



Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

ACORD DE MEDIU VIZAT SPRE
Nr. 14 din 14.09.2022

Ca urmare a cererii adresate de C.N. CAI FERATE - CFR SA prin Baicons Impex SRL, cu sediul în Municipiul București, Sector 1, str. Dinicu Golescu, nr. 38, înregistrată la A.P.M. Constanța cu nr. 10550 din 10.06.2021, în baza prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare, a Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și a Ordonanței 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, după caz, se emite:

ACORD DE MEDIU

pentru proiectul „**MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII FERROVIARE DIN PORTUL CONSTANȚA**”, amplasat în Județul Constanța, UAT VALU LUI TRAIAN, UAT CONSTANȚA ȘI UAT AGIGEA, în scopul stabilirii condițiilor și a măsurilor pentru protecția mediului care trebuie respectate pentru realizarea proiectului care prevede:

1.1. Proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, Anexa II, pct. 13, litera a).

- proiectul **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.

- proiectul propus **intră** sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare;

2. Descrierea proiectului și a tuturor caracteristicilor lucrărilor prevăzute de proiect, inclusiv instalațiile, echipamentele și resursele naturale utilizate.

Amplasament

Proiectul care urmează să fie implementat reprezintă: „*Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța*” este situat în intravilanul și extravilanul a trei UAT-uri: UAT Constanța, UAT Valul lui Traian, UAT Agigea, Județul Constanța.

Zona de interes pentru proiect se află în Județul Constanța, atât intravilan, cât și extravilan. Mai exact, există trei zone mari împărțite astfel:

1. Zona 1: Port Constanța Nord:

- Port Constanța Zona A;

- Port Constanța Zona B;

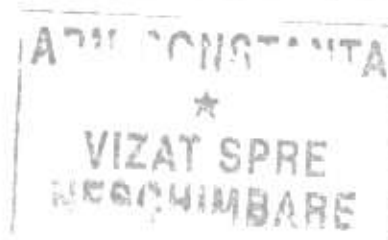
- Port Constanța Mol V.



Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

2. Zona 2: Port Constanța Sud:

- Stația Agigea Nord;
- H.M. Agigea Ecluză;
- Stația Agigea Sud;
- Linia 813B (linia de legătură între Agigea Ecluză și Ferry Boat);
- Port Constanța Ferry Boat;



3. Zona de interes din afara portului:

- Stația Valu lui Traian (inclusiv grupa de așteptare);
- Linia de legătură între grupa de așteptare Valu lui Traian și Palas;
- Stația Palas;
- Liniile c.f. 813, 814, 814A, 814B.

Realizarea proiectului propus presupune utilizarea infrastructurii feroviare din interiorul și exteriorul portului. În interiorul portului cuprinde 322 de linii în proprietatea publică a statului român administrate de CNCF "CFR" - S.A. și 45 de linii private conectate la rețeaua publică. Zona de interes din exteriorul portului aparține domeniului public al statului aflat în concesiunea CNCF "CFR" S.A, cât și zonele adiacente care aparțin proprietarilor (persoane fizice, juridice și domeniului public de interes local, după caz).

Situația actuală a proiectului vs situația proiectată:

Obiectiv	U.M.	Caracteristici	
		Situație existentă	Situație proiectată
Lungime linii C.F.	km	230	272
Lungime linii c.f. noi	km	-	14
Viteză maximă de operare	km/h	80	80
Declivitatea maximă	%	18	17
Pod încrucișare	buc.	1	1
Podețe	buc.	18	18
Treceri la nivel	buc.	40	41
Număr halte	buc.	1	1
Număr de stații	buc.	6	8 (Se reînființează stația Constanța Port Zona A, iar grupa de linii Agigea Sud devine Stația Agigea Sud)
Sistem de centralizare	tip	CED	CE
Sistem de protecție împotriva zgomotului montat pe traversă	km	0	10
Panouri anticoleziune	km	0	8,16

Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Obiectiv	U.M.	Caracteristici	
		Situație existentă	Situație proiectată
Separatoare de hidrocarburi	buc.	0	140
Volumul de material decontaminat prin decaparea terasamentului și înlocuirea pietrei sparte din prisma caii, mc	t	8000	8000
Parcari	Nr. locuri	0	90
Spatii verzi	mp	0	5000
Bazine de evaporare, buc.	Buc.	0	2
Cladiri reconstruite, modernizate	Buc.	5	16 Containere CE 4 districte
Peroane reconstruite	Buc.	2	0
Grupuri sanitare noi	Buc.	10	28
Sisteme de drenare ape meteorice	ml	0	138000
- Drenuri		0	16500
- Șanțuri și rigole din beton			

Lucrările care se vor realiza în cadrul acestui proiect sunt următoarele:

- infrastructură și suprastructură c.f.;
- lucrări de artă (poduri și podețe);
- instalații de semnalizare feroviară;
- instalații de telecomunicații feroviare;
- linie de contact;
- protecția instalațiilor din cale și vecinătate;
- energoalimentare;
- construcții civile (inclusiv instalații noi și racorduri la rețelele existente) și arhitectură;
- consolidări;
- protecția mediului.

În afara lucrărilor specifice specialităților tehnice de mai sus proiectul prevede lucrări de relocări cabluri și conducte, precum și lucrări de dezafectări instalații nefuncționale și demolări platforme și construcții.

Proiectul prevede **reabilitarea unui singur pod** și anume, podul de încrucișare de la km 218+093 care asigură supratraversarea liniilor magistralei 800 de către linia de acces în triaj. Acesta se va reface pentru a permite trecerea liniei proiectate care pleacă din port spre Grupa de așteptare Valul lui Traian.



Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Suprastructura podului de încrucișare va fi un tablier tip grindă metalică cu inimă plină cu calea jos, sudată.

Grinzile principale ale tablierului vor fi grinzi compuse din inimă și talpi.

Antretoazele vor fi elemente sudate alcătuite din inimă și talpă. Prinderea antretoazelor de grinzile principale se va realiza cu șuruburi IP pretensionate.

Lonjeronii vor fi elemente compuse din inimă și talpi sudate, cu diferență de înălțime între lonjeronul exterior și cel interior, pentru a asigura supraînălțarea liniei pe pod. Calea va fi pe traverse de lemn, cu supraînălțarea corespunzătoare.

Podul de încrucișare va avea trotuare exterioare și parapet, iar la partea inferioară va avea plasă de protecție pentru linia magistrală.

Infrastructura podului de încrucișare va fi formată din două culee din beton. Culeea existentă de pe partea stângă a magistralei se va repara și adapta pentru noul pod de încrucișare (se va reface partea superioară), iar culeea existentă de pe partea dreaptă se va demola și se va reface una nouă din beton armat, fundată direct, pe poziția corespunzătoare zonei de rezemare a suprastructurii noi.

Racordările cu terasamentul de pe partea stângă se vor păstra, adapta la soluția nouă de pod de încrucișare și repara, iar pe partea dreaptă se vor executa sferturi de con noi. Scările de acces pe taluz se vor reface.

În cadrul proiectului este prevăzută **înlocuirea a 18 podețe.**

Podețul de la km pr. 215+260 este amplasat pe linia de cale ferată care se desprinde din stația Valul lui Traian. În prezent este abandonat, linia ferată de peste podeț fiind colmatată și greu vizibilă. Podețul este alcătuit din 25 de elemente/ cadre prefabricate tip C2 din beton armat, de 2 m lămină, fundate direct pe blocuri din beton simplu, și deservește un canal de irigații, care este traversat oblic de liniile c.f.

Podețul existent va asigura dezvoltarea liniilor pentru Grupa de așteptare Valul lui Traian. Podețul se va repara și se va prelungi cu 5 elemente/ cadre prefabricate tip C2. Se va reface pereul în podeț, timpanul din amonte și mâna curentă. Drumul comunal ce traversează canalul de irigații pe acest podeț va fi amenajat cu ziduri de sprijin din beton monolit (tronsonate la 5 m) pe porțiunea de traseu aflată în vecinătatea canalului.

Podețul de la km ex. 216+640 (km pr. 0+023) este amplasat pe zona în care linia de cale ferată este desprinsă de stația Valul lui Traian și care va deservi Portul. Acesta deservește un canal de irigație care este traversat oblic de liniile/ linia cf. Podețul este alcătuit din 8 elemente/ cadre prefabricate tip C2 din beton armat, de 2 m lămină, fundate direct pe blocuri din beton simplu. Podețul se va înlocui cu unul nou realizat din 8 elemente/ cadre prefabricate tip C2. Se vor reface scările de acces pe taluz, pereul în podeț și la capetele acestuia.

Podețul de la km ex. 217+201 (km pr. 0+593) este amplasat pe magistrala 800, între stațiile Valul lui Traian și Palas. Podețul se va prelungi pentru linia de cale ferată proiectată care se dezvoltă pe partea dreaptă a magistralei 800. Prin proiect podețul se prelungește pe partea dreaptă cu un număr de 3 elemente/ cadre prefabricate tip C2, aripile se vor demonta de pe poziția existentă și se vor monta pe noua poziție. Pe zona pe care s-a lucrat se va reface pereul amonte, aval și în interiorul podețului și se vor reface scările de acces pe taluz.

Podețul de la km ex. 217+230 (km pr. 0+621) este amplasat pe magistrala 800, între stațiile Valul lui Traian și Palas. Prin proiect podețul se va prelungi pe partea dreaptă cu încă 3 elemente/ cadre prefabricate tip C2, aripile se vor demonta de pe poziția existentă și se vor monta pe noua poziție. Pe zona pe care s-a lucrat se va reface pereul amonte, aval și în interiorul podețului și se vor reface scările de acces pe taluz.





AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CONSTANȚA

Podețul de la km ex. 218+093 (km pr. 1+485) este amplasat pe magistrala 800, între stațiile Valul lui Traian și Palas, și a fost construit pentru 3 linii cf (două linii pe magistrală și o linie de tragere pe partea stângă). Prin proiect podețul existent se va prelungi pe partea dreaptă cu încă 3 elemente/ cadre prefabricate tip C2, pentru linia proiectată pe partea dreaptă a magistralei 800, aripile se vor demonta de pe poziția existentă și se vor monta pe noua poziție. Pe zona pe care se va lucra se va reface pereul amonte, aval și în interiorul podețului și se vor reface scările de acces pe taluz

Podețul de la km ex. 218+362 (km pr. 1+754) asigură subtraversarea liniilor cf de către 6 conducte metalice (Ø500 mm) care transportă petrol și benzină. Podețul este amplasat pe magistrala 800, între stațiile Valul lui Traian și Palas, și a fost construit pentru 3 linii cf (două linii pe magistrală și o linie de tragere pe partea stângă). Prin proiect podețul se va prelungi pe partea dreaptă cu elemente prefabricate de tip dală rezemată pe culee monolite, se vor demonta de pe poziția existentă și se vor monta pe noua poziție, pe zona de podeț existent realizându-se protecția extradosului cu hidroizolație.

Podețul de la km ex. 219+540 (km pr. 2+952) este amplasat în Complexul CFR Palas. Lungimea podețului este de circa 128 m. Podețul existent se va repara, se va prelungi în aval cu un cadru prefabricat tip C2 pentru linia nouă de acces în port, iar aripile se vor demonta de pe poziția existentă și se vor monta pe noua poziție.

Podețul de la km ex. 0+450 (km pr. 0+445) este amplasat pe linia 814, între stația Palas și Port. Podețul de pe linia 1 realizat din pachete de șini și cel de pe linia 2 care este un podeț deschis din beton armat, se vor înlocui cu unul nou realizat din 7 cadre prefabricate tip C2. Racordarea cu terasamentele se va realiza cu aripi prefabricate.

Podețul de la km ex. 0+517 (km pr. 0+513) este amplasat pe linia 814, între stația Palas și Port. Podețul de pe linia 1 realizat din pachete de șini și cel de pe linia 2 care este un podeț deschis din beton armat, se înlocuiesc cu unul nou realizat din 7 cadre prefabricate tip C2. Racordarea cu terasamentele se va realiza cu aripi prefabricate.

Podețul de la km ex. 0+792 (km pr. 0+785) este amplasat pe linia 814, între stația Palas și Port. Podețul de pe linia 1 realizat din pachete de șini și cel de pe linia 2 care este un podeț deschis din beton armat, se înlocuiesc cu unul nou realizat din 7 cadre prefabricate tip C2. Racordarea cu terasamentele se va realiza cu aripi prefabricate.

Podețul de la km ex. 4+600 (km pr. 4+591) este amplasat pe linia 814, între stația Palas și Port. Acesta se va înlocui cu un podeț nou realizat din 7 cadre prefabricate tip C2. Racordarea cu terasamentele se va realiza cu o cameră de cădere amonte și cu aripi monolite aval.

Podețul de la km ex. 231+453 (km pr. 231+436) este amplasat pe linia 813, între stațiile Constanța și Agigea. Podețul se va înlocui cu un podeț nou realizat din dale de beton tip D5. Culeele se vor realiza din beton armat monolit, având o fundație directă. Racordarea cu terasamentele se va realiza cu aripi monolite.

Podețul de la km ex. 231+488 (km pr. 231+488) este amplasat pe linia 813, între stațiile Constanța și Agigea. Acesta se va înlocui cu un podeț nou realizat din 8 elemente/ cadre prefabricate tip C2, se vor reface scările de acces pe taluz și se va realiza pereul în podeț și la capetele acestuia. Racordarea cu terasamentele se va realiza cu aripi prefabricate amonte și aval.

Podețul de la km ex. 232+590 (km pr. 232+544) este amplasat pe linia 813, între stațiile Constanța și Agigea. Acesta se va înlocui cu un podeț nou realizat din 11 elemente/ cadre prefabricate tip C2, se vor reface scările de acces pe taluzuri și se va realiza pereul în podeț și la capetele acestuia. Racordarea cu terasamentele se va realiza cu aripi prefabricate amonte și aval.





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Podetul de la km ex. 0+185 (km pr. 0+163) este amplasat pe linia de racord spre Agigea Sud. Podetul se va înlocui cu un podet nou realizat din 15 cadre prefabricate tip C2, se vor reface scările de acces pe taluzuri și se va realiza pereul în podet și la capetele acestuia. Racordarea cu terasamentele se va realiza cu aripi prefabricate amonte și aval.

Podetul de la km ex. 0+136 (km pr. 0+213) este amplasat pe linia de racord electrificată (813B) spre Ferry Boat Agigea Sud. Acesta a fost construit în anul 1984 pentru o linie cf. Podetul este drept și în curbă. Podetul este alcătuit din 13 elemente/cadre prefabricate tip C2 din beton armat, de 2,0m lămină, fundate direct pe blocuri din beton simplu. Acesta se va înlocui cu un podet nou realizat din 15 cadre prefabricate tip C2, se vor reface scările de acces pe taluzuri, se va realiza pereul în podet și la capetele acestuia. Racordarea cu terasamentele se va realiza cu aripi prefabricate amonte și aval.

Podetul de la km ex. 1+444 (km pr. 1+422) este amplasat la intrarea în stația Agigea Sud și a fost construit pentru 5 linii cf. Acesta se va înlocui cu un podet nou realizat din 20 de cadre prefabricate tip C2, realizându-se pereul în podet. Racordarea cu terasamentele se va realiza cu cameră amonte, iar aval se racordează la podetul de șosea.

Podetul din Port Constanța, zona Poarta Nord este amplasat în Port, în vecinătatea porții de intrare din N. Acesta se va înlocui cu un podet nou realizat din 7 cadre prefabricate tip C2, reduse. Racordarea cu terasamentele se face cu o cameră de cădere amonte și aripi monolite aval.

În cadrul proiectului se vor realiza lucrări de infrastructura si suprastructura astfel:

• PORT CONSTANȚA NORD

În **zona A** se vor realiza lucrări de reparație totală.

În **zona B** se va sistematiza și moderniza dispozitivul de linii. Se vor transforma grupele triajului CPZB în 2 grupe de primire-expediere cu posibilitatea transformării în stații noi. Dimensionarea acestora se va face pe baza calculului de capacitate și a traficului prognozat. Se vor desființa cocoșele de triere. De la grupele de zonă va fi realizată linie dublă de legătură cu dispozitivul de linii de la fiecare dană. Vor fi prevăzute 2 linii de circulație între Port B și Port A.

Se va sistematiza și moderniza dispozitivul de linii din **zona Portului Constanța Mol V**. În stația Mol 5 Gr. VB se vor realiza 3 linii cu lungimi utile de 750 m, cu diagonale suplimentare pentru manevra convoaielor, fără ostilizarea capătului X. Se va asigura linie dublă către fronturile de încărcare-descărcare.

• PORT CONSTANȚA SUD

În **stația Agigea Nord** vor fi prevăzute trei linii noi de primire-expediere pe partea dreaptă a dispozitivului de linii existent, în scopul îmbunătățirii coeficientului de solicitare al liniilor de primire-expediere. Totodată, se va desființa breteaua din capătul X al stației și se va înlocui cu două diagonale. Se vor elimina toate TDJ-urile existente.

