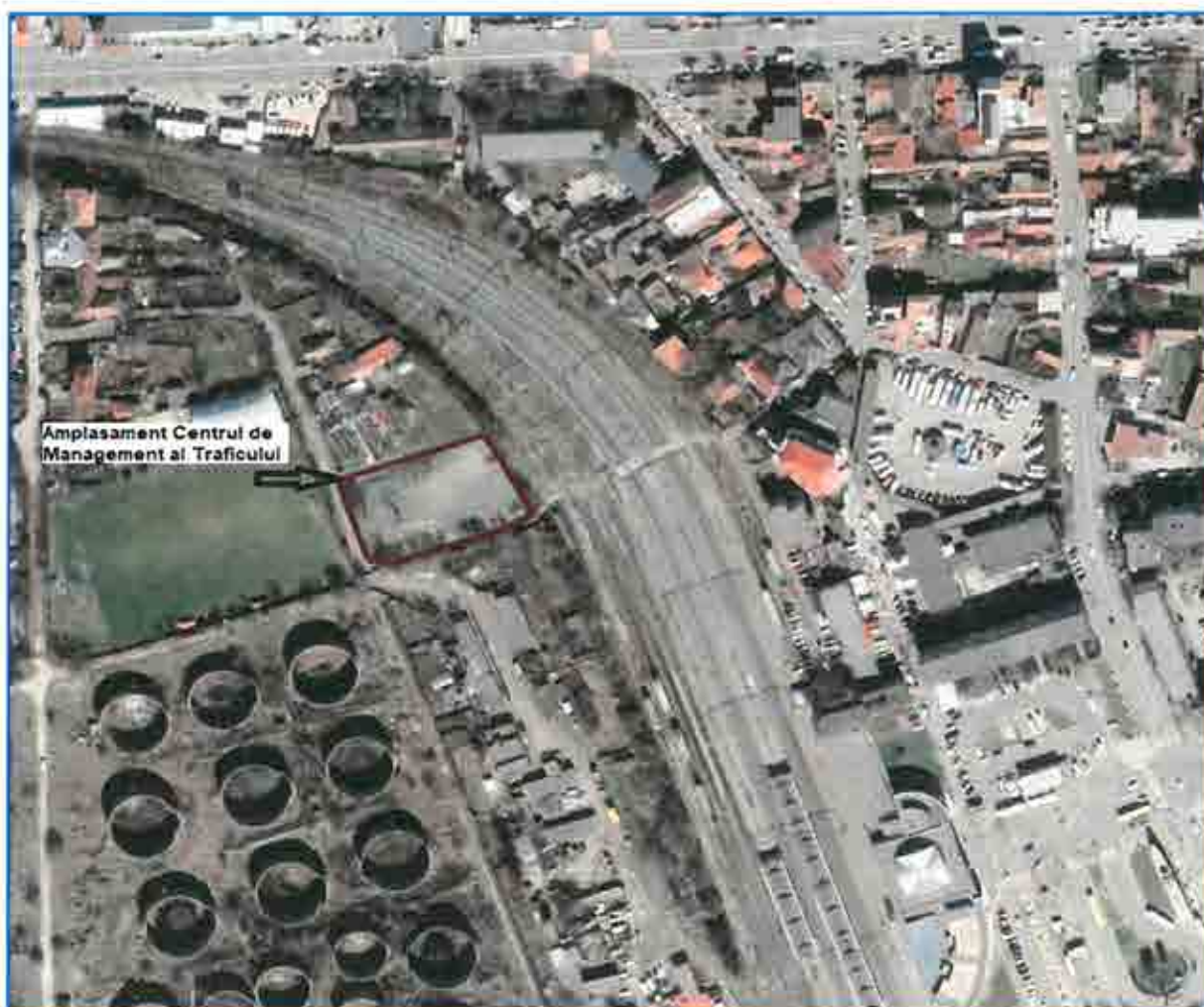


Figura 5. Plan de încadrare în zonă cu amplasamentul propus al Centrului de Management al Traficului Feroviar



III.6. FORME FIZICE ALE PROIECTULUI (PLANURI, CLĂDIRI, ALTE STRUCTURI, MATERIALE DE CONSTRUCȚII ȘI ALTELE)

Clădirea Centrului de Management al Traficului (P+2, Hmax:+12,00 m CTA) va avea următoarele spații interioare (încăperi) și suprafețe utile ale acestora:

PARTER

P-01	Hol	Su= 68,45 mp;
P-02	Cameră echipamente	Su= 212,65 mp;
P-03	Supraveghere video	Su= 14,65 mp;
P-04	Grup sanitar	Su= 3,70 mp;
P-05	Cameră tablou electric	Su= 3,40 mp;
P-06	CSI	Su= 3,65 mp;
P-07	Birou responsabil mentenanță	Su= 28,35 mp;
P-08	Grup sanitar	Su= 3,16 mp;
P-09	Cameră alimentare	Su= 183,80 mp;
P-10	Cameră curățenie	Su= 4,20 mp;
P-11	Grup sanitar	Su= 3,55 mp;
P-12	Casa scării	Su= 15,80 mp;
P-13	Centrală termică	Su= 53,00 mp;
P-14	Cameră container gaz	Su= 20,20 mp;
P-15	Cameră baterii	Su= 53,00 mp;

ETAJ 1

P-01	Casa scării	Su= 15,80 mp;
P-02	Hol	Su= 77,30 mp;
P-03	Cameră de diagnosticare	Su= 212,65 mp;
P-04	Cameră pregătire	Su= 52,50 mp;
P-05	Grup sanitar bărbați	Su= 5,20 mp;
P-06	Vestiar bărbați	Su= 7,45 mp;
P-07	Grup sanitar femei	Su= 5,20 mp;
P-08	Vestiar femei	Su= 7,45 mp;
P-09	Grup sanitar persoane cu dizabilități	Su= 7,40 mp;
P-10	Birou	Su= 23,50 mp;
P-11	Birou responsabil trafic	Su= 22,75 mp;
P-12	Cameră intervenții speciale	Su= 35,40 mp;
P-13	Cameră de control	Su= 176,55 mp;
P-14	Arhivă	Su= 8,30 mp;

ETAJ 2

P-01	Casa scării	Su= 15,80 mp;
P-02	Hol	Su= 76,30 mp;
P-03	Cameră de diagnosticare	Su= 212,65 mp;
P-04	Sală de mese	Su= 35,52 mp;
P-05	Chicinetă	Su= 10,05 mp;
P-06	Grup sanitar bărbați	Su= 5,20 mp;
P-07	Vestiar bărbați	Su= 7,45 mp;
P-08	Grup sanitar femei	Su= 5,20 mp;
P-09	Vestiar femei	Su= 7,45 mp;
P-10	Depozitare	Su= 7,40 mp;
P-11	Birou	Su= 23,50 mp;
P-12	Birou responsabil trafic	Su= 22,75 mp;
P-13	Cameră intervenții speciale	Su= 35,40 mp;
P-14	Cameră de control	Su= 176,55 mp;
P-15	Arhivă	Su= 8,30 mp;

"MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA-CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI"

MEMORIU DE PREZENTARE

P-01 Casa scării

Su= 17,80 mp;

Centralizator:

Suprafață utilă parter

Su= 671,56 mp;

Suprafață utilă etaj 1

Su= 657,45 mp;

Suprafață utilă etaj 2

Su= 649,52 mp;

Suprafață utilă casa scării de pe acoperiș

Su= 17,75 mp;

Suprafață utilă totală

Su=1996,28 mp;

Suprafață desfășurată

Sd=2366,15 mp;

Suprafață construită

Sc= 818,70 mp;

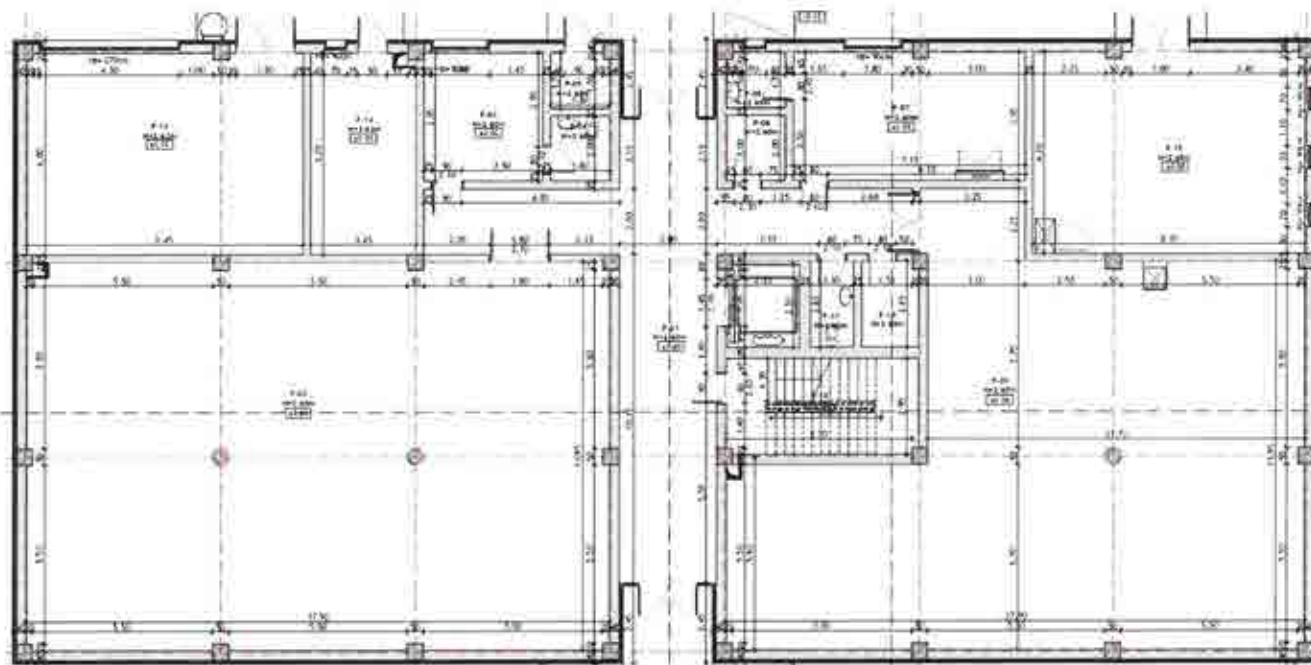


Figura 6. Plan parter clădire Centrul de Management al Traficului Feroviar

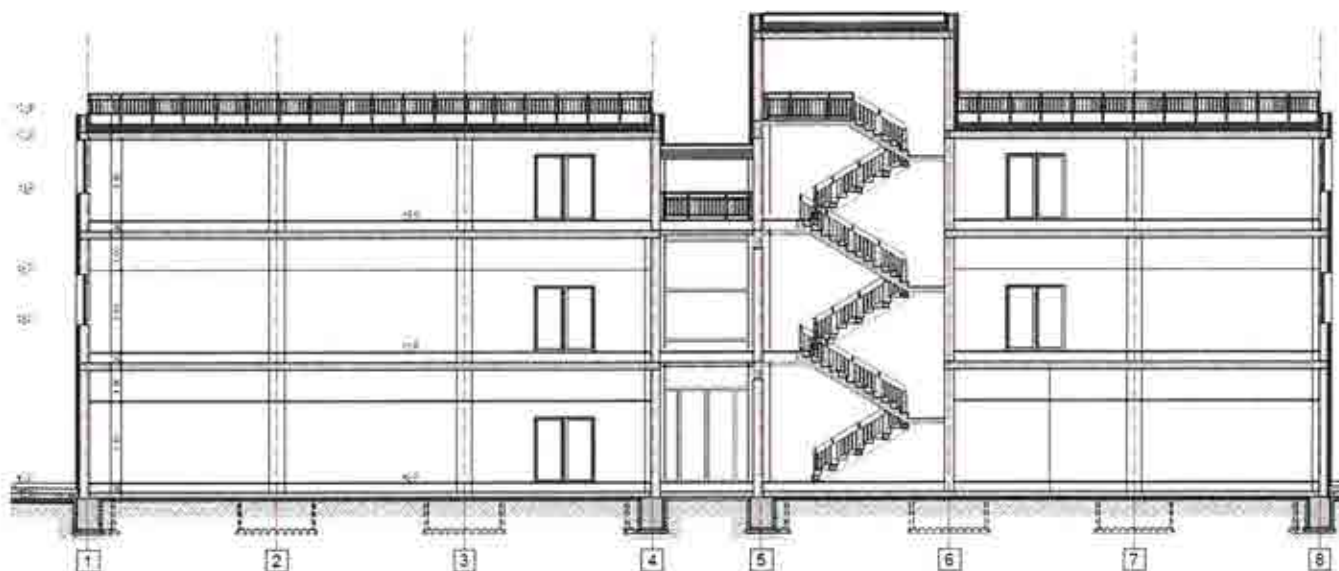


Figura 7. Secțiune longitudinală clădire Centrul de Management al Traficului Feroviar

III.6.1. Elemente specifice caracteristice proiectului propus

III.6.1.1. Profilul și capacitățile de producție

Nu este cazul (prin implementarea proiectului nu se va obține o producție).

III.6.1.2. Descrierea instalației și a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament

Nu este cazul.

III.6.1.3. Descrierea proceselor de producție ale proiectului, în funcție de specificul investiției, mărimea, capacitatea

Nu este cazul.

III.6.1.4. Materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora

Materii prime: Aprovizionarea cu materialele necesare execuției se va face de la furnizorii cei mai apropiați și care prezintă o garanție în privința calității acestora. În acest sens, Antreprenorul își va alege furnizorii autorizați de materiale. Pentru execuția lucrărilor propriu-zise se vor utiliza numai materii și materiale de construcție conforme cu reglementările în vigoare.

Bilanțul principalelor materiale folosite sunt: beton, armătură, cofraje, cărămidă, gips-carton, vată minerală, vată minerală bazaltică, hidroizolație, balast, materiale rezistente la mediul salin pentru fațada ventilată, saltele înierbate, tâmplărie metalică, tâmplărie lemn, tâmplărie din profile HPL, uși, plăci ceramice, obiecte sanitare pentru grupuri sanitare, panouri fonoabsorbante din fibre minerale incombustibile, vopseluri, vopseluri antiacide, materiale aferente instalațiilor electrice (cabluri electrice, corpuri de iluminat, etc), materiale aferente instalațiilor sanitare (instalație de alimentare apă rece/caldă, instalație de canalizare ape uzate menajere), instalații termotehnologice, profile metalice/elemente metalice, panouri tip sandwich, lianți hidraulici, instalații de ventilație, instalații de telecomunicații, instalații de supraveghere video, instalație de protecție împotriva trăsnetului etc.

Materiile prime necesare realizării lucrării nu se vor depozita pe amplasamentul organizării de șantier decât în cantități reduse, pentru punerea imediată în operă. Acestea vor fi transportate etapizat, cu mijloace de transport specifice.

Betonul de ciment/mixtura asfaltică nu se vor prepara pe amplasamentul lucrării, ci în stații autorizate din zonă și transportate cu mijloace de transport specifice.

Profilele metalice/elemente metalice vor fi fabricate conform dimensiunilor stabilite și vor putea fi aduse cu autovehicule de la fabrici specializate.

Emulsia cationică pentru amorsare straturi bituminoase, vopseluri, vor fi aduse pe amplasamentul lucrării în recipiente etanși din care vor fi descărcate în utilajele/echipamente de lucru specifice aplicării lor.

Energia electrică necesară desfășurării activităților de construcție va putea fi furnizată din sistemul energetic național, prin bransarea la rețeaua locală de energie electrică și/sau de la generatoare de curent.

Alimentarea cu carburanți (motorina, benzină) a utilajelor (camioane, buldoexcavator/excavator, utilaj de foraj, automacara, etc) va fi efectuată cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar. Vehiculele ușoare se pot alimenta cu combustibil de la stațiile de carburanți autorizate. În amplasamentul lucrării și în organizarea de șantier nu vor fi depozitați carburanți.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în stare de funcționare, având toate reviziile tehnice și schimburile de lubrifianți efectuate. Schimbarea lubrifianților se va executa după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate, unde se vor efectua și schimburile de uleiuri hidraulice și de transmisie. În cazul în care vor fi necesare operații de întreținere sau schimbare a acumulatorilor auto, acestea nu se vor executa în șantier, ci în atelierele specializate autorizate, unde se vor efectua și schimburile de anvelope.

III.6.1.5. Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă

III.6.1.5.1. În perioada de execuție a lucrării

Alimentarea cu apă

În perioada de execuție, asigurarea apei în scop igienico-sanitar pentru organizarea de șantier se va asigura de la rețeaua publică sau alte surse autorizate, cu ajutorul cisternelor auto.

Alimentarea cu apă potabilă a personalului se va face prin achiziționarea de apă îmbuteliată din comerț.

Evacuarea apelor uzate

Apele uzate menajere care provin de la containerele sanitare din cadrul organizării de șantier vor fi evacuate într-un bazin vidanțat periodic de către o societate comercială autorizată.

Alimentare cu energie electrică

În organizarea de șantier și pentru execuția lucrărilor proiectate, există posibilitatea de asigurare a energiei electrice prin racordarea la rețeaua electrică existentă în zonă.

Alimentare cu carburant

Conform celor prezentate anterior în **capitolul III.6.1.4. "Materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora"**.

Asigurarea agentului termic

Containerele din organizarea de șantier vor fi prevăzute cu sisteme autonome de încălzire.

III.6.1.5.2. În perioada de exploatare a lucrării

Alimentare cu apă

Alimentarea cu apă a Centrului de Management al Traficului se va asigura prin racord la rețeaua publică a municipiului Constanța.

Evacuare ape uzate

În perioada de funcționare, apele uzate de la grupurile sanitare, etc ale clădiri vor fi evacuate prin racord la rețeaua publică de canalizare.

Locurile de parcare vor fi prevăzute cu rigole carosabile care vor colecta apele pluviale potențial poluate și vor fi dirijate către un separator de lichide ușoare. După preepurare în separatorul de lichide ușoare apele colectate de rigola carosabilă se vor deversa în sistemul de canalizare. De asemenea, apele pluviale din incintă vor fi dirijate gravitațional către rigola carosabilă.

Alimentare cu energie electrică

Alimentarea cu energie electrică a amplasamentului Centrului de Management al Traficului se va realiza din rețeaua de distribuție locală, totodată se va monta un post de transformare nou corespunzător puterii necesare.

Toată incinta va fi iluminată cu stâlpi cu Hmax 6 m cu lămpi LED și panouri fotovoltaice.

Pentru consumatorilor vitali de energie electrică se prevede un două grupuri electrogen:

- un grup electrogen exterior ca sursă de rezervă amplasat lângă clădire și rezervorul subteran;
- un grup electrogen în interiorul clădirii ca sursă de rezervă.

Asigurarea agentului termic

În vederea asigurării condițiilor optime de funcționare s-au propus următoarele soluții de încălzire/răcire, climatizare și ventilare a clădirii Centrului de Management al Traficului Feroviar:

- centrală termică cu funcționare pe gaze naturale inclusiv stație de tratare a apei;
- agregate (chillere) pentru asigurarea sursei de răcire cu redundanță 1+1;

- centrale de tratare aer (CTA) cu redundanță 1+1;
- instalații de încălzire/răcire cu ventiloconvectoare și unități locale de condiționare a aerului.

III.6.1.6. Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției

La finalizarea lucrărilor, cadrul natural se va reface, prin grija Antreprenorului, acolo unde acesta a fost afectat, astfel:

- construcțiile provizorii vor fi dezafectate;
- deșeurile rezultate din lucrare vor fi valorificate/evacuate prin intermediul firmelor autorizate;
- eventualele materiale rămase vor fi evacuate din amplasament;
- se vor efectua lucrări de refacere și ecologizare a spațiilor ocupate temporar de organizarea de șantier; suprafețele ocupate temporar se vor limita la minimumul necesar.

