

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”**

**MEMORIU DE PREZENTARE PENTRU OBTINEREA  
ACORDULUI DE MEDIU,  
pentru proiectul :  
„Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”**



**Elaborator memoriu de prezentare:**  
**SC STUDII EVALUARE IMPACT MEDIU SRL**  
Telefon: 0729 219 343  
E-mail: mtflorina@yahoo.com

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

**I. DENUMIREA PROIECTULUI**

**„Modernizare DC65 Băltăgești - Capidava”**

**II. Titular**

**Denumirea titularului:**

**Comuna CRUCEA, judet Constanta**

**Adresa:** Sos. Constantei nr. 45, CP 907095, jud. Constanta

**Telefon:** +40/241/874703

**Fax:** +40/241/874825

**Email:** [secretariat@primaria-crucea.ro](mailto:secretariat@primaria-crucea.ro)

Elaboratorul documentatiei de avizare a lucrarilor de interventie:

**S.C. ROAD CONSTRUCT S.R.L.**

**Adresa sediu social:** Bd.1Mai, nr.35, bl.C13A, sc.A, et.1, ap.8, sector 6, Bucuresti, CP 061626

**Telefon:** 0371.153.275

**Fax:** 031.425.21.62

**E-mail:** [office@roadconstruct.ro](mailto:office@roadconstruct.ro)

**Pagina web:** [www.roadconstruct.ro](http://www.roadconstruct.ro)

**III. DESCRIEREA PROIECTULUI**

**3.1 Situatia existenta**

Obiectivul de investii cuprinde modernizarea a drumului comunal DC65 :

- se desprinde din DJ224 in partea dreapta la iesire din localitatea Baltagesti
- are o lungime totala de 8753.67m si este alcatuit din aliniamente si curbe
- este definit din 2 benzi avand fiecare 2.75m si acostamante pe margini cu latimea de 0.75m ;
- are in componenta sa 1 podet, care se va pastra dupa lucrari de curatire si intretinere si 1 pod peste canal de irigatii, care necesita lucrari de consolidare/ inlocuire.

Drumul comunal DC65 se afla pozitionat pe directia vest-est si face legatura intre localitatile Baltagesti si DJ223.

DC65 nu a fost cuprins pana acum in proiecte de reabilitare/modernizare, stadiul actual fiind la un nivel de pamant cu slaba impietruire. Datorita acestui fapt intalnim deseori gropi si fagase care obstructioneaza circulatia, ridicand praf in aer la trecere ori permitand apei sa

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”

stagneze formand baltoace pe timp ploios.

Locuitorii acestei comune dar si persoanele care strabat localitatile au nevoie de conditii moderne pentru o deplasare civilizata, in conditii de siguranta.

Nivelul de viabilitate al acestui drum este scazut si face ca transportul locuitorilor să devină greoi. Utilitatea publica si modul de încadrare în planurile de urbanism si amenajarea teritoriului ale drumului comunal DC65 nu poate fi decat oportuna deoarece deserveste zone de interes local.

### **3.2 Date tehnice ale investitiei**

Sistemul rutier propus de expert în soluția I se verifica la acțiunea înghețului astfel se adoptă sistemul următor:

- ❖ 4 cm BA16
- ❖ 6 cm BAD 22.4
- ❖ 35 cm piatra sparta

#### **Parametrii tehnici:**

- Lungime totala este de 8753.67m
- Latimea partii carosabile este de 5.5m
- Suprafata totala a partii carosabile este de 48163.50mp
- Acostamentele au latimi de 0.75m

Lucrarile propuse in acest proiect se rezuma doar la proiectarea partii carosabile si a acostamentelor.

#### **Structura constructiva**

Sistemul proiectat este dimensionat pentru un trafic mediu-redus. Principala problema a drumului proiectat o constituie imbunatatirea elementelor geometrice in plan, profil longitudinal si profil transversal.

Elemente de proiectare pentru aceste tronsoane din DC65 sunt:

- clasa tehnica IV pentru trafic de perspectiva de 15 ani
- viteza de proiectare : 20 Km/h;
- numarul de benzi : 2.
- distanta medie de vizibilitate : 100 m
- acostamente din piatra sparta ,latime de 0,75 m

#### **Proiectarea in plan, longitudinal si transversal:**

Se vor remodela aliniamentele si curbele (descrise prin arce de cerc), adaptand situatia din teren la legislatia si normativele in vigoare, permitand ca circulatia sa se desfasoare continuu in majoritatea cazurilor in dublu-sens, in regim de siguranta, cu nivel minim de poluare fonica si intr-un regim sporit de viteza.

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

**Scurgerea apelor pluviale**

Se va face prin intermediul pantelor longitudinale si transversale ale tronsoanelor de drum DC65, catre sistemul actual de drenaj, alcatuit din santuri de pamant inerbate. Acestea se vor curata, decolmata, pentru o mai buna functionare.

**Partea carosabila** : 2 benzi de 2.75m fiecare, cate una pe sens, vor fi incadrate de acostamente cu latimi de 0.75m.

**Sistemul rutier evaluat are grosimea totala = 45 cm:**

- strat de uzura BA16 - **4 cm**
- amorsa bituminoasa 0.6 l/mp
- strat de legatura din beton asfaltic deschis BAD22.4 - **6 cm**;
- amorsa bituminoasa 0.9 l/mp
- strat de fundatie din piatră spartă - **35 cm** ;

Pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort in perioada de exploatare pe un drum comunal de clasa tehnica V se va demola podul existent si se va realiza unul nou, pe acelasi amplasament, dimensionat conform normelor in vigoare (Eurocoduri), care vor asigura cerințele de rezistență, stabilitate, prelungirea duratei de viață precum și îmbunătățirea siguranței, confortului și funcționalității în exploatare a acestuia, in conformitate cu „Normele Tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor” aprobate prin Ordinul Ministerului Transporturilor nr.1296/septembrie 2017.

Podul nou va avea o deschidere de 12,00m si o lungime totala de 19,50m.

Schema statică a podului este grinda simplu rezemata.

**Infrastructura**

- Infrastructura podului este alcătuită din doua culei masive din beton armat turnat monolit, fundate direct;
- Pentru cresterea durabilitatii betoanelor turnate monolit, suprafata acestora care va ramane in contact cu atmosfera se va proteja anticoroziv;
- Pe toate suprafetele din beton ce vor fi in contact cu pamantul se va aplica o hidroizolatie din emulsie bituminoasa, in doua straturi, conform STAS 5088-75.

**Suprastructura**

- Structura de rezistenta este alcatuita in sectiune transversala din 17 grinzi prefabricate precomprimate, cu armatura preintinsa, cu inaltimea h=0.52m si lungimea L=12.00m solidarizate intre ele prin intermediul unei placi de suprabetonare din beton armat de clasa C35/45, turnata monolit, cu grosimea minima de 17cm;
- Grinzile prefabricate vor rezema pe banchetele culeilor prin intermediul aparatelor de reazem din neopren;
- Pentru cresterea durabilitatii betoanelor, suprafata acestora care va ramane in contact cu atmosfera se va proteja anticoroziv;

**Calea pe pod**

- Calea pe pod este alcătuita conform Normativului AND 546-2013 "Calea pe pod" din:
  - 4+4cm - beton asfaltic BAP 16 in doua straturi;

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”

- 3cm - protecție hidroizolație din beton asfaltic BA8;
- 1cm - membrană hidroizolantă.
- Latimea totala a sectiunii transversale a podului este de 11.30m, din care:
  - 7,80m parte carosabila;
  - doua spatii de siguranta de 0,50m fiecare;
  - doua trotuare de 1,00m latime utila fiecare;
  - doua grinzi de parapet de 0,25m fiecare
- Hidroizolatia este de tip modern si se aplica direct pe placa de suprabetonare;
- Podul este prevazut cu trotuare pe ambele parti, realizate din umplutura de beton C30/37 si imbracaminte asfaltica (BA8 3cm);
- Trotuarele sunt delimitate de partea carosabila prin parapete directionale zincate ce asigura o protectie ridicata H4b si pe marginea exterioara cu parapete pietonale;
- Se vor realiza cordoane de etanseizare intre partea carosabila si borduri, intre borduri si trotuar si intre trotuar si grinda de parapet pietonal, pe toata lungimea podului;
- S-au propus dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatație într-o variantă modernă și funcțională, agrementate pentru o viabilitate de 50 de ani. Dispozitivele vor fi montate la același nivel atât pe cale cât și pe trotuar (fără elemente de racordare), continue și se vor prelungi cu 15 cm în afara grinzii de parapet;

### **Racordari cu terasamentele**

- Racordarea cu terasamentele se realizeaza prin intermediul placilor de racordare cu L=6.00m . Realizarea lor, a grinzii de rezemare si a prismului de balast, se face conform instructiunilor AND 515-93;
- Pentru evacuarea apelor din spatele culeilor se realizeaza in spatele acestora drenuri;
- Racordarea podului cu terasamentele in sens transversal se realizeaza prin taluze pereate;
- La capetele podului se realizeaza scari de acces sub pod si casiuri pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale de pe pod.
- Montarea de parapete de protectie pe rampe conform standardelor si normativelor in vigoare, acolunde este posibil;

### **Albie**

- Curatarea de vegetatie si material solid a albiei canalului pe cate 30.00m amonte si aval, si sub pod;
- Pereerea canalului pe cate 10.00m amonte si aval, si sub pod

Pe timpul executiei circulatia se va desfasura pe varianta provizorie de circulatie/ rute ocolitoare cu semnalizarea corespunzatoare a circulatiei inclusiv pe timpul noptii.

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

### **3.3 Justificarea necesitatii proiectului**

Avand in vedere faptul ca in prezent drumul comunal DC 65 este nemodernizat, avand o capacitate de circulatie redusa care nu corespunde traficului actual si al celui de perspectiva, cu implicatii directe asupra sigurantei circulatiei, investitia propusa prin proiect urmareste:

- stoparea degradarii infrastructurii si mentinerea in exploatare a sistemului de transport;
- aducerea in parametrii de functionare si valorificarea capacitatilor existente prin modernizarea acestuia;
- inlaturarea sau prevenirea aparitiei restrictiilor de circulatie;
  - cresterea capacitatii de transport in vederea asigurarii interconectarii si interoperabilitatii intre rute si moduri de transport;
  - promovarea tehnologiilor de transport ecologice;
  - ridicarea sistemului de transport la standardele tehnice si la nivelul de servicii corespunzatoare cererii preconizate;
  - facilitarea si ameliorarea conexiunilor intre retelele de transport judetean si interjudetean;
  - facilitarea accesului in regiune in conditii normale de confort si de securitate.
- aducerea sistemului rutier la parametrii tehnici corespunzatori categoriei drumului, asigurandu-se astfel conditii bune de siguranta in circulatia auto;
- asigurarea unor conditii optime de siguranta si confort in circulatia auto si pietonala;
- crearea de noi locuri de munca pe perioada executiei lucrarilor;
- scurtarea timpilor de parcurs pentru traficul auto;

Modernizarea drumului comunal DC65, va avea impact deosebit de favorabil intrucat se vor realiza urmatoarele deziderate:

- realizarea unui confort sporit pentru participants la trafic ;
- sporirea sigurantei circulatiei;
- reducerea semnificativa a poluarii mediului prin reducerea noxelor si a zgomotului;
- conditiile de rulare corespunzatoare reduc uzura mijloacelor de transport si degradarea acestora.

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

### **3.4 Statutul juridic al terenului din amplasament**

Drumul comunal DC65 apartine juridic de 2 unitati teritoriale administrative si anume Crucea si Topalu.

Tronsonul are o lungime de 8753.67m

Folosinta actuala este de drum comunal.

### **3.5 Valoarea totala a investitiei**

Valoarea totala a investitiei este:

Costul total al investitiei este de cca.: 24.000.000 ron.

### **3.6 Perioada de implementare propusa**

Conform graficului de realizare a investitiei propus, durata de realizare a investitiei este de 8 luni calendaristice.

### **3.7 Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului si formele fizice**

Pentru realizarea unei imagini clare asupra Tntregului proiect s-au prezentat plansele conform volumului de piese desenate.

### **3.8 Prezentarea elementelor specifice caracteristice proiectului propus:**

#### **3.8.1 Profilul si capacitatile de productie**

Nu este cazul.

#### **3.8.2 Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice**

Nu este cazul.

#### **3.8.3 Descrierea proceselor de productie**

Nu este cazul.

#### **3.8.4 Materiile prime, energia si combustibilii utilizati, cu modul de asigurarea a acestora**

In perioada de operare, se vor consuma materii prime pentru intretinere precum si pentru eventuale lucrari de reabilitare.

Principalele materii prime utilizate sunt :

- pentru lucrarile de constructii : beton, ciment, agregate, armaturi (otel, sarma trasa neteda pentru beton armat, plase sudate pentru beton armat, produse din otel), nisip, metal, materiale plastice, pamant pentru umplutura- se vor aproviziona de la depozitele de materiale de constructie din zona si vor fi aduse la obiectiv de catre furnizor. In faza de licitatie pentru executia lucrarilor se va cunoaste furnizorul desemnat pentru asigurarea materialelor de constructie.

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”

- Materii auxiliare utilizate: combustibil pentru transport, uleiuri, etc  
Caietele de sarcini elaborate pentru constructor, vor cuprinde masuri pentru controlul calitatii materialelor folosite, in vederea respectarii standardelor in vigoare.

Masuri pentru gestionarea acestor substante sau preparatele chimice periculoase:

- Substantele vor fi depozitate in spatii special amenajate care sa prezinte siguranta, vor fi inchise iar pe usa depozitului va inscrie insemnul caracteristic categoriei din care face parte produsul.

- Lucratori care manipuleaza si lucreaza cu aceste produse vor fi instruiti privind pericolul pe care il reprezinta aceste substante pentru sanatatea umana si factorii de mediu;

- Pentru substantele inflamabile vor fi respectate toate conditiile de manipulare si depozitare pentru a preveni producerea unor incendii si explozii;

### **3.8.5 Racordarea la rețelele utilitare existente in zona**

Conform studiului topografic dar si a observatiilor vizuale din teren s-a constatat existenta urmatoarelor utilitati tehnico-edilitare (finalizate ori in curs de finalizare):

- stalpi pentru sustinerea cablurilor de curent electric si telefonie / internet.

In faza de executie se vor respecta conditionarile din avizele fiecarui furnizor/administrator de retea.