La **H.M. Agigea Ecluză** se va sistematiza capătul X, odată cu dublarea intervalului Agigea Ecluză - Constanța Port Terminal Ferry-Boat.

Grupa Agigea Sud va fi transformată în stație c.f., astfel încât trenurile să nu mai fie duse/ aduse pe cale de manevră pe distanța H.M. Agigea Ecluză - Agigea Sud. Intervalul c.f. Agigea Ecluză - Agigea Sud va fi electrificat și astfel nu mai este necesară schimbarea locomotivei electrice în Palas, eliminându-se manevra din H.m. Agigea Ecluză cu ieșirea convoiului în linie curentă.





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

În cazul **liniei 813B** (linia de legătură între Agigea Ecluză și Ferry Boat) se va dubla linia existentă. Linia dublă se va considera în continuarea liniei de tragere din capătul X al stației Constanța Ferry Boat.

Se va sistematiza și moderniza dispozitivul de linii din **Constanța Port Terminal Ferry Boat**. Se va elimina breteaua existentă din capătul X și se va sistematiza capătul X al stației, în vederea dublării. Se va reconfigura capătul Y al stației CPT Ferry Boat, astfel încât să existe o legătură între fascicolul de linii 12-17 cu linia de legătură care dă acces la liniile c.f. de la terminalul de containere, acest lucru reducând mult timpii necesari manevrelor de regarare pentru convoaiele de manevră intrate/ieșite în/din terminalul de containere. Vor fi prevăzute trei linii suplimentare cu lungimi utile de minim 750 m, pe partea dreaptă a dispozitivului de linii existent pentru așteptare intrare la front. Se va sistematiza capătul Y al stației pentru realizarea unui racord nou la terminalul de containere.

Se vor realiza trei linii c.f. noi la terminalul de containere, cu lungimi utile de minim 650 m. Dispozitivul de linii din zona Danei 120, care permit încărcarea/ descărcarea vagoanelor de pe Ferry Boat va fi modernizat astfel încât să permită lucrul și cu vagoane care folosesc ecartament larg. De o parte și de alta a dispozitivului de linii existent se vor realiza linii încâlcate. În acest sens, în această zonă se va realiza un sistem mecanizat de transpunere a vagoanelor.

• ZONA DE INTERES DIN AFARA PORTULUI

În **stația Valu lui Traian** se vor moderniza și electrifica liniile c.f. 5, 6, 7, 8. Pe partea dreaptă a liniilor directe se va reface grupa de așteptare. Această grupă de așteptare are rol de garare/ depozitare a trenurilor destinate stațiilor Constanța Port Zona A, Constanța Port Zona B, Constanța Port Mol V, Agigea Nord și Constanța Port Terminal Ferry Boat, pentru care nu a sosit nava la operare.

Pe partea dreaptă a liniei duble de cale ferată Valu lui Traian – Palas, se va realiza o **linie nouă** care va face legătura între **grupa de așteptare din Valu lui Traian și Palas**. Această linie nouă de cale ferată va fi poziționată la distanța de 6 m față de firul I. La subtraversarea Autostrăzii A4 există loc suficient pe sub pasajul existent. La intersecția denivelată cu linia care vine din Palas Grupa B este necesară refacerea podului de încrucișare existent.

În **stația Palas** se vor moderniza liniile 10A și 11A (liniile 10 și 11 din grupa A).

Linia c.f. **813** se va moderniza pe zona triunghiului de la Constanța Vii.

Liniile c.f. **814, 814A și 814B** se vor moderniza pe toată lungimea lor.

Având în vedere natura pământului din umplutură, dar și din terenul natural, structura căii va fi următoarea:

- platformă de pământ stabilizată cu var și ciment;
- geotextil cu rol de separație și geogril cu rol de ranforsare;
- substratul căii cu grosimi de 0,30 m armat cu geogril sau cu grosimi de 0,35 m nearmat cu geogril pentru liniile din grupe; substratul căii cu grosimi de 0,40 m armat cu geogril sau cu grosimi de 0,50 m nearmat cu geogril pentru liniile directe și liniile de legătură dintre grupe sau stații;
- prisma căii din piatră spartă cu grosimea de 30 cm sub talpa traversei;
- șină tip 60;
- traverse de beton cu prindere elastică.

Pe zonele de linie cu rază mică se pot folosi traverse din materiale sintetice. Nu se vor mai folosi traverse din lemn.



Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Se va realiza calea fără joante și se vor îngloba aparatele de cale în CFJ.

Pe zonele pe care din calcul rezultă pericolul de șerpuire se vor amplasa sape de siguranță pentru creșterea rezistențelor căii ferate.

În cazul pasajelor superioare existente, de o parte și de alta a acestora, pe o lungime de 25 m vor fi prevăzute contrașine.

Trecerile la nivel sunt în prezent realizate cu dale de beton, degradate. Traversile din lemn prezintă semne de degradare (putrezire), prinderile nu mai sunt active, iar piatra cubică a suferit degradări majore. În zonele unde nu mai există piatră cubică s-a turnat asfalt pentru asigurarea continuității căii. Semnalizarea trecerilor la nivel este realizată cu indicatoare IR, de asemenea deteriorate. În acest sens, în prezentul proiect au fost prevăzute o serie de lucrări (reabilitare, introducerea instalațiilor BAT/SAT, introducerea instalațiilor de supraveghere CCTV) în scopul asigurării funcționalității trecerilor la nivel.

Proiectul prevede pe de o parte demolarea unor construcții civile existente care vor fi afectate de lucrările de îmbunătățire a sistemului de cale ferată și pe de altă parte propune realizarea a unor construcții noi.

Construcții civile existente și propuse prin proiect

Zona de interes	Post Central/ Local	Intervenții
Port Constanța Nord		
<i>Construcții existente</i>		
Zona A	Clădire CED	Nu sunt propuse intervenții
	Clădire sediu District EU	
	Magazie metalică DEU	
	Magazie carburanți DEU	
	Atelier	
	Magazie	
	Ateliere	
	Magazie	
	Sediu secție L + Locuință	
	Clădirea sediu District + Locuință	
	Cabină grup electrogen	
<i>Construcții Noi Propuse</i>		
Post Central - Zona A	Container CE	
Post Local – Triaj Betonaj	Container CE	
Post Local – Triaj port Vechi	Container CE	
<i>Construcții existente</i>		
Zona B	Clădire sediu District Linii	Nu sunt propuse intervenții
	Clădirea sediu stație	
	Clădire CED + MM	
	Clădire pentru circulație și manevră	
	Clădire CED B3	
	Clădirea CED B1	Demolare



Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Zona de interes	Post Central/ Local	Intervenții
	Clădirea stație compresoare	
	Clădire CED B2	
	Clădirea stație compresoare	
	Magazie metalică pentru drezină	
	<i>Construcții Noi Propuse</i>	
	Post Local - Grupa B1	Container CE
	Post Local - Grupa B2	Container CE
	Post Local - Grupa B3	Container CE
	Post Local - Zona Triaj	Container CE
	Post Central-2 - Chimpex Gr. III	Container CE
Mol V	<i>Construcții existente</i>	
	Clădirea pentru circulație și manevră	Nu sunt propuse intervenții
	Clădirea District + Locuință	
	Clădire CED	
	<i>Construcții Noi Propuse</i>	
	Post Central 3	Container CE
Post Local – Grupa Va	Container CE	
Port Constanța Sud		
Agigea Nord	<i>Construcții existente</i>	
	Cabina sediu poliție km 229+783	Nu sunt propuse intervenții
	Cabina sediu poliție km 229+786	
	Clădire pentru circulație și manevră km 229+802	
	Clădire pentru camera acumulatori km 229+779	
	Clădire sală relee km 229+779	
<i>Construcții Noi Propuse</i>		
Post Central	Container CE	
Stația Agigea Sud	<i>Construcții Noi Propuse</i>	
	Post Local	Container CE
Agigea Ecluză	<i>Construcții existente</i>	
	Clădirea pentru circulație și manevră km 234+444	Nu sunt propuse intervenții
	Clădirea CED km 234+463 (22)	
	<i>Construcții Noi Propuse</i>	
	Post Local	Container CE
Sit GSM-R	Cu antena	
Constanța Ferry-Boat	<i>Construcții existente</i>	
	Clădire CED Port Constanța	Nu sunt propuse intervenții
	Clădirea sediu District + Locuință Port	



Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Zona de interes	Post Central/ Local	Intervenții
	Constanța	
	Clădire post-trafo Port Constanța	
	<i>Construcții noi Propuse</i>	
	Post Local	Container CE
Zona de interes din afara portului		
Stația Valu lui Traian	<i>Construcții noi Propuse</i>	
	Post Central	Container CE
	Post Local	Container CE
Stația CF Constanța	<i>Construcții noi Propuse</i>	
	Sit GSM-R	Cu antena

Lucrările de colectare și scurgere a apelor constau în:

- șanțuri de platformă, din pământ sau beton, pentru colectarea și evacuarea apelor meteorice;
- șanțuri de gardă pentru preîntâmpinarea degradării taluzurilor;
- drenuri longitudinale, pentru colectarea apelor subterane și de infiltrație.

În grupele de linii, dispozitivul de colectare și scurgere a apelor este constituit din drenuri longitudinale, dispuse din două în două linii, unde platforma de pământ este prevăzută a se amenaja cu coame și dolii.

Drenurile se vor poziționa în funcție de poziția stâlpilor liniei de contact, astfel încât să permită continuitatea scurgerii apelor prin tuburile de colectare. Acestea vor fi realizate cu tuburi PEHD și protejate cu geotextil cu rol de filtrare. Pentru întreținerea drenurilor se vor prevedea cămine de vizitare ($\varnothing = 1000$ mm) amplasate la distanță de 100 m unul de altul. La jumătatea distanței dintre acestea, se vor prevedea cămine de inspecție ($\varnothing = 600$ mm).

La descărcarea drenurilor vor fi amplasate separatoare de grăsimi și produse petroliere.

În zonele în care nu există condiții bune de descărcare a apelor colectate de pe terasamentul CF, proiectul a prevăzut bazine de evaporare. Acestea sunt prevăzute în 2 locații astfel:

- În zona podului de încrucișare – km 218+093;
- Pe linia 814, în zona km 1+180.

În cadrul proiectului se vor realiza **lucrări noi de consolidare**, conform tabelului următor:

Obiect	Zona	Obiectiv	km pr. început	km pr. sfârșit
Port Constanța Nord	Port Zona B	Srijinire cu piloți forți $D=1080$ mm dispuși pe două rânduri pe partea stângă	km 1+550	km 1+870
Port Constanța	Stația Agigea Sud	Rigolă prefabricată cu umăr și capac pe partea dreaptă	km 0+846	km 0+865

Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Obiect	Zona	Obiectiv	km pr. început	km pr. sfârșit
Sud		Srijinire cu piloți forțați D=1080mm dispuși pe un rând pe partea dreaptă	km 0+865	km 1+000
		Rigolă prefabricată cu umăr și capac pe partea dreaptă	km 1+000	km 1+010
		Rigolă prefabricată simplă cu capac pe partea dreaptă	km 1+010	km 1+040
		Rigolă prefabricată simplă cu capac pe partea dreaptă	km 1+428	km 1+450
		Rigolă prefabricată cu umăr și capac pe partea dreaptă	km 1+450	km 1+670
		Rigolă prefabricată simplă cu capac pe partea dreaptă	km 1+670	km 1+866
		Rigolă prefabricată simplă cu capac pe partea stângă	km 1+390	km 1+415
	Ferry Boat (linia 813B)	Rigolă prefabricată simplă cu umăr și capac pe partea stângă	km 1+300	km 1+400
		Rigolă prefabricată simplă cu umăr și capac pe partea stângă	km 1+650	km 1+890
		Rigolă prefabricată simplă cu capac pe partea stângă	km 1+890	km 1+990
Zona de interes din afara portului	Stația Valu lui Traian	Canal pereat pe partea dreaptă	km 0+915	km 1+375
	Linia 814	Rigolă prefabricată simplă cu capac pe partea dreaptă	km 1+950	km 2+330
		Rigolă prefabricată simplă cu capac pe partea dreaptă	km 2+347	km 3+170
		Rigolă prefabricată cu umăr și capac pe partea dreaptă	km 3+170	km 3+800
		Rigolă prefabricată simplă cu capac pe partea dreaptă	km 3+800	km 4+582
		Rigolă prefabricată simplă cu capac pe partea dreaptă	km 4+592	km 4+689
		Rigolă prefabricată simplă cu capac pe partea dreaptă	km 4+707	km 6+022
		Rigolă prefabricată simplă cu capac pe partea stângă	km 3+850	km 4+582
		Rigolă prefabricată simplă cu capac pe partea stângă	km 4+592	km 4+689

Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Obiect	Zona	Obiectiv	km pr. început	km pr. sfârșit
		Rigolă prefabricată simplă cu capac pe partea stângă	km 4+707	km 5+265
		Zid din beton armat pe partea stângă	km 5+265	km 5+425
		Rigolă prefabricată simplă cu capac pe partea stângă	km 5+425	km 6+022

Prin **instalațiile de energoalimentare** se asigură alimentarea cu energia electrică a liniei de contact în vederea utilizării acesteia pentru remorcarea trenurilor cu locomotive electrice. Tronsonul de cale ferată electrificată Valu lui Traian – Palas – Linia 814 – Port Constanța Nord – Agigea Nord – Port Constanța Zona C - Agigea Ecluză – Port Constanța Ferry-Boat va fi alimentat cu energie electrică în sistemul 1x25 kV - 50 Hz prin intermediul substațiilor de tracțiune Palas (existentă) și Port Constanța Nord (nouă).

Sunt prevăzute lucrări la postul dispecer energetic feroviar Port Constanța (nou prevăzut) cuprinse în aplicația SCADA care va controla toate instalațiile fixe aferente tronsonului studiat.

Sistemul de teleconducere destinat comenzii și controlului prin dispecerul energetic feroviar (DEF) a instalațiilor aferente va fi implementat sub forma unui sistem unitar integrat, redundant, bazat pe o arhitectură hardware și software deschisă, prin utilizarea exclusivă a echipamentelor de tip numeric dedicate aplicațiilor SCADA/EMS. Componentele hardware și software utilizate vor fi de ultimă generație.

1. Instalații de energoalimentare în Port Constanța Nord – Zona A

- Comanda la distanță a separatoarelor (CDS Port Grupa B1);
- Posturi de transformare din linia de contact pentru instalațiile de semnalizare.

Vor fi prevăzute separatoare acționate electric care vor fi comandate la distanță de la panoul CDS aferent grupei, cât și prin telemecanică de la Postul Dispecer Energetic Feroviar Port/ Constanța.

Vor fi prevăzute panouri CDS în post CED pentru Triaj Port Nou.

Vor fi prevăzute rețele electrice de cabluri pentru comanda/ semnalizarea și alimentarea dispozitivelor de acționare a separatoarelor.

Vor fi prevăzute 2 posturi de transformare din linia de contact ca sursă de rezervă pentru instalațiile de semnalizare aferente celor 2 posturi locale CE.

2. Instalații de energoalimentare în Port Constanța Nord – Zona B

În stația Port Constanța Zona B sunt prevăzute următoarele instalații de energoalimentare:

- substație de tracțiune ST Port Constanța;
- comanda la distanță a separatoarelor;
- posturi de transformare din linia de contact pentru instalațiile de semnalizare.

Vor fi prevăzute separatoare acționate electric care vor fi comandate la distanță de la panoul CDS aferent grupei, cât și prin telemecanică de la Postul Dispecer Energetic Feroviar Port/Constanța.

Vor fi prevăzute rețele electrice de cabluri pentru comanda/semnalizarea și alimentarea dispozitivelor de acționare a separatoarelor.



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CONSTANȚA

Vor fi prevăzute 5 posturi de transformare din linia de contact ca sursă de rezervă pentru instalațiile de semnalizare aferente celor 5 posturi locale CE.

În triunghiul format de liniile 814 – 814B va fi amplasată o substație de tracțiune nouă ST Port Constanța.

Substația de tracțiune va fi racordată la rețeaua de 110kV a Portului prin conexiune intră/iese sau prin racord la stația 110/20kV Port în funcție de soluția prezentată de studiul de soluție.

Substația de tracțiune va fi echipată cu două celule de transformare 110/27,5kV – 10MVA și va asigura alimentarea liniei de contact aferente prin intermediul a 4 fidere de alimentare.

3. Instalații de energoalimentare în Port Constanța Nord – MOL V

În stația Port Constanța Mol V sunt prevăzute următoarele instalații de energoalimentare:

- Comanda la distanță a separatoarelor (CDS Port Constanța Mol V);
- Post de transformare din linia de contact pentru instalațiile de semnalizare.

Vor fi prevăzute separatoare acționate electric care vor fi comandate la distanță de la panoul CDS cât și prin telemecanică de la Postul Dispecer Energetic Feroviar Port/Constanța.