III.6.1.7. Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente

Pentru realizarea lucrărilor proiectate nu se vor executa căi noi de acces sau schimbări ale celor existente.

Accesul în amplasamentul lucrării se va asigura folosind rețeaua de drumuri existentă din zonă prin Bulevardul I.C. Brătianu – strada Cumpenei – strada Justiției – strada Sublocotenent Sandu Chiosea -drum acces.



Figura 8. Hartă acces rutier amplasament Centru de Management al Traficului

III.6.1.8. Resurse naturale folosite în construcție și funcționare

În perioada de execuție se vor folosi următoarele resurse naturale:

- agregatele naturale: pietriș, nisip, apă;
- combustibil: benzină sau motorină pentru alimentarea mijloacelor de transport și a utilajelor.

Aprovizionarea cu materialele necesare se va face de la furnizorii cei mai apropiați și care prezintă o garanție în privința calității acestora.

Aprovizionarea cu materiale necesare se va realiza treptat, astfel încât să se evite stocarea materialelor pe termen lung și eficientizarea proceselor de transport al materialelor.

În perioada de exploatare se va folosi apă din rețeaua publică de apă.

III.6.1.9. Metode folosite în construcție/demolare

Metodele folosite în construcție pentru realizarea Centrului de Management al Traficului (lucrările propuse prin proiect: clădire Centru de Management al Traficului, turn pentru antenă GSM-R, clădire container GSM-R, platformă pentru grup electrogen, rezervor combustibil, amenajare zone carosabile, parcare, zone trotuare/alei, zone verzi, etc) sunt uzuale pentru acest tip de lucrări.

Lucrările de demolare constau în îndepărtarea gardului existent pe laturile E, S, V și realizarea unei împrejurimi noi pe toate laturile amplasamentului.

III.6.1.10. Planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară

Perioada de execuție a lucrărilor este estimată la **24 luni**.

Materiile prime necesare realizării lucrării se vor depozita pe amplasamentul organizării de șantier doar în cantități reduse și vor fi puse în operă în cel mai scurt timp posibil. Acestea vor fi transportate etapizat cu mijloace de transport specifice.

Depozitarea materialelor în stivă sau în grămezi se va face cu grijă, iar manipularea se face cu respectarea condițiilor impuse de fiecare material în parte și a Normelor de Tehnică a Securității Muncii.

Betonul de ciment/mixtura asfaltică nu se vor prepara pe amplasamentul lucrării, ci se vor prepara în stațiile de betoane/mixtură asfaltică contractate și vor fi transportate pe ampriza lucrărilor cu mijloace de transport specifice.

Lucrările de organizare de șantier vor cuprinde construcții și instalații ale Antreprenorului, echipate cu mijloace la alegerea lui, care să-i permită să satisfacă obligațiile de execuție și calitate, de relații cu Beneficiarul, precum și cele privind controlul execuției.

Toate lucrările vor fi semnalizate conform normelor în vigoare prin grija Antreprenorului.

Antreprenorul va menține căile de acces libere, curate, astfel încât să împiedice producerea unor accidente de muncă. Antreprenorul va respecta pe durata execuției lucrării legislația privind protecția mediului și **Decizia etapei de încadrare** emisă de **Agencia pentru Protecția Mediului Constanța**.

Lucrările principale de realizare a clădirii Centrului de Management al Traficului Feroviar constau în următoarele:

- trasarea amprizei construcției și a fundației;
- realizarea excavațiilor pentru fundații;
- introducerea armăturilor în excavație și turnarea betonului;
- realizarea suprastructurii etaj cu etaj (armătură, beton, cărămidă, etc);
- compartimentarea interioară;
- termoizolarea, tâmplăria exterioară și realizarea fațadei;
- amenajarea acoperișului clădirii;
- realizarea instalațiilor electrice, sanitare, termoventilație, sistemele de detecție (senzori de fum), alarmare și stingere în caz de incendiu, de supraveghere video și de telecomunicații, etc;
- amenajarea interioarelor (tâmplărie, uși, pardoseli tehnologice, vopseluri, plăci ceramice, tavan fals, etc);

Lucrările principale de realizare a turnului pentru antenă GSM-R constau în următoarele:

- trasarea amprizei construcției;
- execuția piloților cu instalații speciale de foraj;
- introducerea armăturii metalice și a betonului în foraj;
- spargerea părții superioare a betoanelor din piloți;
- solidarizarea piloților prin realizarea unei grinzi de beton la nivelul suprafeței terenului;
- montarea profilelor metalice/elementelor metalice ale turnului prin intermediul unei automacări, etc.



III.6.1.11. Relația cu alte proiecte existente sau planificate

Centru de Management al Traficului Feroviar face parte din investiția „Modernizarea infrastructurii feroviare din portul Constanța”.

Prezentul proiect ține cont de Master Planul Portului Constanța și este corelat cu proiectul de “Electrificarea și reabilitarea căii ferate Constanța – Mangalia”, titular COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE “CFR” S.A.

Având în vedere natura proiectelor menționate („Modernizarea infrastructurii feroviare din portul Constanța” și “Electrificarea și reabilitarea căii ferate Constanța – Mangalia”), dacă acestea se vor executa în aceeași perioadă cu realizarea Centrului de Management al Traficului, se poate estima un impact cumulat moderat, local, și temporar, rezultat în urma emisiilor în aer (praf, noxe, pulberi în suspensie), vibrațiilor și zgomotelor produse de lucrările de construire, etc. Acestea sunt rezultatul creșterii traficului în zonă, a utilizării diverselor tipuri de utilaje pentru execuția lucrărilor.

Accesul pentru realizarea lucrărilor propuse prin prezentul proiect se va face pe Bulevardul I.C. Brătianu – strada Cumpenei – strada Justiției – strada Sublocotenent Sandu Chiosea -drum de acces. Lucrările prevăzute se vor executa conform graficului de execuție.

Se estimează că lucrările prevăzute în proiect nu vor influența semnificativ și totodată nu vor fi influențate de alte lucrări.

III.6.1.12. Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare

Proiectul Centrului de Management al Traficului Constanța a fost elaborat în baza solicitărilor beneficiarului, Compania Națională de Căi Ferate “CFR” SA, și a condițiilor impuse de Regulamentul local de Urbanism, de Certificatul de Urbanism nr. 3093 din 07.10.2021 emis de către Primăria Municipiului Constanța, de Legea 10/1995 privind calitatea în construcții, de standardele și normativele în vigoare.

III.6.1.13. Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor)

Prin implementarea proiectului nu se vor realiza alte activități de extragere a agregatelor, nu se vor realiza alte surse de apă, linii de transport a energiei, nu va crește numărul de locuințe și nu vor apărea alte activități de eliminare a apelor uzate și a deșeurilor.

Antreprenorul se va aproviziona cu materiale necesare execuției lucrării numai de la societăți autorizate existente (balastiere, stații de betoane, mixturi asfaltice, etc.).

III.6.1.14. Alte autorizații cerute pentru proiect

Pentru prezentul proiect a fost obținut Certificatul de Urbanism nr. 3093 din 07.10.2021 emis de către Primăria Municipiului Constanța, prin care au fost solicitate următoarele avize/acorduri:

- avize și acorduri privind utilitățile urbane și infrastructură
 - alimentare cu apă (RAJA)
 - canalizare (RAJA)
 - gaze naturale (Engie)
 - alimentare cu energie electrică (E-Distribuție)
 - telefonizare (Telekom)
 - telecomunicații (RCS and RDS SA)

- alte avize/acorduri
 - *Aviz Comisia de Circulație*
- alte avize/acorduri privind
 - *securitate la incendiu (în cazurile menționate de HGR 571/2016)*
 - *protecția civilă (în cazurile menționate de HGR 862/2016);*
 - *sănătatea populației;*
- avize/acorduri specifice ale administrației publice centrale și/sau ale serviciilor descentralizate ale acestora
 - *Aviz Direcția Județeană pentru Cultură Constanța*
 - *Statul Major General*
pentru antenă radiocomunicații:
 - *Statul Major General*
 - *Serviciul Român de Informații*
 - *Autoritatea Aviatică*
 - *Ministerul Afacerilor Interne*
 - *Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale*
- studii de specialitate
 - *simularea tridimensională;*
 - *fotografii situație existentă;*
 - *devizul general al lucrărilor, conform HGR 907/2016;*
 - *pentru antenă radiocomunicații: Referat privind limitarea expunerii populației la câmpuri electromagnetice;*
- actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului

În perioada de execuție a lucrărilor, se va respecta toate avizele/acordurile/autorizațiile obținute în baza Certificatului de Urbanism.

IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE

IV.1. Planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului

Având în vedere că amplasamentul este liber de sarcini, pentru implementarea proiectului nu este nevoie de realizarea unor lucrări de demolare. Singura lucrare care poate fi considerată demolare o reprezintă refacerea împrejurii prin îndepărtarea gardului din prefabricate de beton existent pe laturile estică, sudică și vestică a amplasamentului.

Lucrările de demolare constau în îndepărtarea mecanizată a prefabricatelor și stâlpilor de beton unul câte unul cu ajutorul unei macarale, ulterior fundația gardului se va demola prin intermediul unui utilaj prevăzut cu ciocan hidraulic (picon) sau pichamer funcție de dotarea antreprenorului. În timpul execuției lucrărilor se va avea în vedere protejarea rețelelor edilitare din apropiere. Elementele rezultate din demolare se vor încărca în camioane și evacua din amplasament.

IV.2. Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului

După finalizarea lucrărilor se va trece la desființarea organizării de șantier, astfel:

- containerele provizorii vor fi dezafectate;
- se va aduce la starea inițială amplasamentul ocupat cu organizarea de șantier;
- deșeurile rezultate din lucrare vor fi eliminate prin intermediul firmelor autorizate.
- pământul rezultat din excavații va fi folosit la umpluturi pentru acoperirea taluzului excavației și rezervorul de combustibil îngropat și sistematizarea terenului din incintă;

La finalul lucrărilor întregul amplasament va fi ocupat de diverse construcții conform proiectului (construcții, parcare auto, rastel de biciclete, zone carosabile, alei pietonale, spații verzi, etc).

IV.3. Căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz

Pentru realizarea lucrărilor de demolare a împrejurii existente (prefabricate și stâlpi din beton) nu sunt necesare execuția unor căi noi de acces sau schimbări ale celor existente.

IV.4. Metode folosite în demolare

Metodele folosite în demolare/îndepărtarea împrejurii sunt bazate pe următoarele principii:

- asigurarea unui sistem de gestionare a deșeurilor rezultate din lucrările de demolare și de evacuare a acestora;

- respectarea condițiilor impuse prin avizele obținute;
- readucerea terenurilor afectate de lucrări la starea inițială.

În timpul execuției lucrărilor se va asigura ca utilajele și echipamentele folosite îndeplinesc următoarele:

- sunt în concordanță cu tipul și scopul lucrării la care sunt folosite;
- sunt manevrate de operatori competenți și experimentați;
- sunt întreținute în bune condiții de funcționare pe toată durata lucrărilor.

IV.5. Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare

Nu este cazul.

IV.6. Alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor)

Modul de valorificare/eliminare al deșeurilor generate din lucrările de dezafectare/demolare este prezentat în **cap. 8** din prezentul memoriu.

V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI

V.1. Distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalieră, adoptată la ESPOO la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare

Din punct de vedere administrativ, amplasamentul proiectului se află situat în zona stației CF Constanța-Incintă 2, intravilan municipiului Constanța, județul Constanța.

Terenul propus pentru Centrul de Management al Traficului este amplasat în municipiul Constanța, se află în domeniul privat CNCF CFR SA în suprafață de 27.720 mp (din acte), 27.673 mp (măsurată) și este întabulat în cartea funciară/număr cadastral nr. 227021 UAT Constanța.

Din suprafața totală de 27.673 mp, o suprafață de 2.826,40 mp, liberă de construcții, este propusă pentru construirea Centrului de Management al Traficului.

Proiectul supus aprobării nu se încadrează în anexa nr. I la Convenția privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare.

Proiectul se află la o distanță de circa 48 km față de frontiera României cu Bulgaria.

a) dimensiunea: activități propuse care, prin natura lor, sunt mari pentru tipul respectiv de activitate

Activitățile propuse pentru execuția lucrărilor proiectate sunt uzuale pentru acest tip de lucrări (clădire P+2, rezervor subteran, platformă betonată, alei carosabile și pietonale, spații verzi, turn pentru antenă GSM-R, etc).

b) amplasarea: activități propuse să fie amplasate într-o zonă sau în apropierea unei zone sensibile ori importante din punct de vedere ecologic (zonele umede desemnate prin Convenția de la Ramsar, parcurile naționale, rezervațiile naturale, locurile de interes științific sau locuri importante din punct de



"MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FEROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA-CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI"

MEMORIU DE PREZENTARE

vedere arheologic, cultural ori istoric) sau activități propuse să fie amplasate în locuri în care caracteristicile proiectului propus pot afecta semnificativ sănătatea populației.

Proiectul nu intră sub incidența O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare.

Cele mai apropiate sit-uri NATURA 2000 de amplasamentul proiectului sunt situate la o distanță mai mare de 2.470 m (ROSPA0076 Marea Neagră) și 3.700 m (ROSPA0057 Lacul Siutghiol).

Amplasamentul se află într-o zonă protejată conform Listei monumentelor istorice anexă la Ordinul ministrului culturii nr. 2828/24.12.2015 pentru modificarea anexei nr. 1 la Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004 privind aprobarea Listei monumentelor istorice actualizată și a Listei monumentelor dispărute: Necropola orașului antic Tomis, Cod CT-I-s-A-02555, nr. crt. 15, perimetrul delimitat de Str. Iederei, Bd. Aurel Vlaicu de la intersecția cu Bd. 1 Mai, Str. Cumpenei, Str. Nicolae Filimon, Bd. Aurel Vlaicu până la Pescărie-la S de Mamaia, malul mării și Portul Comercial.

Având în vedere faptul că lucrările sunt de mică complexitate, pe perioada execuției lucrărilor pentru construirea Centrului de management al Traficului nu se va afecta semnificativ sănătatea populației din proximitate.

c) efecte: activitățile propuse ale căror efecte sunt deosebit de complexe și potențial negative, inclusiv cele cu efecte grave asupra omului, speciilor sau organismelor cu o valoare deosebită, cele care amenință utilizarea sau utilizarea potențială a unei zone afectate și activitățile care provoacă o povară suplimentară pe care mediul nu are capacitatea să o suporte.

Proiectul propus nu are efecte potențial negative asupra omului, speciilor sau organismelor cu o valoare deosebită, întrucât lucrările sunt locale, relativ simple, desfășurate în cea mai mare parte în amplasament (amplasament situat într-o zonă industrială, antropizată) și eșalonate în timp.

Proiectul propus are un impact pozitiv asupra dezvoltării economice din zonă, ca urmare a creării oportunității de noi locuri de muncă în perioada de execuție a lucrărilor.

V.2. Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Conform listei monumentelor istorice 2015 (Monitorul oficial al României, partea I, nr. 113bis/15.II.2016) în zona amplasamentului Centrului de Management al Traficului au fost descoperite următoarele monumente istorice:

"MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA-CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI"
MEMORIU DE PREZENTARE


Figura 9. Plan de situație cu cel mai apropiat sit arheologic față de amplasamentul viitorului Centru de Management al Traficului (sursa: <https://map.cimec.ro/Mapserver>)

Tabel 1. Listă monumente istorice 2015

Nr. crt.	Cod LMI	Denumire	Localitate	Adresă	Datare	Distanță față de amplasamentul CMT
1	CT-I-s-A-02553	Situl arheologic "Orașul antic Tomis"	Municipiul Constanța	Peninsula Constanța, între Bd. Ferdinand, faleza de E a orașului până la plaja Modern, Cazino, Poarta 1, port comercial, Bd. Termele Romane (fost Marinarilor), str. Traian		peste 1900 m
2	CT-I-m-A-02553.01	Bazilica mare	Municipiul Constanța	Între Bd. Ferdinand și str. Traian, sub blocul C2	sec. V - VI p. Chr., Epoca romano-bizantină	cca. 1500 m
3	CT-I-m-A-02553.02	Bazilica mică	Municipiul Constanța	Între Bd. Ferdinand și str. Traian, sub blocul C3	sec. V - VI p. Chr., Epoca romano-bizantină	cca. 1550 m
4	CT-I-m-A-02553.03	Bazilica creștină	Municipiul Constanța	În vecinătatea Porții nr.1 Port	sec. V - VI p. Chr., Epoca romano-bizantină	cca. 2400 m

"MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FEROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA-CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI"

MEMORIU DE PREZENTARE

Nr. crt.	Cod LMI	Denumire	Localitate	Adresă	Datare	Distanță față de amplasamentul CMT
5	CT-I-m-A-02553.04	Bazilica creștină	Municipiul Constanța	În zona hotelului IBIS, în perimetrul str. Mircea cel Bătrân, Ecaterina Varga, Negru Vodă, Dragoș Vodă	sec. V - VI p. Chr., Epoca romano-bizantină	cca. 2100 m
6	CT-I-m-A-02553.05	Edificiul roman cu mozaic	Municipiul Constanța	Între Piața Ovidiu și Bd. Termele Romane (fost Marinarilor), faleza de SV a Peninsulei	sec. IV - VI p. Chr., Epoca romano-bizantină	cca. 2300 m
7	CT-I-m-A-02553.06	Amfiteatru	Municipiul Constanța	În zona hotelului IBIS, în perimetrul str. Mircea cel Bătrân, Ecaterina Varga, Negru Vodă, Dragoș Vodă	sec. II - III p. Chr., Epoca romană	cca. 2100 m
8	CT-I-m-A-02553.07	Locuirea citadină Tomis	Municipiul Constanța	Lângă Catedrala ortodoxă "Sf. Petru și Pavel", între str. Arhiepiscopiei, bd. Elisabeta și str. Revoluției din 22 decembrie 1989	sec. IV a. Chr. - sec. V p. Chr., Epoca greacă, romană și romano-bizantină	cca. 2500 m
9	CT-I-m-A-02553.08	Zidul de incintă al cetății Tomis	Municipiul Constanța	Intersecția str. Mircea cel Bătrân cu Dragoș-Vodă, intersecția bd. Ferdinand cu str. Râscoala 1907, de-a lungul Bd. Ferdinand până la Teatrul Fantasio, cu prelungirea până la intersecția Bd. Ferdinand cu str. St. Mihăileanu, și în continuare până la Poarta 3 Port	sec. III - VI p. Chr., Epoca romană	peste 1650 m
10	CT-I-m-A-02553.09	Locuire	Municipiul Constanța	Lângă Catedrala ortodoxă "Sf. Petru și Pavel", între str. Arhiepiscopiei, bd. Elisabeta și str. Revoluției din 22 decembrie 1989	Neolitic, Cultura Gumelnița, faza A II	cca. 2500 m
11	CT-I-m-A-02553.10	Apeducte - galerii	Municipiul Constanța	În subsolul orașului antic Tomis și la baza falezelor, cu intrări la Plaja "Modern", Portul Tomis, Școala 2, Tribunal, Edificiul roman cu mozaic și Bd. Termele Romane	sec. III p. Chr., Epoca romană	peste 1950 m
12	CT-I-m-A-02553.11	Turn de apărare	Municipiul Constanța	Bd. Termele Romane (fost Marinarilor), în dreptul Porții nr. 2 a portului comercial	sec. IV - VI p. Chr., Epoca romano-bizantină	cca. 1800 m
13	CT-I-m-A-02553.12	Therme	Municipiul Constanța	Bd. Termele Romane (fost Marinarilor), la 150 m SE de Edificiul cu mozaic	sec. III - IV p. Chr., Epoca romană	cca. 2340 m
14	CT-I-s-A-02554	Așezare	Municipiul Constanța	La intersecția Bd. Tomis cu Bd. Aurel Vlaicu și malul de S al lacului Siutghiol	sec. IV - VI p. Chr., Epoca romano-bizantină	cca. 4400 m
15	CT-I-s-A-02555	Necropola orașului antic Tomis	Municipiul Constanța	Perimetrul delimitat de str. Iederei, Bd. Aurel Vlaicu de la intersecția cu bd. 1 Mai, str. Cumpenei, str. Nicolae Filimon, bd. Aurel Vlaicu până la Pescărie - la S de Mamaia, malul mării și Portul Comercial		-

"MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA-CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI"

MEMORIU DE PREZENTARE

Nr. crt.	Cod LMI	Denumire	Localitate	Adresă	Datare	Distanță față de amplasamentul CMT
16	CT-I-m-A-02555.01	Necropolă romană	Municipiul Constanța	Perimetrul delimitat de str. Iederei, Bd. Aurel Vlaicu de la intersecția cu bd. 1 Mai, str. Cumpenei, str. Nicolae Filimon, bd. Aurel Vlaicu până la Pescărie - la S de Mamaia, malul mării și Portul Comercial	sec. I - VI p. Chr., Epoca romană	-
17	CT-I-m-A-02555.02	Necropolă	Municipiul Constanța	Perimetrul delimitat de str. Iederei, Bd. Aurel Vlaicu de la intersecția cu bd. 1 Mai, str. Cumpenei, str. Nicolae Filimon, bd. Aurel Vlaicu până la Pescărie - la S de Mamaia, malul mării și Portul Comercial	sec. IV a. Chr. - sec. I p. Chr., Epoca elenistică	-
18	CT-I-m-A-02555.03	Cavoul cu Orant "de la Egreta"	Municipiul Constanța	Bd. Ferdinand, intersecția cu str. Traian, în vecinătatea bl. B1, la cca. 20 m E	sec. IV p. Chr., Epoca romană	cca. 1250 m
19	CT-I-m-A-02555.04	Mormântul hypogeu paleocreștin	Municipiul Constanța	Str. Mircea cel Bătrân, la intersecția cu str. Ștefan cel Mare, la 40 m de faleza de E a peninsulei, lângă Restaurantul Zorile	sec. IV p. Chr., Epoca romană	cca. 2235 m
20	CT-I-m-A-02555.05	Criptă paleocreștină	Municipiul Constanța	Str. Traian 19, în curtea Colegiului Național Mihai Eminescu	sec. V - VI p. Chr., Epoca romano-bizantină	cca. 2100 m
21	CT-I-s-A-02556	Așezare	Municipiul Constanța	La S de intrarea în portul Constanța SUD, zona Fabrica de Oxigen	sec. I - III p. Chr., Epoca romană	cca. 4000 m
22	CT-I-m-A-02557.08	Valul mic de pământ	Municipiul Constanța	Intră în mun. Constanța în partea de V, prin zona industrială Palas. Traseul se îndreaptă spre mare, în zona Porții 4 a Portului Comercial	sec. VI p. Chr., Epoca romano-bizantină	
23	CT-I-m-A-02558.05	Valul mare de pământ	Municipiul Constanța	Intră în mun. Constanța în partea de V, în zona bd. I.C.Brătianu - zona C.F., cartier Palas. Traseul se îndreaptă spre mare, între Porțile 3 și 4 ale Portului Comercial	sec. IX, Epoca medievală timpurie	
24	CT-I-m-A-02559.09	Valul de piatră	Municipiul Constanța	Intră în mun. Constanța în partea de V, prin Zona industrială Palas. Traseul se îndreaptă spre mare, între Porțile 3 și 4 ale Portului Comercial	sec. X, Epoca medievală timpurie	
28	CT-I-s-A-02561	Situl arheologic subacvatic		Platforma continentală a litoralului romanesc al Marii Negre (jud. Constanța)		peste 2900 m
29	CT-I-m-A-02561.01	Vestigii arheologice subacvatice		Platforma continentală a litoralului romanesc al Marii Negre (jud. Constanța)	Epoca medievală	peste 2900 m
30	CT-I-m-A-02561.02	Vestigii arheologice subacvatice		Platforma continentală a litoralului romanesc al Marii Negre (jud. Constanța)	Epoca romano-bizantină	peste 2900 m
31	CT-I-m-A-02561.03	Vestigii arheologice subacvatice		Platforma continentală a litoralului romanesc al Marii Negre (jud. Constanța)	Epoca romană	peste 2900 m
32	CT-I-m-A-02561.04	Vestigii arheologice subacvatice		Platforma continentală a litoralului romanesc al Marii Negre (jud. Constanța)	Epoca elenistică	peste 2900 m

"MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA-CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI"

MEMORIU DE PREZENTARE

Nr. crt.	Cod LMI	Denumire	Localitate	Adresă	Datare	Distanță față de amplasamentul CMT
33	CT-I-m-A-02561.05	Vestigii arheologice subacvatice		Platforma continentală a litoralului romanesc al Mării Negre (jud. Constanța)	Epoca greacă	peste 2900 m

Având în vedere lista monumentelor istorice prezentată mai sus cât și menționările din certificatul de urbanism nr. 3093 din 07.10.2021 emis de către Primăria Municipiului Constanța: ".... *Reglementări extrase din documentațiile de urbanism și amenajarea teritoriului sau din reglementările aprobate care instituie un regim special asupra imobilului: zonă protejată conform Listei monumentelor istorice anexă la Ordinul ministrului culturii nr. 2828/24.12.2015 pentru modificarea anexei nr. 1 la Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2"004 privind aprobarea Listei monumentelor istorice actualizată și a Listei monumentelor dispărute: Necropola orașului antic Tomis, Cod CT-I-s-A-02555, nr. crt. 15, perimetrul delimitat de Str. Iederei, Bd. Aurel Vlaicu de la intersecția cu Bd. 1 Mai, Str. Cumpenei, Str. Nicolae Filimon, Bd. Aurel Vlaicu până la Pescărie-la S de Mamaia, malul mării și Portul Comercial.....", astfel, se va respecta avizul nr. 228/Z/14.03.2022 emis de către Direcția Județeană pentru Cultură Constanța, cu următoarele condiții: „ *Prezentul aviz nu poate fi utilizat la obținerea autorizației de construire:**

- *Întrucât amplasamentul viitoarelor investiții se află în zona de interes arheologic, este necesară revenirea la avizare în faza DTAC pentru investiția ce urmează să se realizeze în perimetrul vizat din documentația nr. 459 din 18.02.2022.*

V.3. Hărți, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale:

Din punct de vedere geomorfologic. Amplasamentul Centrului de Management al Traficului se află situat în Platforma Dobrogei de Sud.

Platforma Dobrogei de Sud se evidențiază printr-un podiș în care majoritatea văilor sunt orientate către Dunăre concomitent cu văi mai adânci în apropiere de fluviu.

În cadrul Platforma Dobrogei de Sud, amplasamentul studiat se încadrează în Podișul Topraisar. La contactul podișului cu Marea Neagră, în lungul liniei țărmului pe o fâșie de 5 - 6 km, se remarcă o treaptă morfologică cu altitudini cuprinsă între 20 m și 40 m în care s-a format faleza. Cotele treptei morfologice scade de la nord (cca. 30-35 m la Constanța) spre sud (cca. 17 m la Mangalia).

Podișul Topraisar se prezintă sub forma unui podiș neted în care puține văi au fragmentat unitatea de relief (văile Agigea, Dulcești, Albești), totodată cursul superior al acestor văi a erodat formațiunile acoperitoare inclusiv formațiunile calcaroase de vârstă sarmațiană.

Sub aspect geologic, amplasamentul se află situat în unitatea geologică a Dobrogei de Sud alcătuită dintr-un soclu arhaic urmată de depozite necutate de vârstă paleozoică, mezozoică și neozoică.

Peste depozitele de vârstă sarmațiană (calcare lumașelice, sau argile grase verzui) s-au depus formațiuni cuaternare de vârstă pleistocen inferior alcătuite din argile roșii brune constituite dintr-o matrice argilooasă de culoare roșcată în care sunt înglobate elemente rulate de pietriș calcaros acoperite cu elemente de oxizi de mangan și numeroase cuiburi concreționare de gips. În continuare de sedimentare s-au depus argile nisipoase roșcate cu concrețiuni calcaroase urmată de formațiunii loessoide (prafuri nisipoase și nisipuri prăfoase gălbui, macroporice, cu concrețiuni calcaroase) de vârstă pleistocen mediu-superior.

Din punct de vedere structural, amplasamentul se află situat în Blocul tectonic 5 (Constanța) delimitat de falia Capidava-Ovidiu la nord și Falia Cernavodă-Constanța la sud, la vest este delimitat de falia Vest-Constanța, iar spre est se continuă pe șelful Mării Negre.

Sub aspect hidrogeologic, se remarcă dezvoltarea a trei mari complexe de strate acvifere: freatic (de mică adâncime), acvifer carstic fisural de adâncime medie și acvifer carstic fisural de mare adâncime.

Acviferul freatic de mică adâncime se dezvoltă la baza depozitelor loessoide, deasupra stratului impermeabil de argilă roșie sau în anumite zone peste depozitele calcaroase sarmațiene.

Complexul acvifer de medie adâncime din zona Constanța se află cantonat în depozitele predominant calcaroase de vârstă sarmațiană.

Acviferul de mare adâncime este cantonat în depozitele predominant calcaroase de vârstă Cretacic inferior (Barremian – Cenomanian – Albian), precum și în depozitele de calcare și dolomite de vârstă Jurassic superior.



Figura 10. Imagine amplasament

Folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament cât și pe zonele adiacente acestuia

Conform Certificatului de Urbanism nr. 3093 din 07.10.2021 emis de către Primăria Municipiului Constanța și a regulamentului local de urbanism:

.....
Destinația terenului stabilită prin planurile de urbanism și amenajarea teritoriului aprobate: Imobilul se află situat în zona de reglementare ZRT 1b-Unități de transfer, adiacent zonei ZRT2-Zona transporturilor pe cale ferată.

Utilizări admise (ZRT1b):-construcții și amenajări pentru gararea și întreținerea mijloacelor de transport greu rutier și pentru transferul mărfurilor transportate în mijloace de transport cu tonaj și gabarit permis în localitate, instalații de transfer, precum și serviciile anexe aferente; servicii pentru transportatorii în tranzit: moteluri, restaurant, loisir."

Bilanțul teritorial se prezintă astfel:

Suprafața totală a amplasamentului 27.673 mp;

Suprafața amplasament Centrul de Management al Traficului este de 2.826,40 mp.

Suprafața construită (amprenta la sol) este de cca. 876,58 mp (clădire, turn antenă, platformă grup electrogen, rezervor subteran de combustibil).

Suprafață carosabilă este de cca. 1079 mp (inclusiv suprafața parcării și rastel biciclete).

Suprafața aleilor pietonale este de cca. 233 m;

Suprafață estimată ocupată cu spații verzi: cca. 722,82 mp.

Număr de locuri de parcare (dacă este cazul): 30 locuri de parcare.

Rezervorul subteran cu o suprafață de cca. 49 mp este acoperit la suprafață de spațiu verde și carosabil, iar amprenta la sol a turnului antenă este acoperit la suprafață terenului de spațiu verde.

Suprafața totală estimată ocupată temporar pentru organizarea de șantier este de cca. 500 mp.

Politici de zonare și de folosire a terenului

Conform Certificatului de Urbanism nr. 3093 din 07.10.2021 emis de către Primăria Municipiului Constanța:

Folosința actuală a terenului este: -categoria de folosință: curți construcții; - teren ocupat de construcții conform înscrisurilor din extras de carte funciară nr. 227021/10.08.2021.

Conform regulamentului local de urbanism al municipiului Constanța zona studiată se încadrează în UTR 7 (7a, 7b):

"Delimitare/Situare în cadrul orașului

Situată în partea centrală a orașului, zona este delimitată la Nord de Bdul. I.C. Brătianu, la Vest de str. Cumpenei și Bdul. Aurel Vlaicu, str. Caraiman la Sud, iar la Est de Calea Ferată și str. Th. Burada.

Funcțiuni existente/Funcțiuni propuse

Zona este ocupată preponderent de depozite petoliere; în afara acestora zona mai cuprinde unități industriale, funcțiuni de locuire (individuală și colectivă), învățământ, comerț cu amănuntul, spațiu verde destinat recreerii și practicării sporturilor, unități cu destinație specială și gara C.F.

Este propusă conversia depozitelor și a unităților industriale pentru dezvoltarea unui centru de afaceri de interes regional în partea de Nord a zonei și a unui parc de activități în partea de Sud. De asemenea este propusă realizarea unei noi legături rutiere peste CF, între Bdul. Aurel Vlaicu și Bdul. I.C. Brătianu, precum și dezvoltare unor zone verzi de protecție în lungul căii ferate."

Areale sensibile

Zonele sensibile sunt reprezentate de: arii naturale protejate, zone locuite, cursuri de apă.

Arii naturale protejate:

Proiectul nu intră sub incidența O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare întrucât cele mai apropiate sit-uri NATURA 2000 de amplasamentul proiectului sunt situate la o distanță de:

Amplasamentul se situează:

- la o distanță de peste **2.470 m** față de aria de protecție specială avifaunistică **ROSPA0076 Marea Neagră**;
- la o distanță de peste **3.700 m** față de aria de protecție specială avifaunistică **ROSPA0057 Lacul Siutghiol**;
- la o distanță de peste **5.600 m** față de aria protejată de interes național de **RONPA0376 Valu lui Traian**;
- la o distanță de peste **8.000 m** față de aria protejată de interes național **RONPA0385 Lacul Agigea**;
- la o distanță de peste **8.850 m** față de situl de importanță comunitară **ROSCI0073 Dunele marine de la Agigea (RONPA0383 Dunele marine de la Agigea)**;
- la o distanță de peste **9.800 m** față de situl de importanță comunitară de **ROSCI0398 Straja – Cumpăna**;
- la o distanță de peste **12.120 m** față de situl de importanță comunitară **ROSCI0197 Plaja submersă Eforie Nord - Eforie Sud**;
- la o distanță de peste **12.400 m** față de aria de protecție specială avifaunistică **ROSPA0061 Lacul Techirghiol**;
- la o distanță de peste **12.400 m** față de zona umedă de importanță internațională **RORMS0005 Lacul Techirghiol**;
- la o distanță de peste **12.400 m** față de aria protejată de interes național de **RONPA0937 Lacul Techirghiol**;
- la o distanță de peste **18.400 m** față de situl de importanță comunitară **ROSCI0083 Fântânița Murfatlar**.

"MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA-CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI"

MEMORIU DE PREZENTARE

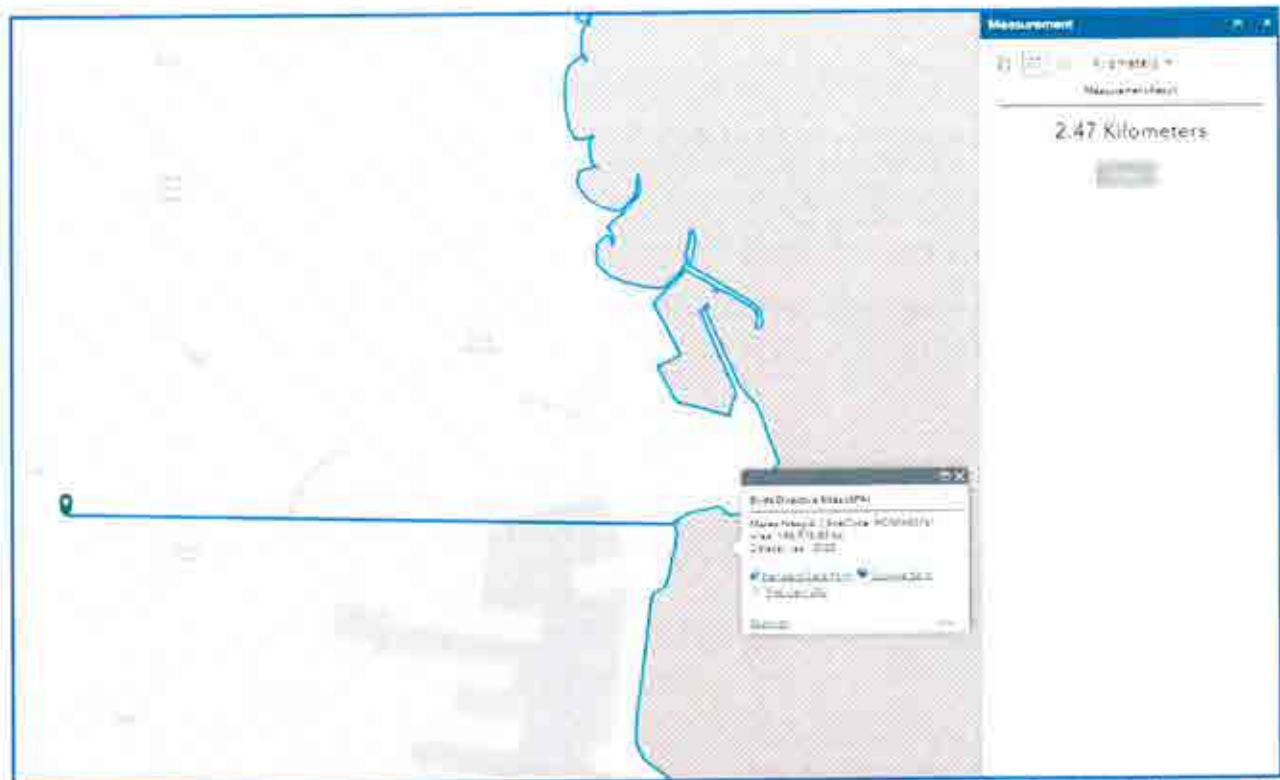


Figura 11. Plan de situație cu amplasamentul viitorului Centru de Management al Traficului și aria naturală protejată cea mai apropiată de proiect – ROSPA0076 Marea Neagră (sursa: <https://natura2000.eea.europa.eu>)

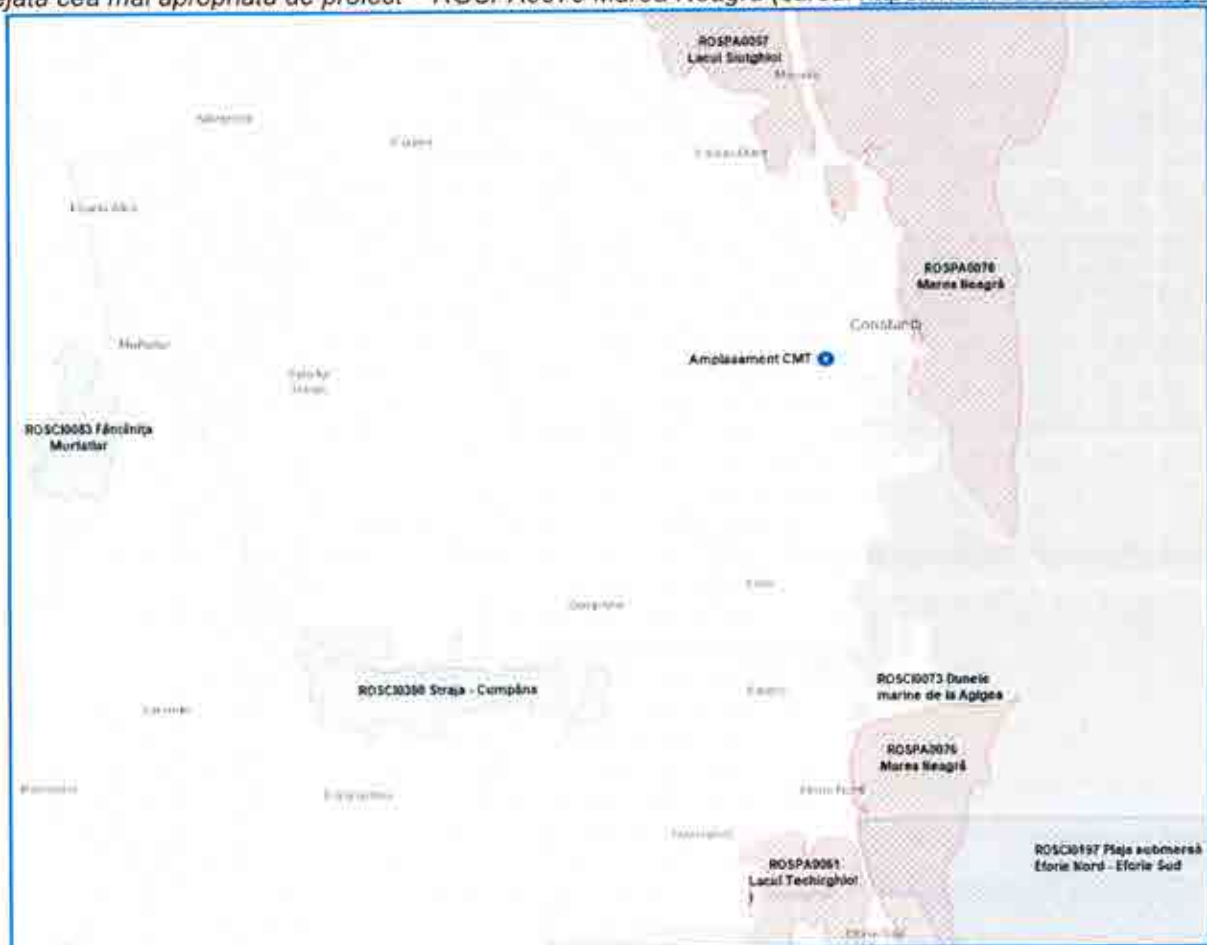


Figura 12. Plan de situație cu amplasamentul viitorului Centru de Management al Traficului (CMT) și ariile naturale protejate din apropierea proiectului (sursa: <https://natura2000.eea.europa.eu>)

Zone locuite:

Cea mai apropiată clădire de locuit de amplasamentul proiectului este o casă situată la circa 100 m nord-vest.