### **3.8.6 Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investitiei**

Deseurile rezultate vor fi tinute strict sub control printr-o depozitare corespunzatoare. Se vor evita potentialele efecte negative asupra factorilor de mediu sol.

Surplusul de material (daca va fi cazul) va fi incarcata prin mijloace mecanice in mijloace de transport si evacuat de pe amplasament, cu firme specializate.

Dupa terminarea lucrarilor, se va asigura curatenia spatiilor de desfasurare a activitatilor si aducerea lor la starea initiala. Se va asigura refacerea amplasamentului.

Dupa terminarea lucrarilor de executie Constructorul/Executantul va avea obligatia pentru de a dezafecta organizarea de santier si readucerea teritoriului la forma initiala.

In cazul in care, in perioada de executie, vor aparea ca necesare si alte masuri fata de cele prevazute, se va completa lista cu lucrari necesare pentru protectia mediului.

Surplusul de material (daca va fi cazul) va fi incarcata prin mijloace mecanice in mijloace de transport si evacuat de pe amplasament, cu firme specializate.

### **3.8.7 Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente**

- DJ224: Medgidia - Tortoman – Silistea – Tepes Voda – Baltagesti – Crucea
- DJ223: Cernavoda - Saraiu

Acestea aduna traficul de pe drumurile comunale din toata zona.

Nu vor fi schimbari ale cailor de acces sau noi cai de acces.

### **3.8.8 Resursele naturale folosite în construcție și funcționare**

In perioada de execuție și în perioada de operare resurse naturale folosite sunt: pamant, balast, nisip, apa, energie electrica, gaze naturale, combustibil lichid.



**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

Denumire	Perioada de folosire	
	Perioada de execuție	Perioada de operare
Pamant	X	
Balast	X	
Nisip	X	
Apa	X	X
Energie electrica	X	X
Combustibil lichid	X	X

### 3.8.9 Metode folosite în construire

#### Descrierea lucrarilor de santier

Înainte de începerea lucrarilor de modernizare sunt necesare o serie de activități care trebuie realizate pentru desfășurarea în bune condiții a investiției. În acest sens, se vor realiza următoarele:

➤ **alegerea locației organizării de șantier**

Dezvoltarea organizării de șantier se poate realiza într-un singur amplasament din considerente de ordin economic și de protecție a mediului.

Ratiunile de ordin economic pentru amenajarea organizării de șantier într-un singur punct se refera la:

- costuri reduse pentru transportul materialelor, fara a necesita parcurgerea unor distante mari;
- utilizarea rationala a utilajelor sau a instalatiilor;

Din punct de vedere al protecției mediului, alegerea unui singur amplasament pentru organizarea de șantier prezinta următoarele avantaje:

- prin adoptarea masurilor pentru depozitarea controlata a materiilor prime si a altor materiale se evita pierderile necontrolate sau poluarile accidentale;
- utilizarea rationala a resursei de apa;
- asigurarea facilitatilor igienico-sanitare pentru muncitori;
- gestiunea deseurilor, inclusiv a apelor uzate;
- cheltuieli mai reduse pentru redarea starii initiale a terenurilor ocupate temporar cu organizarea de șantier.

#### Organizarea de șantier

Pentru realizarea obiectivului este necesar a se realiza organizarea de șantier.

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”

Aceasta se poate amenaja pe terenuri publice sau private numai cu acordul Beneficiarului sau titularului.

Organizarea de șantier se materializează la nivel conceptual în cadrul proiectului de organizare de șantier.

Proiectul de organizare de șantier tratează concepția de ansamblu a organizării șantierului de construcții ținând seama de specificul, volumul, natura, valoarea și durata lucrării construcții-montaj aferente obiectivului de investiție sau obiectului de construcție ce urmează a fi executat.

Proiectul de organizare de șantier tratează-cuprinde următoarele aspecte:

- a) cuprinde procedeele tehnologice adecvate pentru execuția lucrărilor, în concordanța cu proiectul tehnologic, precum și dotările și organizarea corespunzătoare a acestor procedee;
- b) în proiectul de organizare se regăsește planificarea execuției lucrărilor în succesiunea logică tehnologică-organizatorică a desfășurării acestora.
- c) se pun în evidență duratele optime de execuție a lucrărilor ținând seama de termenele contractate și de caracteristicile reale ale șantierului
- d) tratează problemele legate de necesarul de forță de muncă precum și aspecte legate de construcțiile și dotările social-administrative culturale necesare populației șantierului.
- e) posibilitățile de racolare a forței de muncă din zona șantierului, dar și posibilitățile de cazare pentru personalul nelocalnic și transportul local pentru personalul din împrejurimi.

Organizarea de șantier trebuie să cuprindă un minim de elemente cum ar fi:

- birouri de lucru
- toalete ecologice
- spații de depozitare a materialelor
- spații de depozitare a utilajelor
- parcuri auto
- punct trafic
- alimentare cu apă
- alimentare cu energie electrică
- sistem de colectare a apelor meteorice
- etc...

Organizarea de șantier trebuie împrejmuită și supravegheată pentru eliminarea diferitelor riscuri care pot apărea.

La terminarea lucrărilor Antreprenorul are obligația de a desființa organizarea de șantier și aducerea terenului aferent organizării de șantier la starea inițială, sau cea prevăzută în contractul de încheiere a spațiului.

Odată cu terminarea lucrărilor de modernizare în vederea păstrării în condiții normale de circulație a drumurilor amenajate, este necesară întreținerea acestora.

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

### ➤ **deplasarea utilajelor folosite in etapa de construcție**

Se va amenaja un spațiu pentru parcare utilajelor folosite la construcția proiectului (excavator, buldozer, cilindru compactor, autobasculante, incarcatoare frontale, macarale etc.)

### ➤ **lucrari pregatitoare**

Daca este cazul se fac decopertari, demolari si îndepartarea deșeurilor (se colectează deșeurile rezultate selectiv pe tip de deșeu).

### ➤ **ocuparea temporara pentru amenajarea organizarii de șantier**

De asemenea, la executie se va tine seama de standardele, normativele și prescripțiile în vigoare specifice lucrării.

Piese principale pe baza cărora constructorul va realiza lucrarea sunt următoarele:

- planurile generale de situație, de amplasament și dispozitiile generale;
- detaliile tehnice de executie, planurile de cofraj și armare, etc. Pentru toate elementele componente ale lucrării;
- caietele de sarcini cu prescripțiile tehnice speciale pentru lucrarea respectivă;
- graficul de esalonare a executiei lucrării.

În conformitate cu legislația națională, amplasarea organizării de șantier și suprafața acesteia este stabilită de câștigătorul licitației pentru executarea lucrărilor. Pentru această suprafață există obligația contractuală, asumată de constructor în fața proprietarului terenului, de a readuce aceste suprafețe la folosința inițială, sau în circuitul productiv.

Modul de gestionare (modul de depozitare) a substanțelor chimice (periculoase/nepericuloase), specificarea tuturor materialelor care vor fi depozitate, cu modul de depozitare. Locația unde vor fi parcate utilajele și unde se vor realiza operațiile de întreținere/reparații ale utilajelor, schimbările de uleiuri

Execuția lucrărilor de modernizare a drumului de interes local în comuna Crucea, județul Constanța, va necesita utilizarea unor materiale care prin compoziție sau prin efectele potențiale asupra sănătății angajaților sunt încadrate în categoria substanțelor toxice și periculoase. Substanțele clasificate ca fiind periculoase și care se vor folosi pentru reabilitarea drumului sunt:

- Motorina, utilizată pentru funcționarea echipamentelor și a unora dintre mijloacele de transport;
- Lubrifianți (uleiuri motor, vaselină);

Alimentarea cu carburanți a utilajelor se va efectua de la stațiile de alimentare combustibil din zonă. Alimentarea se va face zilnic cu recipiente etanșe, care ulterior vor fi restituite producătorilor sau distribuitorilor, după caz.

Schimbarea lubrifianților este necesară să se execute după fiecare sezon de lucru în ateliere specializate, unde se vor efectua și schimbările de uleiuri hidraulice și de transmisie.

Materiile prime necesare realizării proiectului, balast, piatra vor fi aduse de la societăți specializate, din zone cât mai apropiate.

Nu vor exista în amplasamentul organizării de șantier baze de producție sau de betoane.

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”

Operațiile de întreținere/reparații ale utilajelor, schimburile de uleiuri se vor realiza în cadrul societăților specializate.

Utilajele cu care se vor lucra vor trebui aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având făcute reviziile tehnice și schimburile de lubrifianți.

În cazul în care vor fi necesare operații de întreținere sau schimbare a acumulatorilor auto, acestea nu se vor executa în șantier, ci într-un atelier specializat, unde se vor efectua și schimburile de anvelope.

Deseurile generate pe amplasamentul organizării de șantier vor fi colectate selectiv, constructorul având obligația de a încheia un contract cu o firmă/instituție specializată pentru ridicarea lor. Pentru deseurile rezultate din construcții se va încheia de către constructor contract cu firma specializată. Colectarea acestor deseuri, care nu se mai pot recupera sau valorifica, să se facă în containere speciale.

În conformitate cu HG 349/2005 privind depozitarea deșeurilor, cele menajere și asimilabile acestora, vor fi colectate în interiorul organizării de șantier, în puncte de colectare prevăzute cu containere tip pubele. Acestea vor fi preluate de firma specializată.

Deseurile metalice vor fi colectate și depozitate temporar în incinta amplasamentului și valorificate obligatoriu la unități specializate.

Deseurile materiale din construcții (resturi de beton, mortar), fie vor fi valorificate local în pavimentul drumurilor, fie vor fi folosite la acoperirea intermediară în cadrul depozitelor de deseuri menajere din zona cu acordul autorității competente în domeniu.

Anvelopele uzate reprezintă una din problemele principale ale unui șantier. Vor fi depozitate în locuri special amenajate, ulterior vor fi ridicate de firme specializate; este interzisă arderea lor;

Deseurile de hârtie și cele specifice activității de birou vor fi colectate și depozitate separat, în vederea reciclării;

*Conform celor prezentate mai sus, modul de gestionare al organizării de șantier reprezintă opțiunea Executantului, și nu poate fi analizată decât în momentul stabilirii de către acesta a detaliilor privind organizarea execuției. Din acest motiv, există obligația legală a Constructorului de a aviza organizarea de șantier, conform reglementărilor în vigoare.*

### 3.8.10 Durata de realizare

Durata estimată de realizare a investiției este de 8 luni.

**Tabel 1 Grafic implementare lucrări**

Denumirea lucrări / Durata de realizare	1 An calendaristic												
	Luni calendaristice												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Predare amplasament	■	■	■									■	■
Organizarea de șantier	■	■		■	■							■	■

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

Amenajarea terenului												
Amenajări pt. prot. mediului și aducerea la starea inițială												
Terasamente												
Suprastructura												
Semnalizarea pe timpul execuției												
Semnalizări și marcaje definitive												
Recepția lucrării												

perioada convențională de timp friguros , conform C16-1984  
 perioada de lucru

Etapele principale ale realizării investiției sunt:

- Organizarea șantierului;
- Execuția lucrărilor de terasamente;
- Execuția suprastructurii drumului;
- Realizarea marcajelor rutiere;
- Realizarea semnalizării vertical.

### 3.8.11 Relatia cu alte proiecte existente sau planificate

Nu este cazul.

### 3.8.12 Detalii privind alternativele ce au fost luate în considerare

Alternative studiate au fost urmatoarele:

- alternativa 0 sau alternativa de a realiza „minim”; (nerealizarea lucrărilor de modernizare a drumurilor comuna DC 65 în cazul în care beneficiarul nu investește în realizarea investiției);
- realizarea proiectului.

#### **Alternativa 0 sau alternativa de a realiza „minim”**

Varianta de ”a face minimum” sau ”varianta fara proiect” implica costuri ridicate de transport datorate condițiile nefavorabile de trafic, emisii mari de poluanți, atractivitate redusă a zonei, blocaje ale traficului, accesul dificil al cetățenilor.

Nerealizarea investiției va avea ca primă, deteriorarea condițiilor de trafic, creșterea disconfortului atât pentru participanții la trafic cât și pentru populația din zonă.

## **Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

Aceasta ipoteza presupune ca drumul de interes local DC 65, judetul Constanta nu se va moderniza, iar obiectivul se va degrada în același ritm ca și în prezent, va conduce in timp la neatractivitatea zonei dar si la lipsa dezvoltarii locale in zona.

### **Alternativa 1,, Realizarea proiectului”**

Proiectul trebuie sa demareze odata cu obtinerea Autorizației de Construire, întârzierea inceperii lucrarilor generand potențiale Intarzieri in executie.

Realizarea proiectului determina fluidizarea traficului, siguranta circulatiei in zona, sistematizarea ambientală, aducerea drumului communal DC 65 la parametri de siguranta.

### **Beneficii indirecte:**

Lucrarile propuse a se executa pe aceste drumuri, vor conduce la îmbunătățirea condițiilor de circulație și a fluentei traficului și vor influenta benefic zona atât din punct de vedere ambiental cat și din punct de vedere socio-economic, astfel următoarele deziderate fiind atinse:

- intervenții rapide ale echipelor speciale (salvare, pompieri, autoritățile locale)
- accesul facil (scurtarea timpului de parcurs) l locuinte;
- diminuarea noxelor, avand in vedere durata di viteza de deplasare, lucru benefic pentru mediul înconjurător.
- diminuarea uzuri la vehiculele de transport ceea ce duce la o durata mai mare de exploatare.

### **Alte activități care pot aparea ca urmare a proiectului**

Realizarea proiectului are drept efect fluidizarea traficului rutier și îmbunătățirea accesului în zona fapt care ar putea conduce la creșterea atractivității zonei prin aducerea sistemului rutier la parametri tehnici corespunzători categoriei străzilor, urmand a se asigura astfel condiții bune confort pentru circulația rutiera dar si asigurarea scurgerii apelor pluviale în condiții cât mai bune.

### ***In faza de operare***

Odata cu terminarea lucrarilor de modernizare în vederea pastrarii in condiții normale de circulație pe drumul comunal DC 65, jud Constanta este necesara intretinerea acestuia.

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”**

**3.8.13 Alte autorizații cerute pentru proiect**

Certificatul de urbanism nr. 60/22.11.2021 solicitat pentru proiectul “**Modernizare DC 65 Baltagesti-Capidava** ”prevede obținerea următoarelor avize și acorduri:

- ANIF – Filiala Dobrogea;
- RAJDP Constanta;
- APM Constanta.