Vor fi prevăzute panouri CDS în Post Central 3 CE și post local B5 CE pentru grupa B5.

Vor fi prevăzute două posturi de transformare din linia de contact ca sursă de rezervă pentru instalațiile de semnalizare.

4. Instalații de energoalimentare în Port Constanța Sud – Stația Agigea Nord

În stația Agigea Nord sunt prevăzute următoarele instalații de energoalimentare:

- Comanda la distanță a separatoarelor (CDS Agigea Nord);
- Post de transformare din linia de contact pentru instalațiile de semnalizare.

Vor fi prevăzute separatoare acționate electric care vor fi comandate la distanță de la panoul CDS amplasat în încăperea IDM, cât și prin telemecanică de la Postul Dispecer Energetic Feroviar Constanța.

Va fi prevăzut un post de transformare din linia de contact ca sursă de rezervă pentru instalațiile de semnalizare.

5. Instalații de energoalimentare în Port Constanța Sud – H.M. Agigea Ecluză

În stația Agigea Ecluză sunt prevăzute următoarele instalații de energoalimentare:

- Comanda la distanță a separatoarelor (CDS Agigea Ecluză);
- Post de transformare din linia de contact pentru instalațiile de semnalizare.

Vor fi prevăzute separatoare acționate electric care vor fi comandate la distanță de la panoul CDS amplasat în încăperea IDM, cât și prin telemecanică de la Postul Dispecer Energetic Feroviar Constanța.

Va fi prevăzut un post de transformare din linia de contact ca sursă de rezervă pentru instalațiile de semnalizare.

6. Instalații de energoalimentare în Port Constanța Sud – Grupa Agigea Sud

În stația Agigea Sud sunt prevăzute următoarele instalații de energoalimentare:

- Comanda la distanță a separatoarelor (CDS Agigea Sud);
- Post de transformare din linia de contact pentru instalațiile de semnalizare.





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Vor fi prevăzute separatoare acționate electric care vor fi comandate la distanță de la panoul CDS amplasat în încăperea IDM, cât și prin telemecanică de la Postul Dispecer Energetic Feroviar Constanța.

Va fi prevăzut un post de transformare din linia de contact ca sursă de rezervă pentru instalațiile de semnalizare.

7. Instalații de energoalimentare în Port Constanța Sud – Zona C

Nu sunt prevăzute instalații de energoalimentare.

8. Instalații de energoalimentare în Port Constanța Sud – Ferry-Boat

În stația Port Constanța Ferry-Boat sunt prevăzute următoarele instalații de energoalimentare:

- Comanda la distanță a separatoarelor (CDS Ferry-Boat);
- Post de transformare din linia de contact pentru instalațiile de semnalizare.

Vor fi prevăzute separatoare acționate electric care vor fi comandate la distanță de la panoul CDS amplasat în încăperea IDM, cât și prin telemecanică de la Postul Dispecer Energetic Feroviar Constanța.

Va fi prevăzut un post de transformare din linia de contact ca sursă de rezervă pentru instalațiile de semnalizare.

9. Instalații de energoalimentare în ZONA DE INTERES DIN AFARA PORTULUI – Stația Valu lui Traian

În stația Valu lui Traian sunt prevăzute următoarele instalații de energoalimentare:

- Comanda la distanță a separatoarelor (extindere CDS Valu lui Traian);
- Comanda la distanță a separatoarelor în grupa de așteptare (CDS Valu lui Traian – Gr. Așteptare);
- Post de transformare din linia de contact pentru instalațiile de semnalizare pentru grupa de așteptare.

10. Instalații de energoalimentare în ZONA DE INTERES DIN AFARA PORTULUI - Linie de legătură între grupa de așteptare din Valu lui Traian și Palas

Nu sunt prevăzute lucrări de energoalimentare.

11. Instalații de energoalimentare în ZONA DE INTERES DIN AFARA PORTULUI – Stația Palas

În stația Palas este prevăzută o lamă de aer în cap X șuntată de un separator de sarcină acționat electric.

Liniile 10A și 11A din Grupa A se vor electrifica formând o grupă electrică alimentată din linia I directă prin intermediul unui separator acționat electric.

Postul de subsecționare amplasat pe linia 814 va fi demontat și vor fi prevăzute 2 lame de aer șuntate de separatoare de sarcină acționate electric.

Va fi extinsă rețeaua de cabluri de comandă/semnalizare și energie astfel încât să poată fi preluate noile separatoare prevăzute.

Tabloul CDS va fi extins pentru a putea fi preluate separatoarele noi prevăzute.

12. Instalații de energoalimentare în ZONA DE INTERES DIN AFARA PORTULUI – Liniile c.f. 813, 814, 814 A, 814 B

Se vor înlocui separatoarele existente cu separatoare noi acționate manual.

Se va menține locul de montaj al fiecăruia pe stâlpul LC.





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Pentru a asigura separarea față de ST Palas este prevăzut un post de sectionare pe linia 814.

Proiectul prevede electrificarea tuturor liniilor CF din portul Constanța, cu excepția liniilor de încărcare-descărcare. Lungimea totală a liniilor propuse pentru electrificare este de circa 220km.

Instalațiile de semnalizare existente se vor înlocui cu instalații de semnalizare și centralizare electronice cu post de comanda central (PC). Pentru zone de manevra s-au prevăzut instalații de centralizare distincte, Posturi Locale, subordonate Posturilor Centrale, a căror operare va putea fi realizată și local în funcție de necesitățile de trafic.

Vor fi asigurate instalații de semnalizare noi, care vor înlocui în totalitate instalațiile de semnalizare existente atât la interior, cât și la exterior, adaptate la configurația dispozitivului de linii, interdependente cu instalațiile de centralizare reabilite din stațiile Constanța și Palas.

Pentru liniile c.f. de ieșire din zona Portului Constanța se vor prevedea instalații ETCS nivel 2 și GSM-R integrate într-un sistem ERTMS nivel 2.

Pentru fiecare Post central sau Post Local principalele tipuri de lucrări, vor fi:

- Lucrări de interior:
 - montare instalații de electroalimentare (redresori, invertori, baterii de acumulatori) într-un spațiu dedicat din Clădirea Container;
 - Realizarea surselor alternative de alimentare cu energie electrică din linia de contact;
 - Asigurarea grupurilor electrogeneratoare cu panouri de comutare automată a pornirii grupului la întreruperea sursei de alimentare de rezervă din linia de contact;
 - Constituirea repartitoarelor de cabluri cu rame cu conectori specializați (cu posibilitate de separare a circuitelor electrice) într-un spațiu dedicat din Clădirea container;
 - Montarea rackurilor cu echipamente specifice instalațiilor de centralizare electronica;
 - Montarea elementelor interioare ale sistemului ERTMS nivel 2 in posturile centrale in PC1- Zona B si PC Agigea Ecluză;
 - Montarea unui RBC aferent ETCS-2 din Portul Constanta in locația OCC Constanta
 - Realizarea modificărilor in instalațiile de centralizare existente pentru asigurarea provizoratelor;
 - Realizarea de teste și verificări funcționale;
 - Demontarea instalațiilor de centralizare și automatizare a existente.
- Lucrări de exterior:
 - Introducerea electromecanismelor de macaz trifazate la schimbătoarele de cale centralizate precum și la saboții de deraiere;
 - Montarea semnalelor de circulație cu sistemul de semnalizare TMV;
 - Montarea semnalelor de manevra;
 - Introducerea unităților luminoase cu LED la toate semnalele;
 - Introducerea sistemelor de detecție a trenurilor care îndeplinesc cerințele din documentele STI CCS, documentul de referință ERA / ERTMS / 033281 și care sunt certificate SIL4;





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

- Introducerea instalațiilor de bloc de linie automat integrat (BLAI)
- Introducerea instalațiilor BAT/SAT la trecerile la nivel la care se impune conform STAS_1244 precum si regulamentelor si instrucțiilor feroviare in vigoare;
- Asigurarea instalațiilor de protecție automată a trenurilor tip INDUSI pentru semnalele de circulație si trecere de pe linii reabilitate
- Introducerea instalațiilor ERTMS Nivel 2 exterioare (balize);
- Montarea antenelor GSM-R în vecinătatea PC1- Zona B și PC Agiea Ecluză;
- Asigurarea rețelelor de cabluri de semnalizare pentru toate stațiile si intervalele pentru protecția la influenta curentului de tracțiune pe zonele electrificate;
- Introducerea instalațiilor de supraveghere video a instalațiilor de siguranța circulației (CCTV);
- Demontarea instalațiilor de centralizare si automatizare a existente in zonele care vor fi reabilitate.

Proiectul prevede modernizarea tuturor instalațiilor de telecomunicații, prin înlocuirea echipamentelor existente cu echipamente moderne de ultimă generație și implementarea de instalații noi de telecomunicații.

Pentru alimentarea cu energie electrică au fost prevăzute o serie de lucrări conform tabelului următor:

Obiect	Zona	Obiectivul	Lucrările prevăzute
Port Constanța Nord	Zona A	PC - Zona A	Racord electric container CE
		PL - Triaj Betonaj	Racord electric container CE
		PL - Triaj Port Vechi	Racord electric container CE
	Zona B	PC-1 - Grupa B1	Racord electric container CE
		PL - Grupa B4	Racord electric container CE
		PL - Grupa B5	Racord electric container CE
		PC-2 – Grupa B2	Racord electric container CE
		PL – Grupa B3	Racord electric container CE
		PL – Zona Triaj Zona 1-2	Racord electric container CE
		PL – Zona Triaj Zona 3-D44	Racord electric container CE
Mol 5	PC-3 - Mol 5	Racord electric container CE	
Port Constanța Sud	Stația Agiea Nord	PC - Agiea Nord	Racord electric container CE
	H.M. Agiea Ecluză	PC - Agiea Ecluză	Racord electric container CE Post de transformare
	Stația Agiea Sud	PL - Agiea Sud	Racord electric container CE Post de transformare
	Port Constanța Ferry-Boat	PL - Ferryboat	Racord electric container CE





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Obiect	Zona	Obiectivul	Lucrările prevăzute
Zona de interes din afara portului	Stația Valu lui Traian	PC - Valu lui Traian + Grupa Așteptare	Racord electric container CE

În proiect sunt prevăzute lucrări de decontaminare a pietrei sparte și a solului posibil contaminat cu produse petroliere, șlamuri și metale grele. Lucrările de decontaminare se vor realiza în baza unei proceduri de lucru specifice, acestea putând consta în următoarele etape:

- investigații calitative ale nivelurilor de poluare, privind prisma și o parte din terasament, unde au staționat trenuri de marfă; gradul de contaminare a solului/ pietrei sparte se va stabili pe baza rezultatelor analizelor fizico-chimice;
- piatra spartă și solul contaminat vor fi tratate pe o platformă autorizată din punct de vedere al protecției mediului pentru această activitate sau decontaminate printr-un procedeu eficient cu respectarea legislației de mediu;
- transportul deșeurilor provenite din curățarea pietrei sparte/ solului contaminat se va face conform H.G. 1061/2008 prin contractori autorizați;
- obiectivele de remediere impuse sunt ca după efectuarea lucrărilor de decontaminare, concentrațiile de poluanți să fie situate la valori normale conform Ordinului nr. 756/1997; confirmarea remedierii solului se va face prin analize care trebuie să dovedească faptul că prin lucrările de remediere s-au atins concentrațiile de poluanți stabilite ca obiective de remediere conform Ordinului nr. 756/1997.

Solul (încadrat ca deșeu: codul 17 05 03* - Pământ și pietre cu conținut de substanțe periculoase) se va decontamina, conform normelor, prin excavare și tratare cu substanțe specifice, de către operatori autorizați. În urma decontaminării, deșeurile rezultate cu cod 17 05 04 - Pământ și pietre altele decât cele specificate la 17 05 03*, va fi reutilizat/ valorificat ca material de umplutură la un depozit de umplutură cu acordul autorităților locale.

Cantitatea estimată de pământ și pietre cu conținut de substanțe periculoase este de circa 80.000 de tone.

Lucrările pentru siguranța populației și a protecției mediului prevăzute în proiect constau în:

- lucrări de curățare a vegetației spontane pe amplasamentul c.f. și lucrări de plantare specii arboricole și arbustive specifice;
- sistemul de protecție împotriva zgomotului (montat pe traversă) pe linia 814 și în zona Agigea Sud;
- panouri anticoleziune pentru protecția speciilor de pasari;
- preluarea și evacuarea controlată a apelor din zona tunelului Anghel Saligny precum și decontaminarea amplasamentului contaminat din zonă;
- managementul deșeurilor generate (depozitare, transport, valorificare, eliminare);
- lucrări de drenare a apelor de pe terasamentul c.f. și sistemul aferent de depoluare (separatoare de hidrocarburi și bazinele de evaporare).





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

★
VIZAT SPRE
RESPONSABILITATE

Pentru protecția zonelor locuite s-a prevăzut un sistem de protecție împotriva zgomotului montat pe traversă (spre zona locuită).

Sistemul de protecție împotriva zgomotului montat pe traversă se montează la limita gabaritudinii de liberă trecere. Atât structura metalică de fixare de traversă cât și peretele de protecție sunt în afara acestuia.

Caracteristicile sistemului de protecție împotriva zgomotului montat pe traversă sunt:

- dimensiune element: 1.800mm x 380mm (1.800mm lungime; 380mm înălțime);
- greutate pe element: 125 kg;
- fixarea: structura metalică la talpa șinei;
- reducerea nivelului de zgomot: până la 6 dB(A);
- montaj ușor și rapid (se pot monta circa 30-40 ml pe oră).

Sistemul de protecție împotriva zgomotului montat pe traversă va fi agrementat AFER.

Pentru protecția speciilor de păsări cu efective populaționale reduse, dar și a speciilor de păsări răpitoare identificate în zona traseului c.f., proiectul prevede montarea de panouri anticolidiune de tip plase cu înălțimea de 3 metri. Zona de montaj este prezentată în tabelul de mai jos:

Obiectul	Zona	Lungime (ml)	Zonă de montaj (km c.f. proiectați)
Port Constanța Sud	Linia 800 - Agigea Nord	1700	230+000÷231+700
	Linia 800 - Agigea Nord	1100	231+900÷233+000
	Linia 800 - Agigea Ecluză	1280	234+020÷235+300

Toată infrastructura electrică realizată în cadrul proiectului va fi izolată pentru evitarea electrocutării păsărilor.

În cadrul proiectului de modernizare a infrastructurii feroviare din Portul Constanța **au fost prevăzute 140 de separatoare de hidrocarburi**, și anume:

- 118 buc (SN1 – SN118) în Port Constanța Nord;
- 10 buc (SN1 – SN10) în Port Constanța Sud;
- 12 buc (SN1 – SN12) în Zona de interes din afara portului.

În cadrul proiectului **sunt propuse spre demolare** următoarele construcții civile:

- Clădirea CED B1;
- Clădirea stație compresoare;
- Clădire CED B2;
- Clădirea stație compresoare;





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

VIZAT SPRE
 RESCHIMBARE

- Magazie metalică pentru drezină.

Lucrări de demolare prevăzute în proiect

Obiect	Zona	Tip structură	Coordonate identificare	
			X	Y
Construcții civile				
Port Constanța Nord	Port Zona B	Clădirea CED B1	790865,1064	301638,8374
		Clădirea stație compresoare	790862,3011	301671,2263
		Clădire CED B2	790823,3086	301442,7772
		Clădirea stație compresoare	790858,677	301427,9285
		Magazie metalică pentru drezină	790812,4015	301370,1885
Lucrări de artă				
Port Constanța Nord	Port Zona A	Podet în Port Constanța, zona Poarta Nord	792295,4764	303745,7824
Id Port Constanța Nord	Stația Agigea Nord	Podet	791148,1826	296780,4164
		Podet	791133,874	296744,7818
		Podet	790323,6443	296105,7888
	HM Agigea Ecluză	Podet	790386,4526	294447,0852
		Podet	790352,203	294394,95
	Stația Agigea Sud	Podet	791415,3393	294972,9275
Zona de interes din afara portului	Stația Valu lui Traian	Podet	782407,6942	301957,3189
	Linia c.f. 814	Podet	788237,8573	302827,1603
		Podet	788303,9614	302842,2296
		Podet	788574,3195	302871,06
		Podet	790355,2985	299849,2338
Zona de interes din afara portului	Linie de legătură între grupa de așteptare Valu lui Traian și Palas	Pod de încrucișare	784170,6834	302057,8588

Suprafața totală estimată a fi ocupată definitiv este $\approx 3.194.532 \text{ m}^2 \approx 319,5 \text{ ha}$.

