

August 2022



Elaborarea documentației de avizare a lucrărilor de intervenții (DALI), actualizarea Studiului de Fezabilitate (SF), elaborarea Cererii de Finanțare și a documentelor suport necesare obținerii fondurilor europene pentru realizarea obiectivului de investiții:

„MASTER PLANUL INFRASTRUCTURII RUTIERE SI DE ACCES A PORTULUI CONSTANȚA - EXTINDEREA, MODERNIZAREA ȘI REABILITAREA DRUMURILOR ȘI PASAJELOR DIN PORTUL CONSTANȚA

Faza:
Documentație de avizare a lucrărilor de intervenții

Document:
[Memoriu de prezentare conform Anexei 5E a Legii 292/2018]



CUPRINS

1	DENUMIREA PROIECTULUI	3
2	TITULARUL PROIECTULUI	3
	2.1 beneficiarului investitiei	3
3	DESCRIEREA PROIECTULUI.....	3
	A) REZUMATUL PROIECTULUI.....	3
	B) JUSTIFICAREA NECESITATII PROIECTULUI	4
	C) VALOAREA INVESTITIEI	5
	D) PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUSA	5
	E) planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);	5
	F) DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE PROIECTULUI.....	5
	i. DESCRIEREA PROIECTULUI.....	5
	Caracteristici geofizice ale terenului din amplasament.....	5
	ZONA MIDIA	6
IV.	descrierea lucrarilor de demolare necesare	8
V.	descrierea amplasarii proiectului	8
VI.	descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului	9
	A. surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu	9
	A) protectia calitatii apelor.....	9
	B) protectia aerului.....	10
	C) protectia impotriva zgomotului si vibratiilor	11
	D) protectia impotriva radiatiilor	12
	E) protectia solului si subsolului.....	12
	F. protectia ecosistemelor terestre si acvatice.....	13
	G) protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public	14
	H) prevenirea si gestionarea deseurilor generate pe amplasament	14
	i. gospodarirea substantelor si preparatelor chimice periculoase	16
	B. utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, apei si biodiversitatii	16
VII.	descrierea aspectelor de mediu susceptibil a fi afectate in mod semnificativ de proiect.....	16
VIII.	prevederi pentru monitorizarea mediului.....	17
IX.	legatura cu alte normative si/sau planuri/programe/strategii/ documente de planificare.....	17
X.	lucrari necesare organizarii de santier	18
XI.	lucrari DE REFACERE/RESTAURARE A AMPLASAMENTULUI la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile:.....	18
XII.	anexe	19
XIII.	Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei	

și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, memoriul va fi completat cu următoarele: 19

XIV. 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: 19

XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. 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. 19

1 DENUMIREA PROIECTULUI

Denumirea proiectului : **„MASTER PLANUL INFRASTRUCTURII RUTIERE SI DE ACCES A PORTULUI CONSTANȚA – EXTINDEREA, MODERNIZAREA ȘI REABILITAREA DRUMURILOR ȘI PASAJELOR DIN PORTUL CONSTANȚA”**

2 TITULARUL PROIECTULUI

2.1 BENEFICIARULUI INVESTITIEI

COMPANIA NATIONALA “ADMINISTRATIA PORTURILOR MARITIME” SA CONSTANTA

Numar Registrul Comertului: J13/2308/1998

Cod Unic de Inregistrare: RO 11062831

Adresa: Incinta Port Constanta, Gara Maritima, cod 900900

Telefon: +40.241.61.15.40

Fax: +40.241.61.95.12

3 DESCRIEREA PROIECTULUI

A) REZUMATUL PROIECTULUI

Obiectivul general la care contribuie realizarea investitiei este dezvoltarea economica a Zonei de dezvoltare Sud-Est prin realizarea unor investitii privind Dezvoltarea infrastructurii de acces (cum ar fi drumurile si caile ferate de acces so senalele si ecluzele de acces), a capacitatii feroviare si rutiere situate in interiorul portului, dar si accesibilitatea zonelor deservite, impactand pozitiv dezvoltarea capacitatii portuare.

Scopul achizitiei serviciilor de elaborare a D.A.L.I. si revizia si actualizarea S.F.-ului este de a identifica solutii constructive/variante tehnice si tehnologice, care sa stea la baza realizarii ulterioare a proiectarii si executiei proiectului tehnic integrat pentru Modernizarea si reabilitarea drumurilor si Pasajelor din Portul Constanta si Midia, inclusiv a lucrarilor noi de constructii din zona „Insula”.

Rolul proiectului este de a atenua, pana la eliminare, toate problemele ce tin de siguranta circulatiei, de scurtarea timpului de tranzitare a autovehiculelor, in conditii de siguranta si confort, de blocajele crate la nivelul trecerilor cu calea ferata, de asigurarea legaturii rutiere inntre zona „Insula” si restul portului, de iluminatul stradal din zona portuar, utilizand energii neconventionale.

Astfel, printre obiectivele urmarite de modernizarea/ extinderea infrastructurii rutiere interioare si de acces in Portul Constanta se numara:

- Cresterea eficientei in operarea si transportul terestru al marfurilor (economii de timp la transport), prin reducerea timpilor de asteptare la port si prin asigurarea fluentei traficului, respectiv a unei viteze medii de deplasare superioare;
- Reducerea impactului traficului asupra infrastructurii rutiere si asigurarea durabilitatii interventiilor si investitiilor prin asigurarea capacitatii portante adecvate, conform traficului de perspectiva;
- Reducerea costurilor de intretinere a autovehiculelor ca urmare a eliminarii defectiunilor cauzate de starea proasta a infrastructurii si, in special, de trecerea la nivel cu calea ferata;
- Cresterea accesibilitatii zonelor deservite (platformelor, danelor, etc.) si, implicit, crearea premiselor pentru cresterea capacitatii portului;

- Asigurarea fluentei traficului, reducerea congestiilor, a blocajelor si, implicit, reducerea consumului de combustibil si a emisiilor de gaze cu efect de sera;
- Reducerea riscului de accidente rutiere in incinta portuara;
- Asigurarea conditiilor pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale, eliminand riscul unor accidente rutiere si premisele degradarii drumului ca urmare a stagnarii apei pe carosabil;

Realizarea podului rutier de legatura cu „Insula” si dezvoltarea infrastructurii rutiere pe insula sunt conditii primordiale pentru dezvoltarea si exploatarea acestui teritoriu, care va conduce la cresterea capacitatii Portului Constanta.

