

**OBIECTIV : “REABILITARE TRAMA STRADALA 16 KM IN MUNICIPIUL
MEDGIDIA, JUDETUL CONSTANTA”**

BENEFICIAR: PRIMARIA MUNICIPIUL MEDGIDIA- CONSTANTA

FAZA : DOCUMENTATIE AGENTIA DE PROTECTIA MEDIULUI

**ANEXA nr. 5 la
metodologie**

I. Denumirea proiectului:

**“REABILITARE TRAMA STRADALA 16 KM IN MUNICIPIUL MEDGIDIA, JUDETUL
CONSTANTA”**

II. Titular

- Numele companiei - PRIMARIA MUNICIPIULUI MEDGIDIA , judetul CONSTANTA
- Adresa postala – Localitate: Medgidia, județul Constanta, Tara: Romania, str.Decebal,nr.35,Cod poștal: 905600;
- Telefon: +40241/812300, Fax: +40241/810619
- Numele persoanelor de contact: - VALENTIN VRABIE – primar, reprezentant al Primariei Municipiului Medgidia.

III. Descrierea proiectului:

Prezenta documentatie **“REABILITARE TRAMA STRADALA 16 KM IN MUNICIPIUL
MEDGIDIA, JUDETUL CONSTANTA”** a fost solicitata prin certificatul de urbanism nr. 56 /
04.07.2016, eliberat de Primaria Medgidia.

Necesitatea si oportunitatea investitiei sunt evidente, pentru imbunatatirea conditiilor de
circulatie si in general asupra mediului, influentand in mod pozitiv nivelul de trai al locuitorilor. }

Asfaltarea strazilor în spatiul urban duce la dezvoltarea economică si socială a zonei, având
ca rezultat final îmbunătățirea calității vietii la oras, în scopul atingerii cerintelor de dezvoltare
europene în spatiul urban.

În municipiul Medgidia din judetul Constanta se vor executa lucrari de modernizare a
drumurilor pentru a facilita accesul populatiei in zonele economice. }

Aceasta investitie asigura:

- posibilitatea utilizarii strazilor in tot cursul anului;
- reducerea consumului de carburanti si lubrifianti;
- reducerea cheltuielilor de intretinere a autovehiculelor;
- drumuri de o mai buna calitate, ce confera un grad sporit de siguranta si confort in trafic;
- marirea regimului de viteza, imbinat cu un confort sporit si un acces interzonal rapid;
- reducerea noxelor rezultate din functionarea indelungata a autovehiculelor;
- prin asfaltarea strazilor, se realizeaza mult mai rapid colectarea si evacuarea apelor meteorice in afara sistemului rutier prin santuri corespunzatoare, deci o afectare minima a sistemului rutier si o modificare reduca a sistemului ecologic al zonei;
- prin amenajarea de santuri de scurgere a apelor de suprafata in afara sistemului rutier, se reduc riscurile unor eventuale accidente rutiere sau ecologice in zona si se elimina riscul de autodistrugere a drumului din cauza infiltratiilor de ape.

Astfel, se considera ca asfaltarea acestor strazi are o importanta deosebita pentru locuitorii
municipiului Medgidia, din punct de vedere economic si social, iar realizarea lucrarii va imbunatatii,
considerabil, viabilitatea si starea tehnica a partii carosabile .

III.1 Justificarea necesitatii proiectului

Proiectul se incadreaza in Programul National de Dezvoltare Locala (PNDL)

De asemenea, scopul proiectului este bine definit, printre prioritatile acestuia, inregistrandu-se:

- Imbunatatirea calitatii vietii locuitorilor din municipiul Medgidia;
- Imbunatatirea starii de sanatate a populatiei;
- Cresterea frecventei scolare si scaderea abandonului scolar;
- Imbunatatirea situatiei sociale si economice a locuitorilor din zona;
- Stabilizarea sociala a zonei, prin contributia la reintoarcerea locuitorilor care au migrat catre alte zone.

Proiectul este oportun si din punct de vedere economic, astfel:

- creste potentialul economic al zonei
- asigura infrastructura pentru crearea de intreprinderi mici si mijlocii.

Din punct de vedere ecologic nu vor fi afectati in nici un fel factorii de mediu.