**IV.      *Descriere lucrarilor de demolare necesare***

Pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta si confort in perioada de exploatare pe un drum comunal de clasa tehnica V se va demola podul existent si se va realiza unul nou, pe acelasi amplasament, dimensionat conform normelor in vigoare (Eurocoduri), care vor asigura cerințele de rezistență, stabilitate, prelungirea duratei de viață precum și îmbunătățirea siguranței, confortului și funcționalității în exploatare a acestuia, in conformitate cu „Normele Tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor” aprobate prin Ordinul Ministerului Transporturilor nr.1296/septembrie 2017.

Materialele rezultate(deseuri) din acesta activitate vor fi sortate in vederea reutilizarii sau eliminarii. Pentru aceasta activitatea se va incheia un contract cu o firma specializata.

**V.      *Descrierea amplasarii proiectului***

Întreg teritoriul comunei Crucea este plasat în nordul podișului Dorobanțu, în partea centrală a Dobrogei.

Comuna Crucea se învecinează:

**la Nord** – cu localitățile: Horia, Cloșca și Tichilești

**la Sud** – cu localitățile: Dorobanțu și Țepes-Vodă

**la Est** – cu localitățile: Pantelimon, Runcu și Vulturii

**la Vest** – cu localitățile Capidava și Dunărea.

**5.1      Harti, fotografiile ale amplasamentului**

Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălătești - Capidava”

Pozitionarea obiectivului de investitii, in localitatea Crucea conform hartii judetului Constanta:



Terenul din amplasamentul lucrării, din punct de vedere juridic, reprezintă domeniu public aflat în intravilanul și extravilanul comunei Crucea.



Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”



Figura 1 Imagini din zona podului



## 5.2 Folosițele actuale și planificate ale terenului

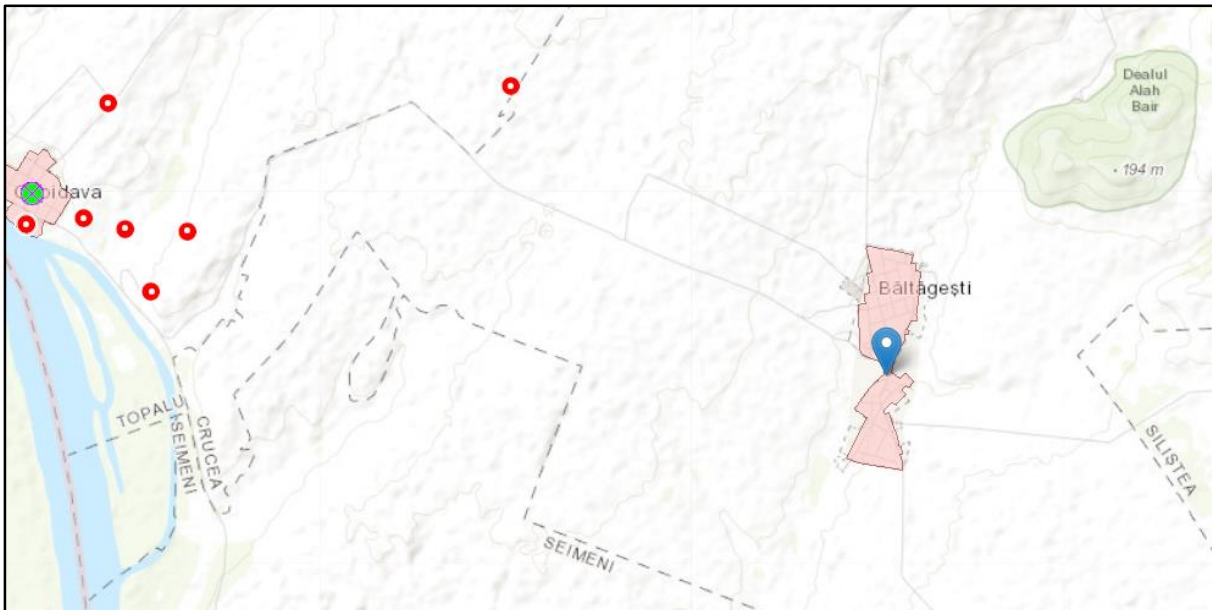
În scopul implementării proiectului comuna Crucea, județul Constanța a eliberat Certificatul de Urbanism nr. 60/22.11.2021 pentru proiectul **Modernizare DC 65 Baltagesti-Capidava** în care se certifica următoarele:

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”**

- **Regimul juridic:**
  - Intravilan sat Baltagesti si in extravilanul comunei Crucea, jud Constanta
  - teren domeniu public al comunei Crucea.
- **Regimul economic:**
  - Drum comunal

**5.3 Localizarea amplasamentului in raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei Monumentelor Istorice actualizata periodic si publicata in Monitorul Oficial al Romaniei si a Repertoriului Arheologic National instituit prin OG nr.43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicata, cu modificarile și completările ulterioare**

În conformitate cu Legea nr. 5/2000, Ordinul 2314/2004 și Ordonanta nr. 43/2000 cu modificarile și completările ulterioare (Legea nr. 258 din 23 iunie 2006, Ordonanta 13/2007), în caietul de sarcini pentru constructor, va fi prevazuta ca obligatie ferma intreruperea imediata a lucrarilor și anuntarea în termen de 72 de ore a autoritatilor competente în conditiile în care în urma lucrărilor de excavare pot fi puse în evidență eventuale vestigii arheologice necunoscute în prezent.



*Sursa: site-ul Repertoriul arheologic national*



**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

**Strate tematice** <

- Repertoriul arheologic național
- Arhiva Repertoriul arheologic al României - Institutul de Arheologie Vasile Pârvan
- Lăcașe de cult
- Cronica cercetărilor arheologice
- Muzee și colecții
- Tumuli funerari
- Localități din România

**VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile**

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

**6.1 Protecția calității apelor**

Sursele potențiale de poluare a apelor, în perioada de execuție sunt următoarele:

- întreținerea utilajelor de construcții și vehiculelor care transporta materiale de construcție;
- manevrarea materiilor prime;
- traficul utilajelor de construcție și a vehiculelor care transporta materiale de construcție;
- scurgerea accidentală de carburanți și produse petroliere;
- manevrarea/depozitarea necorespunzătoare a deșeurilor;

**Tabel 2 Surse de poluanți apa**

Nr crt	Activitatea	Surse de poluare
1	Organizarea de șantier	<p>Sursele de poluare sunt de 2 tipuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- surse punctiforme de poluare</li> <li>- surse difuze de poluare</li> </ul> <p>Din categoria surselor punctiforme fac parte evacuarile fecaloid menajere de la organizarea de șantier, în condițiile în care evacuarea nu se realizează la un sistem de canalizare.</p> <p>Din categoria surselor difuze de poluare, fac parte: depozitele de materiale de construcții care sunt spalate de apele pluviale, apele provenite de la spălarea utilajelor, apele uzate menajere de la organizările de șantier, traficul rutier, depozitarea necontrolată de deșeuri, depozitarea de substanțe chimice și periculoase.</p>
2	Amplasamentul lucrărilor	<p>Sursele difuze de poluare sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- scurgeri de hidrocarburi ca urmare a neîntreținerii utilajelor;</li> <li>- pierderi de materiale de construcții;</li> <li>- manevrarea necorespunzătoare a combustibilului la alimentarea utilajelor;</li> </ul>

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

		- depozitarea necontrolata a deșeurilor; - lucrari de excavare și manevrare a pamantului.
3	Perioada de exploatare și întreținere a drumului comunal	Principala sursa de poluare sunt apele pluviale colectate de-a lungul drumului. Se va face prin intermediul pantelor longitudinale si transversale ale tronsoanelor de drum DC65, catre sistemul actual de drenaj, alcatuit din santuri de pamant inerbate. Acestea se vor curata, decolmata, pentru o mai buna functionare.

În timpul lucrurilor de executie, conform legislatiei naționale privind protecția mediului nu vor fi deversate ape uzate, reziduuri sau deșeuri de orice fel în apele de suprafata sau subterane, pe sol sau în subsol.

**În perioada de execuție:**

- Etanșarea rezervoarelor de stocare a combustibililor și carburantilor;
- Se va delimita foarte bine zona de lucru și va fi împrejmuita, astfel încat sa se elimine orice risc de poluare al apelor de suprafata și subterane.
- Dupa realizarea lucrurilor, constructorul va degaja zona de materialele folosite sau rezultate și de lucrurile provizorii astfel încat sa se asigure scurgerea normala a apelor.

**În perioada de operare:**

- întreținerea corespunzatoare a sistemului de scurgere a apelor;
- în caz de accidente se vor lua masuri corespunzatoare de neutralizare a efectelor poluarii;

**Concluzie finala:** Activitatea realizare a proiectului nu va genera un impact negativ asupra apelor evacuate, precum și asupra apelor de suprafata și/sau ape subterane.

## **6.2 Protecția aerului**

Evacuarea în atmosfera a substanțelor poluante afecteaza nu numai factorul de mediu aer, ci și ceilalți factori de mediu-apa, flora, solul- cu consecințe asupra ecosistemelor și oamenilor.

Realizarea investiției, implica în perioada de execuție:

- lucrari în amplasamentul obiectivului
  - o Operații de manverarea a pamantului;
  - o Operatii de manevrare a materialelor și eroziunea vantului este, în principal, de origine naturala (particule de sol, praf mineral).
- traficul de șantier.

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

**Tabel 3 Surse poluare aer**

Nr crt	Activitatea	Surse de poluare
1	Organizarea de șantier	Depozitarea carburanților, aprovizionarea cu carburanți.
2	Amplasamentul lucrărilor	Operații de manverarea a pamantului; Lucrari de construcție (sapaturi, excavații, umpluturi, forari etc.). Emisiile din amplasamentul unei construcții variaza de la o faza la alta a construcției în funcție de nivelul activității, de operațiile specifice și de condițiile metereologice. Traficul aferent transportului materialelor și muncitorilor Funcționarea utilajelor (buldozerele, excavatoarele, basculantele). Așternerea asfaltului Eroziunea vantului Praful generat de manevrarea materialelor și eroziunea vantului este, în principal, de origine naturala (particule de sol, praf mineral).
3	Activitatea utilajelor și traficul aferent lucrărilor	Regimul emisiilor acestor poluanti este, ca și în cazul emisiilor de praf, dependent de nivelul activitatii și de operatiile specifice, prezentand o variabilitate substantiala de la o zi la alta, de la o faza la alta a procesului.
4	Perioada de exploatare și întreținere	În perioada de operare, principala sursa de poluare o reprezinta traficul rutier. Principali poluanți caracteristici traficului rutier sunt: monoxid de carbon, oxizi de azot, gaze cu efect de sera (CH <sub>4</sub> , CO <sub>2</sub> ), dioxid de sulf, particule în suspensie etc.

**Masuri de protectie:**

- Materialele utilizate vor fi aduse de la cele mai apropiate statii din zona;
- Se vor alege trasee optime pentru vehiculele ce deservesc șantierul, care transporta materiale de construcție;
- Drumurile vor fi udate periodic;
- Transportul se va face acoperit;
- Folosirea utilajelor dotate cu motoare performante cu emisii reduse de noxe;
- Reducerea timpului de mers în gol a motoarelor utilajelor și mijloacelor de transport auto.

**In perioada de operare** - respectarea normelor europene privind calitatea carburantilor.  
Realizarea proiectului va avea un efect pozitiv asupra factorului de mediu "Aer" , prin îmbunătățirea semnificativa a calitații aerului in zona, datorita sistematizarii infrastructurii rutiere si edilitare in zona amplasamentului.

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

**6.3 Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor**

Sursele de zgomot și vibrații în perioada de construcție sunt cele asociate utilajelor de construcție.

Nivelele sonore obținute sunt:

- excavator hidraulic pe pneuri – LAeq = 53 dB(A)
- excavator hidraulic pe senile < 100 kW - LAeq = 58 dB(A)
- camion - LAeq = 43 dB(A)
- încărcător - LAeq = 55 dB(A)
- buldozer - LAeq = 66 dB(A)

Sursele de zgomot și vibrații, în perioada de exploatare și întreținere sunt reprezentate de vehiculele de toate categoriile de greutate aflate în circulație.

Tabel 4 Măsuri pentru reducerea zgomotului și vibrațiilor

Nr crt	Activitatea	Măsuri de protecție pentru reducerea zgomotului și vibrațiilor
1	Organizarea de șantier	<ul style="list-style-type: none"><li>• utilizarea de echipamente/utilaje de lucru moderne care generează un nivel de zgomot cât mai mic;</li><li>• sistemul de absorbție a zgomotului cu care sunt dotate utilajele trebuie întreținut periodic;</li><li>• depozitarea materialelor pe șantierul de construcție trebuie să se facă astfel încât să se creeze bariere acustice în direcția așezărilor umane;</li><li>• lucrările se vor desfășura numai pe timpul zilei (6.00 – 22.00).</li></ul>
2	Traficul aferent lucrărilor	<ul style="list-style-type: none"><li>• se vor folosi pe cât posibil rute din afara orașelor;</li><li>• reducerea vitezei autovehiculelor grele în zona organizării de șantier (conform literaturii de specialitate, viteza scăzută poate reduce nivelul de zgomot cu până la 5 db);</li></ul>

**6.4 Protecția împotriva radiațiilor**

Activitățile ce urmează să se desfășoare pe amplasament precum și elementele din dotare nu generează și nu conțin surse de radiații calorice, radiații UV și radiații ionizante.

**6.5 Protecția solului și subsolului**

Sursele de poluare a solului și subsolului sunt următoarele:

Nr crt	Activitatea	Surse de poluare
1	Organizarea de șantier	Evacuările fecaloide menajere aferente organizării de șantier, în condițiile în care evacuarea nu se realizează la un sistem de canalizare. <ul style="list-style-type: none"><li>• depozitele de materiale de construcție, care sunt spalate de apele pluviale;</li><li>• depozitele necorespunzătoare de carburanți;</li></ul>

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”**

		<ul style="list-style-type: none"><li>• scurgerile de hidrocarburi de la activitatea de întreținere a utilajelor;</li><li>• depozitele necontrolate de deșeuri;</li><li>• depozitarea carburanților;</li></ul>
2	Amplasamentul lucrărilor	<ul style="list-style-type: none"><li>• poluări accidentale cu hidrocarburi ca urmare a neîntreținerii corespunzătoare a utilajelor;</li><li>• manevrarea necorespunzătoare a substanțelor chimice și periculoase;</li><li>• manevrarea necorespunzătoare a combustibililor;</li><li>• poluări accidentale ca urmare a depozitării deșeurilor</li></ul>
3	Perioada de exploatare și întreținere	<ul style="list-style-type: none"><li>• emisiile datorate traficului rutier;</li><li>• scurgeri accidentale de substanțe toxice sau hidrocarburi;</li><li>• activitatea de întreținere a drumului comunal DC65, pe perioada de iarnă, ca urmare a utilizării substanțelor chimice</li></ul>

**Alte măsuri de reducere a impactului:**

- se interzice ocuparea de suprafețe suplimentare de teren față de cele necesare pentru implementarea proiectului;
- se va interzice efectuarea de intervenții la utilajele și mijloacele de transport folosite pentru realizarea lucrării pentru a evita poluări accidentale;
- colectarea selectivă a deșeurilor.