B) JUSTIFICAREA NECESITATII PROIECTULUI

Constanta se află în județul cu același nume, în partea de sud-est a României. Se situează pe coasta Mării Negre, într-o zonă lagunară la est, deluroasă la nord și în partea centrală, și de câmpie la sud și vest. Orașul Constanta posedă o plajă proprie în lungime de 6 km. Partea de nord a municipiului, Mamaia, cea mai populată stațiune turistică de pe Litoral, se află pe malul unei lagune, având o plajă de 7 km lungime, plajă care continuă cu alți 6 km pe teritoriul orașului Năvodari.

Municipiul se învecinează cu orasele Năvodari și Ovidiu la nord, cu comuna Agiea la sud (cu aceste trei localități fiind lipit), orașul Murfatlar și comuna Valu lui Traian la vest, orașul Techirghiol și comuna Cumpăna la sud-vest și Marea Neagră la est.

Caile de acces în port și rețeaua de drumuri interioare au fost proiectate înainte de 1989, fiind legate la rețeaua de drumuri din oraș pe care era permisă circulația de autovehicule grele. Deși în acea perioadă traficul derulat prin port era mai mare decât în prezent ponderea traficului auto din traficul total era mult mai mică decât în prezent fiind preponderent traficul pe calea ferată.

După 1990 structura traficului de marfuri s-a modificat ca urmare a schimbării structurii economice a țării. De exemplu a scăzut traficul de produse lichide (titei și produse petroliere) și de minereuri când traficul de cereale și cel de containere a crescut și pentru care transportul se face în mare măsură pe cale auto, concomitent cu cel de apă (cu barje).

În ultimii ani, în conformitate cu informațiile transmise de Departamentul Patrimoniu din cadrul CN APM Constanta prezentate în tabelul de mai sus, au fost realizate o serie de reparații care au mai ameliorat starea de degradare a structurilor rutiere existente dar care însă, nu pot satisface capacitatea de trafic de marfuri existent în Port.

În aceste condiții, se constată că există o distorsiune între dezvoltarea infrastructurii rutiere, în favoarea celei feroviare, în condițiile în care drumurile sunt vechi și pe alocuri insuficiente. Lipsesc parcurile pentru autocamioane, aferente rețelei de drumuri din port, precum și un sistem adecvat pentru verificarea accesului la pot. Puținele locuri de parcare care există sunt pe platformele operatorilor portuari.

Pe baza Raportului final al Master Planului Portului Constanța, întocmit la nivelul anului 2015, s-au constatat următoarele concluzii generale, specifice zonelor de interes, astfel:

În conformitate cu prevederile Regulamentului 1315/2013, Portul Constanța – zona Constanta este amplasat pe Rețeaua Trans-Europeană de Transport Centrală, reprezentând o prioritate pentru investițiile planificate la nivel național pentru dezvoltarea infrastructurii de transport naval.

Pentru a fructifica poziția sa geografică și a maximiza contribuția sa la dezvoltarea economiei naționale, Portul Constanța (zona Constanta + zona Midia) necesită investiții pentru dezvoltarea infrastructurii portuare, însemnând prin aceasta nu doar investiții referitoare la amenajarea bazinelor portuare și a cheurilor, ci și a infrastructurii de transport rutier și feroviar din incinta portului, esențiale pentru îmbunătățirea fluxurilor mărfurilor, pentru creșterea eficienței operațiunilor portuare și, implicit, pentru creșterea capacității portului.

Zona Midia a Portului Constanta este amplasat la aprox. 25 km nord de Constanța. Zona Midia este destinată, în principal, operării produselor petroliere.

C) VALOAREA INVESTITIEI

Valoarea de inventar a constructiei este de 2.471.811,00 lei.

D) PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUA

24 de luni

E) PLANȘE REPREZENTAND LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI, INCLUSIV ORICE SUPRAFAȚA DE TEREN SOLICITATA PENTRU A FI FOLOSITA TEMPORAR (PLANURI DE SITUAȚIE ȘI AMPLASAMENTE);

In vederea realizarii proiectului a fost obtinut Certificatul de urbanism nr. 1392 din 20.06.2022.

Terenul este situat in intravilanul Municipiului Constanta, iar imobilul este proprietatea CN Administratia Porturilor Maritime SA dobandit prin HGR nr. 517/1998 si HGR nr. 464/2003, conform, extras de carte funciara nr. 222953, eliberat sub cererea 69660/11.05.2022.

Folosirea actuala a terenului este: zona pentru activitati portuare. Destinatia terenului stabilita prin planurile de urbanism si amenajarea teritoriului aprobate este de constructii portuare, depozitare, industriala si CF. Pe amplasament nu se cunosc a fi zone protejate sau interdictii de construire.

F) DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE PROIECTULUI

I. DESCRIEREA PROIECTULUI

CARACTERISTICI GEOFIZICE ALE TERENULUI DIN AMPLASAMENT

- DATE GEOMORFOLOGICE

Unitatea de relief din care face parte zona studiata este reprezentata de Podisul Carasu, parte a Podisului Dobrogei de Sud.

Podisul Carasu, cunoscut ca si Podisul Medgidiei sau Podisul Dorobantu, este situat intre Podisul Casimcei la nord, Valea Carasu la sud, Valea Dunarii la est si litoralul Marii negre la vest. Acesta este constituit dintr-o suita de platouri joase ce coboara in panta domoala catre valea Carasu sau catre Dunare, prezentand altitudini cuprinse intre 50 si 130 m.

Fundamentul acestui podiș este format din șisturi verzi, peste care s-au depus formațiuni mai noi - jurasice, cretase, eocene, tortoniene și sarmațiene.

Acest podiș se caracterizează printr-o puternică fragmentare rezultată în urma activității erozive a apelor curgătoare - Boasgic, Tortomanu și afluenții de pe dreapta a văii Carasu.

Văile au aspect asimetric, malul stâng fiind mai înalt. Aspectul general al podișului este dat de dealurile ușor ondulate, ce coboară în pantă domoală spre sud (Valea Carasu).

Procesele geomorfologice ce pot aparea pe aceasta formatiune sunt cele de pluviodenudare si eroziune de suprafata.

- DATE GEOLOGICE

Din punct de vedere geologic regiunea amplasamentului apartine de Dobrogea Centrală. Aceasta alcătuiește o unitate bine definită, fiind limitată structural de două falii majore, astfel: falia Pecineaga – Camena la nord și falia Palazu la sud. Prima falie reprezintă o fractură profundă care desparte această zonă de Orogenul nord-dobrogean, iar cealaltă o separă de Platforma sud-dobrogeană.

Cea mai mare parte a Dobrogei Centrale este ocupată de formațiunile soclului, care pe alocuri este acoperit de cuvertura sedimentelor jurasice și de depozitele cuaternare.

Depozitele cuaternare sunt de varsta pleistocen mediu si superior si sunt reprezentate prin depozite.