Suprafața de teren ocupată definitiv de lucrările proiectate

Suprafața totală de teren ocupată definitiv (m²)	
Suprafața ocupată de calea ferată și construcțiile aferente (noi și existente reabilitate), din care:	3194532
Administrare/ gestiune CNCF "CFR" SA	2353457
Exproprieri	79105
Suprafața terenuri transferate de la Administrația Portului Constanța la CFR	761970





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

VIZAT SPRE
NEFSCHIMBARE

Lucrările necesare organizărilor 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, în relație 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.

Pentru execuția lucrărilor de construcții s-a propus amenajarea a 7 organizări de șantier. De asemenea, pentru realizarea lucrărilor de artă (pod și podețe) s-au prevăzut platforme tehnologice amplasate în proximitatea lucrărilor. Pentru depozitarea materialelor scoase din cale dar și a materialelor necesare în etapa de construcție se vor utiliza și spațiile existente în stații, halte de mișcare sau puncte de oprire, acestea fiind delimitate strict în limita stabilită a proiectului.

Obiect	Zona	Suprafața organizării de șantier (m ²)	Acces organizare
Port Constanța Nord	Zona B	2000	Rețeaua de drumuri din port
	Zona Mol V	1500	Rețeaua de drumuri din port
Port Constanța Sud	Stația Agigea Nord	3000	Strada Sanatoriului
	Terminal Ferry Boat	1000	Rețeaua de drumuri din port
	Terminal Ferry Boat	5000	Rețeaua de drumuri din port
Zona de interes din afara portului	Stația Valu lui Traian	1300	DC 1
	Stația Palas	2000	Str. Locotenent Petre Mănoiu

În organizările de șantier vor fi depozitate temporar doar o parte din materiale, întrucât multe din acestea (balast, nisip, pietriș, piatră spartă, mixtură asfaltică, betoane, panouri de cale etc.) pot fi aduse în amplasamentul lucrării și puse direct în operă (fără depozitarea temporară în organizările de șantier). De asemenea, Antreprenorul va folosi propria bază de producție și montaj sau va închiria una existentă pentru depozitarea materialelor (prefabricate, agregate naturale pe sorturi, armătură, geotextil, geogrilă, etc.).

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 organizările de șantier, ci în atelierele specializate autorizate, unde se vor efectua și schimburile de anvelope.

Alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport va fi efectuată cu cisterne auto, ori





Agencia pentru Protecția Mediului Constanța

de câte ori va fi necesar cu personal instruit (exclusiv pentru autovehiculele de dimensiuni reduse din fronturile de lucru - alimentare de la stațiile autorizate).

Alimentarea cu energie electrică pentru lucrările de infrastructură (tehnologie clasică) și pentru lucrările de artă va fi asigurată cu ajutorul grupurilor electrogene. Doar dacă Antreprenorul consideră necesar, energia electrică în organizările de șantier va putea fi asigurată prin racord la rețeaua existentă.

Apa potabilă pentru consum individual va fi achiziționată din comerț în bidoane de plastic de unică folosință.

Apa pentru execuția lucrărilor se va aduce la fronturile de lucru și în organizările de șantier cu ajutorul cisternelor auto. Alimentarea cisternelor de apă se va asigura de către Antreprenorul de la rețeaua de apă existentă, din surse proprii sau locale.

Apele pluviale care spală platforma organizării de șantier, din zona parcărilor și din zonele de depozitare vor fi colectate în șanțuri perimetrice ce vor fi dirijate către instalații de preepurare. Apele uzate menajere din grupurile sanitare prevăzute în organizările de șantier vor fi evacuate prin vidanajare de către societăți autorizate.

II. MOTIVELE ȘI CONSIDERENȚELE CARE AU STAT LA BAZA EMITERII ACORDULUI DE MEDIU

Conform Certificatului de Urbanism nr. 50 din 22.06.2020 eliberat de CJ Constanța, folosința actuală a terenului este: căi ferate – CF, arabil – A, ape stătătoare – HB, curți construcții – CC – construcții industrial și edilitare, altele. Destinația terenului, stabilită prin documentațiile de urbanism aprobate: terenuri cu destinații speciale - TDS, terenuri cu destinație agricolă – TDA, terenuri aflate în intravilan, terenuri aflate permanent sub ape.

Impactul proiectului asupra mediului se va manifesta temporar, doar in perioada de realizare a proiectului.

Parametrii luați în considerare pentru evaluarea impacturilor

Parametru de evaluare	Variabilele parametrilor de evaluare	Descrierea caracteristicilor variabilelor parametrilor de evaluare
Tip impact	Pozitiv	Modificările contribuie la îmbunătățirea stării/atingerea obiectivelor componente analizate.





AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CONSTANȚA

Parametru de evaluare	Variabilele parametrilor de evaluare	Descrierea caracteristicilor variabilelor parametrilor de evaluare
	Negativ	Modificările contribuie la înrăutățirea stării/neatingerea obiectivelor componente analizate.
Natură impact	Direct	Formă de impact principală produsă de apariția unui efect.
	Secundar	Formă de impact generată de un impact direct.
	Indirect	Forma de impact care apare nu datorită unui efect generat de proiect, ci a unor activități ce sunt încurajate să se producă ca o consecință a proiectului.
Potențial cumulativ	Da	Impactul are potențialul de a genera, împreună cu alte efecte/ impacturi din același proiect sau din proiecte diferite, modificări mai mari la nivelul componente de mediu analizate.
	Nu	Nu există riscul ca acest impact să producă, alături de alte impacturi, modificări mai mari la nivelul componente de mediu.
Extindere spațială	Local	Impactul se manifestă pe suprafețe mai mici decât limita unui UAT, în una sau mai multe locații ale proiectului.
	Zonal	Impactul se manifestă pe suprafețe mai mari decât limita unui UAT, în una sau mai multe locații ale proiectului.
	Regional	Impactul se manifestă la nivelul regiunii (mai multe județe), înțelegând prin aceasta toată lungimea proiectului și zonele adiacente.
	Național	Impactul produce modificări resimțite la nivelul întregii țări.
	Transfrontaliere	Impactul se manifestă pe teritoriul unor țări vecine.
Durata	Termen scurt	Impactul se manifestă doar pe durata intervenției.
	Termen mediu	Impactul se manifestă pe durata lucrărilor de construcție și pentru o perioadă scurtă post-construcție (sau pe durata dezafectării și o perioadă scurtă post-dezafectare).





VIZAT SPRE
 ÎMBĂRE

Parametru de evaluare	Variabilele parametrilor de evaluare	Descrierea caracteristicilor variabilelor parametrilor de evaluare
	Termen lung	Impactul se manifestă pe toată durata construcției și operării (sau pe toată durata dezafectării și foarte mulți ani după dezafectare).
Frecvența	Accidental	Impactul se manifestă doar ca urmare a unui accident (o poluare accidentală).
	O singură dată/ temporar	Impactul se manifestă o singură dată în una dintre etapele proiectului. Cel mai adesea asociat unei durate scurte.
	Intermitent	Impactul se manifestă repetat/ discontinuu, cu o frecvență necunoscută.
	Periodic	Impactul se manifestă repetat, cu o frecvență cunoscută.
	Fără întrerupere	Impactul se manifestă continuu după momentul apariției (Atenție! Trebuie corelat cu parametrul „Durata”: “fără întrerupere” pe “termen mediu” înseamnă că impactul este continuu în perioada de construcție).
Probabilitate	Incet	Probabilitatea de producere a impactului este necunoscută, cel mai sigur nu o să apară.
	Improbabil	Probabilitatea de producere a impactului este scăzută – este posibil să apară.
	Probabil	Probabilitatea de producere a impactului este ridicată – este foarte posibil să apară.
	Foarte probabil	Producerea impactului este sigură.
Reversibilitate	Reversibil	După dispariția impactului, componenta afectată se poate întoarce la condițiile inițiale.





VIZAT SPRE
 DISCUȚIIBARE

Parametru de evaluare	Variabilele parametrilor de evaluare	Descrierea caracteristicilor variabilelor parametrilor de evaluare
	Ireversibil	Impactul nu permite întoarcerea la condițiile inițiale ale componentei de mediu afectate.

Având în vedere caracteristicile proiectului, localizarea acestuia și durata de realizare a lucrărilor de execuție, nu se estimează apariția unui impact cumulat cu alte proiecte din zonă. Prin implementarea măsurilor de reducere propuse prin proiect, atât în perioada de execuție cât și în perioada de operare nu se va înregistra un impact semnificativ asupra mediului.

Motivele/criteriile pe baza cărora s-a ales alternativa, inclusiv tehnologică și de amplasament:

Analiza alternativelor

Alternative privind amplasamentul

Soluțiile constructive propuse, materialele utilizate pentru realizarea lucrărilor, regimul volumelor, regimul lucrărilor desfășurate sunt menite să asigure funcționalitatea, durabilitatea și rezistența construcției, respectând caracteristicile amplasamentului.

Alternativa 0 - Neimplementarea proiectului

Varianta nerealizării investiției (alternativa 0) corespunde alternativei prin care se menține situația existentă, fără electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată, fiind efectuate doar lucrări de întreținere curentă (înlocuirea traverselor uzate, înlocuirea elementelor uzate ale sistemului de fixare a șinei de traverse etc.).

Alegerea alternativei „0” nu este în măsură să contribuie la îmbunătățirea calității mediului în zona analizată și nici la îmbunătățirea condițiilor socio-economice.

Neimplementarea proiectului reprezintă alternativa cea mai defavorabilă, principalele argumente care ne permit să facem această afirmație fiind următoarele:

1. Din punct de vedere al impactului asupra mediului economic, lipsa unei infrastructuri de transport adecvate poate sufoca dezvoltarea, iar economia națională/regională stagnează sau chiar înregistrează un regres. O analiză a timpilor de parcurs evidențiază beneficiile importante ale implementării proiectului în ceea ce privește reducerea timpilor de parcurs precum și de staționare pe liniile de primire-expediere. De exemplu pentru CP Terminal Ferry-Boat este menționat că timpul de introducere la front - încărcare și descărcare - scoatere de la frontul de





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

containere este de 12,8 ore în situația existentă și de 10,4 ore în situația proiectată, timp foarte bun pentru cele 2 operații de încărcare și descărcare.

2. Din punctul de vedere al impactului asupra mediului social dezvoltarea infrastructurii de transport contribuie la creșterea mobilității și accesibilității mărfurilor și a persoanelor. Acest lucru atrage investitori și capital, dezvoltându-se mediul de afaceri estimări privind forța de muncă ocupată prin realizarea investiției. Astfel, putem preciza că neimplementarea proiectului reprezintă o piedică în direcția dezvoltării zonei și realizarea importurilor și exporturilor într-un timp mai ridicat.

Alternative/scenarii/opțiuni tehnico-economice propuse

Pentru fiecare stație c.f. din Portul Constanța au fost propuse mai multe Alternative de traseu rezultate din cumulul opțiunilor propuse. Alternativele de traseu studiate sunt prezentate în cele ce urmează.

⊗ Constanța Port Zona A

Au fost propuse patru alternative:

- Alternativa 0A = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + Port A + Port B;
- Alternativa 1A = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 10 + 816 + 1 + Port A;
- Alternativa 2A = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 10 + 816 + 1 + 9 + Port A;
- Alternativa 3A = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 10 + Port A + 12.

⊗ Constanța Port Zona B:

Au fost propuse șase alternative:

- Alternativa 0B = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + Port B;
- Alternativa 1B = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 10 + 12;
- Alternativa 2B = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 10 + 816 + 2 + 12;
- Alternativa 3B = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 10 + 816 + 9 + 2 + 12;
- Alternativa 4B = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 10 + 3 + 12;
- Alternativa 5B = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 8 + 3 + 12.

⊗ Constanța Port Mol 5:

Au fost propuse patru alternative:

- Alternativa 0M = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + Mol V;





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

- Alternativa 1M = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 10 + 13;
- Alternativa 2M = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 10 + 3 + 13;
- Alternativa 3M = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 8 + 3 + 13.

⊗ Constanța Port Zona C:

Au fost propuse patru alternative:

- Alternativa 0C = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 15;
- Alternativa 1C = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 10 + 14 + 15;
- Alternativa 2C = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 10 + 4 + 14 + 15 + 6;
- Alternativa 3C = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 8 + 4 + 14 + 15 + 6.

⊗ Constanța Port Terminal Ferry-Boat:

Au fost propuse patru alternative:

- Alternativa 0F = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 813B + Port Ferry Boat;
- Alternativa 1F = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 14 + 813B + 11 + 16;
- Alternativa 2F = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 4 + 14 + 6 + 813B + 11 + 16;
- Alternativa 3F = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 5 + 14 + 6 + 813B + 11 + 16;
- Alternativa 4F = Valu lui Traian + Palas + 813, 814, 814A, 814B + 7 + 14 + 6 + 813B + 11 + 16.

Pentru toate stațiile portuare cele mai bune alternative au fost considerate cele aferente Scenariului 2, apoi cele aferente Scenariului 1. Alternativele care aparțin Scenariului 3 au obținut cel mai slab punctaj.

În final au fost studiate două scenarii : Scenariul 1 și Scenariul 2.

În primul scenariu au fost prevăzute lucrări de reparație totală a rețelei feroviare existente, în vederea eliminării restricțiilor de viteză și a îmbunătățirii parametrilor de stare ai structurii căii ferate.

În cel de al doilea scenariu au fost prevăzute lucrări de modernizare a rețelei feroviare și optimizare a circulației feroviare. Lucrările au fost prevăzute la toate obiectivele. În acest scenariu au fost avute în vedere toate constrângerile existente.

În scenariul 1 lucrările de artă sunt mai reduse numeric decât în scenariul 2, fiind lucrări necesare pentru obținerea funcționalității, atât lucrări de reparații, cât și noi. Lucrările din acest scenariu nu





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

aduc un plus de creștere a capacității de transport pentru port, în plus așteptându-se o creștere a costurilor de întreținere și exploatare ulterioară.

În scenariul 2 lucrările presupun înlocuirea podețelor care nu mai corespund din punct de vedere funcțional. Prin proiectarea unor linii noi apar lucrări suplimentare costisitoare (cum ar fi podul de încrucișare), însă prin acest lucru va crește capacitatea de transport și operare în Port. Costurile cu execuția sunt mult mai mari decât cele din scenariul 1, însă vor scădea costurile de întreținere a acestor lucrări. Așadar, din punct de vedere tehnic, economic și financiar se recomandă scenariul 2, chiar dacă costurile sunt mai mari comparativ cu cele din scenariul 1.

Categoriile de lucrări de protecția mediului sunt aceleași în cele două scenarii. Diferențele rezultă din faptul că în scenariul 2 sunt atinse mai multe obiective, iar spațiul rezultat din sistematizarea dispozitivului de linii este mai mare.

Din punctul de vedere al lucrărilor de infrastructură și suprastructură soluțiile constructive de realizare a structurii căii din cele două scenarii sunt identice. Diferențele dintre cele două scenarii rezultă nu din modul de realizare a structurii căii ci din soluțiile prevăzute pentru eliminarea constrângerilor existente. Este evident că pentru a elimina constrângerile sunt necesare mai multe lucrări, deci un cost de investiție mai mare.

Deși are un cost mai mare, Scenariul 2 asigură cea mai bună opțiune din punct de vedere tehnic și operațional, în ceea ce privește modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța, precum și modernizarea legăturilor de acces către port.

În concluzie conform analizei efectuate rezultă că scenariul recomandat este **Scenariul 2**.

Incadrarea în BAT/BREF/conformarea la concluziile BAT, prevederile Bref aplicabile: nu se incadrează în prevederile Legea nr. 278/2013, privind Emisiile Industriale;

Respectarea cerințelor comunitare transpuse în legislația națională – în conformitate cu punctul de vedere nr. 22825/24.12.2021, emis de ADMINISTRATIA BAZINALA DE APA DOBRGEA LITORAL, proiectul nu necesită elaborarea studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă. A obținut avizul de Gospodărire a apelor nr. 21 din 28.02.2022.

Proiectul este localizat integral în bazinul hidrografic Dobrogea-Litoral. În zona de implementare a proiectului se află 4 corpuri de apă de suprafață, pe niciunul dintre acestea nefiind propuse lucrări.

În următorul tabel sunt prezentate corpurile de apă din zona proiectului.

Nr. crt.	Bazinul hidrografic	Denumire corp de apă	Codul corpului de apă	Distanța față de zona proiectului
----------	---------------------	----------------------	-----------------------	-----------------------------------





Nr. crt.	Bazinul hidrografic	Denumire corp de apă	Codul corpului de apă	Distanța față de zona proiectului
1	Dobrogea-Litoral	Cap Singol - Eforie Nord	ROCT02_B1	în imediata vecinătate a amprizei
2		Eforie Nord-Vama Veche	ROCT02_B2	600 m
3		CDMN2-CPAMN/Fluviul Dunărea	RORW15.1.10B_B2	70 m
4		Chilia - Vama Veche	ROTEW01_B1	2,2 km

Cum raspunde/respecta zonele de protectie sanitara, obiectivele de protectie a mediului din zona pe aer, apa, sol, etc. – sunt respectate zonele de protectie sanitara, obiectivele de protectie a mediului din zona pe aer, apa, sol, etc.