Figura 13. Amplasament proiect față de zonele locuite

Cursuri de ape

Amplasamentul și imediata vecinătate a acestuia nu sunt traversate de cursuri de apă. Centrul de Management al Traficului se află la următoarele distanțe față de:

- peste 1,1 km de Marea Neagră;
- peste 3,7 km de Lacul Tăbăcăriei;
- peste 4,9 km de Lacul Siutghiol.

V.4. Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970

Coordonatele STEREO 70 ale lucrării sunt:

Tabel 2. Coordonatele STEREO 70

Nr. crt.	X	Y	Amplasament	Tip geometrie
1	790307.822	303236.990	Perimetru	Poligon
2	790323.393	303202.425	Perimetru	Poligon
3	790332.146	303200.979	Perimetru	Poligon
4	790351.208	303209.558	Perimetru	Poligon
5	790370.048	303217.838	Perimetru	Poligon
6	790378.908	303221.855	Perimetru	Poligon
7	790386.583	303228.001	Perimetru	Poligon
8	790388.275	303228.879	Perimetru	Poligon
9	790387.430	303229.311	Perimetru	Poligon

10	790385.996	303231.810	Perimetru	Poligon
11	790372.644	303252.447	Perimetru	Poligon
12	790365.243	303262.416	Perimetru	Poligon
13	790365.010	303262.729	Perimetru	Poligon

V.5. Detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare

Informațiile sunt prezentate în cap. III.6.1.12. din prezentul memoriu.

VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE

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

a) PROTECȚIA CALITĂȚII APELOR:

În perioada de execuție

În perioada de execuție a lucrărilor, sursele de poluare a apelor subterane pot fi reprezentate de:

- scurgerile accidentale de combustibili sau lubrifianți de la utilajele și mijloacelor de transport folosite pentru execuția lucrărilor și la alimentarea utilajelor cu combustibil;

- pierderi accidentale de materiale/deșeuri rezultate dintr-o depozitare necontrolată sau o manipulare necorespunzătoare;

În perioada de execuție a lucrărilor c.f., impactul asupra apelor subterane este nesemnificativ, se manifesta temporar și local.

Pentru asigurarea unor condiții normale de lucru, sub aspectul protecției mediului, precum și pentru reducerea la minim a posibilităților de poluare a acviferelor, se vor adopta următoarele măsuri:

- eșalonarea în timp a lucrărilor și respectarea graficului de lucru;
- în incinta șantierului nu se vor organiza depozite de combustibili; alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport va fi efectuată cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar, se va folosi personal instruit pentru evitarea pierderilor de combustibili;

- întreținerea utilajelor (efectuarea de reparații, schimburile de piese, de uleiuri, etc.) se va face numai la societăți (ateliere) specializate și autorizate (pe platforme de beton prevăzute cu decantoare pentru reținerea pierderilor);

- aplicarea unui management de gestionare a materialelor și deșeurilor;
- apele reziduale din organizarea de șantier, containerele grup sanitar se vor colecta și descărca într-un bazin vidanțat periodic de către o societate comercială autorizată;

- se va monitoriza permanent activitatea, în perioada de execuție a lucrărilor, din punct de vedere al protecției mediului;

- se vor respecta condițiile impuse în Decizia etapei de încadrare emisă de Agenția pentru Protecția Mediului Constanța.

Se apreciază ca emisiile de substanțe poluante (provenite de la traficul rutier specific șantierului, utilaje în lucru, de la manipularea materialelor, deșeurilor) care ar putea ajunge direct sau indirect în subterane nu sunt în cantități importante și nu modifică încadrarea în categoria de calitate a apei.

În concluzie, lucrările prevăzute în proiect nu pot provoca un impact semnificativ asupra factorului de mediu apă, în măsura în care se vor respecta măsurile de protecție prevăzute.

În perioada de exploatare

În condiții normale de exploatare nu există evenimente care să producă un impact semnificativ asupra resurselor de apă.

În perioada de exploatare, apele uzate de la grupurile sanitare, etc ale clădirii Centrului de Management al Traficului vor fi evacuate prin racord la rețeaua publică de canalizare.

Locurile de parcare vor fi prevăzute cu rigole carosabile care vor colecta apele pluviale potențial poluate și vor fi dirijate către un separator de lichide ușoare. După preepurare în separatorul de lichide ușoare apele colectate de rigola carosabilă se vor deversa în sistemul de canalizare.

b). PROTECȚIA AERULUI:

În perioada de execuție

Principalele activități ce se constituie în surse de poluare a aerului sunt reprezentate de utilajele și autovehiculele în faza de execuție a clădirii Centrului de Management al Traficului, rezervorului subteran, turn pentru antenă GSM, amenajare alee carosabilă, parcare, alei pietonale, spații verzi, etc;

În cea mai mare parte aceste surse caracteristice activităților din amplasament sunt surse libere, deschise.

Măsurile adoptate pentru controlul emisiilor de particule constau în măsuri de tip operațional specifice acestui tip de surse.

Poluanții generați de aceste surse sunt: emisii de poluanți specifici arderii combustibililor fosili în motoarele utilajelor, echipamentelor și respectiv a mijloacelor de transport folosite.

Traficul, specific șantierului, determină diverse emisii de substanțe poluante în atmosferă (NO_x, CO, SO_x, particule în suspensie etc).

Atmosfera este spălată de apele de precipitații, astfel încât poluanții din aer sunt transferați în ceilalți factori de mediu (apa de suprafață și subterană, sol etc).

Utilajele de construcție funcționează cu motoare Diesel, gazele de eșapament evacuate în atmosferă conținând întregul complex de poluanți specific arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO_x), compuși organici volatili nonmetanici (COV_{nm}), metan (CH₄), oxizi de carbon (CO, CO₂), amoniac (NH₃), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi aromatice policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO₂).

Se estimează că impactul asupra calității aerului generat ca urmare a activităților specifice lucrărilor de execuție se manifestă local în cea mai mare parte în spațiu deschis.

Emisiile de poluanți în atmosferă și de praf variază adesea de la o zi la alta, acestea depinzând în principal de tipul de activitate desfășurată, de specificul operației și de condițiile meteorologice.

Se recomandă adoptarea următoarelor măsuri pentru protecția aerului în perioada de execuție:

- folosirea echipamentelor și utilajelor corespunzătoare din punct de vedere tehnic, de generații recente, prevăzute cu sisteme performante de minimizare a poluanților emiși în atmosferă;
- utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic în vederea nivelului de emisii de monoxid de carbon și a altor gaze de eșapament; se vor folosi doar acele utilaje/mijloace de transport ce corespund cerințelor tehnice;
- respectarea graficului de lucru prin etapizarea lucrărilor în timp și spațiu;
- reducerea timpului de mers în gol a motoarelor utilajelor și mijloacelor de transport;
- se vor lua măsuri de prevenire a murdăririi drumului de acces și măsuri de împiedicare a producerii și răspândirii prafului prin stropire/udare cu apă, etc.

În concluzie, lucrările sunt punctuale, eșalonate în timp și nu se vor depăși concentrațiile maxime admisibile de pulberi în suspensie, SO₂, NO₂, CO, Pb, stabilite prin STAS 12574-87 privind condițiile de calitate a aerului din zonele protejate, respectiv prin Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător.

În perioada de exploatare

În perioada de exploatare, sursa de poluare a aerului este reprezentată de autovehiculele personalului lucrător.

c) PROTECȚIA ÎMPOTRIVA ZGOMOTULUI ȘI VIBRAȚIILOR:

Perioada de execuție

Sursele actuale de zgomot și vibrații sunt reprezentate de traficul feroviar adiacent amplasamentului.



"MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA-CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI"

MEMORIU DE PREZENTARE

În perioada de execuție, procesele tehnologice adoptate presupun folosirea unor utilaje care, atât prin activitatea desfășurată în amplasamentul lucrării, cât și prin deplasările lor, constituie surse de zgomot și vibrații, care se suprapun peste fondul descris anterior;

A doua sursă principală de zgomot și vibrații în șantier este reprezentată de circulația mijloacelor de transport.

În perioada de execuție se recomandă adoptarea următoarelor măsuri pentru protecția zgomotului și vibrațiilor:

- realizarea lucrărilor conform unui program de lucru pe timp de zi între orele 6,00 – 22,00;
- lucrările se vor desfășura etapizat în timp și spațiu, conform graficului de lucrări, astfel încât nivelul de zgomot să fie situat sub limitele maxime admisibile;
- se vor folosi utilaje cu capacități de producție adaptate la volumele de lucrări necesar a fi realizate, astfel încât acestea să aibă asociate niveluri moderate de zgomot, precum și utilizarea de sisteme adecvate de atenuare a zgomotului la surse (motoare utilaje, etc.);
- stabilirea și impunerea unor viteze limită pentru circulația mijloacelor de transport;
- respectarea orelor de liniște în zonele locuite;

Având în vedere eșalonarea lucrărilor în timp și spațiu, numărul de utilaje și mijloace de transport folosite, dar și măsurile adoptate în perioada de execuție a lucrărilor, se poate estima că nivelul de zgomot și de vibrații se va încadra în limitele impuse de SR 10009/2017.

Perioada de exploatare

În perioada de exploatare a clădirii se estimează că nu vor exista surse de zgomot, cu excepția autovehiculelor personalului CFR.

d) PROTECȚIA ÎMPOTRIVA RADIAȚIILOR:

Atât în perioada de execuție a lucrărilor proiectate, cât și în perioada de exploatare nu se folosesc surse de radiații sau materiale producătoare de radiații.

e) PROTECȚIA SOLULUI ȘI A SUBSOLULUI:

Perioada de execuție

În perioada de execuție sursele posibile de poluare și degradare a solului și subsolului pot fi:

- depozitarea necontrolată a deșeurilor sau a materialelor;
- scurgeri accidentale de produse petroliere, fie de la mijloacele auto cu care se transportă materialele/deșeurile, fie de la utilajele/echipamentele folosite.

În perioada execuției lucrărilor, se vor lua următoarele măsuri:

- delimitarea corectă a amprizelor pentru limitarea afectărilor unor suprafețe inutile de teren;
- respectarea limitelor amplasamentului organizării de șantier;
- gestionarea deșeurilor pe tipuri și evacuarea periodică conformă a acestora. Deșeurile rezultate se vor selecta pe tipuri, pe măsură ce acestea rezultă și se vor evacua conform legislației în vigoare;
- materialele de construcții necesare pentru execuția lucrărilor zilnice vor fi aduse în amplasamentul lucrării și puse direct în operă; se va evita astfel depozitarea temporară a materialelor în amplasamentul lucrării;
- întreținerea și reparația utilajelor se va executa numai în ateliere specializate;
- nu se vor stoca combustibili în organizarea de șantier;

În perioada de execuție, impactul asupra solului și subsolului este nesemnificativ, se manifestă temporar, local și are efecte reversibile.

Perioada de exploatare

În perioada de exploatare, clădirea va fi prevăzută cu coșuri de gunoi pentru colectare selectivă a deșeurilor pe categorii de reciclare.

Toate deșeurile vor fi depozitate numai în spații special amenajate (în eurocontainere), iar evacuarea acestora se va face prin contract cu firme autorizate.

f) PROTECȚIA ECOSISTEMELOR TERESTRE ȘI ACVATICE:

Perioada de execuție

Principalele surse de impact asupra faunei și florei în perioada de execuție lucrărilor sunt:

- emisii atmosferice, inclusiv substanțe volatile rezultate din funcționarea utilajelor și a mijloacelor de transport, etc.;
- zgomot și vibrații produse de utilajele folosite pentru execuția lucrării;
- zgomot și vibrații produse de mijloacele de transport (transportul materialelor și al deșeurilor rezultate din lucrare);
- depozitarea necontrolată a deșeurilor și materialelor.

Se recomandă urmărirea activităților în șantier, pe toată perioada realizării lucrărilor.

Deoarece amplasamentul se află într-o zonă antropizată, ZRT1b-Unități de transfer (construcții și amenajări pentru gararea și întreținerea mijloacelor de transport greu rutier și pentru transferul mărfurilor transportate în mijloace de transport cu tonaj și gabarit permis în localitate), pentru protecția sa nu se consideră necesară adoptarea unor măsuri suplimentare de diminuare a impactului.

Pentru evitarea folosirii temporare a unei suprafețe de teren din apropiere pentru organizarea de șantier ce urma să fie ecologizată după finalizarea lucrărilor, s-a optat pentru amplasarea organizării de șantier pe amplasamentului lucrărilor proiectate mai precis în cea mai mare parte pe spațiul viitoarelor zone carosabile/locuri de parcare.

Prin proiect se va amenaja spațiu verde pe o suprafață de cca. 722,82 mp.

Se vor adopta măsuri privind managementul corespunzător al deșeurilor.

Perioada de exploatare

După finalizarea lucrărilor de execuție se va avea în vedere menținerea și întreținerea spațiilor verzi, asigurarea colectării pe categorii și evacuării deșeurilor, asigurarea funcționalității corespunzătoare a rigolei carosabile și a separatorului de lichide ușoare, etc.

g) PROTECȚIA AȘEZĂRILOR UMANE ȘI A ALTOR OBIECTIVE DE INTERES PUBLIC:

Perioada de execuție

În perioada executării lucrărilor, sursele de disconfort pot fi zgomotul și vibrațiile produse ca urmare a lucrărilor de realizarea a turnului pentru antenă GSM-R și a clădirii Centrului de Management al Traficului.

Zgomotul și vibrațiile vor fi intermitente pe toată perioada de execuție a lucrării.

De asemenea, lucrările de execuție vor genera praf, particulele în suspensie fiind antrenate de vânt. În perioadele cu vânt puternic, activitățile care produc mult praf vor fi reduse sau zonele de lucru se vor stropi periodic, eventual zilnic dacă este cazul, pentru diminuarea cantităților de pulberi din atmosferă.

Se apreciază că populația din zonele imediat adiacente nu va fi afectată prin expunerea la atmosferă poluată generată de lucrările de execuție, în condițiile adoptării măsurilor pentru protecția mediului, inclusiv pentru reducerea zgomotului și vibrațiilor.

Activitățile de șantier se vor desfășura numai pe durata zilei. Semnalizarea șantierului se va asigura cu panouri de avertizare. Transportul materialelor și a deșeurilor se va realiza pe trasee optime din punct de vedere al protecției așezărilor umane, iar viteza de circulație a mijloacelor de transport va fi redusă.

Ca urmare a aplicării măsurilor pentru protecția așezărilor umane, se apreciază că impactul asupra acestora va fi unul redus în perioada de execuție.

Perioada de exploatare

Impactul va fi unul semnificativ pozitiv, de lungă durată datorită dezvoltării zonei de servicii în detrimentul amenajărilor existente pentru gararea și întreținerea mijloacelor de transport greu rutier, etc. Realizarea Centrului de Management al Traficului (clădire, turn pentru antenă GSM, amenajare alei pietonale, locuri de parcare și rastel de biciclete, amenajare spațiu verde, împrejmuire, etc) va conduce la dezvoltarea calitativă urbanistică a zonei ținând cont de armonizarea cu caracterul zonei, vecinătățile

imediate, astfel încât, va conferi o imagine estetică deosebită cu vizibilitate atât dinspre liniile c.f. cât și din accesul rutier.

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

Cantitățile de deșeuri estimate generate (cod deșeu/tip/cantitate) în perioada de execuție a lucrării sunt prezentate în tabelul următor:

Tabel 3. Cantități de deșeuri estimate

Cod deșeu	Tip deșeu	U.M.	Cantitate
20 03 01	Deșeuri municipale amestecate	tone	≈3
20 01 01	Hârtie și carton	tone	≈2,0
17 01 01	Beton (împrejmuire existentă, etc)	tone	≈ 15
17 04 05	Fier și oțel	tone	≈5.5
17 05 04	Deșeuri de pământ excavat	mc	≈400
15 01 01	Ambalaje de hârtie și carton;	tone	≈3,0
15 01 02	Ambalaje de materiale plastice;		
15 01 03	Ambalaje de lemn;		
17 04 11	Resturi de cabluri	tone	≈0,6
17 06 04	Materiale izolante	tone	≈0,4
08.01.11*	Lucrări de finisare	tone	≈0,5
08.01.12			

În perioada de exploatare:

Se vor genera cu precădere deșeuri menajere (cod deșeu 20 03 01) în Centru de Management al Traficului.

În timpul realizării proiectului:

Regimul gospodăririi deșeurilor produse în timpul execuției lucrărilor face obiectul activității organizării de șantier. În conformitate cu reglementările în vigoare aceste deșeuri vor fi colectate selectiv în funcție de caracteristicile lor, transportate în depozite autorizate.

Gestionarea deșeurilor rezultate din demolarea împrejmuirii existente vor fi transportate la un depozit de deșeuri autorizat.

Pentru gestionarea deșeurilor de ambalaje se vor respecta prevederile legale aplicabile:

- menținerea evidenței ambalajelor și deșeurilor de ambalaje;
- returnarea la producători a ambalajelor solicitate de aceștia;
- colectarea și predarea deșeurilor de ambalaje, unităților autorizate pentru activitatea de colectare/valorificare. Excepție fac ambalajele ce sunt returnate la producător.