Observatii:

- (1) Valorile parametrilor geotehnici sunt valori caracteristice;
- (2) Conform NP 112-2014;
- (3) Valoare conform NP 112-2014 pentru fundatii avand latimea talpii $B = 1$ m si adancimea de fundare $D_f = 2$ m.

- DATE HIDROGRAFICE SI HIDROGEOLOGICE

Rețeaua hidrografică a teritoriului județului Constanța se împarte în două unități distincte și anume: grupa danubiană și grupa maritimă.

Râurile din grupa danubiană drenează partea vestică a județului, majoritatea lor terminându-se prin limane fluviatile.

Râurile din grupa maritimă drenează în general partea estică a județului. Cel mai important râu dintre acestea este Casimcea care își are izvoarele lângă comuna Războieni, în platforma înaltă din județul Tulcea, la o altitudine de 300 m și se varsă în lacul Tașaul.

Având în vedere configurația morfologică și geologică a amplasamentului, se consideră că apele subterane au o prezență redusă.

ZONA MIDIA

Obiectele existente care fac parte din aceasta zona a portului si care necesita lucrari de interventie sunt:

- Drum industrial de acces din DJ226 spre danele 1-8 ale Zonei Midia

Pe langa acest drum existent asupra caruia sunt necesare lucrari de interventie se mai propun doua drumuri noi ca parte integranta de dezvoltare tehnico-economica a acestei zone. Aceste doua drumuri noi vor fi tratate la capitolul 4 al memoriului tehnic.

Perioada de constructie a drumurilor din portul Nou Constanta Nord este 1974 – 2004.

Drumul este in mare parte alcatuit din dale de beton de ciment ca latimea de parte carosabila nefiind incadrat de niciun element fizic de tip bordura sau rigola carosabila.

Starea tehnica a drumului este una mediocra spre rea, dalele din beton existente fiind degradate pe aproximativ 15% din suprafata acestora. Degradarile prezente sunt de tipul fisurilor, crapaturilor, ruperi la

colt, tasari diferite. Pentru imbunatatirea situatiei drumului se propun reparatii asupra dalelor de beton existente urmata de un proces de ranforsare a acestora cu straturi asfaltice.

Drum industrial de acces de la DJ226 spre danele 1-8 ale Zonei Midia (zona Midia)

SCENARIU 1

Ranforsarea structurii existente astfel:

- reparatii la dalele din beton existente (reparatii la colt, curatarea si recolmatarea rosturilor existente, inlocuiri de dale)

- min. 6 cm strat de legatura din BAD 22,4 leg 50/70 cu produse pe baza de polimeri (pudrete de cauciuc , polietilene, etc minim 5000 MPa rigiditate dinamica) conform cu AND 605 (acest strat include preluare denivelari) ;

- 4 cm strat de uzura din BA16 rul PMB 45/80 sau MAS 16 rul 50/70 conform AND 605 (minim 10000 MPa rigiditate dinamica)

Drum intersecție drum industrial cu Cheu propus zona MIDIA (zona Midia)

SCENARIU 1

SRN flexibila:

- 4 cm strat de uzura din BA16 rul PMB 45/80 sau MAS 16 rul 50/70 conform AND 605 (minim 10000 MPa rigiditate dinamica);

- 6 cm strat de legatura din BAD 22,4 leg 50/70 cu produse pe baza de polimeri (pudrete de cauciuc , polietilene, etc minim 5000 MPa rigiditate dinamica) conform cu AND 605;

- 9 strat de baza din AB 31,5 baza 50/70 cu produse pe baza de polimeri (pudrete de cauciuc , polietilene, etc minim 7000 MPa rigiditate dinamica) conform cu AND 605;

- 20cm fundatie superioara de piatra sparta sort 0-31,5;

- 40cm strat de fundatie inferioara din piatra sparta sort 0-63;

- 7 cm nisip cu rol anticapilar , antigeliv;

- terenul din patul drumului prelucrat prin nivelare si compactare 100% asigurand un modul de elasticitate de minim 100 MPa.

Drum de legătură „Octogon” și Poarta 3 (zona Midia)

SRN flexibila:

- 4 cm strat de uzura din BA16 rul PMB 45/80 sau MAS 16 rul 50/70 conform AND 605 (minim 10000 MPa rigiditate dinamica);

- 6 cm strat de legatura din BAD 22,4 leg 50/70 cu produse pe baza de polimeri (pudrete de cauciuc , polietilene, etc minim 5000 MPa rigiditate dinamica) conform cu AND 605;

- 9 strat de baza din AB 31,5 baza 50/70 cu produse pe baza de polimeri (pudrete de cauciuc , polietilene, etc minim 7000 MPa rigiditate dinamica) conform cu AND 605;

- 20cm fundatie superioara de piatra sparta sort 0-31,5;

- 40cm strat de fundatie inferioara din piatra sparta sort 0-63;

- 7 cm nisip cu rol anticapilar , antigeliv;

- terenul din patul drumului prelucrat prin nivelare si compactare 100% asigurand un modul de elasticitate de minim 100 MPa.

IV. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE

Corespunzator fazei actuale de proiectare, nu sunt prevazute lucrari de demolare sau desfiintare.

V. DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI

Portul Constanta (fig. 1) este situat pe coasta vestica a Marii Negre, la 179 nM de Stramtoarea Bosfor si la 85 nM de Bratul Sulina, prin care Dunarea se varsa in mare. Acopera o suprafata totalade 3.926 ha, din care 1.313 ha uscat si 2.613 ha apa. Cele doua diguri situate in partea de nord si in partea de sud adapostesc portul, creand conditiile de siguranta optima pentru activitatiile portuare. In prezent, lungimea totala a Digului de Nord este de 9,4 km, iar cea a Digului de Sud de 5,56 km. Portul Constanta este deservit de 156 de dane, din care 140 sunt operationale. Lungimea totala a cheurilor este de 32 km, iar adancimile variaza intre 7 si 19 m.

Portul Constanta este atat port maritim, cat si port fluvial. Facilitatile oferite de Portul Constanta permit acostarea oricarui tip de nava fluviala.

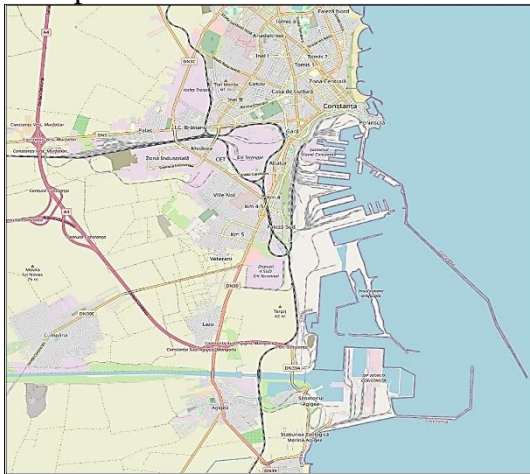


Fig. 1. Incadrarea in teritoriu a amplasamentului studiat (sursa hartii: Open Street Map).