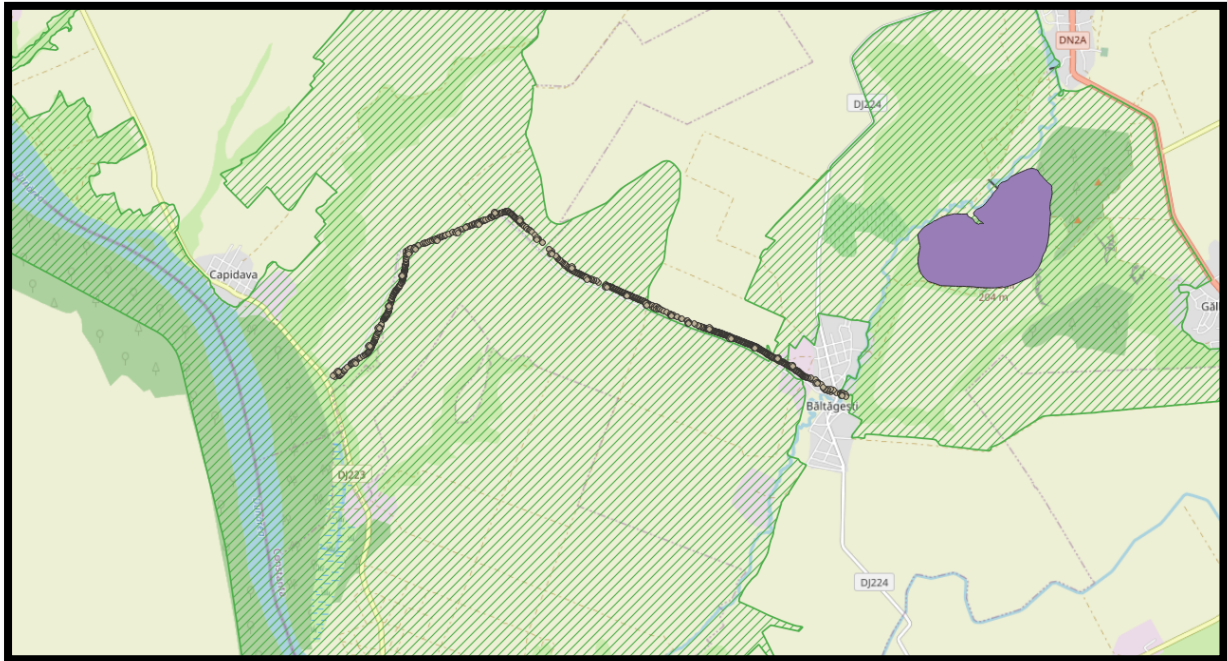
**6.6 Protecția ecosistemelor terestre și acvatice**

Proiectul propus a se realiza în conformitate cu art. 28 din O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare, conform procedurii derulate până în prezent în vederea obținerii Acordului de Mediu, amplasamentul drumului comunal DC65, Bălăgești – Capidava, fiind situat parțial în situl de importanță avifaunistică ROSPA0002 Allah Bair-Capidava.

Proiectul se suprapune parțial cu aria NATURA 2000, cca. 900m din lungimea acestuia fiind în afara ariei protejate, în zona localității Bălăgești, drumul fiind situat atât în intravilanul

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

cat si in extravilanul localitatii.



**Figura 2 Zona de amplasament in raport cu situl NATURA 2000**

Pentru protecția ecosistemelor terestre și acvatice se vor amplasa bariere fizice imprejurul organizarii de șantier, pentru a nu afecta și alte suprafețe decât cele necesare construcției și de asemenea pentru a proteja vegetația din zona.

### **Masuri:**

- se interzice depozitarea de materiale de construcție și a deșeurilor în afara perimetrului destinat proiectului;
- antreprenorul va delimita zona de lucru pentru a preveni/minimiza distrugerea suprafețelor vegetale;
- restrangerea la minimul posibil al suprafețelor ocupate de implementarea proiectului;
- nu se vor efectua reparații la utilaje și mijloacele de transport decât în incinte specializate legale;
- se interzice afectarea de către infrastructura temporara, creata în perioada de desfășurare a proiectului, a altor suprafețe decât cele pentru care a fost întocmit prezenta documentatie;
- suprafețele ocupate in perioada constructiei vor fi reduse la strictul necesar;

### **6.7 Protecția așezarilor umane și a altor obiective de interes public**

În ceea ce priveste faza de construcție, impactul asupra mediului social și economic este pozitiv, prin crearea de locuri de munca și zona restransa a amplasamentului lucrării face ca



## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”

zonele rezidentiale sa nu fie afectate fonic de activitatea de constructie decat pe o perioada foarte scurta de timp.

### **Masuri propuse pentru protecția așezarilor umane:**

- se va acorda o atenție sporita manevrării utilajelor în apropierea zonelor locuite și a obiectivelor care își desfașoara activitatea langa amplasamentul proiectului;

Pe perioada efectiva de lucru, zona de șantier poate afecta peisajul, dar daca este bine organizat și gestionat, poate crea o imagine dinamica.

În perioada de operare, se poate aprecia o îmbunătățire a condițiilor de viata, datorita îmbunătățirii accesibilității în zona si fluidizarea traficului.

Masurile pentru prevenirea și reducerea efectelor adverse asupra asezarilor umane, în perioada de functionare pot fi:

- controlarea poluării fonice;
- respectarea Ord. 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igiena și sanatate publica privind mediul de viața al populației

### **6.8 Gospodarirea deșeurilor generate pe amplasament**

Deseurile ce vor aparea cu ocazia desfașurării lucrărilor de construcție, se clasifica în urmatoarele tipuri – funcție de etapele de implementare a proiectului:

#### ➤ **În faza de construcție**

- Deșeuri menajere
  - Provenite de la personalul care lucreaza;
- Deșeuri tehnologice
  - Provenite de la lucrările de construcție;

#### ➤ **În faza de operare**

- În aceasta faza nu se vor genera deșeuri în cantități semnificative. Deseurile generate in zona vor fi colectate in cosuri de gunoi

#### **A. Deșeuri menajere rezultate din activitatea de organizare de șantier**

Aceste deșeuri sunt generate de personalul care va efectua lucrările de construcție efective prevazute prin proiect. Deșeurile menajere generate sunt clasificate, conform HG 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzand deșeurile, inclusiv cele nepericuloase, cu modificările și completările ulterioare, în:

- Grupa 20- deșeuri municipale și asimilabile din comerț, industrie, instituții, inclusiv fracțiuni colectate separat:

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

- 20 01 01 hartie și carton;
- 20 01 08 deșeuri biodegradabile;
- 20 01 11 textile (lavete, carpe, etc.)
- 20 01 39 materiale plastice;

În ceea ce privește o estimare a cantităților acestor deșeuri, relația prin care se determina cantitatea produsa este:

$Vd = N \times Ip / 1000 = \dots \text{ kg/zi}$ , conform SR 13400/1998, în care:

- $Vd$  = volumul / masa deseurilor produse, (t/zi)
- $N$  = numarul de persoane producatoare de deseuri
- $Ip$  = indicele de producere a deseurilor, (0,6Kg/pers/zi)

Luandu-se în calcul varianta cea mai nefavorabila, în care se va lucra intens, va exista un numar mediu de lucratori de 20, rezultand un volum de deșeuri zilnice de cca 11kg.

Colectarea deseurilor menajere se va face selectiv (cel puțin în 3 categorii), depozitarea temporara fiind realizata doar în cadrul suprafetei special amenajate în organizarea de santier.

În acest scop va fi prevazuta o platforma de colectare, care se va dota cu europubele sau eurocontainere care sa asigure o capacitate de stocare conform solicitatilor societatii autorizate sa preia aceste deseuri în vederea eliminarii.

Se va prevedea incheierea unui contract cu o societate autorizata, fiind stabilit astfel ritmul de eliminare dar și alte obligatii specifice pentru beneficiar. Acest lucru va cadea în seama antreprenorului. Se va mentine evidenta acestor deseuri în baza H.G. nr. 856/2002 și respectiv a H.G. nr. 621/2005 pentru gestionarea ambalajelor și a deseurilor de ambalaje.

**B. Deșeuri tehnologice rezultate din organizarea de șantier**

Deșeurile rezultate în urma realizarii proiectului se incadreaza conform HG 856/2002 în urmatoarele categorii:

- deșeuri din demolari - sub forma de moloz, materiale de construcție: cod dese- 17 01 07
- deșeuri metalice din demolari - cod dese- 170405 și 170407
- deșeuri din pamant excavat - cod dese- 17 09 04

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

Tabel 4- Managementul deșeurilor

<b>Cod deșeu</b>	<b>Tip deșeu</b>	<b>Cantitatea estimata</b>	<b>Cine/ce a generat deșeul</b>	<b>Mod de colectare/evacuare</b>	<b>Observații</b>
20 03 01 20 01 01	Menajer sau asimilabil (inclusiv resturi de la	Lunar 20x0,6x30=360kg	Personalul angajat	Colectarea în containere tip pubele, eliminarea la rampa de gunoi prin intermediul firmelor specializate pe baza de	Se vor pastra evidențe privind cantitățile eliminate în conformitate cu prevederile H.G. nr.349/2005 privind depozitarea deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare.
20 01 01	Deșeu de hartie și carton	Lunar 2 kg	Activități de birou	Colectate și valorificate	Se vor pastra evidențe cu cantitățile valorificate în conformitate cu prevederile Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor cu modificările și completările ulterioare.
17 04 07	Deșeuri metalice	Lunar 5 kg	Din activitățile curente de șantier	Colectate temporar în incinta șantierului, valorificat integral.	Se vor pastra evidențe cu cantitățile valorificate în conformitate cu prevederile Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor cu modificările și completările ulterioare

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

13 02	Uleiuri uzate	Lunar 5l	Schimbul de ulei la utilaje și autovehicule	Vor fi colectate în recipiente închise, etichetate, depozitate într-o incinta închisa. Predate/valorificate catre punctele de colectare.	Se vor tine evidențe cu cantitatile predate spre valorificare in conformitate cu prevederile HG nr. 235/2007 privind gestionarea uleiurilor uzate. Se vor respecta prevederile HG nr. 235/2007 privind gestionarea uleiurilor uzate.
17 09 04 17 01 01 17 01 02 17 01 03 17 05 04	Deșeuri din demolari, inclusiv pamant excavat din amplasamente	Sunt estimate în listele de cantități pe tipuri de lucrari	Lucrari de demolare/dezafectare	Din punct de vedere al potențialului contaminat, aceste deșeuri nu ridica probleme deosebite. Colectarea se va face selectiv, deșeurile valorificabile vor fi	Eliminarea lor se va face la depozite de deșeuri autorizate prin intermediul unor firme specializate
17 09 04	Deșeuri de materiale de construcție	Nu se pot estima	Materiale necorespunzato are din punct de vedere calitativ	Din punct de vedere al potențialului contaminat, aceste deșeuri nu ridica probleme deosebite.	Respectand normele și normativele în vigoare aceste deșeuri pot fi reduse substanțial.
17 02 01	Deșeuri de lemn (altele decat traversele de	Nu se pot estima	Activități de curățare	Pot fi refolosite ca accesorii și elemente de sprijin în lucrările de construcții sau ca lemne de foc pentru populație.	Se vor valorifica integral

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”**

16 01 03	Anvelope uzate	Lunar aproximativ  2buc.	Activități de întreținere a utilajelor și autovehiculelor	Vor fi depozitate în locuri special amenajate.	Se vor păstra evidente cu cantitățile predate în conformitate cu prevederile Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor cu modificările și completările ulterioare. Se vor respecta prevederile HG nr. 170/2004 privind gestionarea anvelopelor uzate cu modificările și completările ulterioare
----------	----------------	-----------------------------------	---	---	--

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

Conform Legii 211/2011 privind gestionarea deșeurilor cu modificările și completările ulterioare, materialul rezultat din activitatea de decapare/excavare se încadrează în categoria deșeurilor nepericuloase. Antreprenorul are obligația de a ține evidența luării la colectare, stocării provizorii și eliminării deșeurilor către depozitele autorizate conform HG 856/2002 cu modificările și completările ulterioare. Trebuie precizat că o parte din aceste deșuri vor fi reciclate, în umpluturi și pentru lucrări provizorii de drumuri, platforme, nivelări și ca material inert etc.

În perioada de operare, în urma curățării vehiculelor utilizate la întreținerea drumului comunal, în perioada de îngheț, pentru împrăștierea sării, pot rezulta reziduuri solide (amestec de nisip, sare și produse petroliere). Acestea vor fi gestionate corespunzător și predate către o unitate specializată.

### **6.9 Gospodărirea substanțelor chimice și preparatelor chimice periculoase**

Aceste substanțe și materiale sunt:

- Carburanți (motorină, benzină) folosiți pentru funcționarea echipamentelor și mijloacelor de transport;
- Lubrifianți (uleiuri, vaselină);

Managementul acestor substanțe se va face cu respectarea legislației în vigoare și a indicațiilor de pe ambalajele acestor produse.

În perioada de operare, substanțele toxice și periculoase pot să apară în situația unui accident de circulație în care sunt implicate autovehicule care transportă astfel de substanțe.

În contextul în care constructorul își va desfășura activitatea conform reglementărilor în vigoare, efectele și riscurile utilizării combustibililor și lubrifianților nu vor avea un impact semnificativ negativ asupra factorilor de mediu.