Prin asfaltarea acestor drumuri, in zona se favorizeaza o crestere a activitatilor din domeniile comerciale, servicii si productie. Totodata se asigura o legatura rutiera permanenta si in conditii bune cu celelalte cai existente de deplasare, un trafic rutier in conditii crescute de siguranta si confort, posibilitatea de acces in conditii optime a mijloacelor de interventie rapida in caz de nevoie (pompieri, salvare, politie etc) precum si a mijloacelor auto pentru transportul scolar si cel public. Se vor asigura si conditii optime pentru scurgerea apelor pluviale de pe drum si din zona drumului, evitandu-se astfel acumularile spontane de debite de apa.

Avantajele si facilitatile rezultate ca urmare a realizarii investitiei sunt:

- se vor crea conditii corespunzatoare de circulatie;
- se va asigura accesul rutier la diferite obiective comerciale si industriale, existente sau viitoare, atrase de modernizarea drumurilor;
- se va asigura un trafic cu confort sporit;
- se vor reduce factorii poluanti de mediu;
- se vor crea conditii pentru atragerea de investitori in zona.

În concluzie trebuie să admitem necesitatea promovării acestei investiții care are drept obiectiv asfaltarea drumurilor in municipiul Medgidia.

III.2 Elementele specifice caracteristice proiectului propus:

Lucrarile de modernizare a strazilor din municipiul Medgidia, judetul Constanta, prevazute in acest proiect vor avea urmatoarele caracteristici:

Plan orizontal

In plan lucrarile necesare urmaresc in general elementele geometrice existente. Exceptie fac portiunile din traseu unde se propun corectii locale ale curbelor in conformitate cu normele tehnice in vigoare. Avand in vedere desfasurarea traseului in intravilan, pe unele zone, pentru evitarea unor lucrari costisitoare, viteza de proiectare a fost redusa la minim, de asemenea au fost mentinute razele existente pentru viteze mai mici de 25 km/h in localitati avand in vedere ca o corectie a acestora ar fi impus exproprii.

Profil longitudinal

Elementele geometrice ale profilului longitudinal au fost stabilite tinand cont de norme tehnice in vigoare.

Linia rosie a fost proiectata tinand cont de solutia tehnica abordata pentru structura rutiera si de cotele acceselor la proprietati, si inclusiv realizarea unor elemente geometrice corespunzatoare unei viteze de proiectare cuprinse intre 25 km/h si 50km/h.

Totodata traseul proiectat urmareste pe cat posibil declivitatile existente urmarindu-se urmatoarele criterii:

- realizarea unui pas de proiectare mai mare decat pasul minim de proiectare corespunzator categoriei drumului

- respectarea punctelor de cote obligate

Profil transversal tip

În alegerea profilului transversal tip s-au respectat normativele și legislația în vigoare, respectiv STAS 10144-1-90 (Profiluri transversale) și Ordinul MT 49/98 (Norme tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile urbane).

Au fost stabilite următoarele profile transversale tip după cum urmează:

Profil transversal TIP I - strada categoria a III-a – strada colectoare – strazi ce preiau fluxurile de trafic din zonele functionale și le dirijează spre strazile de legatura sau magistrale, având 2 benzi de circulație - profil transversal ce presupune următoarele :

- Platforma drumului cu lățime de 5.00 -12.00 m
- Parte carosabilă cu lățimea de 5.00 – 12.00 m
- Borduri 20 x 25

Profil transversal TIP II – strada de categoria a IV-a – de folosință locală – asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic foarte redus - profil transversal ce presupune următoarele :

- Platforma drumului cu lățime de 4.00 -12.00 m
- Parte carosabilă cu lățimea de 4.00 – 12.00 m
- Borduri 20 x 25

Nr. Crt.	Strada	Lungime de aplicare (m)	Lățime (m)	Categorie
	Zona Nord			
1	Ana Ipatescu	268	6,0	III
2	Dunarii	505	6,8	III
3	Licurici	257	5,5	IV
4	Lebedei	430	4,0	IV
5	Dimitrie Cantemir	126	7,5	IV
6	Ion Voda	134	6,0	IV
7	Iezerului	133	6,0	IV
8	Nufarului	432	6,0	IV
9	Crinului	120	4,0	IV
10	Dobrogeanu Gherea	352	6,5	IV
11	Lucian Grigorescu	275	7,5	IV
12	Pescarusilor	258	7,0	IV
13	Randunelelor	400	7,0	III
14	Ilie Dinca	92	8,0	IV
15	Fdt.Moldovei	50	5,0	IV
16	Ardealului	30	4,0	IV
	Zona Est			