Impactul cumulat

Principalele presiuni actuale ce ar putea avea potențialul de a crea efecte cumulative ca urmare a realizării proiectului sunt: infrastructura rutieră și operatorii economici care desfășoară activități în proximitatea proiectului (inclusiv amplasamente SEVESO).

Infrastructuri rutiere care pot avea efecte cumulative cu proiectul analizat în ceea ce privește zgomotul, emisiile atmosferice și bariere comportamentale pentru faună:

- **E87 (DN39)**, tronsonul Constanța – Mangalia intersectează ampriza proiectului în dreptul cartierelor 4 și 4-5 din Constanța, care traversează calea ferată prin 2 poduri rutiere. În direcție de mers spre Mangalia, primul din cele două poduri este un fost pod destinat tramvaielor convertit pentru traficul auto (1 bandă pentru fiecare sens de deplasare) acesta face legătura Șoseaua Mangaliei cu Bulevardul Aurel Vlaicu și se află la 250 m Sud de baza sportivă Triunghiul. Al doilea pod este parte a Șoselei Mangaliei, are cu 2 benzi pe fiecare sens de mers și se află la 50 m Est de centrul comercial Doraly. Traseul DN39 merge în paralel cu calea ferată pe o distanță mare a traseului căii ferate (în special în zona Portului Constanța).
- **Autostrada A4** care intersectează proiectul CF Port Constanța la 1,2 km Nord-Est de Ecluza Agigea în extremitatea sa esteică, aproape de accesul în Șantierul Naval al Portului Constanța prin Porțile 9 și 10.

Proiectul poate interfera pe anumite segmente cu diferite **activități industriale** aflate în vecinătatea acestuia, în special prin cumulara zgomotului.





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Obiectivele industriale existente în zonă și factorii de mediu potențial afectați ca urmare a efectelor cumulative

Denumire proiect	Domeniu de activitate	Factori de mediu potențial afectați ca urmare a cumulării efectelor	Distanța față de proiect
Umex SA	Manipularea mărfurilor în cadrul Portului Constanța, inclusiv a mărfurilor periculoase	Apă Sol Zgomot	În zona proiectului
C.E.T. Constanța	Producția de energie electrică	Aer	În zona proiectului
Zona industrială (lângă E87) – existența mai multor fabrici	Diferite activități industriale	Apă Aer Sol Zgomot Biodiversitate	În zona proiectului
Stația de epurare Raja SA	Epurare ape uzate	Apă Biodiversitate	În zona proiectului
S.C. Șantierul Naval Constanța S.A.	Construcții, reparații și conversii nave – amplasament SEVESO	Apă Sol Aer Zgomot	în zona proiectului
S.C. Chimpex S.A.	Manipularea mărfurilor în cadrul Portului Constanța, inclusiv a mărfurilor periculoase – amplasament SEVESO	Apă Sol Zgomot	în zona proiectului





Agencia pentru Protecția Mediului Constanța

Denumire proiect	Domeniu de activitate	Factori de mediu potențial afectați ca urmare a cumulării efectelor	Distanța față de proiect
S.C. Oil Terminal S.A. - S.P. Nord	Activitatea de manipulare pentru export de produse petroliere – amplasament SEVESO	Apă	în zona proiectului
S.C. Oil Terminal S.A. - S.P. Sud		Aer	
S.C. Oil Terminal S.A. - S.P. Port		Sol	
S.C. Milenium Gas S.R.L.	Fabricarea produselor obținute din prelucrarea titeiului	Apă Aer Sol Zgomot	cca. 0,7 km
S.C. Schenker Logistics Romania S.R.L. - Sucursala mol 1 Constanta Sud	Manipularea mărfurilor în cadrul Portului Constanța, inclusiv a mărfurilor periculoase – amplasament SEVESO	Apă Sol Zgomot	în zona proiectului

Proiectele planificate sau în curs de implementare identificate în zona proiectului

Denumire proiect	Domeniu de activitate	Factori de mediu potențial afectați ca urmare a cumulării efectelor	Distanța față de proiect





VIZAT SPRE
NEECHIMBARE

Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Drum Expres proiect: Dobrogea Expres DX8	Construcții drumuri	Biodiversitate Zgomot Aer Sol	> 9 km
Proiectul Neptun Deep	Explorare și dezvoltare perimetrul de gaze naturale	Biodiversitate Apă Sol	> 20 km
"REDUCEREA EROZIUNII COSTIERE, FAZA II (2014-2020)": - Protecția și reabilitarea structurilor costiere în zona Eforie Sud și Centru	Lucrări de reabilitare zonă costieră	Biodiversitate Zgomot Aer	> 6 km
"REDUCEREA EROZIUNII COSTIERE, FAZA II (2014-2020)": - Protecția și reabilitarea structurilor costiere în zona Costinești;	Lucrări de reabilitare zonă costieră	Biodiversitate Zgomot Aer	> 13 km
"REDUCEREA EROZIUNII COSTIERE, FAZA II (2014-2020)": - Protecția și reabilitarea structurilor costiere în zona Agigea	Lucrări de reabilitare zonă costieră	Biodiversitate Zgomot Aer	în zona proiectului

In etapa de executie a proiectului, potentialele efecte cumulate cu cele ale proiectelor sau activitatilor in desfasurare sunt nesemnificative, cu extindere locala, pe termen scurt, manifestat doar pe perioada de derularea lucrarilor.

In etapa de exploatare, raportat la efectele cumulative cu alte proiecte sau activitati industriale / portuare, efectele asupra factorilor de mediu sunt nesemnificative.





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

III. CONCLUZIILE RAPORTULUI PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI ȘI MĂSURILE PENTRU PREVENIREA, REDUCEREA ȘI, UNDE ESTE POSIBIL, COMPENSAREA EFECTELOR NEGATIVE SEMNIFICATIVE ASUPRA MEDIULUI:

Concluzia evaluării impactului asupra mediului este că realizarea investiției are un impact în limite admisibile asupra factorilor de mediu, totuși trebuie avute în vedere anumite măsuri mai ales în ceea ce privește managementul deșeurilor, evacuarea apelor uzate, modul de colectare și evacuare a apelor puviale, astfel încât să se asigure prevenirea, diminuarea sau chiar eliminarea potențialelor efecte negative asupra mediului.

În aceste condiții, impactul asupra mediului asociat implementării proiectului "Modernizare infrastructura feroviara în Portul Constanța" este identificat ca prezentând un risc mediu spre minim, pentru factorii de mediu susceptibili analizați.

Măsuri de evitare, reducere și compensare a impactului asupra factorilor de mediu

Apa/corpuri de apă

Implementarea proiectului de modernizare a căii ferate din Portul Constanța nu presupune traversarea unor corpuri sau cursuri de apă. Astfel, având în vedere faptul că proiectul este situat într-o zonă fără prezența corpurilor de apă sau a cursurilor de apă de suprafață/ fără conectivitate cu alte corpuri de apă, în cazul componenteii apă a fost considerată o singură clasă de sensibilitate, respectiv Foarte mică/ nesensibilă.

Cursuri de apă de suprafață

Etapa de execuție

În ceea ce privește etapa de execuție, având în vedere faptul că proiectul nu intersectează cursuri/ corpuri de apă de suprafață, sensibilitatea a fost considerată foarte mică/ nesensibilă.

În ceea ce privește evacuările din etapa de execuție, organizările de șantier vor avea prevăzute soluții de colectare și epurare/ preepurare a apelor uzate menajere și a apelor pluviale potențial contaminate colectate din punctele critice ale amplasamentelor (zone de depozitare, zona de parcare a utilajelor etc.). Apele uzate menajere din grupurile sanitare prevăzute în organizările de șantier vor fi evacuate prin vidanjare de către societăți autorizate.

Singurele situații de risc din etapa de execuție sunt reprezentate de poluările accidentale ale corpurilor de apă din vecinătatea proiectului. Cu toate acestea, astfel de situații pot apărea exclusiv accidental, fiind limitate temporar.

Etapa de operare

Implementarea proiectului nu presupune captări de apă de suprafață și nici evacuări de ape uzate în interiorul cursurilor/ corpurilor de apă din proximitatea amplasamentului. Așadar, alimentarea cu apă se va realiza din sursele existente, iar în ceea ce privește evacuarea apelor meteorice pe zona din afara Portului (zona între Port și Valu lui Traian), apele pluviale (meteorice) infiltrate în terasamentul c.f. vor fi colectate în drenuri și evacuate la podețe de descărcare (vâi fără nume – necadastrate, fără statut de conservare și care nu sunt de interes d.p.d.v. al biodiversității) și la cele 2 bazine de evaporare nou propuse prin proiect. Înainte de evacuare, apele colectate în drenuri vor fi preepurate





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

(ape convențional curate) în separatoare de hidrocarburi prevăzute prin proiect. În zona Portului Constanța evacuarea apelor uzate se va realiza prin intermediul sistemului portuar de canalizare.

În cadrul analizei în prezent calea ferată nefiind prevăzută cu separatoare de hidrocarburi, prin proiect, pentru protecția corpurilor de apă au fost prevăzute separatoare de hidrocarburi (140 bucăți) pentru pre-epurarea apelor pluviale potențial contaminate cu hidrocarburi, colectate în șanțurile de descărcare proiectate de-a lungul întregului traseu al căii ferate.

Ape subterane

Etapa de execuție

În această etapă există riscul de producere a unor accidente și de poluare accidentală a corpurilor de apă subterană ca urmare a desfășurării traficului de șantier. Cu toate acestea, impactul potențial se poate manifesta doar în cazul corpului de apă de tip freatic și este considerat nesemnificativ deoarece poluarea poate apărea exclusiv în mod accidental, în astfel de situații fiind utilizate kiturile prevăzute în organizările de șantier pentru astfel de situații.

Etapa de operare

Apa uzată rezultată în etapa de operare a proiectului se va evacua în văi nepermanente/ necadastrate, astfel încât există posibilitatea apariției unui impact negativ asupra corpurilor de apă subterană. Cu toate acestea, având în vedere realizarea separatoarelor de hidrocarburi ca urmare a implementării proiectului, se consideră că impactul estimat este negativ nesemnificativ, apele uzate fiind preepurate înainte de a fi evacuate. În această etapă nu poate fi exclusă producerea unor accidente, respectiv a unor poluări accidentale (ex: substanțe periculoase transportate pe calea ferată).

Este important de menționat faptul că proiectul se suprapune pe suprafața a trei corpuri de apă subterană, doar unul dintre acestea fiind freatic și posibil de a fi afectat de proiect. Celelalte două corpuri de apă subterană prezintă grad de protecție/ adâncime (RODL04 și RODL06), fiind improbabilă afectarea acestora.

Având în vedere faptul că pentru acest proiect a fost necesară emiterea de către Agenția Națională Apele Române, respectiv Administrația Bazinală de Apă Dobrogea-Litoral a Avizului de Gospodărire a Apelor nr. 21/ 28.02.2022, în ceea ce privește măsurile necesare a fi luate pentru protecția corpurilor de apă subterană și de suprafață se vor respecta condițiile prevăzute în acest aviz.

Aer

În **perioada de construcție**, ca măsuri de protecție se impun cele din categoria măsurilor preventive, realizabile prin supravegherea funcționării obiectivelor în limitele proiectate, iar în cazul apariției unei defecțiuni se impune depistarea rapidă a acesteia, urmată de remedierea în scurt timp.

Pentru diminuarea impactului asupra calității aerului, se recomandă luarea următoarelor măsuri în perioada de execuție a lucrărilor:

- limitarea vitezei de deplasare a vehiculelor la maxim 20 km/h pe utilizate în scopul realizării lucrărilor;
- în perioadele lipsite de precipitații se va asigura umectarea zonelor cu lucrări active în vederea reducerii emisiilor de particule și încadrarea concentrațiilor (PM_{10} / $PM_{2,5}$) în valorile limită prevăzute de legislația în vigoare;
- transportul pământului, deșeurilor și oricărui materiale care degajă praf se va realiza la nivelul întregului proiect exclusiv cu autocamioane acoperite cu prelate (prelate pentru bene) în scopul reducerii emisiilor de particule;
- curățarea roților vehiculelor înainte de ieșirea din șantier pe drumurile publice;





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

- oprirea motoarelor utilajelor în perioadele în care nu sunt implicate în activitate;
- evitarea executării lucrărilor care presupun manevrarea maselor de sol (decopertări/umpluturi) în perioadele cu vânturi puternice;
- în timpul lucrărilor de demolare / dezafectare se va asigura umectarea materialelor pentru reducerea la minim a emisiilor de particule, precum și acoperirea deșeurilor rezultate din demolări sau umectarea acestora pentru prevenirea împrăștierii prafului în perioadele cu vânturi puternice.

Având în vedere că nu sunt așteptate concentrații mari de emisii atmosferice în **perioada de operare**, nu sunt necesare măsuri suplimentare de reducere a acestora.

În **perioada de dezafectare** vor fi prevăzute măsuri similare cu cele din perioada de construcție.

Schimbari climatice

Pentru toate riscurile identificate în cadrul Studiului de schimbări climatice realizat pentru proiectul analizat au fost stabilite măsuri de adaptare, prezentate în cele ce urmează:

- 1. Temperatură (Creșterea temperaturii medii, Creșterea temperaturilor extreme, Valuri de căldură)**
 - Adaptarea șinelor la creșterile de temperatură;
 - Realizarea unei strategii de monitorizare și inspecție a semnelor de apariție a riscurilor atunci când sunt depășite anumite praguri de temperatură ridicată;
 - Impunerea restricțiilor de viteză pe anumite sectoare de cale ferată în cazul episoadelor de temperaturi extreme;
 - Proiectarea liniilor aeriene pentru o amplitudine mai mare a temperaturilor
 - Proiectarea locomotivelor și vagoanelor pentru temperaturi între -30 °C și 45 °C;
 - Utilizarea unor incinte pentru echipamente non-metalice sau vopsite pentru menținerea temperaturilor joase într-un mod mai eficient decât incintele metalice sau închise la culoare;
 - Utilizarea unor incinte mai spațioase pentru disiparea mai eficientă a căldurii din echipamente;
 - Realizarea unei strategii de diminuare a stresului termic.
- 2. Precipitații (Creșterea precipitațiilor medii anuale, Modificări ale cantităților de precipitații extreme)**
 - Utilizarea geotextilelor și geogrilelor;
 - Lucrări de consolidare a terasamentelor;
 - Evitarea pe cât posibil a zonelor cu risc mare la inundații;
 - Prevederea unor pante scurgere și șanțuri de colectare adaptate unei marje de 20% de potențiale modificări în variabilele climatice cauzate de schimbări climatice;
 - Lucrări de consolidare a terasamentelor.





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

VIZAT SPRE
NEECHIMBARE

3. Inundații

- Evitarea pe cât posibil a zonelor cu risc mare la inundații;
- Prevederea unor pante scurgere și șanțuri de colectare adaptate unei marje de 20% de potențiale modificări în variabilele climatice cauzate de schimbări climatice;
- Lucrări de consolidare a terasamentelor;
- Monitorizare și intervenție în cazul pagubelor cauzate de inundații.

4. Furtuni

- Impunerea restricțiilor de viteză pe anumite sectoare;
- Monitorizarea segmentelor de cale ferată pentru identificarea pagubelor generate de furtuni.

5. Creșterea nivelului mării

- Monitorizare și intervenție în cazul pagubelor cauzate de creșterea nivelului mării;
- Proiectarea infrastructurii în zonele cu risc, la cote peste nivelurile previzionate ca urmare a creșterii nivelului mării;
- Lucrări de consolidare a terasamentelor.