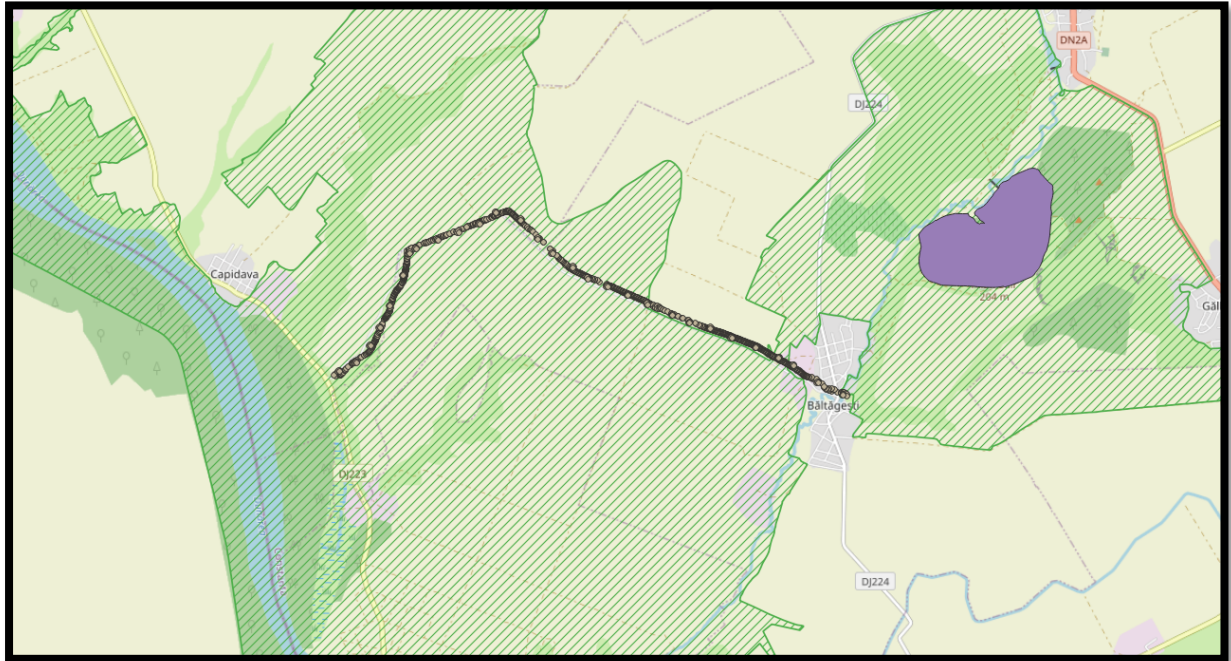
### **B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității**

Realizarea proiectului „Modernizare DC 65 Bălăgești-Capidava” va conduce la îmbunătățirea condițiilor de circulație și a fluentei traficului și vor influența benefic zona atât din punct de vedere ambiental cât și din punct de vedere socio-economic, astfel următoarele deziderate fiind atinse:

- intervenții rapide ale echipelor speciale (salvare, pompieri, autoritățile locale);
- accesul facil (scurtarea timpului de parcurs) al copiilor la instituțiile de învățământ;
- accesul facil al locuitorilor la instituțiile statului (primărie, biserică);
- diminuarea noxelor rezultate din duratele de transport lucru benefic pentru mediul inconjurator;
- diminuarea uzurii la vehiculele de transport ceea ce duce la o durată mai mare de exploatare.

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

Proiectul se suprapune parțial cu aria NATURA 2000, cca. 900m din lungimea acestuia fiind în afara ariei protejate, în zona localității Bălăgești.



**Figura 3 Zona de amplasament în raport cu situl NATURA 2000**

### *VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect*

Impactul potențial asupra factorilor de mediu se manifestă diferit în diferitele etape de implementare a proiectului. Astfel, se disting: perioada de organizare de șantier, perioada de realizare și cea de exploatare a obiectivului.

Activitățile de construcție, derulate în perioada de construcție a proiectului pot afecta în mod specific calitatea aerului, apei, solului, respectiv a stării de conservare a biodiversității - în mod direct sau indirect prin afectarea calității factorilor abiotici de mediu. În perioada de operare, nu se va înregistra un impact semnificativ asupra mediului. Principalul factor de poluare specific perioadei de operare este reprezentat de emisiile de noxe generate ca urmare a desfășurării traficului rutier.

#### **7.1 Impactul asupra populației și sănătății umane**

Un element important care prezintă interes în ceea ce privește protecția așezărilor umane îl reprezintă diminuarea impactului emisiilor atmosferice, a zgomotului și vibrațiilor pe durata de execuție a prezentului proiect, în așa fel încât impactul asupra locuitorilor să fie minim.

Datorită naturii temporare a lucrărilor de construcție, se estimează că locuitorii din zonele imediat adiacente nu vor fi afectați semnificativ, prin expunerea la atmosfera poluată generată de lucrările din timpul fazei de execuție.

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

Impactul asupra asezarilor umane în perioada de execuție se manifesta prin:

- zgomotul și noxele generate în primul rând de transportul materialelor de construcție, precum și de activitatea utilajelor de construcții;
- eventualele conflicte de circulație datorita autovehiculelor de tonaj ridicat care aprovizioneaza santierul;
- prezenta santierului care provoaca un disconfort populatiei riverane, marcat prin zgomot, concentratii de pulberi, prezenta utilajelor de constructii în miscare;
- deseuri solide generate de activitatile de constructii care nu au fost evacuate la timp provoaca dezagrement locuitorilor.

Populatia și asezarile situate în apropierea drumului comunal DC 65 vor fi afectate în mica masura pe perioada de execuție a proiectului, prin emisiile de noxe și zgomot rezultate de la utilajele folosite în timpul execuției. Acest fapt este compensat pe termen lung prin impactul pozitiv pe care il va avea modernizarea drumului comunal.

Realizarea lucrării contribuie la dezvoltare economica prin crearea de noi locuri de munca atat în perioada de execuție a proiectului, cat și în perioada de exploatare.

Modernizarea drumului comunal DC 65, comuna Crucea, judetul Constanta, va imbunatati legaturile dintre asezarile rurale existente pe traseul aferent acestuia; desconggestionarea traficului pe traseul existent de circulație; reducerea numarului de accidente; marirea gradului de siguranta a circulației.

Avand în vedere aspectele prezentate mai sus, realizarea lucrării, va îmbunatași simtitor condițiile de trafic cat și factorii de mediu în termenii menționați mai sus.

Consideram oportun de a delimita cateva efecte sociale pozitive:

- cresterea confortului social datorita veniturilor salariale ce se preconizeaza a se obține;
- oferta de locuri de munca ce apare în zona, în special în perioada de execuție ;
- mobilitatea sporita, o cerinta de baza în noul conext economico-social european și international;
- îmbunatașirea infrastructurii de transport rutier;
- îmbunatașirea accesibilitației în zona ;

Poluarea atmosferica afecteaza sanatatea umana, cauzand o serie de boli respiratorii.

Cele mai periculoase emisii, pentru starea generala de sanatate a populației, sunt reprezentate de particulele în suspensie.

Particule specifice activitaților de construcție difera astfel:

- particule cu  $d \leq 30 \mu\text{m}$ ;
- particule cu  $d \leq 15 \mu\text{m}$ ;
- particule cu  $d \leq 10 \mu\text{m}$ ;



## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”

- particule cu  $d \leq 2,5 \mu\text{m}$  (particule care patrund în bronhii și în plamani – particule “respirabile”).

Particulele rezultate din gazele de eșapament se încadrează în categoria particulelor respirabile. Particulele cu diametre  $\leq 15 \mu\text{m}$  se regăsesc în atmosfera ca particule în suspensie. Cele cu diametre mai mari se depun rapid pe sol.

Efectele negative ale particulelor în suspensie sunt legate direct de particulele cu diametru aerodinamic mai mic de 10 micrometri care trec prin caile respiratorii și alveolele pulmonare provocând inflamații și intoxicații.

Directiva 2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa impune valori limita anuale pentru protecția sănătății umane, de până la  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  pentru pulberile în suspensie cu diametru mai mic de  $10 \mu\text{m}$ .

Având în vedere dimensiunea lucrării și perioada scurtă preconizată pentru realizarea acesteia, se poate aprecia că particulele rezultate din activitățile de șantier nu au un impact semnificativ asupra localnicilor.

Studiile epidemiologice efectuate în Europa și SUA au indicat pentru particulele în suspensie o valoare limită de până la  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$  pentru media de 24 de ore și respectiv  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  pentru media anuală. Este indicat ca aceste valori să fie respectate împreună cu cele pentru  $\text{SO}_2$  datorită efectului sinergic al celor două substanțe.

Cu referire la emisiile de monoxid de carbon Organizația Mondială a Sănătății recomandă următoarele valori-ghid pentru protecția sănătății:

- $60.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$  pentru 30 de minute ;
- $30.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$  pentru 1 ora;
- $10.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$  pentru 8 ore;

Se apreciază că emisiile de monoxid de carbon nu vor afecta sănătatea populației, indiferent de localizarea organizării de șantier.

### **7.2 Impactul asupra lucrătorilor**

Pentru prevenirea sănătății lucrătorilor, este obligatoriu a se respecta limitele stabilite prin concentrațiile admisibile de substanțe toxice și pulberi în atmosfera la locul de muncă, prevăzute în normele generale de protecție a muncii.

Contribuția poluanților emiși (gaze și particule agresive) în perioada de construcție la creșterea ratelor de coroziune a construcțiilor și instalațiilor este apreciată ca fiind minoră. Nivelul de poluare generat de emisiile din traficul rutier imediat după terminarea lucrărilor de construcție și în viitor nu va determina situații critice de sănătate a populației. Dimpotrivă, datorită emisiilor mari de noxe care se înregistrează în prezent, se poate afirma că după realizarea proiectului se va îmbunătăți nivelul calității vieții în localitate, ca urmare a îmbunătățirii căii de rulare.

## **Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

Adoptarea în legislația națională a Directivelor Uniunii Europene privind emisiile de poluanți generați de autovehicule va conduce la diminuarea concentrațiilor de poluanți în aerul ambiental.

Investiția propusă va avea un impact pozitiv din punct de vedere economic și social pentru întreaga zonă și zonele învecinate atât prin realizarea de locuri de muncă pe perioada execuției lucrării și ulterior realizării proiectului, prin îmbunătățirea accesului în zonă.

### **7.3 Impactul asupra faunei și florei**

Impactul asupra biodiversității se manifesta mai mult în prima etapă cea de organizare șantier și în timpul realizării lucrării, se concretizează, în speță, la nivelul terenului cu diferite folosințe care va fi ocupat temporar.

Pentru realizarea proiectului terenul afectat aparține domeniului public aflat în administrarea comunei Crucea, județul Constanța. Proiectul se suprapune cu aria protejată, pe suprafețe parțiale.

Respectarea măsurilor recomandate și a legislației specifice de protecția mediului în perioada de operare a drumului comunal vor asigura un impact nesemnificativ asupra florei și faunei.

De asemenea, datorită duratei de realizare a proiectului cât și a suprafețelor reduse pe care se desfășoară, se estimează că impactul asupra biodiversității va fi negativ neglijabil.

Impactul pentru perioada de execuție este caracterizat ca moderat, pe termen scurt, cu arie de manifestare în imediata vecinătate.

### **7.4 Impactul asupra solului și subsolului**

Principalul impact asupra solului și subsolului, în perioada de execuție, este consecința ocupării temporare de terenuri pentru organizarea de șantier, etc. De asemenea, realizarea proiectului nu presupune ocuparea unor suprafețe mari de teren, având în vedere specificul lucrării, respectiv modernizarea drumului comunal DC 65 în comuna Crucea, jud. Constanța.

Formele de impact, identificate asupra solului și subsolului în perioada de execuție, sunt:

- înlăturarea stratului de sol vegetal
- deteriorarea profilului de sol;
- apariția eroziunii;
- deversări accidentale ale unor substanțe/compuși direct pe sol;
- depozitarea necontrolată a deșeurilor, materialelor de construcție, deșeurilor tehnologice;
- potențiale scurgeri ale sistemelor de canalizare/colectare ape uzate;
- modificări calitative ale solului sub influența poluanților prezenți în atmosferă;

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

În perioada de operare, sursele de poluare a solului și subsolului vor fi reprezentate de:

- depozitari necontrolate de deșeuri;
- ape pluviale colectate de pe carosabil;
- emisii în atmosfera datorate traficului.

Se apreciaza ca impactul asupra solului și subsolului, este negativ nesemnificativ, de importanța medie, temporar.

### **7.5 Impactul asupra folosințelor, bunurilor materiale**

Terenurile pe care are loc realizarea proiectului este teren aparținând domeniului public aflat în administrația localității Crucea, jud. Constanța.

Se estimează un impact negativ moderat pe termen scurt și mediu, și temporar prin ocuparea terenului.

### **7.6 Impactul asupra calității și regimului cantitativ al apei**

#### **Perioada de construcție**

Un pericol important pentru apa este legat de modificările calitative ale apei produse prin poluarea cu impurități care îi alterează proprietățile fizice, chimice și biologice.

Din activitatea specifică de construcție vor rezulta următoarele tipuri de ape:

- ape pluviale impurificate din zona proiectului, ca urmare a desfășurării lucrărilor de construcție;
- ape uzate menajere rezultate de la organizarea de șantier ce va fi amenajată în perioada șantierului de construcție.

Sursele posibile de poluare a apelor ca urmare a activității de construcție sunt nesemnificative și pot apărea în special în situații accidentale ca urmare a lucrărilor de execuție propriu-zisă, manevrarea materialelor de construcție, traficul de șantier și funcționarea utilajelor. Lucrările de construcție determină antrenarea unor particule fine de pământ care pot ajunge în cursurile de apă locale. Manevrarea și punerea în opera a materialelor de construcție (beton, agregate etc.) determină emisii specifice fiecărui tip de material și fiecărei operații de construcție. Astfel, se pot produce pierderi accidentale de materiale, combustibili, uleiuri din mașinile și utilajele șantierului. Manevrarea defectuoasă a autovehiculelor care transportă diverse tipuri de materiale sau a utilajelor în apropierea cursurilor de apă poate conduce la producerea unor deversări accidentale în acestea.

Traficul greu poate determina diverse emisii de substanțe poluante în atmosferă (NO<sub>x</sub>, CO, SO<sub>x</sub>, particule în suspensie etc). De asemenea, ca urmare a frecării și uzurii mecanismelor de transmisie ale utilajelor (calea de rulare, pneuri) pot rezulta particule în suspensie care vor fi antrenate de precipitații și transferate în sol și surse de apă. Se consideră că alimentarea cu carburanți și întreținerea utilajelor și a mijloacelor de transport se va face de unități specializate sau contractori ai beneficiarului.