Obiectivul general ce se doreste a fi atins prin implementarea proiectului este acela de extindere, modernizare si reabilitare a drumurilor si pasajelor din portul Constanta, situate in incinta portului (fig. 2).

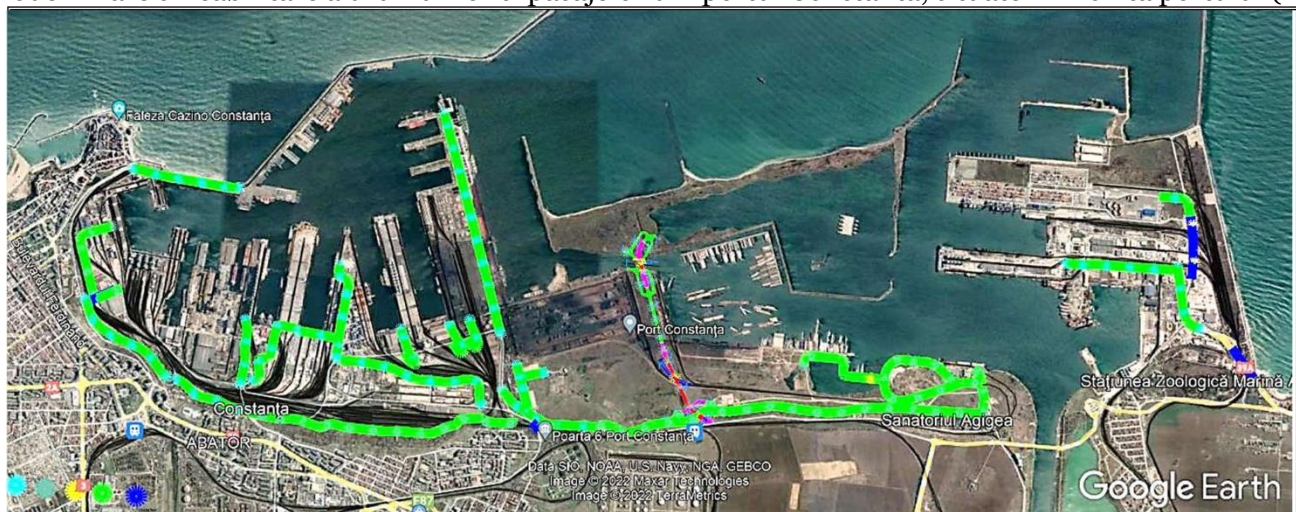


Fig. 2. Incadrarea in amplasament a obiectivelor proiectului (sursa hartii: Google Earth).

Imobilul se afla in zona de protectie a monumentelor istorice de arhitectura: Fosta Gara Maritima, cod LMI CT-II-m-B-02783, Bursa veche, azi cladire birouri cod LMI CT-II-B-02784, Silozurile Anghel Saligny (3) cod LMI CT-II-a-A-02786, Farul vechi Carol I cod LMI CT-II-m-A-02782, conform listei de monumentelor istorice anexa la Ordinul Ministerului Culturii nr. 2828/24.12.2015.

VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI

A. SURSE DE POLUANTI SI INSTALATII PENTRU RETINEREA, EVACUAREA SI DISPERSIA POLUANTILOR IN MEDIU

A) PROTECTIA CALITATII APELOR

Perioada de executie

In faza de executie teoretic este posibil sa apara un impact ca urmare a:

- scurgeri accidentale de la utilajele si echipamentele folosite
- depozitarea necorespunzatoare de deseuri in afara locurilor special amenajate
- executiei lucrarilor propuse.

Aceste situatii accidentale sunt previzibile si este in sarcina Constructorului de a lua toate masurile pentru evitarea producerii si de a interveni prompt pentru depoluarea zonei.

In cazul producerii unor poluari accidentale, autoritatile de mediu sunt anuntate in cel mai scurt timp fiind aplicate masurile prevazute in planul de combatere a acestora.

Atat Constructorul (pentru faza de executie) cat si Beneficiarul (pentru faza de exploatare) vor se vor conforma cu masurile prevazute in Planul de interventie in caz de poluari accidentale care va cuprinde si potentiale surse de poluare accidentala, inclusiv surse privind substantele periculoase, masurile si conditiile propuse in acest scop. La nivelul portului exista proceduri specifice ce se activeaza imediat ce apare o situatie de urgenta.

De asemenea pentru amplasarea organizarii de santier si a masurilor propuse a fost derulata o alta procedura de evaluare a impactului asupra mediului.

Masuri de reducere a impactului asupra sursei de apa de suprafata (Marea Neagra), in faza de executie:

- prevederea cabinelor ecologice vidanjabile pentru colectarea apelor uzate ;
- stocarea temporara a deeurilor rezultate strict in locurile special amenajate ;
- alimentarea cu carburanti a utilajelor si echipamentelor folosite se va realiza doar in locurile special amenajate ;
- prevederea unui Plan in caz de poluari accidentale care va cuprinde pontientialele surse de poluare accidentala, masurile si conditiile propuse in acest scop;
- realizarea stricta a lucrarilor conform proiectului tehnic, perioadei de executie propuse si tehnologiei prevazute;
- dotarea organizarii de santier cu materiale in caz de poluarii accidentale ;
- interventia prompta in caz de avarii accidentale pentru eliminarea cauzelor si diminuarea acestora ;

In aceste conditii, impactul potential prognozat asupra calitatii apei in perioada de executie a lucrarilor se considera a fi redus, pe termen scurt si reversibil.

Perioada de exploatare

Impactul asupra mediului poate fi produs de:

- apele pluviale posibil contaminate cu urme de produse petroliere ca urmare a unei scurgeri accidentale sau manipulări necorespunzătoare a utilajelor și echipamentelor folosite ;
- depuneri accidentale de deseuri solide în afara spațiului amenajat special pentru depozitarea deșeurilor solide.

Prin măsurile constructive adoptate, prin tehnologia de execuție și de exploatare, care se vor aplica în conformitate cu legislația în vigoare, se reduce la minim probabilitatea de apariție a unui potențial impact asupra apelor în perioada de operare.

Măsuri principale avute în vedere în faza de execuție:

- apele uzate provenite de la navele care tranzitează portul Constanța, funcție de tipul apei contaminate vor urma fluxul tehnologic specific de tratare;
- monitorizarea permanentă a indicatorilor apei tratate și descarcate în emisar ;

B) PROTECTIA AERULUI

Perioada de execuție

Emisiile din timpul lucrărilor pot fi asociate în principal cu activitățile de realizare a investițiilor precum și de la funcționarea echipamentelor /utilajelor.