Alte categorii de deșeuri posibil a fi rezultate în perioada de execuție a lucrărilor (deșeuri de materiale, deșeuri de asfalt, deșeuri de la utilizare vopselurilor, etc) vor gestiona conform legislației în vigoare.

Depozitarea temporară a deșeurilor menajere sau asimilabile, deșeurilor de hârtie, a ambalajelor, se va face în containere/pubele amplasate pe o platformă betonată în incinta organizării de șantier. Se consideră un indicator de generare al deșeurilor menajere de 0,50 kg/pers/zi.

În perioada de exploatare:

În perioada de exploatare vor rezulta deșeuri menajere din activitatea curentă a Centrului de Management al Traficului.

Deșeurile identificate pe parcursul desfășurării activității vor fi codificate conform Anexei 2 a H.G. nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor, incluse în evidența gestiunii deșeurilor și valorificate/eliminate conform prevederilor legale corespunzătoare fiecărui tip de deșeu."

Planul de gestionare a deșeurilor.

a. Deșeuri menajere (în timpul execuției lucrărilor) - acestea vor fi colectate în recipiente închise, tip europubele și depozitate în spații special amenajate din organizarea de șantier până la preluarea lor de către o firmă autorizată printr-un contract. Se consideră un indicator de generare al deșeurilor menajere de 0,5 kg/pers/zi.

b. Hârtie, material plastic, sticle, metal (din activitatea Antreprenorului) se vor colecta și depozita temporar în pubele, pe tipuri, apoi se vor valorifica prin contract.

c. Deșeurile tehnologice: Materialele rezultate din lucrare: resturi de betoane, armătură, etc.

d. Deșeuri de ambalaje - Antreprenorul va respecta prevederile legale aplicabile:

- se va ține evidența ambalajelor și deșeurilor de ambalaje;
- se vor returna la producători ambalajele solicitate de aceștia;
- se va colecta și preda deșeurile de ambalaje, unităților autorizate pentru activitatea de colectare/valorificare. Excepție fac ambalajele care sunt returnate la producător.

e. Alte categorii de deșeuri:

- deșeuri de la utilizarea vopselelor, etc.

Conform H.G. nr. 856/2002, privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, deșeurile rezultate se vor gestiona conform tabelului de mai jos:

Cod deșeu	Cine a generat deșeul	Mod de colectare/valorificare/evacuare	Observații
20 03 01	Personalul Antreprenorului	Colectarea în containere tip pubele, eliminarea la depozitul de deșeuri autorizate prin intermediul firmelor specializate pe bază de contract.	Evidența gestiunii deșeurilor se face conform HG 856/2002
20 01 01	Personalul Antreprenorului din activitatea de birou	Colectate și valorificate prin intermediul firmelor specializate pe bază de contract.	Evidența gestiunii deșeurilor se face conform HG 856/2002.
17 05 04	Deșeuri de pământ excavat	Realizarea fundațiilor va fi reutilizat la umpluturi, sistematizare teren, iar surplusul poate fi folosit pentru umpluturi de la alte lucrări din proximitate	Evidența gestiunii deșeurilor se face conform HG 856/2002.
17 01 01	Lucrări de demolare a împrejurii existente	Colectare selectivă, depozitare la depozite de deșeuri autorizate prin firme specializate prin contract.	Evidența gestiunii deșeurilor se face conform HG 856/2002.
17 04 05	Lucrări de demolare a împrejurii existente	Colectare selectivă, valorificare prin firme specializate prin contract.	Evidența gestiunii deșeurilor se face conform HG 856/2002.
17 04 11	Resturi de cabluri, generate de personalul lucrător	Colectare selectivă, depozitare la depozite de deșeuri autorizate prin firme specializate prin contract.	Evidența gestiunii deșeurilor se face conform HG 856/2002.
17 06 04	Materiale izolante generate de personalul lucrător	Colectare selectivă, depozitare la depozite de deșeuri autorizate prin firme specializate prin contract.	Evidența gestiunii deșeurilor se face conform HG 856/2002.
15 01 01 15 01 02 15 01 03	Deșeuri rezultate din aprovizionarea cu materiale	Colectare selectivă, valorificare prin firme specializate prin contract.	Evidența gestiunii ambalajelor.
08.01.11* 08.01.12	Lucrări de finisare	Vor fi colectate în recipiente închise, respectiv ambalajele cu care au venit și returnate fabricantului.	Evidența gestiunii deșeurilor se face conform HG 856/2002.



Antreprenorul va ține evidența deșeurilor conform H.G. nr. 856/2002 și O.U.G. nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor, va respecta Planul Național de Gestionare a Deșeurilor și a Planului Național de Prevenire a Generării Deșeurilor, aprobat prin Hotărârea nr. 942/2017.

În perioada de exploatare

Deșeurile menajere generate vor fi colectate selectiv pe categorii de reciclare în coșuri de gunoi și vor evacuate prin contract cu firme autorizate.

9. GOSPODĂRIREA SUBSTANȚELOR ȘI PREPARATELOR CHIMICE PERICULOASE:

În perioada de execuție a lucrării, substanțele toxice și periculoase sunt:

- motorina - carburant utilizat la funcționarea utilajelor și a mijloacelor de transport;
- benzină - carburant utilizat la funcționarea mijloacelor de transport;
- vopsele, diluanți – utilizați în cadrul lucrărilor de amenajare interioară și marcaje pietonale și rutiere (trotuare/alei pietonale, intrare/ieșire auto incintă, zone carosabile, parcare, etc).

Manipularea, depozitarea, transportul acestor substanțelor și preparatelor chimice periculoase, se vor realiza prin respectarea condițiilor impuse în fișele de date de securitate ale fiecărui produs utilizat și prin respectarea normelor de protecția și sănătate în muncă. Recipientii folosiți vor fi recuperați și valorificați prin firme autorizate.

Utilajele vor fi aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având reviziile tehnice și schimburile de lubrifianți.

Alimentarea cu carburanți (motorina, benzină) a utilajelor și mijloacelor de transport va fi efectuată cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar (exclusiv pentru autovehiculele de dimensiuni reduse de la frontul de lucru - alimentare de la stațiile autorizate).

Vopseaua folosită pentru marcajele pietonale și rutiere din zona intrare/ieșire incintă, trotuare/alei pietonale, zone carosabile, parcare, amenajări interioare se va depozita temporar în containere din organizarea de șantier. La finalizarea lucrării de vopsire, recipientii se vor returna fabricantului.

În perioada de exploatare

Lucrările de întreținere a Centrului de Management al Traficului, nu presupun utilizarea constantă a unor categorii de materiale care pot fi încadrate în categoria substanțelor toxice și periculoase. La anumite intervale de ani și funcție de necesitate se vor reface marcajele pietonale și rutiere (trotuare/alei pietonale, intrare/ieșire auto incintă, zone carosabile, locuri parcare, etc) și amenajări interioare.

De asemenea, se va avea în vedere întreținerea corespunzătoare a rigolei carosabile și a separatorului de lichide ușoare inclusiv colectarea și îndepărtarea hidrocarburilor probabil acumulate prin intermediul unor societăți comerciale autorizate.

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

Resurse naturale: În perioada de execuție, resurse naturale folosite vor fi: agregatele naturale (pietriș, nisip, lemn, apă); combustibil tip benzină și/sau motorină pentru alimentarea mijloacelor de transport și a utilajelor.

Aprovizionarea cu materialele necesare se va face de la furnizorii autorizați existenți.

Suprafața de teren pe care se execută lucrarea se află într-o zonă antropizată. Se poate aprecia un impact redus asupra factorului de mediu sol.

În Centru de Management al Traficului se va amenaja un spațiu verde pe o suprafață de 722,82 mp, se va amenaja parcare (30 de locuri de parcare), alei pietonale în suprafață de circa 233 mp, rastele de biciclete. Organizarea de șantier se va amenaja pe o suprafață de cca. 500 mp.



"MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA-CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI"

MEMORIU DE PREZENTARE

Teren: Terenul propus pentru Centrul de Management al Traficului este amplasat în municipiul Constanța, zona stației CF Constanța, incinta 2, se află în domeniul privat CNCF CFR SA în suprafață de 27.720 mp (din acte), 27.673 mp (măsurată) și este întabulat în cartea funciară/număr cadastral nr. 227021 UAT Constanța.

Din suprafața totală de 27.673 mp, o suprafață de 2.826,40 mp, liberă de construcții, este propusă pentru construirea Centrului de Management al Traficului.

Conform Certificatului de Urbanism nr. 3093 din 07.10.2021 emis de către Primăria Municipiului Constanța și a regulamentului local de urbanism:

.....
Destinația terenului stabilită prin planurile de urbanism și amenajarea teritoriului aprobate: Imobilul se află situat în zona de reglementare ZRT 1b-Unități de transfer, adiacent zonei ZRT2-Zona transporturilor pe cale ferată.

Utilizări admise (ZRT1b):-construcții și amenajări pentru gararea și întreținerea mijloacelor de transport greu rutier și pentru transferul mărfurilor transportate în mijloace de transport cu tonaj și gabarit permis în localitate, instalații de transfer, precum și serviciile anexe aferente; servicii pentru transportatorii în tranzit: moteluri, restaurant, loisir....."

Apă: În perioada de execuție, asigurarea apei în scop igienico-sanitar pentru organizarea de șantier se va asigura de la rețeaua publică sau alte surse autorizate, cu ajutorul cisternelor auto. Alimentarea cu apă potabilă a personalului se va face prin achiziționarea de apă îmbuteliată din comerț.

În timpul funcționării Centrului de Management al Traficului apa potabilă se va asigura prin racord la rețeaua publică.

Biodiversitate: Nu se vor folosi resurse naturale din ariile naturale protejate sau din albia cursurilor de apă.

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

Impactul asupra populației

Centrul de Management al Traficului se află situat în intravilanul municipiului Constanța în zona reglementată ZRT 1b-Unități de transfer, delimitat de:

- la nord și sud – construcții/clădiri/magazii și spațiu verde, sere, aparținând de CNCF "CFR" SA (nr. cadastral 227021);
- la sud-vest drum acces și apoi depozit petrolier;
- la vest – drum acces și apoi bază sportivă (Baza sportivă Șantierul Naval Constanța);
- la est – linii c.f. aparținând de CNCF "CFR" SA.

Cele mai apropiate case de locuit sunt grupate în partea nord-vestică a amplasamentului, la peste 100 m de acesta.

În perioada de execuție, lucrările pot determina un disconfort populației (zgomot, praf, noxe de la funcționarea utilajelor/echipamentelor folosite, transport rutier, etc); prin aplicarea măsurilor de atenuare se apreciază că impactul asupra populației este redus, acesta se manifesta temporar și local.

Impactul asupra sănătății umane

Prin proiect nu sunt propuse a fi folosite categorii de materiale cu conținut potențial dăunător asupra sănătății umane.

Se estimează că locuitorii din partea nord-vestică a amplasamentului nu vor fi afectați de lucrările de construcție, în condițiile luării și respectării de măsuri pentru protecția atmosferei.

Accesul în amplasament va fi restricționat, astfel persoanele neautorizate nu vor avea acces la materialele ce se vor folosi pentru execuția lucrărilor.

În perioada de execuție, lucrările proiectate va avea un impact pozitiv asupra dezvoltării economice din zonă, datorită creării oportunităților de locuri de muncă legate de lucrările de construcție.

Centrul de Management al Traficului va dispune de condiții moderne de lucru pentru personalul lucrător.

Impactul asupra biodiversității (speciilor și habitatelor protejate)

În perioada de execuție

Având în vedere că amplasamentul se află în intravilanul municipiului Constanța, într-o zonă antropizată, unde vegetația și fauna limitrofă sunt reduse, putem estima că impactul potențial produs în timpul execuției lucrărilor asupra florei și faunei limitrofe se poate manifesta doar prin emisii atmosferice, producerea de zgomot și vibrații.

În perioada de exploatare

Se apreciază un impact neglijabil asupra florei și faunei, similar impactului anterior începerii lucrărilor.

Prin proiect se vor amenaja spații verzi la suprafața terenului cât și pe acoperiș care va fi tip terasă verde, acoperit cu pietriș și saltele înierbate.

În amplasament se află un arbore care va fi evidențiat peisagistic prin integrarea acestui în cadrul unui spațiu verde care totodată va valorifica estetic clădirea Centrului de Management al Traficului.

Impactul potențial asupra patrimoniului istoric și cultural

Amplasamentul Centrului de Management al Traficului face parte din "Necropola orașului antic Tomis, Cod CT-I-s-A-02555, nr. crt. 15, perimetrul delimitat de Str. Iederei, Bd. Aurel Vlaicu de la intersecția cu Bd. 1 Mai, Str. Cumpenei, Str. Nicolae Filimon, Bd. Aurel Vlaicu până la Pescărie-la S de Mamaia, malul mării și Portul Comercial".

Având în vedere cele menționate se va respecta avizul nr. 228/Z/14.03.2022 emis de către Direcția Județeană pentru Cultură Constanța, cu următoarele condiții: „Prezentul aviz nu poate fi utilizat la obținerea autorizației de construire:

- Întrucât amplasamentul viitoarelor investiții se află în zona de interes arheologic, este necesară revenirea la avizare în faza DTAC pentru investiția ce urmează să se realizeze în perimetrul vizat din documentația nr. 459 din 18.02.2022.

În concluzie, măsurile de reducere a impactului asupra patrimoniului cultural vor respecta cerințele și condițiile din avizul/avizele care vor fi emise de către Direcția Județeană pentru Cultură Constanța, în conformitate cu legislația specifică.

Impactul potențial asupra climei

În perioada de execuție, impactul asupra climei va fi redus, singura sursă de emisii de gaze cu efect de seră fiind utilajele folosite la execuția lucrărilor. Acest efect va fi diminuat prin folosirea de utilaje moderne, cu emisii scăzute și care vor avea reviziile tehnice la zi.

În perioada de funcționare, impactul asupra climei va fi pozitiv, având în vedere că prin prezenta investiție se vor monta panouri solare și fotovoltaice și corpuri de iluminat tip LED.

Măsurile de izolare termică a clădirii prevăzute în proiect vor conduce la un consum redus de combustibil necesar centralei termice.

În interiorul clădirii se vor folosi corpuri de iluminat echipate cu leduri, care să asigure un iluminat corespunzător fiecărei încăperi.

Impactul asupra solului și subsolului

În perioada de execuție, impactul asupra solului și subsolului se estimează ca fiind redus, se va manifesta temporar, local și va avea efecte reversibile.

Impactul produs asupra solului și subsolului de cumulul de activități desfășurate în perioada de execuție poate fi important în condițiile în care toate suprafețele ocupate vor induce modificări structurale în profilul de sol.

Alte surse posibile de poluare și degradare a solului și subsolului pot fi:

- depozitarea necontrolată a deșeurilor sau a materialelor;
- scurgeri accidentale de produse petroliere, fie de la mijloacele auto cu care se transportă materialele/deșeurile, fie de la utilajele/echipamentele folosite.

Pentru organizarea de șantier, impactul este considerat unul redus, având în vedere că suprafața ocupată temporar este propusă pe zona carosabilă/parcare.

În perioada de exploatare, datorită măsurilor de protecție a solului și subsolului prevăzute în proiect (spațiu verde, rigole carosabile, separator de lichide ușoare, platforme betonate, etc) impactul se estimează ca **pozitiv**.

Impactul asupra apelor

În perioada de execuție a lucrărilor, se apreciază că sursele de poluare a apelor subterane pot proveni de la scurgerile accidentale de combustibili sau lubrifianți de la utilajele și mijloacelor de transport și pierderi accidentale de materiale/deșeuri prin infiltrarea poluanților în sol și apoi în acviferele freatice care se pot descărca în rețeaua hidrografică.

Având în vedere că amplasamentul și imediata vecinătate a acestuia nu sunt traversate de cursuri de apă este puțin probabilă o poluare directă a acestuia.

Impactul asupra apelor subterane se manifesta temporar și local. Apele uzate menajere din organizarea de șantier vor fi evacuate într-un bazin vidanțat periodic de către o societate comercială autorizată.

În perioada de exploatare, în perioada de funcționare, apele uzate de la grupurile sanitare, etc ale clădiri vor fi evacuate prin racord la rețeaua publică de canalizare.

Locurile de parcare vor fi prevăzute cu rigole carosabile care vor colecta apele pluviale potențial poluate și vor fi dirijate către un separator de lichide ușoare. După preepurare în separatorul de lichide ușoare apele colectate de rigola carosabilă se vor deversa în sistemul de canalizare.

Astfel, în condiții normale de exploatare nu există evenimente care să producă un impact semnificativ asupra resurselor de apă.

Impact asupra calității aerului

În perioada de execuție, impactul asupra calității aerului este datorat emisiilor de praf și emisiilor de poluanți specifici arderii combustibililor fosili în motoarele utilajelor, echipamentelor și respectiv a mijloacelor de transport folosite la execuția lucrărilor. Poluanții generați de surse libere, deschise sunt: emisii de praf și emisii de poluanți specifici arderii combustibililor fosili în motoarele utilajelor, echipamentelor, compuși organici volatili (COV). Aria de manifestare a acestor surse corespunde exclusiv suprafeței de realizare a lucrărilor.

Atmosfera este spălată de apele de precipitații, astfel încât poluanții din aer sunt transferați în ceilalți factori de mediu (apa de suprafață și subterană, sol etc).

Se estimează că impactul asupra calității aerului generat se manifestă local este redus fiind temporar și intermitent. Emisiile de poluanți în atmosferă și de praf variază de la o zi la alta, acestea fiind determinate de tipul de activitate desfășurată și de condițiile meteorologice.

În perioada de exploatare, sursa de poluare a aerului este constituită de centrala termică cu funcționare pe gaze naturale.

Zgomot și vibrații

În perioada de execuție, procesele tehnologice adoptate presupun folosirea unor grupuri de utilaje care, atât prin activitatea desfășurată în amplasamentul lucrării cât și prin deplasările lor, constituie surse de zgomot și vibrații, care se suprapun peste fondul existent.

A doua sursă principală de zgomot și vibrații în este reprezentată de circulația mijloacelor de transport.

În perioada de exploatare nu sunt surse de zgomot.

Impact asupra peisajului și mediului vizual

În perioada de execuție, impactul asupra peisajului este redus.

În perioada de exploatare, se apreciază o îmbunătățire substanțială (impact pozitiv, pe termen lung) a peisajului și mediului vizual prin implementarea lucrărilor prevăzute în proiectul Centrului de Management al Traficului:

- clădire P+2 cu acoperiș tip terasă verde, acoperit cu pietriș și saltele înierbate;
- turn pentru antenă GSM-R;

- amenajare spații verzi și integrare arbore existent;
- amenajare alei pietonale;
- locuri de parcare;
- rastel biciclete;
- Împrejmuire.

Implementarea proiectului va conduce la dezvoltarea calitativă urbanistică a zonei ținând cont de armonizarea cu caracterul zonei, vecinătățile imediate, astfel încât, va conferi o imagine estetică deosebită cu vizibilitate atât dinspre liniile c.f. cât și din accesul rutier.

Natura impactului

Impactul generat de lucrările proiectate au un caracter redus, se manifesta temporar (doar în perioada de execuție) și local.

În perioada de exploatare se consideră că impactul este unul **neglijabil**, deoarece ecosistemele din zona adiacentă sunt preponderent antropizate.

Extinderea impactului

În perioada de execuție, impactul se manifestă local în special în zona amplasamentului proiectului.

Exploatarea Centrului de Management al Traficului nu implică o extindere a impactului asupra mediului.

Magnitudinea și complexitatea impactului

Prin analiza impactului asupra factorilor de mediu se apreciază că impactul asupra mediului este redus.