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”

Punctul de lucru ale organizarii de șantier nu va fi amplasat în imediata apropiere a apelor de suprafața: rauri, parauri, vai, cu respectarea prevederilor legale.

În timpul lucrurilor de executie, conform legislatiei naționale privind protecția mediului nu vor fi deversate ape uzate, reziduuri sau deșeuri de orice fel în apele de suprafața sau subterane, pe sol sau în subsol.

Debitele de ape uzate menajere, din perioada de construcție, vor fi calculate în funcție de numărul de puncte cu organizare de șantier. Astfel, se estimeaza urmatoarele:

Q zi max = 3 mc/zi pentru 1 punct de organizare de șantier.

Aceste debite vor fi evacuate prin racorduri la canalizarea din vecinatate.

Se estimeaza ca valorile indicatorilor de calitate al apelor uzate menajere evacuate pe perioada de construcție se vor încadra în limitele normativului NTPA-002/2005 privind condițiile de evacuare a apelor uzate în rețelele de canalizare ale localităților și direct în stațiile de epurare.

Se vor respecta prevederile H.G. 352/2005 privind modificarea și completarea HG188/2002 pentru aprobarea unor norme privind condițiile de descarcare în mediul acvatic a apelor uzate.

**Concluzie:** Se estimeaza ca valorile indicatorilor de calitate al apelor pluviale convențional curate se vor încadra în limitele impuse în normativul NTPA-002/2005 privind condițiile de evacuare a apelor uzate din rețelele de canalizare ale localitatilor și direct în statiile de epurare (HG 352/2005 privind condițiile de descarcare în mediul acvatic a apelor uzate), situandu-se sub pragurile de alerta corespunzatoare Ord. Min. APPM nr. 756/1997.

Se estimeaza un impact negativ nesemnificativ, direct și secundar, pe termen scurt și mediu.

### **Perioada de funcționare**

În perioada de funcționare exista urmatoarele surse de poluare a apelor:

- depunerea directa pe luciul apei de poluați rezultați de la traficul rutier;
- deversari de ape uzate neepurate, direct în emisari;

Se apreciaza ca poluarea datorata noxelor traficului rutier va fi nesemnificativa, în contextul drumului comunal DC 65 deja existente.

Se va face prin intermediul pantelor longitudinale si transversale ale tronsoanelor de drum DC65, catre sistemul actual de drenaj, alcatuit din santuri de pamant inerbate. Acestea se vor curata, decolmata, pentru o mai buna functionare.

### **Impactul asupra calitații aerului**

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”

Atmosfera poate fi afectata de o multitudine de substante solide, lichide sau gazoase. Indicatorii legați de mediul atmosferic sunt organizati pe trei nivele:

- indicatori de presiune (emisii de poluanți);
- indicatori de stare (calitatea aerului);
- indicatori de raspuns (masurile luate și eficacitatea lor).

Printre sursele principale emitente de poluanți sunt : circulația auto, șantierele de construcție și implicit utilajele.

Emisiile din timpul desfășurării perioadei execuției proiectului sunt asociate în principal cu demolari, cu mișcarea pamantului, cu manevrarea materialelor și construirea în sine a unor facilități specifice.

Activitățile care se constituie în surse de poluanți atmosferici în etapa de realizare a proiectului sunt urmatoarele:

- Activitati desfasurate în amplasamentul lucrarilor
- Traficul aferent lucrarilor de construcții.

Utilajele care vor fi utilizate sunt: buldozere, incarcatoare, excavatoare, iar pentru transportul materialelor se vor utiliza autocamioane cu capacitatea de 15 ÷ 20 t.

Se mentioneaza ca emisiile de poluanți atmosferici corespunzatoare activitațiilor aferente lucrării sunt intermitente.

Se menționeaza ca activitățile pentru realizarea propriu-zisa a lucrarilor proiectate, respectiv turnarea de straturilor rutiere și lucrari de constructii – montaj pentru realizarea lucrarilor specifice incluse în proiect, nu conduc la emisii de poluanți, cu exceptia gazelor de eşapament rezultate de la vehiculele pentru transportul materialelor și a poluanților generati de operatiile de sudura (particule cu continut de metale, mici cantitati de CO, NOx și O<sub>3</sub>).

Natura temporara a lucrarilor de construcție le diferențiază de alte surse nederijate de praf, atat în ceea ce privește estimarea, cat și controlul emisiilor. Realizarea lucrarilor de construcție consta într-o serie de operatii diferite, fiecare cu durata și potentialul propriu de generare a prafului. Emisiile de pe amplasamentul unei construcții au un început și un sfârșit care pot fi bine definite, dar variaza apreciabil de la o faza la alta a procesului de construcție. Aceste particularități le diferențiază de marea majoritate a altor surse nederijate de praf, ale caror emisii au fie un ciclu relativ stationar, fie un ciclu anual usor de evidentiat.

Alaturi de emisiile de particule vor aparea emisii de poluanți specifici gazelor de esapament rezultate de la utilajele cu care se vor executa operatiile și de la vehiculele pentru transportul materialelor. Poluanții caracteristici motoarelor cu ardere interna de tip DIESEL, cu care sunt echipate utilajele și autovehiculele pentru transport sunt: oxizi de azot (NO<sub>x</sub>), compusi organici nonmetanici (COV<sub>nm</sub>), metan (CH<sub>4</sub>), oxizi de carbon (CO, CO<sub>2</sub>), amoniac (NH<sub>3</sub>), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi policiclice (HAP), bixoid de sulf (SO<sub>2</sub>).

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

### **Surse emisii și poluanți de interes**

Încadrarea valorilor ce se vor obtine VLE (valorilor limita la emisii) trebuie sa se conformeze Ordinului nr. 462/1993 al MAPPM cu completarile si modificarile ulterioare și Ordinului nr. 756/1997 al MAPPM cu modificarile si completarile ulterioare.

Concentrațiile emisiilor de poluanți variaza în functie de:

- tipul de motor - aprindere prin comprimare;
- regimul de functionare: mers incet, în ralanti, accelerare, decelerare.

Emisiile de poluanți rezultate din traficul autovehiculelor sunt greu de controlat deoarece, în afara de factorii mentionati, mai intervin și alti factori, ca:

- distanta parcursa pe amplasament;
- timpii de deplasare și manevre;
- frecventa pe parcursul unei zile.

Vor fi respectate prevederile Legii nr. 104/2011 privind protectia atmosferei si STAS 12574 / 1987, standardele pentru calitatea aerului din UE, transpuse in legislatia nationala, valorile ghid pentru calitatea aerului recomandate de Organizatia Mondiala a Sanatatii (OMS), valorile ghid recomandate de Uniunea Internationala a Organizatiilor de Cercetare a Padurilor (IUFRO) pentru protectia vegetatiei

In perioada de constructie sursele de poluare pot fi asociate emisiilor de la utilaje.

În perioada de functionare a obiectivelor, activitațiile care se vor constitui în surse de poluanți atmosferici vor fi: traficul rutier – emisii reduse de particule și emisii de poluanți specifici gazelor de esapament, ce se constituie într-o sursa liniara nederijata.

Evaluarea emisiilor generate de sursele mobile de ardere (autovehicule) nu poate fi facuta în raport cu prevederile OM 462/1993 cu modificarile si completarile ulterioare “Conditii tehnice privind protecția atmosferei” deoarece aceste surse sunt nederijate, iar limitele prevazute de OM 462/1993 se refera la surse dirijate.

Prin realizarea construcției, impactul asupra factorului aer va fi moderat în perioda de executie, iar în perioada de operare se estimeaza un impact minim.

### **7.7 Impactul asupra climei**

Din acest punct de vedere teritoriul comunei Crucea se caracterizează printr-un climat temperat-continental. Temperatura medie anuala variaza între 10,8 grade C, pentru zonele satelor Bălăgești și Gălbiori și 11,4 grade C pentru zona satului Crucea. Temperatura maxima absoluta a fost de 41 grade C iar minima absoluta de minus 24 grade C.

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”

Cantitatea medie lunară cea mai ridicată de precipitații atmosferice se înregistrează la majoritatea posturilor pluviometrice în luna iunie și variază între 30-45 mm în zona litorală și 60-65 mm în extremitatea sud-vestică a Dobrogei.

În timpul anului nu se constată o variație sezonieră a precipitațiilor, mediile lunare oscilând între 20 și 43 mm, în schimb, valorile maxime lunare și maxime zilnice pe luni variază sezonier, cu valori mai mici iarna și mai mari vara.

Precipitațiile solide, sub forma de zăpadă, au o frecvență medie de cca. 12 zile pe an. Cele mai reduse cantități lunare se constată în perioada februarie – aprilie, la sfârșitul verii și începutul toamnei, iar cantitățile cele mai mari în lunile mai, iunie, iulie (cu predominare în iunie) și în noiembrie – decembrie (cu predominare în decembrie). Zăpada și lapovița se produc în semestrul rece, octombrie – martie.

Schimbarea climei este determinată de următorii factori:

- interni – interacțiuni ale componentelor sistemului climatic;
- externi naturali – variația energiei emisa de soare, erupții vulcanice;
- externi antropogeni (fenomene datorate acțiunii omului, cu urmări în special asupra climei, evoluției reliefului etc.) - schimbarea compoziției atmosferei ca urmare a creșterii concentrației gazelor cu efect de seră rezultate din activitățile umane.

Funcționarea autovehiculelor poate introduce în aer sau depune pe sol pulberi, produși de ardere incompletă, gaze nocive etc., care au diferite proprietăți și efecte.

Impactul asupra climei, depinde de calitatea combustibililor utilizați pentru desfășurarea traficului rutier.

Având în vedere previziunile de îmbunătățire a calității combustibililor utilizați, se apreciază că în perioada de operare a proiectului emisiile de poluanți vor scădea, comparativ cu situația existentă.

### **7.8 Impactul zgomotelor și vibrațiilor**

Clasificarea efectelor produse de zgomot pe baza nocivității lor:

- efecte nocive asupra organelor auditive (efecte specifice);
- efecte nocive asupra altor organe și sisteme sau asupra psihicului (efecte nespecifice) – asupra sistemului nervos, sistemului circulator, funcției vizuale;
- perturbarea somnului sau repausului;
- interferarea cu vorbirea sau cu alte semnale acustice utile;
- efecte asupra randamentului muncii, eficienței, atenției, etc.;
- apariția timpurie a stării generale de oboseală.

Zgomotul și vibrațiile se constituie în seria de “amenințări” la sănătatea populației, cunoașterea nivelurilor lor fiind importantă în evaluarea impactului asupra mediului și în alegerea căilor de eliminare a acestui impact. Însoțind uneori zgomotul, vibrațiile reprezintă un alt factor cu efecte nocive atât asupra sănătății, cât și asupra randamentului în muncă.

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

Receptorii pentru zgomotul și vibrațiile asociate executării acestui proiect sunt:

- personalul care executa lucrarile;
- locuitorii zonei în care se executa lucrarile;
- cladirile sau structurile care pot fi sensibile la efectele vibrațiilor și sunt situate în amplasament sau langa limitele amplasamentului proiectului.

### Limite admisibile

Conform NGPM/2002 – la locurile de munca ce nu necesita solicitari mari sau o deosebita atentie se prevede o limita maxima admisa a zgomotului (LMA) de:

- 85 dB(A);
- curba Cz 80 dB;
- STAS 10009/88 - prevede, pentru limita funcționala:
- 65 dB(A);
- curba Cz 60 dB;

Ordin nr. 119/2014 al OMS - prevede, pentru zona protejata cu functiune de locuire:

- ziua: - 55 dB (A);
- curba Cz 50 dB.

Din punct de vedere al amplasarii lor, sursele de zgomot pot fi clasificate în:

- surse de zgomot din fixe;
- surse de zgomot mobile.

#### a. Sursele de zgomot și vibrații fixe

Sunt reprezentate de activitatile curente desfasurate pe amplasamentul analizat: zgomotele datorate activitatii utilajelor de excavare/decapare, manevra și transport; Se estimeaza ca sursele de zgomot fixe vor crea un disconfort moderat avand în vedere faptul ca lucrarile se vor desfasura pe o perioada scurta de timp.

#### b. Sursele de zgomot și vibrații mobile

Nivelul zgomotului produs de sursele mobile, reprezentate de autovehiculele care vor transporta materialele necesare realizării obiectivului, materialele excavate se va inscrie în nivelul de zgomot datorat traficului rutier, crescand insa frecventa de aparitie a acestuia, datorita cresterii intensitatii traficului.

Principala dificultate în realizarea unei estimari concrete a zgomotului produs de organizarea de șantier o constituie lipsa unui inventar precis al utilajelor mobilizate, orele de funcționare estimate și perioadele de lucru.

În timpul organizării de șantier, nivelul de zgomot variaza în funcție de :

- perioadele de funcționare a utilajelor;



**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”**

- caracteristicile tehnice ale utilajelor;
- numărul și tipul utilajelor antrenate în activitate;

Utilajele de construcție și autovehiculele sunt principalele surse de zgomot și vibrații în timpul perioadei de construcție a proiectului.

Următorul Tabel arată intensitatea generală a zgomotului produs de utilajele de construcție folosite în mod obișnuit.

**Tabel 5 Echipamente folosite la construcție - Nivel de zgomot (dbA)**

<b>Utilaj</b>	<b>(dbA)</b>
Excavator	80 – 100
Buldozer	80 – 100
Basculanta	75 – 95
Betoniera	75 – 90
Camion greu	70 – 80

Activitățile specifice organizării de șantier se încadrează în locuri de muncă în spațiu deschis, și se raportează la limitele admise conform Normelor de Securitate și Sanatatea în Munca, care prevăd ca limita maximă admisă la locurile de muncă cu solicitare neuropsihică și psihosenzorială normală a atenției – 90 dB (A) – nivel acustic echivalent continuu pe săptămâna de lucru. La această valoare se poate adăuga corecția de 10 dB(A) – în cazul zgomotelor impulsive (impulsuri de amplitudini sensibil egale).

HG 493/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscurile generate de zgomot, cu modificările și completările ulterioare, stipulează valoarea limită de 87 db, pentru expunerea la zgomot de la care se declanșează acțiunea angajatorului privind securitatea și protecția lucrătorilor.