Substanțele poluante specifice sunt CO, NO_x, SO₂, COV (compusi organici volatili), CH₄, CO₂, etc. rezultati din arderea carburanților în motoare și pulberi în suspensie și sedimentabile, rezultate din circulație și din vehicularea materialelor.

Se va urmări menținerea unui nivel redus al emisiilor în aerul atmosferic datorat operațiilor de transport materiale și execuție a lucrărilor prin luarea măsurilor necesare de prevenire a acestora precum: verificări tehnice ale utilajelor folosite, stropirea suprafețelor de lucru în perioada secetoasă, adaptarea vitezei utilajelor la condițiile meteorologice.

Impactul produs de emisiile de noxe și zgomotele datorate utilajelor și mașinilor de transport vor fi resimțite numai de personalul operant din zonă.

O bună organizare de șantier, alegerea metodelor optime de execuție, inclusiv soluționarea utilitatilor necesare pentru muncitori și colectarea deșeurilor produse, va crește gradul de asigurare a securității/sanității personalului aferent realizării lucrărilor.

Efectele aferente fazei de execuție sunt limitate în spațiu datorită localizării clare a activităților și sunt limitate în timp, existând doar pe perioada de realizare a investițiilor propuse.

În aceste condiții, impactul potențial prognozat asupra calității aerului în perioada de execuție este considerat nesemnificativ, temporar și reversibil, fiind prognozat pe o arie redusă – locală, strict în zona de realizare a investițiilor.

Măsuri de reducere a poluării avute în vedere în faza de execuție a lucrărilor:

Pentru asigurarea prevenirii poluării aerului în perioada de execuție vor fi luate următoarele măsuri:

- curățarea zilnică a căii de acces aferente organizării de șantier pentru a preveni formarea prafului;
- pe perioada realizării lucrărilor se va asigura revizia tehnică a utilajelor și autovehiculelor;

- la realizarea lucrarilor vor fi utilizate utilaje si autovehicule performante care asigura respectarea legislatiei in vigoare privind emisiile de noxe;
- realizarea etapizata a lucrarilor, limitarea duratei lucrarilor.

In aceste conditii, impactul potential prognozat asupra calitatii aerului in perioada de executie este considerat nesemnificativ, temporar si reversibil, fiind prognozat pe o arie redusa – locala, strict in zona de realizare a investitiilor.

C) PROTECTIA IMPOTRIVA ZGOMOTULUI SI VIBRATIILOR

Sursele de zgomot prezente pe amplasamentul proiectului propus sunt reprezentate de fondul natural si de activitatile specifice portului.

In perioada de executie a lucrarilor sursele de zgomot si vibratii sunt localizate astfel:

- in zona de lucru zgomotul este produs de functionarea utilajelor de constructii specifice lucrarilor (excavari) la care se adauga aprovizionarea cu materiale;
- in cadrul santierului si in afara lui, zgomotul este produs de circulatia autovehiculelor care transporta materiale necesare executiei lucrarii.

Conditii de propagare depind in primul rand de natura utilajelor, dar si de factori externi suplimentari (absorbtiia undelor acustice/vibratiilor de catre sol, cladiri sau vegetatia existenta, viteza si directia vantului, topografia terenului s.a)

Intensitatea emisiei fonice scade proportional cu cresterea distantei fata de sursa, cu gradul de denivelare a terenului, cu gradul de ocupare a terenului cu vegetatie si cu starea atmosferica.

Nivelul de zgomot echivalent masurat in conditii legale, se va incadra in valorile limita legale cuprinse in STAS 10009/1988, fapt pentru care activitatile desfasurate nu vor constitui surse de poluare fonica zonala care sa produca disconfort fizic si/sau psihic.

De asemenea nivelul de zgomot se va incadra si in limitele stabilite prin Ordinul 536/1997, iar valorile limita de expunere la zgomot vor fi in concordanta cu cele prevazute de HG 493/2006 privind cerintele minime de securitate si sanatate referitoare la expunerea la zgomot.

Valorile limita de expunere la vibratii vor fi cele prevazute de HG 1876/2005 privind cerintele minime de securitate si sanatate la expunerea lucratorilor la riscurile generate de vibratii.

Masuri de reducere a zgomotului si vibratiilor

Se vor avea in vedere urmatoarele masurile de protectie impotriva zgomotului si vibratiilor in timpul executiei lucrarilor:

- respectarea prevederilor STAT 10009/1998 – Acustica urbana – Limite admisibile de zgomot ;
- se va asigura, in cazul efectuarii operatiilor de intretinere si reparatii, reducerea la minim a traficului utilajelor si mijloacelor de transport in zonele locuite;
- optimizarea traseului utilajelor care transporta materiale, astfel incat sa se evite pe cat posibil zonele locuite sau travesarea siturilor;
- folosirea unor utilaje si autovehicule silentioase, cu niveluri reduse de zgomot si vibratii;
- toate echipamentele mecanice vor respecta standardele referitoare la emisiile de zgomot in mediu, conform HG nr 1756/2006 privind emisiile de zgomot in mediu produse de echipamentele destinate utilizarii in exteriorul cladirilor;

- programul de lucru va fi diurn;
- se va asigura respectarea graficului de executie.

In faza de operare activitatea desfasurata nu constituie sursa de poluare sonora.

D) PROTECTIA IMPOTRIVA RADIATIILOR

Lucrarile proiectate nu constituie surse de radiatii.

Pentru perioada lucrarilor de constructii echipamentele utilizate, prin motoarele electrice in functiune, genereaza radiatii electromagnetice care se situeaza insa la un nivel prea scazut pentru a avea impact negativ asupra mediului si zonelor locuite.

Atat lucrarile propuse a fi executate, cat si echipamentele folosite la executia lor nu genereaza radiatii ionizante.

In perioada de exploatare, nu vor fi generate surse de radiatii.

E) PROTECTIA SOLULUI SI SUBSOLULUI

Pe perioada de executie a lucrarilor propuse, se va realiza si amenaja corespunzator organizarea de santier si vor fi prevazute toate facilitatile necesare in scopul protejarii solului si subsolului.

Situatii accidentale de poluare a solului in faza de executie a investitiilor pot fi datorate :

- depuneri accidentale de deseuri in afara spatiului amenajat special pentru depozitarea deseurilor;
- apele pluviale posibil contaminate cu urme de produse petroliere ca urmare a unei scurgeri accidentale sau manipulari necorespunzatoare a utilajelor si echipamentelor folosite.