17	Anton Pann	510	6,5	III
18	Tineretului	444	5,0	III
19	Razoare	681	10,5	III
20	Caraiman	397	5,5	IV
21	Teilor	630,153	7,0	IV
22	Oituz	705	7,5	III
23	Jiului	588	6,0	III
24	Pacii	340	12,0	III
25	Walter Maracineanu	563	7,0	III
26	Tabacariei	177	6,0	IV
27	Castanilor	200	7,0	IV
28	Frasinului	200	7,0	IV
29	Imparatul Traian	573	6,0	III
30	Scarlat Varnav	625	6,5	III
31	Ecaterina Varga	200	5,0	IV
32	Fdt.Viilor	200	7,0	IV
33	Merilor	625	8,0	III
	Zona Sud			
34	Lalelelor	200	7,0	IV
35	Lacramioarelor	90	12,0	IV
36	Zambilelor	90	7,0	IV
37	Monumentului	1084,847	7,5	III
38	Principatele Unite	250	7,0	IV
39	Constantin Golea	173	6,0	IV
40	Maramures	420	6,0	III
	Zona Vest			
41	Sabinelor	150	6,0	IV
	Zona Centru			
42	Dorobanti	600	7,5	III
43	Ibrahim Themo	160	6,2	IV
44	Radu Negru	220	9,0	III
45	Tudor Vladimirescu	142	8,0	III
46	Vasile Alecsandri	200	7,5	IV
47	Ecaterina Teodoroiu	150	7,0	IV
48	Avram Iancu	200	5,5	IV
49	Plevnei	150	6,0	IV
50	Siretului	200	6,0	III
	TOTAL	16000		

Colectarea si evacuarea apelor pluviale

Scurgerea apelor este rezolvata prin rigole carosabile si prin scurgerea apelor pluviale in lungul drumului cu descarcarea in emisarul existent.

Intersectii cu drumuri laterale

Drumurile de interes local ce fac obiectul prezentei documentatii, se intersecteaza cu alte strazi laterale ce nu fac obiectul acestei documentatii.

Drumurile laterale se amenajează pe o lungime de 15 m de la intersecție cu o structură identică cu a străzilor ce se modernizează si se caracterizeaza prin profil transversal tip.

Siguranta circulatiei

Pentru imbunatatirea sigurantei pe drumurile de interes local s-au prevazut elemente de semnalizare rutiera constand in marcaje longitudinale si montare de indicatoare de reglementare a prioritatii la intersectiile cu drumurile laterale.

Dimensionarea structurilor rutiere

Dimensionarea structurii rutiere se face conform normativelor si reglementarilor tehnice in vigoare si a fost adoptata in baza calculelor de dimensionare si de verificare la inghet-dezghet.

Dimensionarea structurilor rutiere a fost făcută conform următoarelor reglementări tehnice:

- “Normativ pentru dimensionarea structurilor rutiere suple și semirigide”, indicativ PD 177-2001;
- “Normativ pentru dimensionarea straturilor bituminoase de ranforsare a structurilor rutiere suple si semirigide”, indicativ AND 550-1998.

Verificarea structurilor rutiere la fenomenele de inghet-dezghet se face conform următoarelor reglementari tehnice in vigoare:

- STAS 1709-1/90 Adancime de inghet in complexul rutier.
- STAS 1709-2//90 Prevenirea si remedierea degradarilor din inghet-dezghet.
- STAS1709-3/90 Determinarea sensibilitatii la inghet a pamanturilor de fundatie
- STAS 6054-77 Adancimi maxime de inghet.