Sursele de zgomot și vibrații, în perioada de exploatare sunt reprezentate de autovehiculele de toate categoriile aflate în circulație.

Prin modernizarea drumurilor se obține o reducere semnificativă a poluării fonice din localitățile pe care le traversează și din apropiere.

După realizarea proiectului, sursele de vibrații vor fi reprezentate de traficul rutier, însă se consideră că nu vor fi depășite nivelurile de intensitate a vibrațiilor peste cele admise de SR 12025/1994.

Se estimează un impact negativ temporar pe perioada de construcție și negativ neglijabil pe termen lung (pentru perioada de operare).

### **7.9 Impactul asupra peisajului și mediului vizual**

Realizarea proiectului nu are un impact direct asupra peisajului, de fragmentare a unităților teritoriale, cu ocupari majore de teren, intrucat componentele proiectului sunt existente in mare parte.

**Perioada de construcție reprezinta o etapa cu durata limitata și se considera ca echilibrul natural și peisajul vor fi refacute dupa încheierea lucrurilor. În perioada de execuție nu este necesar sa se prevada amenajari peisagistice.**

Se estimeaza un impact temporar, negativ neglijabil, pe termen scurt și neutru permanent.

### **7.10 Impactul asupra patrimoniului istoric și cultural**

În conformitate cu Legea nr. 5/2000, Ordinul 2314/2004 (modificat de Ordinul 2385/2008) și Ordonanta nr. 43/2000 cu modificarile și completarile ulterioare (Ordonanta 13/2007 și Legea 329/2009), constructorului ii revine ca obligatie ferma intreruperea imediata a lucrurilor și anuntarea în termen de 72 de ore a autoritatilor competente în conditiile în care în urma lucrurilor de excavare pot fi puse în evidența eventuale vestigii arheologice necunoscute în prezent.

### **7.11 Extinderea impactului (zona geografica, numarul populației/habitatelor/speciilor afectate)**

In ceea ce priveste impactul asupra componentelor de mediu va fi punctual pe perioada de realizare a proiectului. În perioada de funcționare se apreciaza ca impactul va fi pozitiv în condițiile exploatarei și intretinerii corespunzatoare a obiectivului de investitie. Proiectul se suprapune cu aria NATURA 2000, ROSPA0002, drumul fiind existent.

### **7.12 Probabilitatea impactului**

In contextul respectarii masurilor prevazute pentru diminuarea impactului asupra factorilor de mediu, dar si a avizelor emise pentru prezentul proiect se va reduce probabilitatea producerii de evenimente care sa determine un impact negativ asupra factorilor de mediu.

### **7.13 Durata, frecvența și reversibilitatea impactului**

Impactul asupra factorilor de mediu se manifesta in perioada de executie, pe o durata de 6 de luni. Din punct de vedere al marimii complexitatii proiectului se estimeaza ca impactul va fi redus, temporar si local, variabil si reversibil.

### **7.14 Natura transfrontaliera**

Avand in vedere dimensiunile proiectului, acesta nu produce efecte transfrontaliere.

## **VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului**

Masurile necesare pentru monitorizarea mediului se refera la:

- Perioada de execuție a lucrurilor cand se va monitoriza Managementul lucrurilor;

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

- Redarea în circuit a terenurilor ocupate temporar.

În perioada execuției lucrărilor propuse se vor monitoriza zilnic:

- starea de funcționare a utilajelor și mașinilor de transport pentru a reduce riscul de poluare.

În perioada de existența a proiectului, va fi necesar să se monitorizeze comportarea echipamentelor utilizate pentru a se putea interveni operativ.

### **IX. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară**

Proiectul propus a se realiza intra sub incidența Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, Anexa nr.2, pct. 13, lit a „orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 24 din anexa nr.1, ale proiectelor prevăzute în anexa 1 sau în prezenta anexa, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului”

Proiectul propus a se realiza intra sub incidența art. 28 din O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare, conform procedurii derulate până în prezent în vederea obținerii Acordului de Mediu, amplasamentul drumului comunal DC65, Bălăgești – Capidava, fiind situat parțial în situl de importanță avifaunistică ROSPA0002 Allah Bair-Capidava.

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

Activitățile desfășurate în perioada de construcție și exploatare vor respecta prevederile Legii 211/2011 privind gestiunea deșeurilor privind regimul deșeurilor cu modificările și completările ulterioare și Legii apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare.

### **X. Lucrări necesare organizării de șantier**

În conformitate cu legislația națională, amplasarea organizării de șantier și suprafața acesteia este stabilită de câștigătorul licitației pentru executarea lucrărilor. Pentru această suprafață există obligația contractuală, asumată de constructor în fața proprietarului terenului, de a readuce aceste suprafețe la folosința inițială, sau în circuitul productiv. Locația acesteia va fi stabilită de comun acord cu autoritățile implicate în realizarea acestui obiectiv, cu respectarea regulamentelor și legislației în vigoare din domeniul protecției mediului.

### **XI. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile**

În caz de accidente rutiere, în perioada de construcție, se va avea în vedere reducerea efectelor negative asupra calității solului, apelor, datorate scurgerilor de combustibili.

Prin caietele de sarcini se vor impune măsuri de management corespunzător:

- utilajele de construcție și mijloacele de transport vor fi monitorizate periodic, în vederea încadrării emisiilor în limitele legale ;

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

- transportul materialelor de constructie se va realiza controlat, în vederea prevenirii descărcărilor accidentale ;
- procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse în perioada cu vant puternic, sau se va urmări o umectare mai intensă a suprafețelor ;
- la sfârșitul săptămânii se va efectua curățarea fronturilor de lucru, eliminându-se toate deșeurilor.

În cazul unor scurgeri de combustibili, explozii, în perioada de operare etc. se va limita zona afectată și se vor lua măsuri de refacere ecologică, atunci când se înregistrează prejudicii ecologice majore;

### **XII. Anexe**

- Volum piese desenate
- Certificat de urbanism nr. 60/22.11.2021

**XIII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor art. 28 din ordonanța de urgență a guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare**

Obiectivul de investiții cuprinde modernizarea a drumului comunal DC65 :



- se desprinde din DJ224 în partea dreaptă la ieșire din localitatea Bălăgești ;
- are o lungime totală de 8753.67m și este alcătuit din aliniamente și curbe ;
- este definit din 2 benzi având fiecare 2.75m și acostamente pe margini cu lățimea de 0.75m ;
- are în componența sa 1 podet, care se va păstra după lucrări de curățare și întreținere ; și 1 pod peste canal de irigații, care necesită lucrări de consolidare/inlocuire.

Drumul comunal 65, ce leagă localitatea Bălăgești (D.J.224) de localitatea Capidava (D.J. 223), traversează la Km 2+835 un canal de irigații, în extravilanul localității Bălăgești pe un pod cu o deschidere de 11,65m și lungimea totală de 19,50m. Podul traversează perpendicular canalul de irigații.

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”**

Sistemul rutier propus de expert în soluția I se verifică la acțiunea înghețului astfel se adoptă sistemul următor:

- ❖ 4 cm BA16
- ❖ 6 cm BAD 22.4
- ❖ 35 cm piatra sparta

**Parametrii tehnici:**

- Lungime totala este de 8753.67m
- Latimea partii carosabile este de 5.5m
- Suprafata totala a partii carosabile este de 48163.50mp
- Acostamentele au latimi de 0.75m

Lucrarile propuse in acest proiect se rezuma doar la proiectarea partii carosabile si a acostamentelor.

**Structura constructiva**

Sistemul proiectat este dimensionat pentru un trafic mediu-redus. Principala problema a drumului proiectat o constituie imbunatatirea elementelor geometrice in plan, profil longitudinal si profil transversal.

**Elemente de proiectare pentru aceste tronsoane din DC65 sunt:**

- clasa tehnica IV pentru trafic de perspectiva de 15 ani
- viteza de proiectare : 20 Km/h;
- numarul de benzi : 2.
- distanta medie de vizibilitate : 100 m
- acostamente din piatra sparta ,latime de 0,75 m

**Proiectarea in plan, longitudinal si transversal:**

Se vor remodela aliniamentele si curbele (descrise prin arce de cerc), adaptand situatia din teren la legislatia si normativele in vigoare, permitand ca circulatia sa se desfasoare continuu in majoritatea cazurilor in dublu-sens, in regim de siguranta, cu nivel minim de poluare fonica si intr-un regim sporit de viteza.

**Scurgerea apelor pluviale**

Se va face prin intermediul pantelor longitudinale si transversale ale tronsoanelor de drum DC65, catre sistemul actual de drenaj, alcatuit din santuri de pamant inerbate. Acestea se vor curata, decolmata, pentru o mai buna functionare.

**Partea carosabila** : 2 benzi de 2.75m fiecare, cate una pe sens, vor fi incadrate de acostamente cu latimi de 0.75m.

**Sistemul rutier evaluat are grosimea totala = 45 cm:**

- strat de uzura BA16 - **4 cm**
- amorsa bituminoasa 0.6 l/mp
- strat de legatura din beton asfaltic deschis BAD22.4 - **6 cm**;
- amorsa bituminoasa 0.9 l/mp
- strat de fundatie din piatră spartă - **35 cm** ;

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

Pentru ca circulația să se desfășoare în condiții de siguranță și confort în perioada de exploatare pe un drum comunal de clasă tehnică V se va demola podul existent și se va realiza unul nou, pe același amplasament, dimensionat conform normelor în vigoare (Eurocoduri), care vor asigura cerințele de rezistență, stabilitate, prelungirea duratei de viață precum și îmbunătățirea siguranței, confortului și funcționalității în exploatarea acestuia, în conformitate cu „Normele Tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor” aprobate prin Ordinul Ministerului Transporturilor nr.1296/septembrie 2017.

Podul nou va avea o deschidere de 12,00m și o lungime totală de 19,50m.

Schema statică a podului este grindă simplu rezemată.

### **Infrastructura**

- Infrastructura podului este alcătuită din două culei masive din beton armat turnat monolit, fundate direct;
- Pentru creșterea durabilității betoanelor turnate monolit, suprafața acestora care va rămâne în contact cu atmosfera se va proteja anticoroziv;
- Pe toate suprafețele din beton ce vor fi în contact cu pământul se va aplica o hidroizolație din emulsie bituminoasă, în două straturi, conform STAS 5088-75.

### **Suprastructura**

- Structura de rezistență este alcătuită în secțiune transversală din 17 grinzi prefabricate precomprimate, cu armatură preîntinsă, cu înălțimea  $h=0.52\text{m}$  și lungimea  $L=12.00\text{m}$  solidarizate între ele prin intermediul unei plăci de suprabetonare din beton armat de clasă C35/45, turnată monolit, cu grosimea minimă de 17cm;
- Grinzile prefabricate vor rezema pe banchetele culeilor prin intermediul aparatelor de rezem din neopren;
- Pentru creșterea durabilității betoanelor, suprafața acestora care va rămâne în contact cu atmosfera se va proteja anticoroziv;

### **Calea pe pod**

- Calea pe pod este alcătuită conform Normativului AND 546-2013 "Calea pe pod" din:
  - 4+4cm - beton asfaltic BAP 16 în două straturi;
  - 3cm - protecție hidroizolație din beton asfaltic BA8;
  - 1cm - membrană hidroizolantă.
- Lățimea totală a secțiunii transversale a podului este de 11.30m, din care:
  - 7,80m parte carosabilă;
  - două spații de siguranță de 0,50m fiecare;
  - două trotuare de 1,00m lățime utilă fiecare;
  - două grinzi de parapet de 0,25m fiecare
- Hidroizolația este de tip modern și se aplică direct pe placa de suprabetonare;
- Podul este prevăzut cu trotuare pe ambele părți, realizate din umplutura de beton



## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

C30/37 si imbracaminte asfaltica (BA8 3cm);

- Trotuarele sunt delimitate de partea carosabila prin parapete directional zincat ce asigura o protectie ridicata H4b si pe marginea exterioara cu parapete pietonal;
- Se vor realiza cordoane de etanseizare intre partea carosabila si borduri, intre borduri si trotuar si intre trotuar si grinda de parapet pietonal, pe toata lungimea podului;
- S-au propus dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatare intr-o varianta moderna si functionala, agrementate pentru o viabilitate de 50 de ani. Dispozitivele vor fi montate la acelasi nivel atat pe cale cat si pe trotuar (fara elemente de racordare), continue si se vor prelungi cu 15 cm in afara grinzii de parapet;

### **Racordari cu terasamentele**

- Racordarea cu terasamentele se realizeaza prin intermediul placilor de racordare cu L=6.00m . Realizarea lor, a grinzii de rezemare si a prismului de balast, se face conform instructiunilor AND 515-93;
- Pentru evacuarea apelor din spatele culeilor se realizeaza in spatele acestora drenuri;
- Racordarea podului cu terasamentele in sens transversal se realizeaza prin taluze pereate;
- La capetele podului se realizeaza scari de acces sub pod si casiuri pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale de pe pod.
- Montarea de parapete de protectie pe rampe conform standardelor si normativelor in vigoare, acolo unde este posibil;

### **Albie**

- Curatarea de vegetatie si material solid a albiei canalului pe cate 30.00m amonte si aval, si sub pod;
- Pereerea canalului pe cate 10.00m amonte si aval, si sub pod

Pe timpul executiei circulatia se va desfasura pe varianta provizorie de circulatie/ rute ocolitoare cu semnalizarea corespunzatoare a circulatiei inclusiv pe timpul noptii.