Masuri de reducere a poluarii in perioada de executie

In vederea asigurarii prevenirii poluarii solului si subsolului pe perioada executarii lucrarilor vor fi luate urmatoarele masuri:

- imprejmuirea si demarcarea organizarii de santier si a zonei lucrarilor propuse;
- prevederea cabinelor ecologice vidanjabile pentru colectarea apelor uzate ;
- stocarea temporara a deseurilor rezultate strict in locurile special amenajate ;
- se va asigura gestionarea corespunzatoare a deseurilor in conformitate cu legislatia in vigoare; pentru colectarea deseurilor menajere si a celor similar deseurilor menajere se va incheia un contract cu operatorul de salubritate din zona;
- la finalizarea lucrarilor se va asigura curatarea amplasamentului organizarii de santier, reducerea la folosinta initiala a terenurilor ocupate temporar de organizarea de santier si dupa caz curatarea caii de acces;
- alimentarea cu carburanti a utilajelor si echipamentelor folosite se va realiza doar in locurile special amenajate;
- reparațiile si intretinerea utilajelor si a autovehiculelor de transport si schimbul de ulei se va realiza in cadrul unitatilor specializate;
- se vor asigura materiale absorbante pentru situatiile de poluare accidentala cu carburanti sau uleiuri de la mijloacele de transport sau de la utilaje.

In conditii normale de lucru nu va fi generat niciun impact semnificativ in locatia analizata. Un potential impact asupra calitatii solului va putea fi generat doar in caz de accident — scurgeri accidentale de combustibili/apa uzata. In cazul in care se va inregistra un astfel de incident, se va interveni imediat pentru stoparea si eliminarea efectelor, astfel incat se poate considera ca potentialul impact asupra solului va fi

neglijabil, tinand cont si de faptul ca intr-o astfel de situatie pot fi doar scurgeri nesemnificative de combustibil.

Prin masurile constructive adoptate, prin tehnologia de executie si de operare care se vor aplica in conformitate cu legislatia in vigoare, se apreciaza ca nu va exista probabilitate de aparitie a impactului in perioada de executie.

Perioada de exploatare

Dupa finalizarea proiectului nu va exista un impact negativ semnificativ asupra solului sau subsolului.

F. PROTECTIA ECOSISTEMELOR TERESTRE SI ACVATICE

Proiectul are in vedere asigurarea obiectivelor de conservare privind asigurarea conservarii favorabile speciilor de pasari (mentinerea/imbunatatirea, dupa caz).

Ca urmare a activitatilor din port dar si de turism estivale care se suprapun cu perioada de cuibarire a pasarilor, este putin probabil ca, pe amplasamentul propus pentru realizarea investitiilor sa cuibareasca pasari de interes comunitar.

Zonele habitatelor de hranire, cuibarire pentru speciile de pasari sunt reprezentate de suprafetele plajelor, zonele de mal ale plajelor dar si zone de ape mai adanci la departare de maluri, ceea ce conduce la un risc minim de prezenta a speciilor in zona proiectului.



Principalele amenintari, presiuni sau activitati cu impact asupra mediului acvifaunistic si de flora.

- Coridoare de transport;
- Drumuri, autostrazi;
- Eroziune;
- Manevre militare;
- Prelevarea si inlaturarea animalelor terestre;
- Structuri pentru sport si recreere;
- Zone urbanizate, prezenta umana;
- Zone portuare.

Zona de amplasare a proiectului este semnificativ antropizata de prezenta portuara, impactul ce poate fi retinut in acest caz fiind doar acela de perturbare a activitatii speciilor, desi dat fiind contextul atat industrial/portuar cat si urban, este putin probabil ca efectele sa se resimta la nivelul zonei proiectului sau in vecinatatea acestuia, ceea ce nu va conduce la pierderea de habitate pentru speciile de pasari sau la reducerea numarului populatiei exemplarelor de pasari sau afectarea altor parametri de monitorizare a speciilor de pasari din sit.

Ca si masuri de reducere si prevenire a impactului se recomanda:

- se vor efectua instruirii pentru tot personalul implicat in executia lucrarilor cu privire la problemele generale de mediu, habitate si masuri de reducere a impacturilor;
- in cazul aparitiei accidentale a unor scurgeri de substante petroliere, constructorul va avea prevazute toate masurile de interventie la fata locului;

Cantitatile de poluanti care vor ajunge in mod obisnuit, in perioada de executie si in perioada de operare, in cursurile de apa nu vor afecta ecosistemele acvatice sau folosintele de apa. Numai prin deversarea accidentala a unor cantitati mari de combustibili, uleiuri sau materiale de constructii s-ar putea produce daune mediului acvatic.

Masurile de colectare si evacuare a apelor uzate prevazute de proiectant vor asigura un risc minim de afectare a sistemelor acvatice si a folosintelor.

Pentru protectia apelor, vor fi prevazute solutii tehnice specifice astfel incat sa se reduca la minim impactul asupra cursurilor de apa prin consolidarea taluzurilor pentru a reduce eroziunea si a mentine calitatea apei in limite admisibile inainte de a fi descarcate in receptorii naturali in conformitate cu NTPA 001 aprobat prin H.G. nr. 188/2002, modificata de H.G. nr. 352/2005. Eficienta masurilor adoptate trebuie verificata in perioada de operare aobiectivului.

Substantele poluante care vor ajunge inerent in corpurile de apa nu vor modifica calitatea acestora.

G) PROTECTIA ASEZARILOR UMANE SI A ALTOR OBIECTIVE DE INTERES PUBLIC

In zona Midia, distanta minima fata de cladirile de locuit este de circa 1.7 km si este intre zona de sud a drumului „Drum acces din drumul industrial” si cea mai apropiata locuinta din orasul Navodari.

Impactul produs de emisiile de noxe si zgomotele datorate utilajelor si masinilor de transport vor fi resimtite numai de personalul din in zona propriu-zisa si de muncitori.

O buna organizare de santier, alegerea metodelor optime de executie, inclusiv realizarea utilitatilor necesare pentru muncitori si colectarea deseurilor produse, va creste gradul de asigurare a securitatii/sanatarii personalului aferent realizarii lucrarilor.

H) PREVENIREA SI GESTIONAREA DESEURILOR GENERATE PE AMPLASAMENT

Pe perioada realizarii investitiei, tipurile de deseuri rezultate vor fi: deseuri inerte si nepericuloase.

Principalele surse de deseuri care pot rezulta in perioada de executie a lucrarilor sunt reprezentate de:

- deseuri inerte si nepericuloase: materialele utilizate la executia lucrarii – bucati de beton monolit, dale de beton, pamant/nisip etc;
- deseuri rezultate de la realizarea investitiilor propuse;
- deseuri menajere rezultate in cadrul organizarii de santier: deseuri biodegradabile, ambalaje, plastic, hartie/carton, textile, sticla, metal, lemn, etc.