Pentru creșterea capacității portante și aducerea drumului la parametrii corespunzatori clasei tehnice, în funcție de situația existentă, datele culese din teren și studiului geotehnic a fost proiectată următoarea structură rutieră:

➤ la strazile cu o structura rutiera degradata, strazi ce in urma observatiilor vizuale si a investigatiilor geotehnice se dovedesc ca prezinta o fundatie necorespunzatoare, se prevede urmatoarea structura rutiera:

- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BA 16
- 6 cm strat de legatura din beton asfaltic deschis BAD 20
- 15 cm strat superior de fundatie din piatra sparta
- 20 cm strat de fundatie inferior din balast
- Strat anticontaminant din geotextil

➤ la strazile cu o structura rutiera degradata, strazi ce in urma observatiilor vizuale si a investigatiilor geotehnice se dovedesc ca prezinta o fundatie corespunzatoare si numai straturile asfaltice prezinta degradari, se prevede urmatoarea structura rutiera:

- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BA 16
- 6 cm strat de legatura din beton asfaltic deschis BAD 20
- Pentru zone izolate unde starea de degradare reclama executarea unei structuri noi
- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BA 16
- 6 cm strat de legatura din beton asfaltic deschis BAD 20
- 20 cm strat superior de fundatie din piatra sparta
- 25 cm strat de fundatie inferior din ballast
- Strat anticontaminant din geotextile

In alegerea structurii rutiere s-au respectat normativele si standardele in vigoare:

- AND 605/2014 Normativ privind « Mixturi asfaltice executate la cald .Conditii tehnice privind proiectarea ,prepararea si punerea in opera. »
- STAS 1709/1,2,3-90 Actiunea fenomenului de inghet dezghet ,la lucrari de drumuri.
- STAS 2914-84 Lucrari de drumuri –Terasamente.
- SREN 13108 -1,2,3,4,5,6,7/2006 si SREN 13108-1,2,3,4,5,6,7/AC :2008 Mixturi asfaltice .Specificatii pentru materiale .Betoane asfaltice.
- STAS 6400-84 Lucrari de drumuri .Straturi de baza si de fundatii.
- STAS 1913/13 -83 Teren de fundare –Caracteristici de compactare. Incercare Proctor.
- CD 148/85-Indrumator pentru tehnologia de executie a straturilor de fundatie din balast prin compactare.
- PD 177-2001 - Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple si semirigide.

Caracteristicile principale ale constructiilor din cadrul obiectivului sunt:

- | | |
|--|-----------------|
| ➤ conform O.G.43-1997, clasa tehnică a drumului | V |
| ➤ Viteza de proiectare | 25 km/oră |
| ➤ Lungimea totală | 16000 ml |
| ➤ Lungime totala strazi tip I | 9493,847 ml |
| ➤ Lăţimea platformei tip I | 5.00 -12.00 m |
| ➤ Lăţimea părţii carosabile profil tip I (strazi categoria III) | 5.00 -12.00 m |
| ➤ Lungime totala strazi tip II | 6506,153 ml |
| ➤ Lăţimea platformei tip II | 4.00- 12.00 m |
| ➤ Lăţimea părţii carosabile profil tip II (strazi categoria IV) | 4.00- 12.00 m |
| ➤ Panta transversală a carosabilului | 2,5 % |
| ➤ Bordura carosabila | 20 x 25 cm |
| Categoria de importanta normala | C |

III.3 Localizarea proiectului: Municipiul Medgidia, județul Constanța

Municipiul Medgidia este situat în centrul Bazinului Agricol al Dobrogei de Sud, în centrul județului Constanța. Ale în administrație localitățile: Valea Dacilor și Remus Opreanu.

Strazile ce fac obiectul acestei documentații sunt situate pe teritoriul Municipiului Medgidia din județul Constanța.

Lucrarile acestui proiect se execută pe terenuri ce aparțin domeniului public, aflate în administrarea primăriei, pe străzile și drumurile din localitate, în conformitate cu planurile de situație. Conform planurilor de situație a terenurilor care vor fi ocupate de aceste lucrări suprafața este de 110905 mp și lungimea de 16000m.

Topografia terenului

Topografia terenului este definită ca fiind o zonă plană de ses, cu diferențe de cota între extremitățile proprietății mici.

Prin ridicări suplimentare s-au cules toate detaliile necesare pentru alcătuirea planului de situație. Astfel, s-au efectuat lucrarile de ridicare a următoarelor componente principale:

- limitele aproximative de proprietate
- garduri acolo unde este cazul
- santuri și zone pietonale
- marginile carosabilului
- axul drumului
- marginile acostamentelor (acolo unde există)

Date geomorfologice

Traseul modernizat urmărește străzile existente cu îmbunătățiri de nivel care se realizează cu grosimi care în general nu depășesc 30 cm.