Probabilitatea impactului

Prin respectarea măsurilor de protecție a mediului prevăzute în proiect se apreciază că probabilitatea de manifestare a impactului este foarte redusă.

Durata, frecvența și reversibilitatea impactului

În perioada de execuție se apreciază că impactul asupra mediului este redus, se manifestă temporar și reversibil.

În perioada de exploatare, impactul asupra mediului este nesemnificativ în condițiile întreținerii adecvate a Centrului de Management al Traficului.

Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului

Alte măsuri suplimentare față de cele prevăzute nu sunt necesare.

Măsurile generale de prevenire/reducere/ameliorare sunt prezentate în capitolele anterioare.

Natura transfrontalieră a impactului

Proiectul nu are un impact transfrontalier.

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

8.1. Dotările și măsurile prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, supravegherea calității factorilor de mediu și monitorizarea activităților destinate protecției mediului.

Lucrările prevăzute în proiect se vor desfășura cu un număr redus de utilaje și sunt eșalonate în timp (24 luni), iar volumul de materiale vehiculate zilnic cu auto va fi redus.

Pentru limitarea efectelor negative accidentale, în perioada de execuție a lucrărilor, lucrările vor fi urmărite permanent, prin observații directe, vizuale, la amplasament.

Personalul va fi instruit periodic din punct de vedere al protecției mediului.

Pentru monitorizarea factorilor de mediu, se vor adopta următoarele măsuri:

Tabel 4. Măsuri de reducere a impactului

Factor de mediu	Aspect de mediu	Măsura de reducere a impactului
Apă	- apele uzate de la organizarea de șantier	- colectarea apelor uzate menajere din organizarea de șantier și colectate în bazin vidanțat periodic de către o societate comercială autorizată;
Aer	-pulberi în suspensie; - gaze de ardere de la utilaje;	- respectarea graficului de lucru; - stropirea zonei de lucru, a drumurilor pentru prevenirea emisiilor de praf în perioadele secetoase; - utilizarea echipamentelor și utilajelor corespunzătoare din punct de vedere tehnic, de generații recente, prevăzute cu sisteme performante de minimizare a poluanților emiși în atmosferă; - întreținerea corespunzătoare (revizii tehnice periodice) a utilajelor și a mijloacelor de transport pentru limitarea emisiilor de la arderea carburanților;
Sol	-scurgeri accidentale de combustibil; -depozitare deșeuri.	- urmărirea activității utilajelor pentru evitarea scurgerilor accidentale de produse petroliere, care ar afecta proprietățile solului. - În cazul producerii unor incidente se vor utiliza substanțe neutralizante; - nu se vor amenaja depozite de combustibili în organizarea de șantier; - alimentarea cu carburant a utilajelor din șantier se va face cu grijă, cu personal instruit, pentru evitarea pierderilor de combustibil; - controlul transportului de beton din ciment cu autobetoniere, pentru prevenirea în totalitate a descărcărilor accidentale; - urmărirea depozitării corecte a materialelor și colectarea, selectarea și evacuarea/valorificarea deșeurilor pe tipuri;
Biodiversitate	-afectarea terenurilor, zgomot, poluări accidentale cu combustibil	- evitarea depozitării necontrolate a deșeurilor; - evitarea poluării de orice natură a amplasamentului;
Așezări umane	- zgomot produs de utilaje, din activitatea de șantier.	- adaptarea programului de lucru în vederea respectării orelor de odihnă a locuitorilor din apropierea frontului de lucru.

Proiectul supus aprobării, nu este un obiectiv industrial, unde să fie cazul de dotări privind evacuarea emisiilor în mediu, cu monitorizări și măsuri de control al emisiilor evacuate.

IX. LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/SAU PLANURI/ PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară (IED, SEVESO, Directiva-cadru apă, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru deșeuri etc.)

Proiectul propus "MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA-CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI"- nu se încadrează în categoria proiectelor IED, SEVESO.

B. Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat

Centrul de Management al Traficului Feroviar face parte din investiția „Modernizarea infrastructurii feroviare din portul Constanța”.

Necesitatea modernizării infrastructurii feroviare din Portul Constanța rezultă din următoarele documente:

- Master Planul General de Transport al României din anul 2016 (MPGT);
- Master Planul Portului Constanța din anul 2016 (MPPC);
- Planul de Analiză și Acoperire a Riscurilor al Județului Constanța din anul 2019 (PAAR);
- Caiet de Sarcini Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța din anul 2018.

X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER:

10.1. Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier

Lucrările de organizare a șantierului trebuie să fie corect concepute și executate, cu dotări moderne în baracamente și instalații, care să reducă emisia de noxe în aer, apă și pe sol.

Lucrările necesare organizării de șantier vor cuprinde:

- construcții și instalații echipate cu mijloace care să-i permită executantului lucrărilor să satisfacă obligațiile de execuție și calitate, de relații cu Beneficiarul, precum și cele privind controlul execuției;
- toate materialele, instalațiile și dispozitivele, sistemele de control necesare execuției, în conformitate cu prevederile din proiect, caietul de sarcini, normativele în vigoare și protejarea mediului.

Programul de lucru pe timp de zi este între orele 6:00 + 22:00.

Lucrările pregătitoare necesare pentru amenajarea organizării de șantier sunt:

- amenajarea incintei organizării de șantier prin așternerea unui strat de geotextil peste care se va așterne un strat de pietriș de 20 cm grosime după compactare (întreaga platformă va fi balastată și protejată în bază cu geotextil cu rol de separare);
- amenajarea căilor de acces în incinta organizării de șantier; stratul de pietriș va avea o grosime de 20 cm după compactare;

Pentru accesul în organizarea de șantier se vor folosi drumurile existente. Nu se vor crea alte drumuri de acces.

Suprafața totală estimată ocupată temporar ≈ 500 mp.

Organizarea de șantier va dispune de o zonă cu funcțiuni administrative-birouri-vestiar, o zonă pentru depozitarea temporară a unor materiale/deșeuri pe tipuri, o zonă pentru gararea utilajelor/mijloacelor de transport, o zonă pentru alimentarea cu combustibil a utilajelor și mijloacelor de transport.

Zona administrativă din organizarea de șantier va fi prevăzută cu:

- cabină portar/pază și supraveghere, container birou;
- container tip vestiar (pentru schimbarea hainelor);
- container tip sanitar (grup sanitar - wc, apă curentă (minim 20 litri/om);
- container pentru depozitarea în siguranță a uneltelor/dispozitivelor/ echipamentelor și sculelor, materiale (de ex. vopsea);
- punct PSI și europubele pentru colectarea selectivă a deșeurilor.

Containerele vor avea posibilitate de încălzire în siguranță pe timp nefavorabil.

Numărul de toalete va fi stabilit în funcție de numărul de muncitori estimat, astfel încât să se asigure minim o toaletă la 20 lucrători.

În cadrul organizării de șantier nu se va construi o bază de producție și montaj și nu se vor amenaja construcții pentru adăpostirea muncitorilor.

Alimentarea cu energie electrică va fi asigurată prin racord la rețeaua electrică existentă lângă amplasament.

Apa potabilă pentru consum individual va fi achiziționată din comerț în bidoane de plastic de unică folosință. Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având toate reviziile tehnice și schimburile de lubrifianți. Schimbarea lubrifianților se va executa după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate, unde se vor efectua și schimburile de uleiuri hidraulice și de transmisie. În cazul în care vor fi necesare operații de întreținere sau schimbare a acumulatorilor auto, acestea nu se vor executa în organizarea de șantier, ci în atelierele specializate autorizate, unde se vor efectua și schimburile de anvelope. În organizarea de șantier nu se vor amenaja depozite de combustibili. Alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport va fi efectuată cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar cu personal instruit. În organizarea de șantier va fi depozitată temporar doar o parte din materiale, întrucât multe din acestea pot fi aduse în amplasamentul lucrării și puse direct în operă (fără depozitarea temporară în organizarea de șantier). Principalele utilaje folosite pentru execuția lucrării sunt: **excavator/buldoexcavator, automacara, utilaj de foraj, betoniere, autocamioane, etc.** Antreprenorul va respecta pe durata execuției lucrării legislația privind protecția mediului și acordul de mediu emis de autoritatea competentă pentru protecția mediului.

10.2. Localizarea organizării de șantier

Organizarea de șantier este propusă în amplasament și va ocupa o suprafață de circa 500 mp. Organizarea de șantier va ocupa temporar o suprafață de teren care va fi folosită ulterior în cea mai mare parte ca locuri de parcare și zone carosabile.

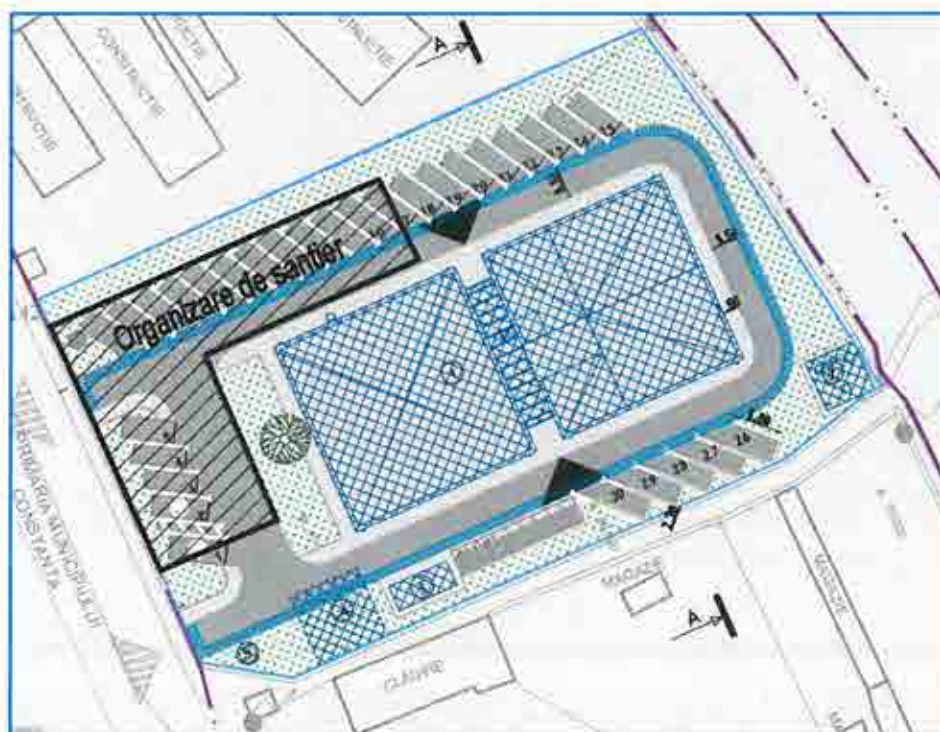


Figura 14. Amplasament organizare de șantier

10.3. Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier

Impactul direct potențial al organizării de șantier se poate manifesta prin:

- ocuparea temporară a unor suprafețe de teren. Impactul este direct și temporar (în perioada de execuție a lucrării). Suprafețele ocupate temporar vor fi reduse la minimum necesar (≈ 500 mp pentru organizarea de șantier);
- utilizarea forței de muncă din zonă va determina un impact pozitiv, direct și local.
- pentru organizarea de șantier, impactul este considerat unul **redus** datorat ocupării temporare a terenului care va fi folosit ulterior în cea mai mare parte ca zonă carosabilă și parcare.

10.4. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier

Principalele surse de poluare a factorilor de mediu în organizarea de șantier sunt:

- scurgerile accidentale de combustibili/lubrifianți de la utilajele sau de la alimentarea utilajelor cu combustibil;
- pierderi accidentale de materiale/deșeuri rezultate dintr-o depozitare necontrolată sau o manipulare necorespunzătoare;
- ape uzate menajere de la containerul sanitar.

10.5. Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu

- reducerea la minim a suprafețelor ocupate de organizarea de șantier;
- organizarea de șantier nu este situată în situri Natura 2000;
- calea de acces în organizarea de șantier se va menține liberă, curată; accesul va avea loc controlat (cabină portar/pază și supraveghere);
- folosirea tehnologiilor de lucru mai puțin poluante;
- depozitarea temporară a materialelor și a deșeurilor generate se va face în locuri bine stabilite din organizarea de șantier, amenajate corespunzător, pentru prevenirea poluării solului și subsolului;
- colectarea și evacuarea din amplasament a deșeurilor într-un timp cât mai scurt cu respectarea legislației în vigoare (prin contract cu societăți autorizate);
- la începerea lucrării, Antreprenorul va încheia contracte cu operatorii de salubritate, cu operatorii depozitelor de deșeuri autorizate pentru valorificarea/eliminarea deșeurilor; Antreprenorul va respecta prevederile O.U.G. nr. 92/2021 și H.G. nr. 856/2002. Antreprenorul va răspunde de gestionarea deșeurilor, acest lucru fiind clar specificat în contractul încheiat între titularul proiectului și Antreprenor;
- organizarea de șantier va dispune permanent de pubele pentru depozitarea deșeurilor, iar transportul acestora se va face cu un operator economic autorizat periodic (ori de câte ori e necesar);
- apele uzate menajere de la containerul sanitar vor fi evacuate într-un bazin vidanjat periodic de către o societate comercială autorizată.

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

11.1. Lucrări propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității

Pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, Antreprenorul va efectua următoarele lucrări:

- materialele rămase și deșeurile rezultate din lucrare, containerele precum și utilajele și mijloacele auto folosite în perioada de execuție se vor evacua din amplasament;
- construcțiile provizorii se vor dezafecta;
- pe terenul ocupat temporar de organizarea de șantier se vor realiza lucrările prevăzute în proiect (zonă carosabilă, parcare, spații verzi, etc).

Măsuri de prevenire a accidentelor în perioada de execuție:

Aceste măsuri trebuie luate de Antreprenorul general și de subcontractanți cu respectarea legislației românești privind Securitatea și Sănătatea în Muncă, Paza contra incendiilor, Paza și Protecția Civilă, Regimul deșeurilor și altele. De asemenea, se vor respecta prevederile Proiectelor de execuție, a Caietelor de sarcini, a Legilor și Normativelor privind calitatea în construcții.

Măsurile se vor referi la:

- controlul strict al personalului muncitor privind disciplina în șantier: instructajul periodic, portul echipamentului de protecție, verificări privind consumul de alcool, droguri, prezența numai la locul de munca unde este repartizat.
- verificarea înainte de intrarea în lucru a utilajelor, mijloacelor de transport, macaralelor, echipamentelor, mecanismelor și sculelor pentru a constata integritatea și buna lor funcționare.
- verificarea la perioade normale, a instalațiilor electrice, de aer comprimat, butelii de oxigen sau alte containere cu materiale explozive, inflamabile, toxice și periculoase.
- verificarea la intrarea în lucru, în special la reluarea săptămânală, a sprijinirilor la excavații, schele sau alte susțineri.
- verificarea indicatoarelor de interzicere a accesului în anumite zone, a plăcuțelor indicatoare cu însemne de pericol.
- realizarea de împrejmuiri, semnalizări și alte avertizări pentru a delimita zonele de lucru.
- controlul accesului persoanelor în șantier.

Măsuri de prevenire a accidentelor în perioada de exploatare:

- realizarea lucrărilor în strictă conformitate cu prevederile documentațiilor, a caietelor de sarcini și a legislației specifice;

În perioada de exploatare, dar și în perioada de execuție, riscul major identificat poate fi cel al unui accident rutier. Astfel, măsurile de prevenire și reducere a efectelor adverse semnificative asupra mediului pentru evitarea producerii unui accident rutier sunt:

- executarea lucrărilor în deplină concordanță cu prevederile legale privind măsurile de siguranță a circulației rutiere;
- viteza de circulație a mijloacelor de transport va fi redusă; se va instrui personalul Antreprenorului;
- întreținerea corespunzătoare a utilajelor și mijloacelor de transport;
- efectuarea de instructaje periodice a personalului angajat privind securitatea și sănătatea în muncă;
- utilizare personalului calificat/instruit;
- respectarea normelor metodologice și a legislației naționale;
- respectarea graficului de execuție.

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

În cazul unor scurgeri accidentale de produse petroliere/ulei de la utilaje, factorul de mediu care poate fi afectat este solul; în acest caz, se recomandă Antreprenorului achiziționarea de material absorbant pentru intervenția promptă în caz de apariției a unor scurgeri de produse petroliere. Lucrările de construcții vor fi contractate cu firme ce au implementat un Sistem de Management de Mediu.

11.3. Aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea obiectivului

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

XII. ANEXE - PIESE DESENATE

Planșa 1. Plan de încadrare

Planșa 2. Plan de situație

Aviz favorabil nr. 317.008.997 din 08.12.2021 emis de Distrigaz Sud Rețele;

Aviz de amplasament favorabil nr. 09265259 din 27.12.2021 emis de E-Distribuție Dobrogea SA;



"MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA-CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI"

MEMORIU DE PREZENTARE

Aviz favorabil nr. 979 din 07.12.2021 emis de către Telekom Romania Telecommunications SA;
Aviz favorabil nr. 233 din 12.01.2022 emis de către RCS & RDS;
Adresa din 25.01.2022 emisă de Departamentul pentru Situații de Urgență, Inspectoratul General pentru situații de Urgență, Inspectoratul pentru Situații de Urgență "Dobrogea" a județului Constanța;
Notificare privind asistența de specialitate de sănătate publică nr. 116/21.01.2022 emisă de Direcția Medicală, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii;
Aviz condiționat nr. 228 din 14.03.2022 emis de către Direcția Județeană pentru Cultură Constanța;
Aviz favorabil nr. DT/12304 din 30.12.2021 emis de către Statul Major al Apărării, Ministerul Apărării Naționale;
Aviz favorabil nr. DT/12303 din 30.12.2021 emis de către Statul Major al Apărării, Ministerul Apărării Naționale;
Aviz favorabil nr. 11080 din 04.01.2022 emis de către U.M. 0362 București, Serviciul Român de Informații;
Aviz favorabil nr. 32440/2585 din 14.02.2022 emis de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română;
Aviz favorabil nr. 571.831 din 31.01.2022 emis de către Direcția Generală Logistică, Ministerul Afacerilor Interne.

XIII. ARII NATURALE PROTEJATE

Proiectul propus nu intră sub incidența art. 28 din O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare.

Cele mai apropiate sit-uri NATURA 2000 de amplasamentul proiectului sunt situate la o distanță mai mare de 2.470 m (ROSPA0076 Marea Neagră) și 3.700 m (ROSPA0057 Lacul Siutghiol).

În cadrul cap. V.3. din prezenta documentație sunt prezentate cele mai apropiate sit-uri NATURA 2000 de amplasamentul proiectului.

XIV. PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMĂTOARELE, INFORMAȚII, PRELUATE DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE:

Proiectul propus nu intră sub incidența prevederilor art. 48 și art. 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare.

Amplasamentul și imediata vecinătate a acestuia nu sunt traversate de cursuri de apă.

Centrul de Management al Traficului se află la următoarele distanțe de:

- peste 1,1 km de Marea Neagră;
- peste 3,7 km de Lacul Tăbăcăriei;
- peste 4,9 km de Lacul Siutghiol.



XV. CRITERIILE PREVĂZUTE ÎN ANEXA NR. 3 LA LEGEA NR. 292/2018 PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI ANUMITOR PROIECTE PUBLICE ȘI PRIVATE ASUPRA MEDIULUI SE IAU ÎN CONSIDERARE, DACĂ ESTE CAZUL, ÎN MOMENTUL COMPILĂRII INFORMAȚIILOR ÎN CONFORMITATE CU PUNCTELE III-XIV

15.1. Caracteristicile proiectului

a) dimensiunea și concepția întregului proiect:

Centrul de Management al Traficului Feroviar face parte din investiția „Modernizarea infrastructurii feroviare din portul Constanța”.