Sol

Pentru **etapa de construcție** sunt propuse următoarele măsuri:

- Interzicerea ocupării terenurilor cu categorii de folosință sensibile pentru organizări de șantier, zone de depozitare și platforme tehnologice, în cazul în care va fi identificată necesitatea unor suprafețe suplimentare;
- La amenajarea zonelor de depozitare temporară sau a platformelor tehnologice vor fi utilizate cu prioritate soluții care asigură reducerea suprafețelor la nivelul cărora este necesară îndepărtarea vegetației naturale, precum și construcția de fundații și platforme definitive;
- Stratul de sol vegetal va fi îndepărtat treptat, odată cu avansarea lucrărilor de terasamente. Solul fertil va fi depozitat în grămezi separate în vederea reutilizării în cadrul lucrărilor de reabilitare, atât la nivelul zonelor cu lucrări temporare cât și pe suprafața zonelor reabilite la nivelul lucrărilor permanente;
- Materialele scoase din cale, în special cele care prezintă riscuri de contaminare (sol contaminat, piatră spartă, traverse etc.) se vor depozita doar pe suprafețe impermeabilizate prevăzute cu rigole perimetrice de colectare a apelor pluviale care intră în contact cu materialele;
- În cazul identificării solurilor contaminate cu hidrocarburi pe amplasamentul CF, se va notifica GNM –CT și se vor desfășura activități de curățare, remediere și reconstrucție ecologică în conformitate cu prevederile Legii nr. 74/2019 privind gestionarea siturilor potențial contaminate;
- Depozitarea temporară pe amplasamente a deșeurilor rezultate în urma lucrărilor, precum și a celor de tip menajer, până la preluarea de către firme specializate în vederea eliminării finale sau valorificării, se va realiza în recipiente corespunzătoare, în spații special amenajate;
- Depozitarea materialelor de construcții necesare se va realiza doar în locuri special amenajate. Se va evita depozitarea materialelor direct pe sol;
- Depozitarea substanțelor periculoase se va face pe platforme special amenajate, în scopul protejării solului de scurgeri accidentale și infiltrații;





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

- Se va evita poluarea solului cu uleiuri și produse petroliere prin asigurarea funcționării corespunzătoare a utilajelor și efectuarea operațiilor de întreținere în spații special destinate;
- Este interzisă ocuparea unor suprafețe de teren suplimentar față de cele prevăzute prin proiect;
- În cazul unei contaminări a solului, porțiunea afectată va fi îndepărtată și tratată / eliminată în funcție de tipul de contaminare. Organizările de șantier vor fi dotate corespunzător cu materiale absorbante specifice pentru fiecare tip de material / substanță care poate cauza poluare în urma unei gestionări necorespunzătoare;
- La finalizarea lucrărilor de construcție, terenurile afectate temporar vor fi reabilite. În acest sens se recomandă utilizarea solului vegetal decopertat la inițierea lucrărilor (acolo unde acesta nu este contaminat), pentru a păstra aceleași calități structurale ale acestuia, respectiv menținerea băncii de semințe;
- Zonele care au fost afectate de îndepărtări ale vegetației vor fi stabilizate corespunzător, iar în zonele rămase libere după finalizarea construcțiilor, vegetația inițială va fi refăcută.

Pentru **etapa de operare** sunt propuse următoarele măsuri:

- Pentru controlul vegetației ruderales de pe terasamentul căii ferate se vor utiliza erbicide cu un grad de toxicitate mai mic. Erbicidele organice persistente nu vor fi utilizate pe porțiuni extinse ale terasamentului. Personalul care va realiza lucrările de erbicidare va fi instruit cu privire la riscurile ce implică activitatea de erbicidare. Aplicarea erbicidului trebuie să fie conform cu specificațiile producătorului;
- Stocarea substanțelor cu potențial de contaminare a solurilor necesare în lucrările de întreținere a căii ferate se va face exclusiv în incinte acoperite, special prevăzute în acest sens.

Pentru **etapa de dezafectare** sunt recomandate următoarele:

- Nu vor fi depozitate cantități de material obținute din dezafectarea proiectului sau unor secțiuni ale proiectului pe sol natural;
- Depozitarea temporară a deșeurilor rezultate din demolări se va realiza pe suprafața ocupată terasamentul căii ferate și în cadrul organizării de șantier, fără ocuparea unor suprafețe suplimentare de teren;
- La finalizarea lucrărilor de dezafectare, terenurile afectate vor fi reabilite;
- Lucrările de refacere ulterior etapei de dezafectare vor avea ca scop refacerea solului la un nivel similar celui anterior etapei de construcție și va ține cont de particularitățile solului învecinat de la acel moment.

Subsol

Având în vedere faptul că nu au fost identificate impacturi semnificative ce ar putea apărea ca urmare a implementării proiectului, nu sunt necesare măsuri speciale de evitare sau reducere a impactului asupra mediului geologic.

Biodiversitate

În **etapa de execuție** se propun următoarele măsuri de reducere a impactului asupra biodiversității:





AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CONSTANȚA

- Pentru execuția proiectului se elaborează un Plan de Management de Mediu (PMM), ce va detalia toate măsurile de evitare și reducere a impactului (alături de alte cerințe) prevăzute în Raportul privind Impactul asupra Mediului, Acordul de mediu și Avizul de Gospodărirea Apelor. PMM se elaborează după emiterea Acordului de mediu și se revizuieste după cum urmează:
 1. Înainte de demararea lucrărilor de construcție;
 2. La fiecare 6 luni pe perioada derulării lucrărilor de construcție;
 3. Înainte de punerea în funcțiune a căii ferate;
 4. La oricare modificare a proiectului legată de soluțiile constructive sau măsurile de evitare și reducere a impactului precum și la revizuirea actelor de reglementare;
 5. La dezafectarea căii ferate.
- Înainte de demararea lucrărilor de construcție se va realiza un Inventar actualizat al habitatelor și speciilor de interes comunitar aflate în interiorul limitelor de proiect. Inventarul actualizat este necesar în condițiile în care între momentul colectării datelor din teren pentru caracterizarea condițiilor inițiale și momentul demarării lucrărilor de construcție poate trece un număr mare de ani.
- Deschiderea oricărui front de lucru trebuie făcută după ce în prealabil responsabilii cu biodiversitatea au evaluat prezența speciilor de interes comunitar în zona ce urmează a fi afectată și pot garanta că au fost luate toate măsurile privind evitarea/ reducerea impactului asupra acestor specii, inclusiv operațiuni de relocare, acolo unde este cazul.
- Fronturile de lucru vor fi verificate periodic de responsabilii cu biodiversitatea pentru a se asigura că au fost luate toate măsurile pentru evitarea instalării speciilor de faună în zonele temporar inactive în care reluarea lucrului ar putea conduce la distrugerea de cuiburi și adăposturi și/ sau apariția de victime. Soluțiile pentru evitarea instalării speciilor pot consta în: instalarea de plase/ prelate, eliminarea vegetației înainte de perioada de cuibărire (perioada de cuibărire pentru speciile de păsări este cuprinsă în intervalul aprilie – iulie), îngrădiri temporare etc.
- Realizarea de instruiți periodice pentru tot personalul implicat în lucrările de construcție / dezafectare, cu privire la problemele generale de mediu, habitate și specii protejate recunoașterea și controlul speciilor invazive și măsuri de evitare și reducere a impacturilor. Se va acorda o atenție sporită problemelor privind interzicerea colectării de plante și animale sau rănirea și omorârea deliberată a speciilor protejate.
- Niciun fel de substanțe lichide nu vor fi deversate în interiorul ariilor protejate, niciun fel de specii de plante sau animale nu vor fi introduse și nu vor fi abandonate resturi de mâncare sau oricare alt fel de deșeuri pe suprafața solului sau în apă.





AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CONSTANȚA

- Desfășurarea activităților de construcție pe timpul nopții se va limita la minim în vecinătatea siturilor Natura 2000 pentru a evita coliziunea dintre fauna nocturnă și utilaje.
- În situațiile în care în perioada de construcție este identificat în ampriza proiectului lemn mort, este necesară mutarea acestuia în zone din afara amprizei proiectului, preferabil în interiorul habitatelor forestiere învecinate (zona de pădure din vecinătatea localității Valu lui Traian).
- Implementarea unui program de identificare și control al speciilor de plante invazive (în zona de învecinare a proiectului cu cu situl Natura 2000 ROSCI0073). Vor fi prevăzute acțiuni de îndepărtare mecanică a speciilor invazive sau potențial invazive identificate.
- Pentru evitarea riscului de pătrundere a unor taxoni invazivi sau potențial invazivi în zonele amenajate, solul utilizat pentru lucrări (dacă va fi cazul) va trebui adus din zone neafectate de prezența unor specii de plante alohtone/ cu caracter invaziv.
- Este interzisă amplasarea zonelor de depozitare definitivă de material de umplură rezultat din săpături, precum și a depozitelor temporare la distanțe mai mici de 1 km de limitele siturilor Natura 2000.
- Implementarea pentru toate componentele proiectului, a unor sisteme de iluminat cu grad scăzut de atractivitate pentru nevertebratele zburătoare (având în consecință efecte și asupra avifaunei și chiropterelor) și care să asigure direcționarea luminii exclusiv către zonele de activitate ale căii ferate și limitarea dispersiei luminii în habitatele naturale.
- Pentru evitarea pătrunderii amfibienilor și reptilelor în decantoarele sau separatoarele de produse petroliere se vor implementa soluții (ex: site) în zonele de conexiune între șanțurile de pluvial și instalațiile de preepurare.
- În perioada construcției se va evita menținerea deschisă a oricăror bazine, șanțuri, săpături pentru fundații etc., în care exemplarele de amfibieni și reptile pot să rămână captive. Aceste potențiale capcane trebuie inventariate și inspectate periodic pentru evitarea producerii de victime. Zonele în care se vor realiza lucrări vor fi împrejmuite cu garduri temporare pentru evitarea pătrunderii amfibienilor și reptilelor în aceste zone.
- Toată infrastructura electrică realizată în cadrul proiectului va fi izolată pentru evitarea electrocutării păsărilor.
- În cazul în care vor fi necesare lucrări de demolare, este necesar ca acestea să se realizeze în afara perioadei sensibile pentru coloniile de maternitate ale liliecilor (în afara perioadei mai - august). Lucrările pot fi demarate doar după inspectarea locațiilor de către un biolog sau ecolog specializat. În cazul identificării unor colonii de lilieci, înaintea desfășurării lucrărilor





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

va fi necesară montarea unor adăposturi artificiale în alte locații adecvate (adăposturile vor fi de tip „căsuțe pentru lilieci” și pot fi montate în arbori sau pe construcții, preferabil la distanță de calea ferată și drumuri), iar indivizii identificați vor fi relocați.

- În cazul lucrărilor de demolare a lucrărilor de artă, structurile propuse a fi demolate se vor inspecta de către un biolog sau ecolog specializat. În cazul în care vor fi identificați indivizi de chiroptere în aceste zone, vor fi stabilite soluții pentru relocarea acestora înaintea demarării lucrărilor.

În **etapa de operare** se propun următoarele măsuri de reducere a impactului asupra biodiversității:

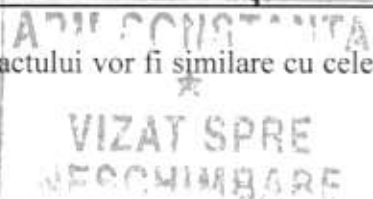
- În etapa de operare, în funcție de rezultatele programului de monitorizare se pot adopta soluții suplimentare cu privire la derularea traficului feroviar. Aceste măsuri pot include de exemplu reducerea vitezelor de deplasare pe anumite sectoare ale căii ferate.
- Pentru reducerea nivelului de alterare a habitatelor în perioada de operare ca urmare a activităților de control al vegetației, este recomandată utilizarea unor soluții alternative (fie de natură biologică, fie de natură mecanică) la cele bazate exclusiv pe soluții chimice. Activitățile de control al vegetației trebuie să se limiteze la suprafața strict necesară pentru asigurarea siguranței feroviare;
- Implementarea pentru toate componentele proiectului a unor sisteme de iluminat cu grad scăzut de atractivitate pentru nevertebratele zburătoare (având în consecință efecte și asupra avifaunei și chiropterelor) și care să asigure direcționarea luminii exclusiv către zonele de activitate ale căii ferate. Acesta este necesar pentru a se evita/ reduce riscul de coliziune cu traficul feroviar și se va aplica pe întreaga lungime a CF.
- Eficacitatea pe termen lung a măsurilor de reducere a impactului depinde în timpul operării proiectului de asigurarea integrității și funcționalității tuturor elementelor componente ale acestora. În acest sens este necesară prevederea unui program periodic de verificare și întreținere a elementelor constructive, precum și de asigurare a viabilității exemplarelor vegetale plantate în etapa de reabilitare ecologică.
- În cadrul PMM este necesară specificarea substanțelor utilizate în tratamentele fitosanitare aplicate pe terasament în vederea menținerii siguranței feroviare și a vizibilității, cu evitarea afectării faunei și florei locale.
- Implementarea unui sistem de identificare și colectare a potențialelor victime de animale de pe calea ferată. Rolul acestui sistem este de a reduce riscul de coliziune pentru alte păsări sau alte animale ce ar putea fi atrase de existența carcaselor.
- Prevederea în PMM a unui program de verificare și întreținere a dotărilor pentru preepurarea apelor pluviale (separatoare de produse petroliere).





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

În **etapa de dezafectare**, măsurile de evitare și reducere a impactului vor fi similare cu cele propuse în etapa de construcție.



Peisaj

În **etapa de execuție**, se propun următoarele măsuri de reducere a impactului asupra peisajului:

- ⊗ minimizarea pe cât posibil a suprafețelor afectate de construcții, decopertări, amenajări temporare;
- ⊗ refacerea suprafețelor afectate temporar ca urmare a desfășurării lucrărilor de construcție și încadrarea acestora în peisaj;
- ⊗ pe toate suprafețele afectate temporar în timpul construcției (ex: organizări de șantier, fronturi de lucru, platforme tehnologice, zone de depozitare pământ) se vor executa lucrări de instalare a vegetației la finalizarea lucrărilor de construcție.
- ⊗ refacerea zonelor incluse în limita de construcție, care nu sunt ocupate de construcțiile aferente căii ferate, inclusiv în zonele aferente relocărilor de utilități;
- ⊗ zonele afectate de lucrările de construcție vor fi aduse la o stare care să reprezinte cât mai fidel starea naturală a zonelor afectate și să asigure integrarea peisagistică a elementelor supuse lucrărilor de refacere;
- ⊗ pentru plantarea de arbori, arbuști și vegetație ierboasă se vor utiliza exclusiv specii de plante native, non-invazive;
- ⊗ sistemul de protecție împotriva zgomotului, precum și panourile cu rol de reducere a coliziunii speciilor cu traficul feroviar vor fi realizate cu materiale, texturi și culori care să asigure un grad ridicat de integrare estetică cu elementele naturale de peisaj din zona în care sunt montate;

Principalele măsuri de reducere a impactului asupra peisajului în **perioada de operare** sunt reprezentate de:

- ⊗ asigurarea lucrărilor de întreținere a vegetației plantate în cadrul lucrărilor de refacere și realizarea de lucrări de plantare suplimentare în cazul în care se constată uscarea vegetației;
- ⊗ întreținerea sistemului de protecție împotriva zgomotului;
- ⊗ întreținerea elementelor constructive ale căii ferate.

Principalele măsuri de reducere a impactului asupra peisajului în **perioada de dezafectare** sunt reprezentate de:

- ⊗ minimizarea pe cât posibil a suprafețelor afectate de lucrările de dezafectare și amenajările temporare necesare realizării lucrărilor (organizări de șantier, zone temporare de depozitare, drumuri temporare de acces);
- ⊗ reabilitarea terenurilor la o formă cât mai apropiată de cea inițială și realizarea lucrărilor de refacere prin implementarea lucrărilor de revegetare (plantări de arbori, arbuști, vegetație ierboasă), pentru a putea fi reintegrate structural și funcțional în categoria anterioară de folosință a terenului;





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

- ⊗ pentru realizarea lucrărilor de rehabilitare a suprafețelor afectate și amenajarea cu vegetație a acestora se vor folosi doar speciile din compoziția fitocenotică locală. Se va interzice utilizarea oricăror specii de plante străine (non-native) și/sau cu caracter invaziv.

Mediul social și economic

Pentru reducerea la minim a impactului asupra mediului social, în **etapa de execuție** se vor lua următoarele măsuri:

- ⊗ informarea cetățenilor din zonă cu privire la programul lucrărilor și în special a perioadelor în care vor fi întrerupte temporar rețelele de furnizare a utilităților edilitare (energie electrică, apă, gaze etc.);
- ⊗ lucrările nu se vor desfășura noaptea, în intervalul 22:00-07:00;
- ⊗ încurajarea angajării de personal calificat și necalificat din zona de implementare a proiectului;
- ⊗ curățarea zilnică a căilor de acces în vecinătatea zonelor de lucru și întreținerea acestor drumuri;
- ⊗ protecția și semnalizarea zonelor de lucru, cu marcaje clare privind limita de siguranță în perimetrul lucrărilor;
- ⊗ interzicerea accesului în zonele de lucru pentru persoanele neautorizate;
- ⊗ toate utilajele și echipamentele folosite în lucrările de construcție trebuie să corespundă cerințelor *Directivei 2000/14/CE privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la zgomotul emis de echipamentele utilizate în exterior*. Echipamentele trebuie să poarte marcajul CE și indicația nivelului de zgomot generat și să fie însoțite de declarația de conformitate CE;
- ⊗ limitarea traseelor din zonele locuite de către utilajele și autovehiculele cu mase mari;
- ⊗ deplasarea vehiculelor în șantier se va face cu viteză redusă de maxim 30 km/h.
- ⊗ montarea unor panouri fonoabsorbante mobile în zonele în care fronturile de lucru se află la o distanță mai mică de 50 metri față de zonele locuite. Acestea se vor utiliza pe toată durata etapei de construcție în zonele respective.