Natura terenului de fundare este conform "Instrucțiunilor tehnice departamentale pentru dimensionarea sistemelor rigide și nerigide" indicativ PD 117 – 2001 de tip P4 și P5 (praf, praf argilos, argilă prăfoasă) cu valori de calcul a modului de deformare (E daN/cm²) pentru tipul de pământ de fundație în funcție de tipul climatic I 2b de 80 daN/cm².

3.5. O scurtă descriere a impactului potențial cu luarea în considerare a următorilor factori:

- impactul asupra populației, sănătății umane, faunei și florei, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei, zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural, și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ)

Natura impactului, constă în:

- ☐ Îmbunătățirea condițiilor de transport pentru bunuri și persoane, atât în interiorul zonei studiate în cadrul proiectului, precum și îmbunătățirea calității mediului și prosperitatea populației deservite;
- ☐ Îmbunătățirea condițiilor de transport prin creșterea vitezei de rulare și prin reducerea costurilor de exploatare și a ratei accidentelor prin adoptarea unor măsuri pentru siguranță;
- ☐ Îmbunătățirea factorilor de mediu plecând de la condițiile actuale la modificarea lor către cele cu impact redus asupra mediului;
- ☐ Standarde civice și de mediu la nivel mult mai ridicat comparativ cu situația existentă;
- ☐ Dezvoltarea viitoare a Politicii comune de transport;
- ☐ Renovarea infrastructurii existente;

□ Îmbunătățirea administrării infrastructurii.

- **extinderea impactului (zona geografică, numărul populației / habitatelor / speciilor afectate)**

Întrucât lucrarea se realizează pe un drumuri existent, nu se pune problema reconstrucției ecologice.

Lucrările prevăzute se adresează reducerii poluării sonore, amenajării pentru scurgerea apelor, susținerea corpului drumului, precum și îmbunătățirea suprafeței de rulare.

- **măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului**

Consolidarea sistemului rutier și realizarea unei suprafețe de rulare corespunzătoare produce, prin excelență, o reducere a poluării sonore.

- **natura transfrontieră a impactului.**

Nu este cazul

IV. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu

4.1. Protecția calității apelor:

Proiectarea lucrărilor de suprastructura se va face astfel încât contaminarea potențială a cursurilor de apă, lacurilor, pânzei freatice să fie evitată.

Apele pluviale vor fi colectate prin amenajarea unor rigole pereate și a șanțurilor de pamant.

4.2. Protecția aerului:

Pe toată perioada execuției soluțiile adoptate trebuie să asigure măsuri speciale pentru protecția fonică a surselor generatoare de zgomot și vibrații, pentru a nu depăși pragul admis.

Prin lucrările de modernizare se reduce poluarea prin eliminarea emisiei de pulberi (praf) și scade poluarea cu gaze.

4.3. Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Datorită uniformizării vitezei se scade intensitatea zgomotului, iar accesul autovehiculelor cu masa mai mare de 3.5t va fi interzisă.

4.4. Protecția împotriva radiațiilor:

Nu există surse de radiații și nu sunt necesare măsuri speciale împotriva lor.

4.5. Protecția solului și a subsolului:

Pe perioada lucrărilor nu există un impact semnificativ asupra mediului înconjurător

4.6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Amplasamentul nu este situat într-un cadru semnificativ ca ecosistem ocrotit prin programe speciale naționale sau locale.

4.7. Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

Prin lucrările de modernizare se protejează proprietățile din zonă prin preluarea de către șanțurile laterale a apelor pluviale, se elimină disconfortul creat de deplasarea frecventă a locuitorilor și lucrătorilor acestor așezări prin balti și noroaie.

4.8. Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament:

Obligațiile care rezultă din prevederile Legii nr.137/1995 sunt următoarele:

- se vor recicla deșeurile re folosibile, prin integrarea lor în lucrările de umpluturi
- se vor respecta condițiile de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare

- intretinerea utilajelor si vehiculelor folosite in activitatea de constructie si intretinere se efectueaza doar in locuri special amenajate pentru a evita contaminarea solului.

Deseurile de tip menjer se vor colecta in pubele sanjabile ce vor fi evacuate prin contract cu firmele de salubritate .