Din punct de vedere funcțional, prin Centrul de Management al Traficului Feroviar se va realiza managementul traficului, diagnoza și mentenanța, supravegherea video, managementul informării publicului călător și managementul alimentării cu energie electrică.

Terenul propus pentru Centrul de Management al Traficului este amplasat în municipiul Constanța, zona stației CF Constanța, incinta 2, se află în domeniul privat CNCF CFR SA în suprafață de 27.720 mp (din acte), 27.673 mp (măsurată) și este întabulat în cartea funciară/număr cadastral nr. 227021 UAT Constanța.

Din suprafața totală de 27.673 mp, o suprafață de 2.826,40 mp, liberă de construcții, este propusă pentru construirea Centrului de Management al Traficului.

În amplasamentul Centrului de Management al Traficului Feroviar se vor realiza următoarele construcții principale:

clădirea Centru de Management al Traficului va fi o construcție cu formă rectangulară în plan, încadrându-se într-un dreptunghi cu dimensiunile de 40,20 x 19,24 m, având o suprafață desfășurată de 2366,15 mp, din care 1996,08 mp suprafață utilă. Aceasta va avea 3 nivele – parter + 2 etaje, având înălțimea de 12,00 m, respectiv o înălțime liberă minimă a spațiilor de 2,60 m.

Pentru facilitarea accesului în noua incintă, se va reface împrejmuirea, se vor crea două porți de acces pe latura vestică a proprietății dinspre drumul de acces existent.

Clădirea va fi o construcție P+2E din cadre din beton armat, cu priză rapidă, rezistent la mediu salin și planșee din beton armat monolit. Sistemul de fundare va fi format din fundații tip radier din beton armat monolit.

Acoperișul clădirii va fi de tip terasă verde, acoperit cu pietriș și saltele înierbate. Terasa este prevăzută cu termoizolație din vată minerală bazaltică și hidroizolație rezistentă la perforații și mediu salin, de tipul celor BPA.

Pereții exteriori se vor realiza din zidărie de cărămidă, iar cei interiori fie din zidărie de cărămidă de 25 cm, fie din gips-carton de 15 cm, în funcție de tipul compartimentării propuse. La exterior, clădirea va fi termoizolată cu vată minerală. Termosistemul va asigura la interior gradul de confort termic normal, acesta aplicându-se și la intradosul golurilor de tâmplărie, prevăzându-se totodată și profile de întărire - protecție adecvate.

La exterior clădirea va fi acoperită cu o fațadă ventilată din materiale rezistente la mediul salin, iar soclul va fi protejat cu hidroizolație și va fi finisat cu tencuială.

Clădirea va fi dotată cu instalații electrice, instalații sanitare, instalații termoventilații, sistemele de detecție (senzori de fum), alarmare și stingere în caz de incendiu, instalații de supraveghere video și instalații de telecomunicații.

În noua incintă creată se vor amplasa dotările tehnologice necesare funcționării centrului de comandă, astfel: grup electrogen, rezervor combustibil, centrale HVAC, panouri solare și fotovoltaice, antenă GSM-R, post de transformare.

turn pentru antenă GSM-R va fi metalic zăbreliț cu înălțime de aproximativ 30 de metri, cu secțiunea triunghiulară având latura la bază de aproximativ 4,1 m și variabilă pe înălțime până cota +25 m, cu latura la vârf de aproximativ 1,75 m. Turnul este prevăzută cu o platformă de lucru și paliere de repaus, traseu de cablu vertical, instalație de balizaj, instalație de protecție împotriva trăsnetelor și punere la pământ. Fundarea turnului va fi indirectă și se va folosi beton cu clasa de expunere XS-3.

Pe turn vor fi instalate 4 Antene GSM-R care au scopul de a prelua și transmite date specifice pentru coordonarea traficului feroviar.

clădirea Container GSM-R este prefabricată având lungimea de 4,00 m x 2,45 m și înălțimea 3,00 m. Clădirea container va fi dotată de la producător cu instalații electrice, instalații de aer condiționat precum și de încălzire tip convector.

Containerul GSM-R se amplasează lângă turnul GSM-R cu rol de preluare și retransmiterea datelor specifice pentru coordonarea traficului feroviar.

platforma pentru grup electrogen cu o suprafață de 29 mp se va construi în partea sudică a Centrului de Management al Traficului. Scopul grupului electrogen este de a furniza energie electrică în regim continuu Centrului de Management al Traficului în condițiile apariției unor situații neprevăzute în alimentarea cu energie electrică uzuală din rețeaua electrică națională.

rezervor de combustibil subteran cu suprafață de 49 mp acoperit la suprafață de spațiu verde și zonă carosabilă.

zone carosabile, parcare

Accesul auto în incinta Centrului de Management al Traficului se va organiza în felul următor:

- ieșire pe drumul de acces existent prin poarta din nord (lățime 3,5 m);
- intrare pe drumul de acces existent prin poarta din sud (lățime 3,5 m).

Structura rutieră propusă va fi o structură rutieră semirigidă corespunzătoare clasei de trafic T1 (1.0 – 3.0 m.o.s.) conform NP 116/04, perioadă de perspectivă de 10 ani (clasa de trafic foarte greu, (1.0 – 3.0 m.o.s.), conform CD155-2001.

Se vor amenaja 30 locuri de parcare din care două locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități.

zonă trotuare/alei

Accesele pietonale în incinta Centrului de Management al Traficului vor fi amplasate adiacent celor auto și vor avea o lățime de 1,50 m. Trotuarele/aleile vor avea o lățime de minim 1,20 m.

rigola carosabilă va avea ca rol colectarea și evacuarea apelor pluviale din cadrul incintei. După preepurare (într-un separator de lichide ușoare) apele colectate de rigola carosabilă se vor deversa în sistemul de canalizare.

spații verzi

Suprafață estimată ocupată cu spații verzi este de cca. 722,82 mp. Totodată, se va păstra arborele existent din fața viitoarei clădiri a Centrului de Management al Traficului Feroviar.

Lucrările de demolare constau în îndepărtarea gardului existent pe laturile E, S, V și realizarea unei împrejurimi noi pe toate laturile amplasamentului.

Organizarea de șantier va ocupa circa 500 mp.

Durata de execuție a lucrărilor este de 24 luni.

b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate:

Conform celor prezentate în **cap III.6.1.11.** din prezentul memoriu de prezentare.

c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității:

Conform celor prezentate în **cap VI. pct. B** din prezentul memoriu de prezentare.

d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate;

Tipurile și cantitățile de deșeuri generate, precum și gestionarea acestora au fost prezentate detaliat în **cap. VI. A. cap. 8.**

Deșeurile rezultate se vor gestiona conform H.G. nr. 856/2002 și O.U.G. nr. 92/2021.

e) poluarea și alte efecte negative;

Impactul asupra factorilor de mediu a fost prezentat în **cap. VII** al prezentului memoriu.

f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice;

• riscul de accident, ținându-se seama în special de substanțele și tehnologiile utilizate: Proiectul propus nu se încadrează în Directiva SEVESO; nu se utilizează substanțe chimice periculoase.

• - **riscul de accidente majore și/sau dezastre cauzate de schimbările climatice:**

Principalele amenințări/riscuri de accidente majore și/sau dezastre pentru construcții civile sunt reprezentate de **cutremure, alunecări de teren și inundații.**

Încadrarea în zonele de risc natural, la nivel de macrozonare, a ariei studiate se va face în Legea nr. 575/ 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a V-a: zone de risc natural, publicată în Monitorul Oficial al României nr.726/2001.

Riscul este o estimare matematică a probabilității producerii de pierderi umane și materiale pe o perioadă de referință viitoare și într-o zonă dată pentru un anumit tip de dezastru.

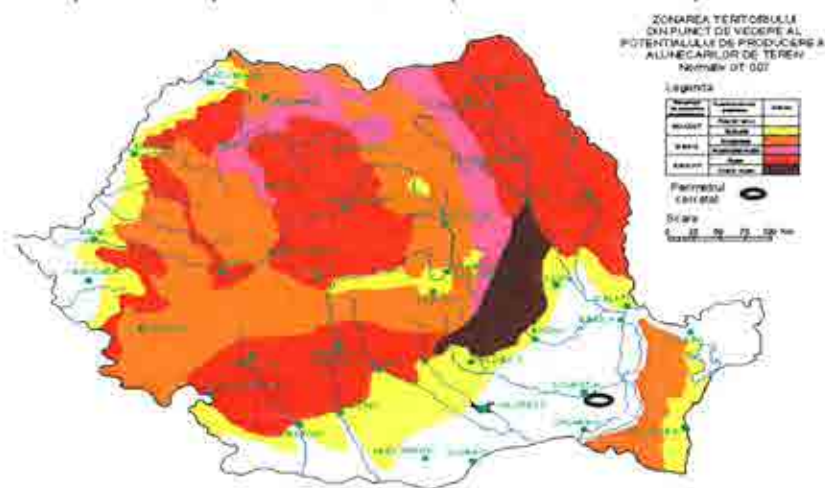


Figura 15. Zonarea teritoriului din punct de vedere al potențialului de producere a alunecărilor de teren

Factorii de risc avuți în vedere sunt: cutremurele de pământ, inundațiile și alunecările de teren.

1.cutremurele de pământ: zona de intensitate seismică pe scara MSK este VII 1/2, cu o perioadă de revenire de cca. 50 ani;

2.inundații: aria studiată se încadrează în zone cu cantitatea maximă de precipitații căzută în 24 ore: 100 mm – 150 mm;

3.alunecări de teren: aria studiată se încadrează în zone cu potențial de producere a alunecărilor scăzut, cu probabilitate de alunecare "redusă".

- **risc geotehnic:** Încadrarea în categoriile geotehnice se face în conformitate cu NP 074/2014: "Normativ privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare". Categoria geotehnică indică riscul geotehnic la realizarea unei construcții. Încadrarea preliminară a unei lucrări într-una din categoriile geotehnice trebuie să se facă în mod uzual înainte de cercetarea terenului de fundare. Această încadrare poate fi ulterior schimbată în fiecare fază a procesului de proiectare și de execuție.

Riscul geotehnic depinde de două grupe de factori: pe de o parte factorii legați de teren, dintre care cei mai importanți sunt condițiile de teren și apa subterană, iar pe de altă parte factorii legați de structura și de vecinătățile acestora.

Conform normativului NP 074/2014 terenul din amplasament se încadrează în categoria geotehnică 2, cu risc geotehnic moderat.

- **seismicitatea:** Conform normativului P100-1/2013 se evidențiază următoarele zone: valoarea de vârf a accelerației terenului pentru proiectare a accelerației terenului pentru proiectare $a_g = 0.20 g$, pentru cutremure având intervalul mediu de recurență $IMR = 225$ ani și 20% probabilitate depășire în 50 ani.

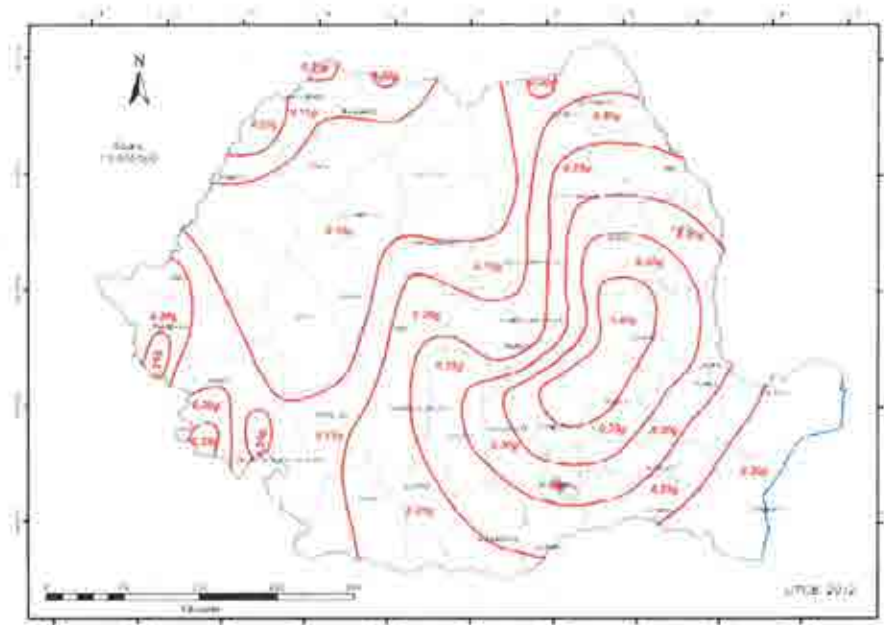


Figura 16. Zonarea valorilor de vârf ale accelerației terenului pentru proiectare ag cu IMR = 225 ani și 20% probabilitate de depășire în 50 de ani

Din punct de vedere al macrozonării seismice, arealul investigat se încadrează în **gradul 7**, pe scara MSK, cu o perioadă de revenire de **minimum 50 ani**, conform STAS 11100/1-93.

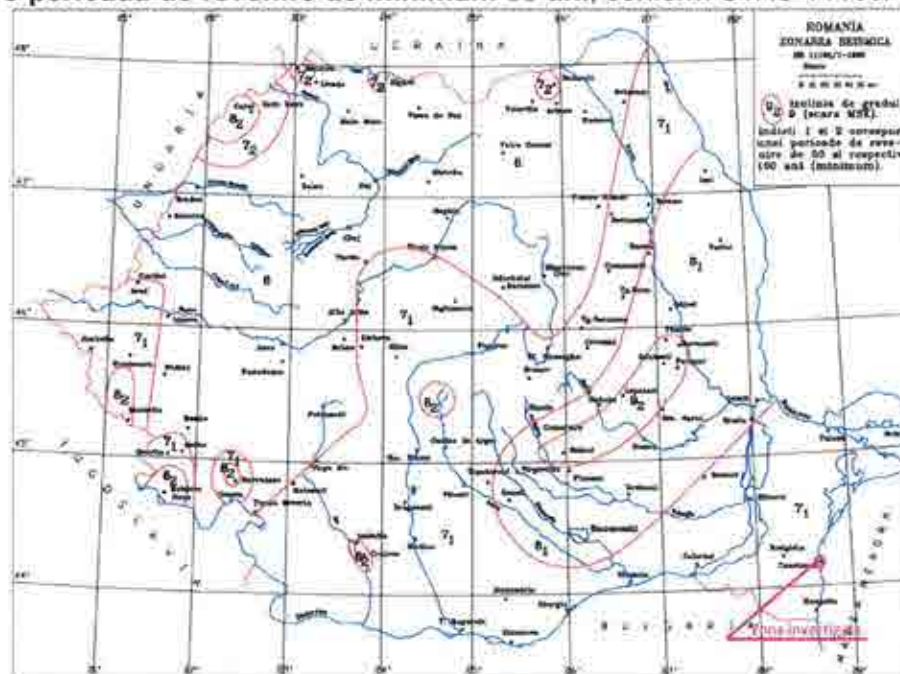


Figura 17. Harta de macrozonare seismică

Valoarea perioadei de colț este $T_c = 0.7s$, conform Normativului P100/1- 2013.

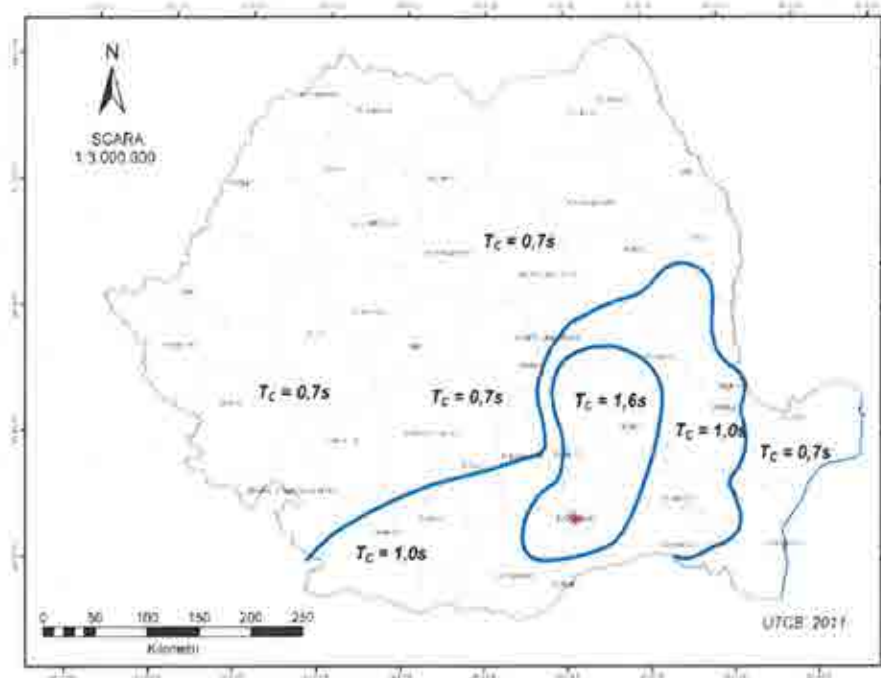


Figura 18. Zonarea teritoriului României în termeni de
perioada de control (colț), T_c a spectrului de răspuns

- **riscul hidrologic de inundații:** aria studiată se încadrează în zone cu cantitatea maximă de precipitații căzută în 24 ore: 100 mm – 150 mm.

g) riscurile pentru sănătatea umană

Se estimează că locuitorii din partea nord-vestică a amplasamentului nu vor fi afectați de lucrările de construcție, în condițiile luării și respectării de măsuri pentru protecția atmosferei.

Accesul în amplasament va fi restricționat, astfel persoanele neautorizate nu vor avea acces la materialele ce se vor folosi pentru execuția lucrărilor.

În perioada de execuție, lucrările proiectate va avea un impact pozitiv asupra dezvoltării economice din zonă, datorită creării oportunităților de locuri de muncă legate de lucrările de construcție.

În timpul exploatarei Centrul de Management al Traficului va dispune de condiții moderne de lucru pentru personalul lucrător.

15.2. Amplasarea proiectului

a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor:

Conform Certificatului de Urbanism nr. 3093 din 07.10.2021 emis de către Primăria Municipiului Constanța și a regulamentului local de urbanism:

.....
Destinația terenului stabilită prin planurile de urbanism și amenajarea teritoriului aprobate: Imobilul se află situat în zona de reglementare ZRT 1b-Unități de transfer, adiacent zonei ZRT2-Zona transporturilor pe cale ferată.

Utilizări admise (ZRT1b):-construcții și amenajări pentru gararea și întreținerea mijloacelor de transport greu rutier și pentru transferul mărfurilor transportate în mijloace de transport cu tonaj și gabarit permis în localitate, instalații de transfer, precum și serviciile anexe aferente; servicii pentru transportatorii în tranzit: moteluri, restaurant, loisir.

.....
Folosința actuală a terenului este: -categoria de folosință: curți construcții; - teren ocupat de construcții conform înscrisurilor din extras de carte funciară nr. 227021/10.08.2021.

b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia:

Lucrările proiectate se desfășoară pe un amplasament situat într-o zonă clasificată ca – unități de transfer. Prin proiect se prevede amenajarea unui spațiu verde în suprafață de cca. 722,82 mp, iar acoperișul clădirii Centrului de Management al Traficului va fi de tip terasă verde, acoperit cu pietriș și saltele înierbate.

c) capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

zone umede, zone riverane, guri ale râurilor: Amplasamentul nu este traversat și nu se află în imediata apropiere a unor cursuri de apă. Centrul de Management al Traficului se află la următoarele distanțe de:

- peste 1,1 km de Marea Neagră;
- peste 3,7 km de Lacul Tăbăcăriei;
- peste 4,9 km de Lacul Siutghiol.

zone costiere și mediul marin:

Nu este cazul.