Pentru diminuarea impactului asupra zonelor locuite în **etapa de operare**, se vor lua următoarele măsuri:

- ⊗ montarea unui sistem de reducere a nivelului de zgomot în zona localităților sensibile, respectiv Municipiul Constanța, Valu lui Traian, Agigea, Sanatoriu Agigea, Stațiunea Zoologică Marină Agigea. Sistemul se va monta în toate zonele în care au rezultat depășiri ale limitei prevăzute în legislația în vigoare și va asigura un reducerea nivelului de zgomot la un nivel optim pentru locuitorii din zonele afectate anterior menționate;
- ⊗ verificarea și întreținerea sistemului de reducere a zgomotului;
- ⊗ întreținerea adecvată a infrastructurii ferate, inclusiv a garniturilor de tren, în vederea reducerii zgomotului de rulare.

Implementarea proiectului se va realiza astfel încât să se asigure continuarea desfășurării vieții comunităților și activităților economice. Drumurile și rețelele de utilități intersectate de proiect vor fi relocalate, continuând a fi funcționale și pe durata operării căii ferate.

În **etapa de dezafectare** se vor implementa aceleași măsuri prevăzute în etapa de execuție.

Condiții culturale și entice, patrimonial cultural

Pentru evitarea și reducerea impacturilor asupra moștenirii culturale în **etapa de construcție** se recomandă următoarele măsuri:





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

- În timpul execuției lucrărilor este necesară supravegherea arheologică a tuturor lucrărilor la calea ferată care afectează solul, având în vedere că, în profida antropizării zonei proiectului, mai pot fi interferate vestigii arheologice, caz în care supravegherea se poate transforma în cercetare preventivă;
- În situația în care în etapa de construcție sunt identificate noi situri arheologice, lucrările vor fi oprite, iar autoritățile competente vor fi contactate pentru expertiză și stabilirea soluțiilor necesare. Orice descărcări de sarcină arheologică se vor realiza în conformitate cu legislația în vigoare și cerințele Comisiei Naționale de Arheologie.

În **etapa de operare** nu sunt necesare măsuri specifice pentru reducerea impactului asupra patrimoniului cultural.

În etapa de dezafectare se vor adopta aceleași seturi de măsuri stabilite pentru perioada de execuție.

Resurse naturale

Pentru etapa de execuție sunt recomandate următoarele măsuri:

- Interzicerea exploatării de resurse naturale din interiorul ariilor naturale protejate;
- Minimizarea necesarului de piatră spartă prin recuperarea acesteia din terasamentul actual;
- Aprovizionarea materiilor prime se va face exclusiv din surse autorizate, prin intermediul furnizorilor;
- Se va evita ocuparea unor suprafețe de teren în plus față de cele prevăzute prin proiect;
- Terenurile ocupate temporar vor fi reabilitate la sfârșitul lucrărilor;
- Zonele care au fost afectate de îndepărtări ale vegetației vor fi stabilizate corespunzător, iar în zonele rămase libere după finalizarea construcțiilor se va asigura reinstalarea vegetației;
- Nu se vor realiza captări de apă pentru asigurarea necesarului de apă în timpul construcției.

În **etapa de operare** este necesară implementarea următoarelor măsuri:

- Asigurarea mentenanței instalațiilor sanitare astfel încât să se asigure reducerea pierderilor de apă;
- Evitarea ocupării unor suprafețe suplimentare de teren în timpul lucrărilor de mentenanță și reparații, altele decât terenurile aferente infrastructurii feroviare rezultate în urma implementării proiectului.

În **etape de dezafectare** măsurile vor fi similare celor din perioada de execuție.

Pe perioada de execuție a lucrărilor se va elabora planul calitatii prin care se va stabili managementul lucrărilor și se vor propune măsurătorilor de control al calitatii.

- Monitorizarea stării tehnice a parcului de utilaje pentru depistarea eventualelor defectiuni
- Verificarea periodică a etanșeității rezervoarelor și recipientilor de stocare a carburanților și altor substanțe/deseuri periculoase, dacă este cazul
- Stabilirea de către contractor unui program de prevenire și combatere a poluării accidentale: măsuri necesare a fi luate, echipe de intervenție, dotări și echipamente pentru intervenție în caz de poluare accidentală





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

DESEURI

In perioada lucrarilor de executie a proiectului se preconizeaza ca vor rezulta urmatoarele categoriile de deseuri, prezentate in tabelul urmator.

Managementul deseurilor generate

★
 VIZAT SI PE
 NESCHIMBARE

Denumire deșeu	Cantitate estimată a fi generată	Unitate de măsură	Starea fizică*	Cod deșeu**	Modul de gestionare
Etapă de execuție					
Deșeuri municipale amestecate	459,9	t/an	S	20 03 01	Eliminare la depozit de deșeuri autorizat
Deșeuri municipale colectate separat – hârtie și carton	0,7		S	20 01 01	Reciclare și valorificare
Deșeuri municipale colectate separat - plastic	0,7		S	20 01 39	Reciclare și valorificare
Deșeuri municipale colectate separat - metale	0,7		S	20 01 40	Reciclare și valorificare
Lemn	3.500	t		17.02.01	Pot fi refolosite ca elemente de sprijin în construcții sau ca lemne de foc pentru populație
Amestecuri metalice (în principal linii de cale ferată)	95.558	t	S	17 04 07	Valorificare
Deșeuri din lemn cu conținut de substanțe periculoase (traverse contaminate cu creozot)	22.415	t	S	17 02 04*	Valorificare energetică (incinerare)
Beton	51.990	t	S	17 01 01	Tratare și valorificare
Deșeuri din materiale plastice	0,5	t	S	17 02 03	Reciclare și valorificare
Sticlă	0,6		S	17 02 02	
Deșeuri de ambalaje fără conținut de substanțe periculoase	7		S	15 01 01	
			S	15 01 02	
			S	15 01 03	
				15 01 04	
Ambalaje cu conținut de substanțe periculoase	7		S	15 02 10*	Decontaminare și valorificare





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

ADN CONSTANȚA
 VIZAT SPRE
 PERSONALUL

Denumire deșeu	Cantitate estimată a fi generată	Unitate de măsură	Starea fizică*	Cod deșeu**	Modul de gestionare
Absorbanți, materiale filtrante (inclusiv filtre de ulei fără altă specificație), materiale lustruire, îmbrăcăminte de protecție contaminată cu substanțe periculoase	0,7		S	15 02 02*	Eliminare prin incinerare
Alte uleiuri de motor, de transmisie și de ungere	29,42		S	13 02 08*	Valorificare
Amestecuri de beton, cărămizi, țigle și materiale ceramice, altele decât cele specificate la 17 01 06	55.200	t	S	17 01 07	Utilizare ca material de umplură
Deșeuri de la sudură	14,71	t	S	12 01 13	Valorificare
Pământ și pietre cu conținut de substanțe periculoase	80.000	t	S	17 05 03*	Decontaminare și reutilizare ca material de umplură în zone acceptate de autorități conf. NTF nr. 71-002:2006
Pământ și pietre altele decât cele specificate la 17 05 03*	2.300.000	t	S	17 05 04	Reutilizare ca material de umplură la o groapă de umplură cu acordul autorităților locale.
Componente periculoase demontate din echipamente casate	11,77	t/perioada de execuție	S	16 02 15*	Eliminare prin operatori autorizați
Cabluri	42,00	t	S	17 04 11	Valorificare
Etapă de operare					
Deșeuri municipale amestecate	114,80	t/an	S	20 03 01	Eliminare la depozit de deșeuri autorizat
Hârtie și carton	0,70		S	20 01 01	Reciclare și valorificare
Amestecuri metalice	50		S	17 04 07	Reciclare și valorificare
Materiale plastice	0,10		S	17 02 03	Reciclare și valorificare





AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CONSTANȚA

Denumire deșeu	Cantitate estimată a fi generată	Unitate de măsură	Starea fizică*	Cod deșeu**	Modul de gestionare
Amestecuri de grăsimi și uleiuri de la separarea amestecurilor apă/ulei din alte sectoare decât cel specificat la 19 08 09	882,54	m ³ /an	SS	19 08 10*	Eliminare

Tehnicile care vor fi implementate pentru colectarea, stocarea temporară și eliminarea deșeurilor vor respecta cerințele de bază menționate în legislația în vigoare și ghidurilor cadru, respectiv:

- Deșeurile vor fi predate pe baza de contract, exclusiv unor colectori sau unor operatori autorizați;
- Va fi păstrată evidența tipurilor și cantităților tuturor categoriilor de deșuri generate pe amplasament;
- Va fi implementat și operat un sistem de colectare separată, care să prevină amestecarea deșeurilor periculoase cu deșuri nepericuloase și care va permite valorificarea acestora;
- Deșeurile nepericuloase rezultate în urma demolării, se vor colecta selectiv, se vor depozita temporar pe platforme betonate, de unde vor fi preluate de firme autorizate;
- Substanțele periculoase se vor transporta în recipiente, containere, vase conforme, închise etans și etichetate în conformitate cu prevederile legale.

Conform art. 21 din OUG 92/2021 privind regimul deșeurilor, *gestionarea deșeurilor trebuie să se realizeze fără a pune în pericol sănătatea populației și fără a dauna mediului, în special:*

- ✓ *fără a genera riscuri de cotașinare pentru aer, apă, sol, faună sau floră;*
- ✓ *fără a crea disconfort din cauza zgomotului sau a mirosului;*
- ✓ *fără a afecta negativ peisajul sau zonele de interes special.*

Materialele inerte, precum resturile de materiale de construcții, materiale de termoizolație, vor fi transportate în locurile indicate de administrația publică locală prin Autorizația de Construire sau vor fi transportate la un depozit de deșuri inerte, autorizat conform legislației în vigoare.

În vederea asigurării unui management corespunzător al deșeurilor pe amplasament, în perioada execuției lucrărilor de construcție a proiectului, se vor lua **masuri** precum:

- evacuarea ritmică a deșeurilor din zona de generare în vederea evitării formării de stocuri și creșterii riscului amestecării diferitelor tipuri de deșuri;
- reducerea volumului de deșuri generate, în special al deșeurilor care nu pot fi pregătite pentru reutilizare sau reciclare;
- conform OUG nr. 92/2021 clasificarea și codificarea deșeurilor, inclusiv a deșeurilor periculoase se realizează potrivit:





AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CONSTANȚA

VIZAT SPRE
NESCIMBARE

- ✓ *Deciziei Comisiei 2000/ 532/ CE din 3 Mai 2000 de inlocuire a Deciziei 94/ 3/CE de stabilire a unei liste de deseuri in temeiul art. 1 , alin (a) din Directiva 75/442/CEE a Consiliului privind deseurile si a Directivei 94/904/CE a Consiliului de stabilire a unei liste de deseuri periculoase in temeiul art.1 , alin (4) din Directiva 91/ 689/CEE a Consiliului privind deseurile periculoase , cu modificarile ulterioare;*
- ✓ *Anexei 4.*
- se va institui evidenta gestiunii deseurilor evidentindu-se atat cantitatile de deseuri rezultate, cat si modul de gestionare a acestora si se vor raporta catre autoritatea locala de mediu;
- conform art.4 si art. 21 din OUG nr. 92/2021, *producatorii si detinatorii de deseuri au obligatia de a se asigura ca deseurile sunt pregatite pentru reutilizare, reciclare sau sunt supuse altor operatiuni de valorificare;*
- respectarea prevederilor H.G. nr. 1061/2008 privind transportul deseurilor periculoase si nepericuloase pe teritoriul Romaniei;
- se interzice abandonarea deseurilor si/sau depozitarea in locuri neautorizate;
- autovehiculele care vor transporta material pulverulent vor fi acoperite si vor avea usile securizate astfel incat sa se evite spulberarea si/sau imprastierea materialelor transportate in timpul deplasarii;
- deseurile produse se vor colecta separat, pe categorii astfel incat sa poata fi preluate si transportate in vederea depozitarii in depozitele care le accepta la depozitare conform criteriilor prevazute in Ordinul MMGA nr. 95/2005 sau in vederea unei eventuale valorificari; se vor asigura facilitati de depozitare intermediara in cadrul organizarii de santier, pe tipuri de deseuri, creandu-se premise pentru colectarea selectiva;
- deseurile rezultate din activitate vor fi colectate selectiv in pubele inscriptionate si vor fi preluate de catre serviciile specializate; deseurile reciclabile vor fi valorificate prin agenti economici reglementati din punctul de vedere al protectiei mediului;
- este interzisa incinerarea deseurilor pe amplasament;
- este interzisa depozitarea temporara a deseurilor, imediat dupa producere direct pe sol sau in alte locuri decat cele special amenajate pentru depozitarea acestora; toti lucratorii vor fi instruiti in acest sens;
- la finalizarea santierului, respectiv la terminarea lucrarilor de construire a proiectului, se vor indeparta toate deseurile de pe amplasament.

IV. CONDIȚII CARE TREBUIE RESPECTATE

1. In timpul realizarii proiectului:

Conditii de ordin tehnic cerute prin prevederile actelor normative specifice

- în conformitate cu OUG nr. 92/2021, titularul autorizației de construire/desființare emise de către autoritatea administrației publice locale, centrale sau de către instituțiile abilitate să





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

autorizeze lucrările de construcții cu caracter special are obligația de a avea un plan de gestionare a deșeurilor din activități de construire și/sau desființare, după caz, prin care se instituie sisteme de sortare pentru deșeurile provenite din activități de construcție și desființare, cel puțin pentru lemn, materiale minerale - beton, cărămidă, gresie și ceramică, piatră, metal, sticlă, plastic și ghips pentru reciclarea/reutilizarea lor pe amplasament, în măsura în care este fezabil din punct de vedere economic, nu afectează mediul înconjurător și siguranța în construcții, precum și de a lua măsuri de promovare a demolărilor selective pentru a permite eliminarea și manipularea în condiții de siguranță a substanțelor periculoase pentru a facilita reutilizarea și reciclarea de înaltă calitate prin eliminarea materialelor nevalorificabile.

- În conformitate cu OUG nr. 92/2021, titularii pe numele cărora au fost emise autorizații de construire și/sau desființări trebuie să raporteze anual la APM, până la 30 aprilie a anului următor celui pentru care se raportează, conformarea cu art. 17 alin. (7) și măsurile adoptate potrivit art. 31 alin. (1);
- În conformitate cu OUG nr. 92/2021, gestionarea deșeurilor trebuie să se realizeze fără a pune în pericol sănătatea populației și fără a dăuna mediului, în special:
 - a) fără a genera riscuri de contaminare pentru aer, apă, sol, faună sau floră;
 - b) fără a crea disconfort din cauza zgomotului sau a mirosurilor; și
 - c) fără a afecta negativ peisajul sau zonele de interes special.
- se interzic lucrările de reparații și întreținere a autovehiculelor în cadrul organizării de șantier; acestea se vor realiza în unități autorizate și corespunzător dotate ;
- se vor respecta normele de igiena și recomandările privind mediul de viață al populației, aprobate cu Ordinul Ministrului Sănătății nr. 119/2014;
- se interzice afectarea sub orice formă a vecinătăților amplasamentului studiat ;
- în conformitate cu prevederile Legii nr. 226/2013 privind aprobarea OUG nr.164/2008 pentru modificarea și completarea O.U.G. nr. 195/2005 privind protecția mediului, art. 15, alin. 2, lit.(a), titularul are obligația de a notifica autoritatea competentă pentru protecția mediului dacă intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii actelor de reglementare, precum și modificări ale condițiilor care au stat la baza emiterii actelor de reglementare, înainte de realizarea modificării. Până la adoptarea unei decizii de către autoritatea competentă, este interzisă realizarea proiectului, care ar rezulta în urma modificărilor care fac obiectul notificării (potrivit art. 16, alin. 5 din O.U.G. nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 226/2013).