4.9. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

Nu exista surse de substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse si nu sunt necesare masuri speciale impotriva lor.

V. Prevederi pentru monitorizarea mediului

Scopul proiectului este de utilitate publica. Pentru incadrarea in prevederile Uniunii Europene privind protectia mediului si ecosistemelor existente proiectul va respecta simultan legislatia nationala si europeana in domeniu. Aceasta este structurata astfel:

- Legea nr.137/1995(legea protectiei mediului cu completarile si modificarile ulterioare)
- Legea nr.107/1996(legea apelor cu completarile si modificarile ulterioare)
- OUG 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor.
- HGR 101/1997 pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul si marimea zonelor de protectie sanitara.
- Ordinul Ministrului apelor, padurilor si protectiei mediului nr.125/1996 pentru aprobarea Procedurii de reglementare a activitatilor economice si sociale cu impact asupra mediului inconjurator
- OUG NR.756/2000 privind regimul deseurilor .

VI. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară (IPPC, SEVESO, COV, LCP, Directiva Cadru Apă, Directiva Cadru Aer, Directiva Cadru a Deșeurilor etc.)

Prezenta documentatie, propune modernizarea drumurilor de interes local din Municipiu Medgidia, care nu afecteaza factorii de mediu si nu modifica functiunea terenurilor studiate.

VII. Lucrări necesare organizării de șantier

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

Lucrarile de investitii vor fi realizate si vor fi executate intr-un timp cat mai scurt. Programul de lucru va fi pe timp de zi. Lucrarile se vor realiza etapizat, astfel incat impactul general sa fie cat mai mic. Lucrarile de modernizare a drumurilor municipale vor fi realizate in timp optim, astfel incat impactul asupra oamenilor si a mediului sa fie cat mai redus.

- localizarea organizării de șantier;

Amplasarea organizarii de santier se va face in intravilanul localitati.

- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Vor fi amplasate panouri avertizoare de reducere a vitezei de circulatie, conform proiect.

Prin realizarea investitiei nu vor fi efectuate defrisari.

- surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;

Traseele de transport a materialelor de constructii vor fi reduse, pe cat posibil, a numarului de curse.

- dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

Amplasarea organizarii de santier si executarea lucrarilor se va face astfel incit sa se evite:

- modificarea dinamicii scurgerii apelor subterane
- modificarea dinamicii scurgerii apelor de suprafata

VIII. 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

- **lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;**

Nu este cazul, proiectul fiind pentru modernizarea drumurilor municipiului.

- **aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;**

Nu este cazul, proiectul fiind pentru modernizarea drumurilor municipiului.

- **aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;**

Nu este cazul, proiectul fiind pentru modernizarea drumurilor municipiului.

- **modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.**

Nu este cazul, proiectul fiind pentru modernizarea drumurilor de interes local

IX. Biodiversitatea

Vegetatia este caracteristică de luncă, cu specii de ierburi și esențe de lemn moale. În apropierea apei predomina sălcile, plopul, răchita, lemnul câinesc, iar restul luncii este acoperit cu: cicoare, mac roșu, neghină, lumânărică, nalbă, pălămidă, ciuboțica cucului, iar în bălțile existente se găsește papură și trestie.

Formațiunile vegetale specifice municipiului Medgidia aparțin zonelor stepei, silvostepii și pădurii de foioase.

Zona stepei și silvostepii este populată cu animale adaptate agrobiocenozelor de aici, dintre care amintim: iepurele, vulpea, bursuci, rozătoare, vrabii, ciori, grauri, pitulici, sticleți, privighetori, cuci, pupeze, turturici, etc.

Toate aspectele prezentate au constituit argumente pentru selectarea Siturilor de Importanță Comunitară și propunerea de a fi incluse în Rețeaua ecologică europeană NATURA 2000. Rețeaua ecologică NATURA 2000 este un sistem european de protecție a habitatelor și speciilor, ale carui baze au fost puse încă din anul 1992, prin punerea în aplicare a Directivei Habitare 92/43/CCE (SCI - situri de importanță comunitară - floră, faună, teritorii) și a Directivei Păsări 79/409/CCE (SPA - situri de protecție avifaunistică - numai specii de păsări!), având ca țel conservarea biodiversității în Europa. Cele două directive fac parte din dreptul European obligatoriu.

Semnătura și ștampila