Centrul de Management al Traficului se află la distanță de peste 1,1 km de Marea Neagră.

zonele montane și forestiere:

Nu este cazul.

arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional:

Proiectul propus nu intră sub incidența art. 28 din O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare.

Cele mai apropiate sit-uri NATURA 2000 de amplasamentul proiectului sunt situate la o distanță mai mare de 2.470 m (ROSPA0076 Marea Neagră) și 3.700 m (ROSPA0057 Lacul Siutghiol).

În cadrul cap. V.3. din prezenta documentație sunt prezentate cele mai apropiate sit-uri NATURA 2000 de amplasamentul proiectului.

zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică:

Lucrările proiectate nu traversează și nu afectează situri Natura 2000, zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor.

zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri:

Nu este cazul.

Zone cu o densitate mare a populației: Centrul de Management al Traficului se află situată în intravilanul municipiului Constanța, județul Constanța.

Conform recensământului efectuat în 2011, populația municipiului Constanța se ridică la **283.872 de locuitori.**

peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic:

Amplasamentul Centrului de Management al Traficului face parte din "Necropola orașului antic Tomis, Cod CT-I-s-A-02555, nr. crt. 15, perimetrul delimitat de Str. Iederei, Bd. Aurel Vlaicu de la

intersecția cu Bd. 1 Mai, Str. Cumpenei, Str. Nicolae Filimon, Bd. Aurel Vlaicu până la Pescărie-la S de Mamaia, malul mării și Portul Comercial".

În concluzie, măsurile de reducere a impactului asupra patrimoniului cultural vor respecta cerințele și condițiile din avizul/avizele care vor fi emise de către Direcția Județeană pentru Cultură Constanța, în conformitate cu legislația specifică.

15.3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

a) importanța și extinderea spațială a impactului - de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată:

Din punct de vedere geomorfologic, teritoriul se află situat în Platforma Dobrogei de Sud.

În perioada de execuție a lucrărilor, impactul se manifestă local, în special în amplasamentul Centrului de Management al Traficului prin emisii în atmosferă (pulberi în suspensie, noxe) și zgomot/vibrații.

Lucrările sunt reduse, simple și eșalonate în timp și spațiu. Se va uda/stropi cu apă zona de lucru pentru limitarea pulberilor în suspensie. Se vor respecta toate măsurile de protecție a zonelor locuite prezentate în memoriu.

Elementele pozitive ale impactului produs în perioada de operare sunt mult mai importante, acestea constând în principal în transformarea urbanistică a zonei, amenajarea de spațiu verde la suprafața terenului și a acoperișului clădirii, spațiu modern de desfășurare a activității personalului lucrător. În concluzie, activitățile desfășurate în etapa de execuție și de operare, nu vor afecta sănătatea populației.

b) natura impactului:

Impactul generat de lucrările de construire a Centrului de Management al Traficului au un caracter nesemnificativ (cu respectarea măsurilor de protecție a factorilor de mediu), se manifesta temporar (doar în perioada de execuție) și local prin emisii de pulberi în suspensie și zgomot.

În perioada de exploatare, impactul este direct, nesemnificativ ca urmare a traficului auto, iar impact rezidual este neutru. Ecosistemele din zona adiacentă amplasamentului sunt preponderent antropizate.

c) natura transfrontalieră a impactului:

Nu e cazul, proiectul nu se încadrează în Anexa nr. I la Convenția privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, ratificată prin Legea nr. 22/2001.

Amplasamentul proiectului este situat la o distanță de cca. 48 km față de frontiera României cu Bulgaria.

d) intensitatea și complexitatea impactului:

Prin analiza impactului asupra factorilor de mediu, atât în perioada de execuție cât și în perioada de exploatare, se estimează că impactul asupra mediului este redus, limitat la amplasamentul proiectului.

e) probabilitatea impactului:

Prin respectarea măsurilor de protecție a mediului prevăzute, se estimează că atât în perioada de execuție cât și în perioada de exploatare, probabilitatea de manifestare a impactului este redusă.

f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului:

Impactul începe să se manifeste în momentul demarării lucrărilor de execuție ale proiectului, respectiv după obținerea Deciziei etapei de încadrare și după achiziția serviciilor de proiectare și execuție, realizarea proiectului tehnic și execuția lucrărilor (24 luni). Se poate estima că lucrările de realizare a Centrului de Management al Traficului vor începe în cursul anului 2023. Durata impactului se va manifesta pe toată perioada de execuție a lucrărilor, respectiv pe parcursul celor 24 luni (2023 - 2024).

Impactul pe termen scurt poate fi semnificativ, dacă nu s-ar respecta măsurile de protecție și este cauzat de perioada de execuție, dar majoritatea efectelor acestuia sunt reversibile, pe când impactul cauzat de exploatare este permanent și se manifestă continuu ca frecvență. Totuși, prin aplicarea măsurilor de reducere a impactului asupra factorilor de mediu prevăzute în prezenta documentație, considerăm că, în timp, acesta se va reduce simțitor. Se estimează că impactul asupra mediului va fi unul redus, se va manifesta temporar, va fi local și reversibil.



"MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA-CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI"

MEMORIU DE PREZENTARE

În perioada de exploatare, impactul asupra mediului este nesemnificativ, durata și frecvența depind de întreținerea și administrarea Centrului de Management al Traficului.

g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate:

Proiectul interferează cu alte proiecte aflate în imediata vecinătate a amplasamentului proiectului propus (III.6.1.11. Relația cu alte proiecte existente sau planificate).

Din punct de vedere al impactului cumulat generat proiectele menționate cu impactul cumulat produs de proiectul studiat, se estimează că va exista un impact moderat, local, temporar, ca urmare a emisiilor în aer (pulberi în suspensie, praf, noxe) și a zgomotului produs de activitățile de construire, a utilajelor folosite, etc.

Analizând toate proiectele existente și/sau planificate în zonă, complexitatea și perioada de execuție posibilă a acestora în raport cu proiectul propus, se poate estima faptul că, lucrările proiectate la Centrul de Management al Traficului vor conduce la o creștere a traficului auto în zonă.

Se va transporta deșeuri și materiale necesare execuției, dar și personalul angajat. Se vor folosi drumurile existente.

În perioada de execuție, Antreprenorul va uda/stropi cu apă zonele de lucru pentru limitarea pulberilor în suspensie.

Se poate estima că lucrările prevăzute în proiect nu vor influența semnificativ și totodată nu vor fi influențate de alte lucrări ce vor fi promovate în zona proiectului.

Cumulat, toate proiectele vor conduce doar la o ușoară intensificare a traficului în zonă, în perioada de execuție a lucrării.

În perioada de operare, impactul cumulat va fi generat de zgomotul produs de traficul feroviar și rutier de pe străzile Justiției, Sublocotenent Sandu Chiosea, drum acces și zona parcării.

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului:

Măsurile de prevenire/reducere/ameliorare corespunzătoare fiecărui tip de impact/efect, propuse atât pentru etapa de execuție cât și pentru etapa de operare sunt prezentate în cap. VI din prezentul memoriu de prezentare.

S.C. BAICONS IMPEX S.R.L.

*Înscris în Lista Experților care
elaborează studii de mediu
la poziția nr. 720*

Adrian VARDIANU



Semnătura titularului,

COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE "CFR" SA

**Director General Adjunct Proiecte cu Finanțare Externă
Monica-Maria MIHĂILEANU**



**Director Direcția Pregătire Proiecte cu Finanțare Externă
Manuela BADEA**

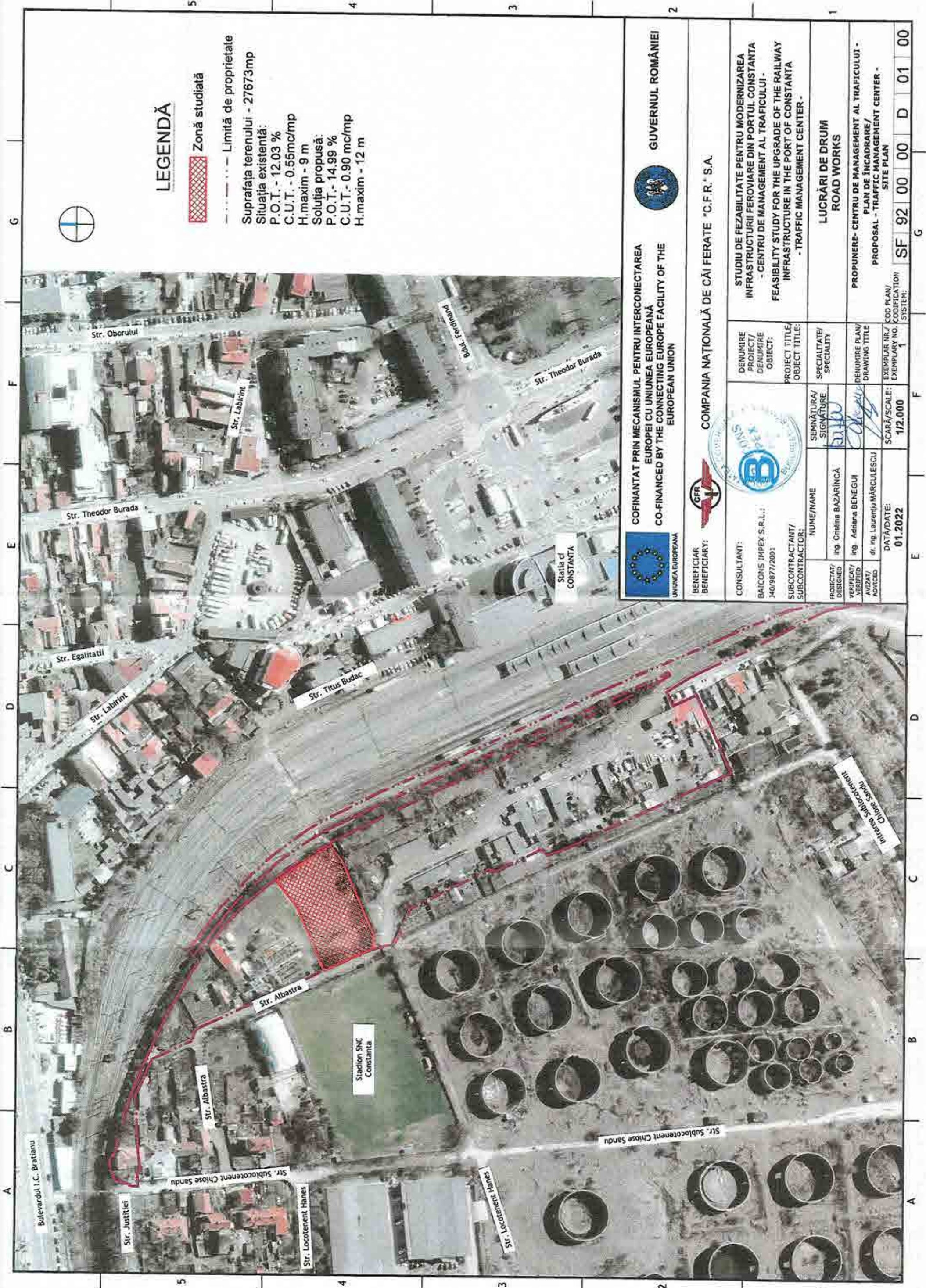
**Șef Serviciu
Georgian COAPȘI**

**Responsabil contract
Cătălin GOMOIU**



Am luat la cunoștință că informațiile din prezenta cerere și din actele atașate la aceasta, vor fi prelucrate de APM Constanța, cu respectarea prevederilor Regulamentului (UE) 2016/679 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal, și libera circulație a acestor date.















LEGENDĂ

- Zonă studiată
- Limită de proprietate
- Suprafața terenului - 27673mp
- Situația existentă:
- P.O.T. - 12.03 %
- C.U.T. - 0.55mc/mp
- H.maxim - 9 m
- Soluția propusă:
- P.O.T. - 14.99 %
- C.U.T. - 0.90 mc/mp
- H.maxim - 12 m

GUVERNUL ROMÂNIEI	
COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE "C.F.R." S.A.	
COFINANȚAT PRIN MECANISMUL PENTRU INTERCONECTAREA EUROPEI CU UNIUNEA EUROPEANĂ CO-FINANȚAT BY THE CONNECTING EUROPE FACILITY OF THE EUROPEAN UNION	
DENUMIRE PROIECT/ DENUMIRE OBIECT: STADIU DE FEZABILITATE PENTRU MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FERoviARE DIN PORTUL CONSTANTA - CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI -	OBJECT TITLE: FEASIBILITY STUDY FOR THE UPGRADE OF THE RAILWAY INFRASTRUCTURE IN THE PORT OF CONSTANTA - TRAFFIC MANAGEMENT CENTER -
SEMĂNĂTURĂ/ SIGNATURĂ: 	SPECIALITATE/ SPECIALITY: LUCRĂRI DE DRUM ROAD WORKS
PROIECTANT/ DESIGNED: Ing. Cristina BAZARINCA	DENUMIRE PLAN/ DRAWING TITLE: PROPUNERE- CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI - PLAN DE ÎNCADRARE/ TRAFFIC MANAGEMENT CENTER - PROPOSAL - TRAFFIC MANAGEMENT CENTER - SITE PLAN
VERIFICAT/ VERIFIED: Ing. Adriana BENEGLI	EXEMPLAR NR./ EXEMPLARY NO.: 1
AVIZAT/ ADVISED: dr. ing. Laurențiu MĂRCULESCU	SCARĂ/SCALE: 1/2.000
DATA/DATE: 01.2022	
COD PLAN/ CODIFICATION SYSTEM: SF 92 00 00 D 01 00	

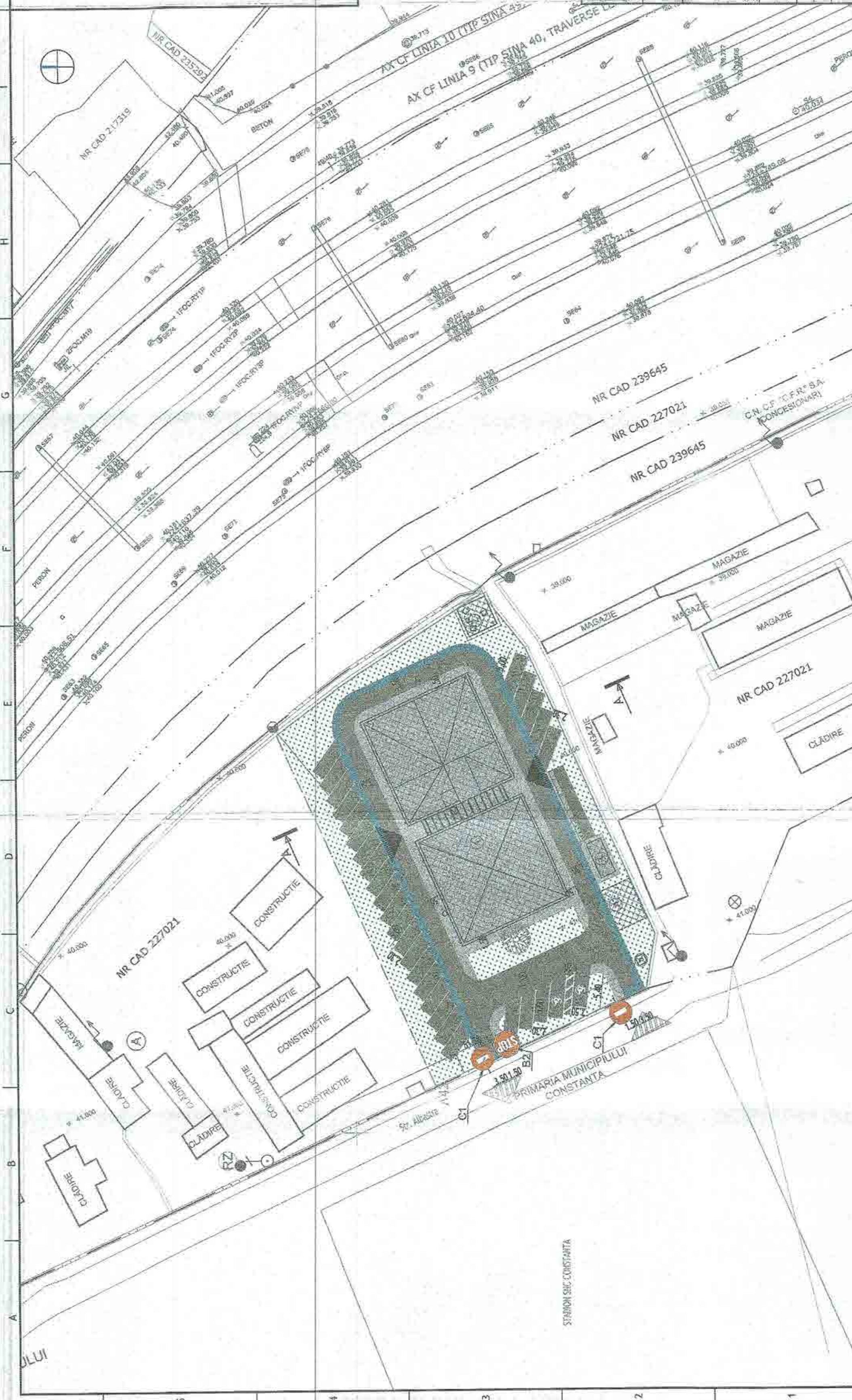
LEGENDĂ

-  Construcție nouă propusă
-  Carosabil
-  Spații parcare (pavele ecologice)
-  Pietonal
-  Acces auto
-  Acces personal
-  Arbori existenți
-  Spații verde
-  Zona c.f.r. înalțată
-  Rigola carosabilă



Caracteristici ale construcției:

- 1) Clădire CMT
 - 2) Antena GSM-R
 - 3) Grup electrogen
 - 4) Rezervor subteran
 - 5) Separator de lichide ușoare
- Regim de înălțime: P+2
 Sc= 818,70 m²
 Sd= 2366,15 m²
 Su= 1996,08 m²
 Locuri de parcare: 30 (conform art. 4 HCL 371-2020)




GUVERNUL ROMÂNIEI
 CORINȚAT PRIN MECANISMUL PENTRU INTERCONECTAREA EUROPEI CU UNIUNEA EUROPEANĂ
 CO-FINANȚAT BY THE CONNECTING EUROPE FACILITY OF THE EUROPEAN UNION

BENEFICIAR: COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE "C.F.R." S.A.		SCALA/SCALE: 1/500	
CONSULTANT: BAICONS IMPEX S.R.L. J44/9077/2003		SCARĂ/SCALE: 1/500	
SUBCONTRACTANT/ NUME/NOME Ing. Cristina BAZARINCA Ing. Andiana BENEĞUI dr. Ing. Laurașu MARGULESCU		SPECIALITATE/ SPECIALITY LUCRĂRI DE DRUM ROAD WORKS	
PROIECT DE DESENȘI VERIFICAT DE ARZAV 25/02/2022		STUDIUL DE FEZABILITATE PENTRU MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FEROVIARE DIN TERITORIUL CONCESIONARII - CENTRUL DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI - FEASIBILITY STUDY FOR THE UPGRADE OF THE RAILWAY INFRASTRUCTURE IN THE PORT OF CONSTANTA - TRAFFIC MANAGEMENT CENTER -	
DATA/DATE: 02.2022		PROPOUNERE - CENTRU DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI - PLAN DE SITUAȚIE/ PROPOSAL - TRAFFIC MANAGEMENT CENTER - SITE PLAN	
EXEMPLAR NR./ EXEMPLAR NO.: 1		SF 92 00 00 D 02 00	