Condiții prevăzute în Avizul de gospodărire a apelor

- se vor solicita și obține, înainte de începerea lucrărilor, toate avizele și autorizațiile necesare, conform legislației în vigoare;
- Se interzice orice evacuare de ape uzate epurate sau neepurate în acvatoriul portuar, în Marea Neagră și în subteran. Nu se admite soluția de evacuare în subteran a apelor uzate epurate;





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

- In timpul executarii lucrarilor sa nu afecteze in nici un fel calitatea apei din acvatoriul portuar si din afara acestuia si stabilitatea constructiilor hidrotehnice existente;
- Dupa finalizarea lucrarilor se va elibera amplasamentul de orice fel de obstacole, materiale sau alte deseuri si terenul se va aduce la starea initiala;
- In cazul producerii unor poluari accidentale in timpul executiei lucrarilor, beneficiarul va anunta imediat Administratia Bazinala de Apa Dobrogea Litoral, intreaga raspundere din punct de vedere al depoluarii zonei si suportarii eventualelor costuri revine beneficiarului si constructorului;
- In timpul executiei lucrarilor, sa aiba in permanenta in dotare material absorbant de produse petroliere pentru interventia operativa in caz de poluare accidentala;
- Alimentarea cu carburanti si lubrefianti a utilajelor si autovehiculelor, precum si interventiile tehnice asupra acestora, se vor face in locuri special amenajate;
- Responsabilitatea privind alegerea solutiei si dimensionarea lucrarilor revine, integral, beneficiarului si proiectantului lucrarilor;
- **Beneficiarul are obligatia să anunțe in scris ABADL, data de începere a lucrărilor, cu 10 zile înainte de aceasta, precum si data de finalizare a acestora;**
- **Sa permita accesul personalului de gospodarie a apelor in incinta obiectivului, in scopul indeplinirii atributiilor de control, conform prevederilor Legii Apelor nr. 107/1996, modificata si completata;**
- **Avizul de gospodarie a apelor isi mentine valabilitatea pe toata durata de realizare a lucrarilor, daca executia acestora a inceput in cel mult 24 de luni de la data emiterii acestuia si daca au fost respectate prevederile inscrite in aviz, in caz contrar avizul isi pierde valabilitatea;**
- Daca pe parcursul derularii investitiei, apar modificari ale datelor care au stat la baza emiterii prezentului aviz, se va solicita aviz de gospodarie a apelor modificator, conform prevederilor Ordinului Ministerului Apelor si Padurilor nr. 828/04.07.2019 privind aprobarea Procedurii si competentelor de emitere, modificare, retragere a avizului de gospodarie a apelor, inclusiv procedura de evaluare a impactului asupra corpurilor de apa, aprobarea Normativului de continut al documentatiei tehnice supuse avizarii, precum si a Continutului cadrul al Studiului de evaluare a aimpactului asupra corpurilor de apa.

Conditii necesare a fi indeplinite in timpul organizarii de santier

- organizarea de șantier se va amplasa pe o suprafață de teren judicios planificată, astfel încât terenul afectat să fie de dimensiuni minime, fără afectarea vecinătăților;
- se va asigura împrejmuirea incintei organizării de șantier și semnalizarea corespunzătoare, care să asigure în ansamblu un efect vizual plăcut; se interzic lucrările de reparații și întreținere a autovehiculelor în cadrul organizării de șantier; acestea se vor realiza în unități autorizate și dotate corespunzător; se va asigura curățarea roților autovehiculelor pe platforme corespunzătoare, astfel încât să se evite transferul de pământ pe drumurile publice;





AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CONSTANȚA

- se interzice spălarea mijloacelor auto în incinta organizării de șantier;
- în mod obligatoriu, accesul utilajelor, autovehiculelor, orice transport greu se va desfășura cu măsuri de protecție și/sau ocolire a zonelor rezidențiale;
- se va avea în vedere asigurarea de distanțe mici de transport pentru materialele necesare, pe rute de transport care să nu afecteze zonele locuite prin intensificarea excesivă a traficului; transportul materialelor pulverulente se va face numai cu mijloace auto acoperite; dacă nu se pot ocoli zonele rezidențiale, se va sigura reducerea vitezei de circulație;
- se vor asigura utilitățile necesare pentru realizarea lucrărilor în bune condiții (sursă apă potabilă, facilități igienico-sanitare, inclusiv toalete ecologice pentru personal);
- echipamentele și utilajele care se vor folosi vor fi într-o stare tehnică corespunzătoare, confirmată de organismele competente, conform legislației în materie, astfel încât să se evite poluarea solului/drumurilor cu uleiuri sau carburant;
- se vor utiliza tehnici și tehnologii de construire care să prezinte siguranță pentru calitatea factorilor de mediu;
- materialele necesare executării lucrărilor propuse se depozitează în locuri bine stabilite, amenajate corespunzător, în vederea prevenirii poluării solului/subsolului;
- se va reduce riscul de antrenare a emisiilor de praf care apar în timpul execuției lucrărilor prin stropirea în permanență a zonelor de lucru;
- se vor lua măsuri de protecție antifonica în zona de lucru a șantierului, în vederea respectării SR 10009/2017 – Acustica – Limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediul ambiant, coroborat cu art.16 (1) din anexa la Ordinul nr.119/2014 pentru aprobarea Normelor de igiena și sanatare publica privind mediul de viața al populației;
- se vor lua măsuri pentru diminuarea emisiilor de pulberi în zona șantierului prin umectarea spațiului de lucru, în vederea respectării STAS 12574/1987 – Calitatea aerului în zone protejate;
- la terminarea lucrărilor, executantul are obligația curățării zonelor afectate de orice materiale și reziduuri, a refacerii solului în zonele unde acesta a fost afectat de lucrările de excavare, depozitare de materiale, staționare de utilaje, în scopul redării în circuit la categoria de folosință deținută inițial.

1. În timpul exploatarei:

Se vor respecta prevederile următoarelor acte normative:

- ✓ O.U.G. nr.195/2005 privind protecția mediului aprobată prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare;
- ✓ STAS 12574/1987 privind condițiile de calitate a aerului în zonele protejate;
- ✓ Legea nr.104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, cu modificările și completările ulterioare și Ord. nr.462/1993 pentru aprobarea Condițiilor tehnice privind protecția atmosferei și a Normelor metodologice privind determinarea emisiilor de poluanți atmosferici produși de surse staționare;
- ✓ Ordin MAPPM nr.756/1997 pentru aprobarea Reglementării privind evaluarea poluării mediului, cu completările și modificările ulterioare;
- ✓ Legea Apelor nr.107/1996, cu completările și modificările ulterioare;





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

- ✓ H.G. nr.352/2005 privind modificarea și completarea H.G. nr. 188/2002 pentru aprobarea unor norme privind condițiile de descarcare în mediul acvatic a apelor uzate;
- ✓ OUG nr. 92/2021, privind regimul deșeurilor;
- ✓ H.G. nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor, cu completările și modificările ulterioare;
- ✓ Legii nr. 249/2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje și Ord. nr.794/2012 privind procedura de raportare;
- ✓ O.U.G. nr. 196/2005 – privind Fondul de Mediu aprobată prin Legea nr. 105/2006;
- ✓ H.G. nr.878/2005 – privind accesul publicului la informația privind mediul, cu completările și modificările ulterioare;
- ✓ Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 68/2007 privind răspunderea de mediu cu referire la prevenirea și repararea prejudiciului asupra mediului, aprobată prin Legea nr. 19/2008, cu modificările și completările ulterioare;
- ✓ SR 10009/2017 – Acustica. Limite admisibile ale nivelului de zgomot din mediu ambiental;
- ✓ Ordinul Ministrului Sănătății nr. 119/2014- norme de igienă și recomandările privind mediul de viață al populației;
- ✓ Valorile indicatorilor de calitate a apelor uzate care se vor evacua în rețeaua de canalizare a S.C. RAJA S.A. Constanța vor fi conform prevederilor H.G. 188/2002 pentru aprobarea Normelor privind condițiile de evacuare a apelor uzate în rețelele de canalizare ale localităților, modificat și completat prin H.G. 352/2005, NTPA 002.

2. În timpul închiderii, demolării, dezafectării, refacerii mediului și postînchidere

a.) condițiile necesare a fi îndeplinite la închidere/demolare/dezafectare;

- ✓ respectarea dispozițiilor art. 10 din OUG nr. 195/2005, privind protecția mediului, cu modificările și completările ulterioare, privind solicitarea obligațiilor de mediu în cazul procedurilor de vânzare a pachetului majoritar de acțiuni, vânzare de active, fuziune, divizare, concesiune ori în alte situații care implică schimbarea titularului activității, precum și în caz de dizolvare urmată de lichidare, lichidare, faliment, încetarea activității;
- ✓ pentru dezafectarea proiectului se va realiza un proiect de dezafectare, care va prevedea cel puțin următoarele:
 - colectarea pe categorii a deșeurilor generate pe amplasament din activitatea de dezafectare și evacuarea acestora cu respectarea prevederilor OUG nr. 92/2021;
 - demolarea structurilor subterane, conform prevederilor proiectului de dezafectare aprobat în condițiile legii;
 - se vor respecta condițiile impuse de autoritățile avizatoare în actele de reglementare emise;
 - refacerea terenului prin aducerea lui la starea inițială sau la o stare care să permită folosirea ulterioară;

b) condiții pentru refacerea stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului;

- ✓ eliberarea amplasamentului de toate construcțiile, structurile subterane, reziduurile rezultate din dezafectare/demolare astfel încât terenurile să fie aduse la starea inițială;
- ✓ refacerea terenului se va face astfel încât valorile determinate prin analizele efectuate la sol să respecte valorile admise prin legislația în vigoare în concordanță cu folosința ulterioară a terenului;





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

V. INFORMAȚII CU PRIVIRE LA PROCESUL DE CONSULTARE A AUTORITĂȚILOR CU RESPONSABILITĂȚI ÎN DOMENIUL PROTECȚIEI MEDIULUI (PARTICIPANTE ÎN COMISIILE DE ANALIZA TEHNICĂ)

Autoritățile cu responsabilități în domeniul protecției mediului au fost consultate și și-au exprimat punctul de vedere în cadrul sedintelor Comisiei de analiza tehnica din data de 06.04.2022, etapa de incadrare și a Comisiei de analiza tehnica din data de 17.08.2022 - etapa de analiza a calitatii raportului de mediu și decizia finala.

VI. INFORMAȚII CU PRIVIRE LA PROCESUL DE PARTICIPARE A PUBLICULUI ÎN PROCEDURA DERULATĂ:

- Publicul a fost informat în toate etapele procedurii derulate prin anunțuri pe site APM și în ziare locale (National): depunerea solicitării acordului de mediu – 25.02.2022, etapa de incadrare – 08.04.2022, depunerea Raportului privind impactul asupra mediului și organizarea dezbaterii publice –06.07.2022, anunț public privind emiterea acordului de mediu –26.08.2022;
- Raportul la studiul de impact asupra mediului, a fost elaborat de evaluator de mediu: **BAICONS IMPEX S.R.L;** subcontractant: **EPC CONSULTANTA DE MEDIU SRL.**, certificat nr. 261/07.06.2022, 260/07.06.2022; 262/07.06.2022;
- Publicul interesat și-a putut exprima opiniile în cadrul sedintei de dezbateri publice, din data de 11.08.2022;

VII. CONCLUZIILE CONSULTĂRILOR TRANSFRONTALIERE

Nu se aplica;

VIII. PLANUL DE MONITORIZARE A MEDIULUI, CU INDICAREA COMPONENTELOR DE MEDIU CARE URMEAZĂ A FI MONITORIZATE, A PERIODICITĂȚII, A PARAMETRILOR ȘI A AMPLASAMENTULUI ALES PENTRU MONITORIZAREA FIECĂRUI FACTOR:

Factorul de mediu	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare	Parametrii monitorizați	Frecvența de monitorizare
ETAPA DE CONSTRUCȚIE				





AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CONSTANȚA

AGENCIJA
VIZAT SPRE
NTPA-002

Factorul de mediu	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare	Parametrii monitorizați	Frecvența de monitorizare
Apă	• Organizările de șantier	Organizarea de șantier din: - Portul Constanța Nord Zona B; - Portul Constanța Nord Mol V; - Portul Constanța Sud, stația Agigea Nord; - Portul Constanța Sud Terminal Ferry Boat, capătul X; - Port Constanța Sud Terminal Ferry Boat; - Zona de interes din afara portului, stația Valu lui Traian; - Zona de interes din afara portului, stația Palas.	• Parametrii de calitate a apei conform NTPA-NTPA-002.	Lunar pe toată perioada activă a organizărilor de șantier și a fronturilor de lucru





Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Factorul de mediu	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare	Parametrii monitorizați	Frecvența de monitorizare
Aer	<ul style="list-style-type: none"> • Fronturi de lucru amplasate în apropierea zonelor locuite • Organizări de șantier 	<p>Organizarea de șantier din:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Portul Constanța Nord Zona B; - Portul Constanța Nord Mol V; - Portul Constanța Sud, stația Agigea Nord; - Portul Constanța Sud Terminal Ferry Boat, capătul X; - Port Constanța Sud Terminal Ferry Boat; - Zona de interes din afara portului, stația Valu lui Traian; - Zona de interes din afara portului, stația Palas. <p>În fronturile de lucru din proximitatea zonelor locuite (în special zona Municipiului Constanța, Agigea, Sanatoriu Agigea, Stațiunea Zoologică Marină Agigea și Valu lui Traian.</p>	<p>★</p> <p>VIZAT SPRE RECHIMBARE</p> <ul style="list-style-type: none"> • NO₂; • SO₂; • pulberi în suspensie; • pulberi sedimentabile. 	<p>Lunar pe toată perioada activă a organizărilor de șantier și a fronturilor de lucru</p>



Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Factorul de mediu	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare	Parametrii monitorizați	Frecvența de monitorizare
Sol	<ul style="list-style-type: none"> • Organizări de șantier • Platforme tehnologice 	Organizarea de șantier din: - Portul Constanța Nord Zona B; - Portul Constanța Nord Mol V; - Portul Constanța Sud, stația Agigea Nord; - Portul Constanța Sud Terminal Ferry Boat, capătul X; - Port Constanța Sud Terminal Ferry Boat; - Zona de interes din afara portului, stația Valu lui Traian; - Zona de interes din afara portului, stația Palas. În zonele în care vor fi amplasate platformele tehnologice prevăzute în proiect.	<ul style="list-style-type: none"> • pH; • Hidrocarburi totale din produse petroliere; • Metale grele. Prelevările de probe vor fi realizate din minim 2 puncte de prelevare situate la distanțe diferite față de fronturile de lucru/organizările de șantier (ex: 25 m și 50 m), de la o singură adâncime (mică adâncime, 5 – 10 cm).	Anual și în cazul poluărilor accidentale
Zgomot	<ul style="list-style-type: none"> • Fronturi de lucru amplasate în apropierea zonelor locuite • Organizări de șantier 	- Municipiul Constanța; - Localitatea Valu lui Traian; - Localitate Agigea; - Localitate Sanatoriu Agigea; - Stațiunea Zoologică Marină Agigea.	Nivelul de zgomot dB (A)	Lunar pe toată perioada activă a organizărilor de șantier și a fronturilor de lucru
ETAPA DE OPERARE				
Apa	Separatoarele de hidrocarburi din afara Portului Constanța (evacuare în văi nepermanente)	- Toate punctele de evacuare în văi nepermanente;	Parametrii de calitate a apei conform NTPA-001	Trimestrial în primii 2 ani de operare

Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Factorul de mediu	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare	Parametrii monitorizați	Frecvența de monitorizare
Zgomot	În interiorul localităților intersectate de calea ferată.	- Municipiul Constanța; - Localitate Valu lui Traian; - Localitate Agigea; - Localitate Sanatoriu Agigea; - Stațiunea Zoologică Marină Agigea.	Nivelul de zgomot dB(A)*	Anual în primii 2 ani de operare
ETAPA DE DEZAFECTARE				
Pentru etapa de dezafectare, programul de monitorizare va fi similar celui din etapa de execuție.				

Documentația care a stat la baza emiterii acordului de mediu conține:

- cerere și notificare;
- Memoriu de prezentare;
- Raport la studiul de impact asupra mediului;
- Dovada achitării tarifului .
- Coordonatele Stereo 70;
- Plan de încadrare în zona ;
- Plan de situație;
- Punctele de vedere exprimate de membrii CAT pe parcursul procedurii;

Avize, acte emise de alte autorități:

- Aviz ABADL nr. 21/28.02.2022;
- Certificat de Urbanism nr. 50/22.06.2020;
- Aviz Garda Forestiera nr. 7465/29.06.2021;
- Aviz RNP-ROMSILVA Directia Silvica Constanta-OS Murfatlar nr. 1095/07.05.2021;
- Aviz CN APM SA Constanta nr. 186/05.11.2021;

La finalizarea lucrarilor de executie titularul este obligat:

Sa notifice APM Constanta in vederea verificarii respectarii tuturor conditiilor impuse prin acordul de mediu, conform prevederilor Anexei V - Procedura de evaluare a impactului asupra mediului pentru anumite proiecte publice și private, art. 43, alin.(3) și (4) din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;



Ministerul Mediului, Apelor si Padurilor
Agenția Națională pentru Protecția Mediului



Agenția pentru Protecția Mediului Constanța

Prezentul acord de mediu este valabil pe toată perioada de realizare a proiectului, iar în situația în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii acordului, sau se modifică condițiile care au stat la baza emiterii acestuia, titularul proiectului are obligația de a notifica autoritatea competentă emitentă.

Nerespectarea prevederilor prezentului acord atrage suspendarea și anularea acestuia, după caz.

Prezentul acord poate fi contestat în conformitate cu prevederile Legii nr.292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și ale Legii contenciosului administrativ nr.554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

1 DIRECTOR EXECUTIV,
Celzin LATIF



ȘEF SERVICIU A.A.A.,
Lavinia Monica ZECA

Prezentul acord contine 56 pagini si s-a redactat in trei exemplare.