Deseurile menajere rezultate in cadrul organizarii de santier vor fi in cantitati reduse si nu prezinta un potential impact pentru mediu sau pentru sanatatea populatiei. Aceste deseuri menajere, pot insa constitui o sursa posibila de poluare doar daca nu sunt stocate temporar in spatii special amenajate si preluate ulterior de operatorul de salubritate autorizat.

Pe perioada de realizare a investitiei pot rezulta urmatoarele categorii de deseuri:

- Deseuri din constructii si demolari
 - 17 01 beton, caramizi, tigle si materiale ceramice
 - 17 01 01 beton
 - 17 02 lemn, sticla si materiale plastice
 - 17 02 01 lemn
 - 17 02 03 materiale plastice
 - 17 04 07 amestecuri metalice
 - 17 05 pamant (inclusiv excavat din amplasamente contaminate), pietre
 - 17 05 04 pamant si pietre, altele decat cele specificate la 17 05 03

- Deseuri de ambalaje
 - 15 01 01 ambalaje de hartie si carton
 - 15 01 02 ambalaje de materiale plastice
 - 15 01 03 ambalaje de lemn
 - 15 01 04 ambalaje metalice
 - 15 01 05 ambalaje de materiale compozite
 - 15 01 06 ambalaje amestecate

- Deseuri municipale si asimilabile din comert, industrie, institutii, inclusiv fractiuni colectate separat
 - 20 01 02 deseuri biodegradabile
 - 20 02 03 alte deseuri biodegradabile
 - 20 03 01 deseuri municipale amestecate

Modul de gestionare al deeurilor rezultate pe perioada de executie recomandat este:

- deseurile menajere – se vor colecta intr-un spatiu special amenajat (pubela/container inscriptionat), amplasat pe platforma betonata; se vor pastra evidente cu cantitatile predate in conformitate cu prevederile HG nr. 349/2005 privind depozitarea deeurilor;
- deseurile rezultate de la executia investitiilor propuse se vor colecta intr-un spatiu special amenajat (container inscriptionat), pe platforma betonata si valorificate/eliminate, dupa caz; se vor pastra evidente cu cantitatile valorificate/eliminate in conformitate cu prevederile Legii nr. 211/2011;
- deseurile inerte – se vor colecta intr-un spatiu special amenajat (container/pubela inscriptionat) si se vor refolosi pe cat posibil (pamant/nisip, dale de beton), iar cantitatile de deseuri inerte ce nu se vor reutiliza se vor transporta la un depozit de deseuri inerte pentru depozitare;
- deseurile de ambalaje (hartie si carton, saci, etc) se vor colecta selectiv, in spatiu special amenajat, in pubele individuale inscriptionate (hartie/carton, plastic/metal, sticla) in vederea valorificarii prin operatorul de salubritate autorizat; cantitatile de deseuri de ambalaje ce nu se vor putea valorifica se vor elimina intr-un depozit de deseuri conform.

Modul de gestionare al deeurilor rezultate pe perioada de exploatare recomandat este:

- deseurile menajere – se vor colecta intr-un spatiu special amenajat (pubela/container inscriptionat), amplasat pe platforma betonata; se vor pastra evidente cu cantitatile predate in conformitate cu prevederile HG nr. 349/2005 privind depozitarea deeurilor;

- deseurile de ambalaje (hartie si carton, saci, etc) se vor colecta selectiv, in spatiu special amenajat, in pubele individuale inscriptionate (hartie/carton, plastic/metal, sticla) in vederea valorificarii prin operatorul de salubritate autorizat; cantitatile de deseuri de ambalaje ce nu se vor putea valorifica se vor elimina intr-un depozit de deseuri conform ;

I. GOSPODARIREA SUBSTANTELOR SI PREPARATELOR CHIMICE PERICULOASE

Toate substantele si preparatele ce vor fi utilizate vor fi etichetate si stocate corespunzator, in recipiente special prevazute si in spatii amenajate adecvat, cu restrictionarea accesului si prevederea tuturor masurilor de protectie necesare.

Obligatoriu toate substantele vor fi insotite de fise tehnice de securitate, masurile de protectie pentru manipularea acestora.

Pentru a reduce riscul producerii de accidente cu potential impact negativ, Constructorul va avea in vedere:

- folosirea de echipamente si mijloace de transport moderne;
- intretinerea utilajelor si mijloacelor de transport in stare buna de functionare avand reviziile tehnice si schimburile de ulei efectuate in ateliere specializate.

B. UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE, IN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, APEI SI BIODIVERSITATII

Prin natura lucrarilor, proiectul va afecta nesemnificativ resursele naturale ale amplasamentelor.

VII. DESCRIEREA APECTELOR DE MEDIU SUCCEPTIBIL A FI AFECTATE IN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT

IMPACTUL DIRECT, INDIRECT, SECUNDAR, CUMULATIV, PE TERMEN SCURT, MEDIU SI LUNG, PERMANENT SI TEMPORAR, POZITIV SI NEGATIV, EXTINDEREA IMPACTULUI, MAGNITUDINEA SI COMPLEXITATEA IMPACTULUI, PROBABILITATEA IMPACTULUI, DURATA, FRECVENTA SI REVERSIBILITATEA IMPACTULUI

Activitatile desfasurate in etapa de executie nu reprezinta in principal un potential impact asupra factorilor de mediu.

Operatiile de executie a lucrarilor pot prezenta doar strict temporar si local un impact asupra mediului (strict pe perioada de executie, in caz de poluare accidentala).

Se poate considera ca in general impactul in perioada de executie este caracterizat astfel:

- caracteristicile impactului: temporar; indirect;
- natura impactului: secundar;
- magnitudinea si complexitatea impactului: redusa;
- durata impactului: pe termen scurt, strict pe perioada de executie;
- scara: locala;
- frecventa: nerepetabil dupa executia proiectului;
- reversibilitatea impactului: reversibil.

Impactul generat de lucrarile propuse prin proiect este indirect, reversibil si nesemnificativ. Scara la care se poate manifesta impactul este locala, acesta neavand caracter transfrontalier.

In perioada de de exploatare a investitiilor propuse, potentialul impact asupra factorilor de mediu poate fi rezulat strict ca urmare a unei defectiuni/accident sau reparatii, caracteristicile impactului fiind temporar, indirect, secundar, cu magnitudine redusa, pe termen scurt si reversibil.

VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

Legislația aplicabilă va fi legislația de mediu in vigoare la nivel comunitar si national.

Vor fi asigurate condițiile de protejare a zonelor urbane posibil a fi afectate de activitatea de construcție (trafic greu, transportul si manevrarea materialelor pulverulente, afectarea temporară a drumurilor de legatura ce intersecteaza obiectivul etc) dar si de exploatare a obiectivului.

IX. LEGATURA CU ALTE NORMATIVE SI/SAU PLANURI/PROGRAME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE

Politica Maritimă Integrată Europeană

În 2007, Comisia Europeană a lansat Politica Maritimă Integrată (PMI). Scopul cadrului politic este de a promova dezvoltarea durabilă a tuturor activităților maritime europene și a regiunilor de coastă. PMI îmbunătățește coordonarea politicilor legate de oceane, mări, insule, regiunile de coastă și ultraperiferice și sectoarele maritime. Acesta acoperă creșterea albastră, datele și cunoștințele marine, planificarea spațiului maritim, supravegherea maritimă integrată și strategiile pentru bazinele maritime. Planul de acțiune care însoțește PMI descrie proiectele aferente. Următoarele proiecte sunt de o importanță deosebită pentru Portul Constanța:

- Un spațiu european de transport maritim fără bariere.
- O strategie europeană pentru cercetarea marină.
- Politici maritime naționale integrate care urmează să fie dezvoltate de statele membre.
- O rețea europeană de clustere maritime.
- Reducerea emisiilor de CO₂ și a poluării prin transport maritim.
- O rețea europeană de supraveghere maritima

Regulamentul Serviciilor Portuare

Regulamentul UE privind accesul pe piață la serviciile portuare și transparența financiară (PSR) stabilește diverse cerințe minime pentru furnizarea de servicii portuare (adică bunkerare, manipulare a mărfurilor, acostare, servicii pentru pasageri, colectarea deșeurilor generate de nave și a reziduurilor de marfă, pilotaj), și remorcare). Cerințele se referă la:

- Calificările profesionale ale furnizorului de servicii portuare
- Capacitatea financiară a furnizorului de servicii portuare
- Respectarea cerințelor privind siguranța maritimă sau siguranța și securitatea portului sau accesul la acesta, instalațiile, echipamentele și lucrătorii acestuia și alte persoane
- Conformitatea cu cerințele de mediu locale, naționale, ale Uniunii și internaționale
- Echipamentul necesar pentru furnizarea serviciului portuar relevant în condiții normale și sigure

- Disponibilitatea serviciului portuar relevant pentru toți utilizatorii, la toate danele și fără întreruperi, zi și noapte, pe tot parcursul anului
- Respectarea obligațiilor în domeniul dreptului social și al muncii care se aplică în statul membru al portului în cauză
- Buna reputație a furnizorului de servicii portuare, astfel cum este determinată în conformitate cu orice lege națională aplicabilă privind buna reputație.

În plus, regulamentul urmărește să asigure o mai mare transparență în relația financiară dintre porturile care primesc fonduri publice și furnizorii de servicii portuare, pe de o parte, și autoritățile publice, pe de altă parte..

European Global Gateway

La 1 decembrie 2021, Comisia Europeană a lansat Strategia Global Gateway, care va mobiliza până la 300 de miliarde EUR între 2021 și 2027 pentru proiecte de infrastructură modernă. Strategia își propune să stimuleze legăturile inteligente, curate și sigure în digital, energie și transport și să consolideze sistemele de sănătate, educație și cercetare din întreaga lume. În ceea ce privește rețelele de transport, Global Gateway va: „Promova investiții în infrastructură la nivel mondial care creează rețele de transport durabile, inteligente, rezistente, incluzive și sigure în toate modurile de transport, inclusiv feroviar, rutier, porturi, aeroporturi, precum și logistică și frontieră. puncte de trecere și să reunească aceste moduri într-un sistem multimodal.

Organizația Europeană a Porturilor Maritime

Portul Constanta face parte din Organizația Porturilor Maritime Europene (ESPO). Din 1993, ESPO este o organizație independentă de lobby pentru interesele portuare. Reprezintă interesele autorităților portuare, ale administrațiilor portuare și ale asociațiilor portuare din 22 de state membre ale Uniunii Europene și Norvegiei față de factorii de decizie europeni și instituțiile europene. ESPO are, de asemenea, membri observatori din Albania, Islanda, Israel, Ucraina și Regatul Unit.

Mai mult decât atât, ESPO își ajută membrii să obțină o mai bună înțelegere a inițiativelor politice legate de transportul pe apă. ESPO este, de asemenea, o rețea de cunoștințe în care directorii portuari pot face schimb de idei inovatoare și bune practici.

Obiectivele cheie ale ESPO sunt de a:

- *„A se asigura că importanța economică a porturilor europene este recunoscută în Uniunea Europeană și statele sale membre și că sectorul este audiat cu privire la orice măsură care ar putea să-l afecteze.*
- *A promova concurența liberă și loială în sectorul portuar.*
- *A se asigura că porturile europene joacă pe deplin rolul lor în asigurarea eficienței economice.*
- *A promova celor mai înalte standarde de siguranță posibile în porturile europene.*
- *A incuraja porturile să fie proactive în protejarea mediului*

X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER

Avand in vedere actuala faza de proiectare, nu sunt prevazute lucrari in vederea organizarii de santier.

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

Dupa finalizarea lucrarilor de executie, zonele ocupate temporar afectate de executia lucrarilor sau cu organizarea de santier vor fi curatate si ecologizate.

In caz de poluari accidentale, respectiv descarcari de ape uzate menajere, scurgeri accidentale de la utilajele si echipamentele folosite, depuneri necontrolate de deseuri rezultate etc se vor lua masuri imediate de curatate si ecologizare a zonei afectate.

La incetarea activitatii de executie a lucrarilor proiectate se vor lua din cadrul organizarii de santier utilajele si echipamentele, se vor inlatura deseurile, se va curata zona deservita de organizarea de santier, se va reface drumul de acces (dupa caz) si deseurile rezultate vor fi colectate si gestionate corespunzator.

XII. ANEXE

- Certificat de urbanism nr. 564 din 07.07.2022

XIII. PENTRU PROIECTELE CARE INTRĂ SUB INCIDENȚA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENȚĂ A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI ȘI FAUNEI SĂLBATICE, APROBATĂ CU MODIFICĂRI ȘI COMPLETĂRI PRIN LEGEA NR. 49/2011, CU MODIFICĂRILE ȘI COMPLETĂRILE ULTERIOARE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMĂTOARELE:

Nu este cazul.

XIV. 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:

Nu este cazul.

XV. CRITERIILE PREVĂZUTE ÎN ANEXA NR. 3 LA LEGEA NR. 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-IV.

Nu este cazul.

Ing.
Cristian Ichim