### **13.1 Descrierea succinta a proiectului și distanța față de aria naturala protejata de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului.**

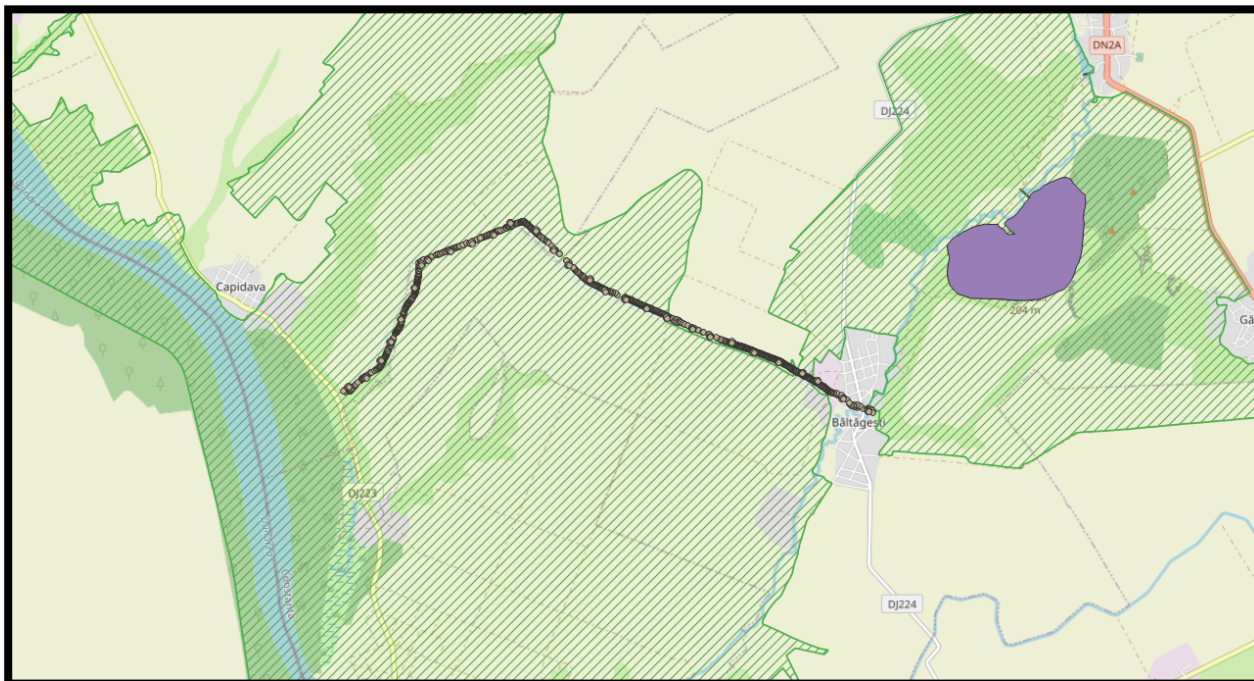
Proiectul propus a se realiza intra sub incidenta art. 28 din O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei salbatice, cu modificarile și completarile ulterioare, conform procedurii derulate pana in prezent in vederea obtinerii Acordului de Mediu, amplasamentul drumului comunal DC65, Baltagesti – Capidava, fiind situat partial in situl de importanta avifaunistica **ROSPA0002 Allah Bair-Capidava**.



## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

Proiectul se suprapune partial cu aria NATURA 2000, cca. 900m din lungimea acestuia fiind in afara ariei protejate, in zona localitatii Baltagesti, drumul fiind situat atat in intravilanul cat si in extravilanul localitatii.

Situl Natura 2000 are plan de management.



**Figura 4 Amplasament proiect in raport cu situl de importanta comunitara ROSPA0002**

Legenda:  ROSPA0002 Allah Bair-Capidava

### **13.2 Justificarea daca proiectul propus are legatura cu sau nu este necesar pentru managementul conservarii ariei naturale protejate de interes comunitar**

Planul nu are legatura directa cu sau nu este necesar pentru managementul conservarii ariilor naturale protejate de interes comunitar. Drumul comunal DC 65 Baltagesti-Capidava este un drum existent si prin realizarea proiectului se are in vedere imbunătățirea condițiilor de transport in zona studiata prin modernizarea acestuia, aducerea sistemului rutier la parametrii tehnici corespunzători categoriei acestora, urmand a se asigura astfel condiții bune de confort pentru circulația rutiera, asigurarea scurgerii apelor pluviale în condiții cât mai bune, stabilitatea drumului, inlocuirea podului aflat peste canalul de irigatii.

***Obiectivele de conservare a unei arii naturale protejate de interes comunitar au in vedere imbunatatirea, mentinerea si restaurarea statutului favorabil de conservare a speciilor si habitatelor de interes comunitar.***

Se considera ca realizarea proiectului va avea un efect benefic asupra zonei, prin modernizarea drumurilor de interes comunal se va imbunatati calitatea mediului.

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

Situl este important pentru speciile de pasari de interes conservativ european caracteristice zonelor agricole si stepice din Dobrogea precum: *Anthus campestris*, *Burhinus oedicnemus*, *Calandrella brachydactyla*, *Emberiza hortulana*, *Melanocorypha calandra*. Situl prezinta o importanta mare si pentru speciile de pasari acvatice precum: *Tadorna ferruginea*, *Phalacrocorax pygmeus*, *Sterna hirundo*, *Chlidonias hybridus*, *Chlidonias niger*, *Larus minutus*, *Alcedo atthis*. În timpul migraiei se înregistreaza efective mari pentru: *Aquila pomarina*, *Ciconia ciconia*, *Ciconia nigra*, *Circus aeruginosus* i *Buteo buteo*.

### **13.3 Descrierea ariei naturale de intere comunitar- ROSPA0002 Allah Bair-Capidava**

Situl se afla în bioregiunea stepica cuprinzând la est zona cea mai înalta din Dobrogea Centrala reprezentata de Dealul Allah Bair (Baltageti si La Cazemata) si zonele mai joase din vest si sud vest inclusiv ostroavele Dunarii din dreptul localitailor Topalu, Capidava si Dunarea. Relieful este larg undulat dupa cutele calcarelor sarmatiene. Zona are un climat arid, cu temperaturi medii mari (10-11 grade C), temperaturi ridicate vara, precipitatii reduse (in jurul valorii de 400mm/an), zile tropicale si secete frecvente; iarna bate frecvent Crivatul. Suprafata continentala desemnata ca Arie de Protecie Speciala Avifaunistica cuprinde un mozaic de habitate dominat de zone arabile si pajiti stepice între care se intercaleaza plantatii de foioase si conifere(*Pinus nigra austriaca*) dar si paduri de sleau. Partea estica a sitului cuprinde cursul Dunarii si ostroavele care sunt acoperite în cea mai mare parte de plantatii de plop si salcie. Pe suprafete mai mici se regasesc si zavoai naturale de plop si salcie. Deosebit de importante pentru cuibaritul hranirea si odihna pasarilor acvatice sunt si ostroavele nude ce apar la nivele mici ale Dunarii.

Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălătești - Capidava”



Figura 5 ROSPA0002 Allah Bair-Capidava in zona proiectului

**13.4 Date privind prezenta habitatelor/speciilor de importanta comunitare in zona amplasamentului proiectului**

**Aria de protecție specială avifaunistică** ROSPA0002 Allah Bair-Capidava are o suprafață de 11540ha ha și ROSPA 0002 Allah Bair – Capidava se suprapune total peste ROSCI 0053 Dealul Allah Bair și rezervația Dealul Allah Bair (2367) și parțial cu ROSCI0022Canaralele Dunării.

Speciile de păsări pentru a căror protecție a fost desemnată această arie sunt prezentate în tabelul nr. 1.

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”**

**Table 6.** Specii menționate în articolul 4 al Directivei 2009/147/EC și listate în anexa II a Directivei 92/43/EEC și evaluarea sitului ROSPA0002 Allah Bair-Capidava privind aceste specii

Specie				Populație						Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. CIRIVIP	Calit. date	AIBICID	AIBIC		
						Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
B	A402	Accipiter brevipes			R	3	5	p	C		C	B	C	B
B	A402	Accipiter brevipes			C	30		i	C		C	B	C	B
B	A086	Accipiter nisus()			C	860	1370	i	C		D			
B	A247	Alauda arvensis(Ciocărlie de câmp)			R				C		D			
B	A229	Alcedo atthis			R	70	80	p	C		C	C	C	C
B	A041	Anser albifrons(Gârliță mare)			W	300	400	i	C		C	B	C	C
B	A255	Anthus campestris			R	800	1200	p			C	B	C	B
B	A256	Anthus trivialis(Fâsă de pădure)			C				C		D			
B	A089	Aquila pomarina			C	2500	5000	i	R		C	B	C	B
B	A221	Asio otus(Ciuf de pădure)			R				C		D			
B	A021	Botaurus stellaris			W	2	5	i	C		D			
B	A215	Bubo bubo			P	1	1	p	C		C	B	C	B
B	A133	Burhinus oedicephalus			R	20	30	p	R		B	B	C	B
B	A087	Buteo buteo(Șorecar comun)			C	5000	10000	i	C		C	B	C	B
B	A403	Buteo rufinus			R	2	3	p	C		C	A	C	B
B	A243	Calandrella brachydactyla			R	100	120	p	C		C	A	C	B
B	A224	Caprimulgus europaeus			R	110	120	p	C		C	C	C	B
B	A366	Carduelis cannabina(Cânepar)			R				R		D			
B	A366	Carduelis cannabina(Cânepar)			C				C		D			
B	A364	Carduelis carduelis(Sticlete)			R				C		D			

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”**

B	A364	Carduelis carduelis(Sticlete)			C				C		D			
B	A363	Carduelis chloris(Florinte)			R				C		D			
B	A363	Carduelis chloris(Florinte)			C				C		D			
B	A365	Carduelis spinus(Scatiu)			C				C		D			
B	A196	Chlidonias hybridus			C	2000	3000	i	C		C	B	C	B
B	A197	Chlidonias niger			C	400	600	i	P		C	B	C	B
B	A031	Ciconia ciconia			C	1800	50000	i	C		B	B	C	B
					0									
B	A030	Ciconia nigra			C	1500	3000	i	C		B	B	C	B
B	A080	Circaetus gallicus			R	1	3	p	R		B	B	B	A
B	A080	Circaetus gallicus			C	80	130	i	R		B	B	B	A
B	A081	Circus aeruginosus			C	680	1780	i	R		D			
B	A082	Circus cyaneus			C	40	82	i	P		C	B	C	B
B	A082	Circus cyaneus			W	10	15	i	P		C	B	C	B
B	A083	Circus macrourus			C	15	20	i	C		C	B	C	A
B	A084	Circus pygargus			C	140	220	i	R		C	A	B	A
B	A207	Columba oenas(Porumbel de scorbură)			R				C		D			
B	A208	Columba palumbus(Porumbel gulerat)			C				C		D			
B	A231	Coracias garrulus			R	90	100	p	C		C	A	C	B
B	A113	Coturnix coturnix(Prepeliță)			R	600		p	C		C	B	C	B
B	A212	Cuculus canorus(Cuc)			R				C		D			
B	A253	Delichon urbica(Lăstun de casă)			R				C		D			
B	A238	Dendrocopos medius			R	15	18	p	C		D			
B	A429	Dendrocopos syriacus			R	15	20	p	C		D			
B	A236	Dryocopus martius			R	15	20	p	C		D			
B	A379	Emberiza hortulana			R	150	200	p	C		C	B	C	B
B	A511	Falco cherrug			R	1	2	p	P	M	C	C	A	C
B	A097	Falco vespertinus			R	14	22	p	C		C	B	C	B
B	A321	Ficedula albicollis			C				C		D			
B	A320	Ficedula parva			C				C		D			
B	A244	Galerida cristata(Ciocârlan)			R	120	140	p	C		C	A	C	B
B	A075	Haliaeetus albicilla			R				P		C	A	B	B
B	A075	Haliaeetus albicilla			C	4	6	i	P		C	A	B	B
B	A075	Haliaeetus albicilla			W	4	8	i	P		C	A	B	B
B	A092	Hieraaetus pennatus			C	40	90	i	C		C	B	C	A
B	A251	Hirundo rustica(Rândunică)			R				C		D			
B	A338	Lanius collurio			R	1200	1300	p	R		D			
B	A340	Lanius excubitor(Sfrâncioc mare)			W				R		D			
B	A339	Lanius minor			R	120	130	p	R		C	B	C	A
B	A459	Larus cachinnans(Pescăruș pontic)			C	3000	5000	i	C		D			
B	A177	Larus minutus			C	400	600	i	C		C	B	C	B
B	A179	Larus ridibundus(Pescăruș răzător)			C	5000	10000	i	C		C	A	C	A
B	A246	Lullula arborea(Ciocarla de padure)			R	120	150	p	C		C	B	C	C
B	A242	Melanocorypha calandra			R	500	700	p	R		C	A	C	B
B	A242	Melanocorypha calandra			W	200	400	i	R		C	A	C	B
B	A230	Merops apiaster(Prigorie)			R				C		D			



**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

B	A383	Miliaria calandra(Presură sură)			R				C		D			
B	A073	Milvus migrans			R		1	p	C		C	B	C	C
B	A262	Motacilla alba(Codobatură albă)			R				C		D			
B	A533	Oenanthe pleschanka			R	12	15	p	C		C	A	C	B
B	A019	Pelecanus onocrotalus			C	300	600	i	C		C	B	B	B
B	A072	Perisoreus inornatus			C	340	775	i	C		D			
B	A393	Phalacrocorax pygmeus			W	420	500	i	R		C	B	C	B
B	A234	Picus canus			R	20	30	p	R		D			
B	A249	Riparia riparia(Lăstun de mal)			R	300	500	p	C		C	B	C	B
B	A275	Saxicola rubetra(Mărăcinar mare)			C				C		D			
B	A276	Saxicola torquata(Mărăcinar negru)			R				C		D			
B	A193	Sterna hirundo			R				P		C	B	C	B
B	A193	Sterna hirundo			C	2000	3000	i	P		C	B	C	B
B	A210	Streptopelia turtur(Turturică)			R				C		D			
B	A351	Sturnus vulgaris(Graur)			R				C		D			
B	A351	Sturnus vulgaris(Graur)			C				C		D			
B	A311	Sylvia atricapilla(Silvie cu cap negru)			R				C		D			
B	A310	Sylvia borin(Silvie de grădină)			R				C		D			
B	A309	Sylvia communis(Silvie de câmp)			R				C		D			
B	A307	Sylvia nisoria			R	40	60	p			C	B	C	C
B	A397	Tadorna ferruginea			R	6	8	p			B	B	C	B
B	A286	Turdus iliacus(Sturz de vii)			C				R		D			
B	A283	Turdus merula(Mierlă)			C				C		D			
B	A285	Turdus philomelos(Sturz cântător)			C				C		D			
B	A284	Turdus pilaris(Cocoșar)			C				C		D			
B	A287	Turdus viscivorus(Sturz de vâsc)			C				R		D			
B	A232	Upupa epops(Pupăză)			R				C		D			

- **Grup:** A = amfibieni, B = păsări, F = pești, I = nevertebrate, M = mamifere, P = plante, R = reptile
- **Tip:** p = permanent, r = reproducere, c = concentrare, w = iernare (pentru plante și specii care nu migrează se utilizează permanent)
- **Unitate de măsură:** i = indivizi, p = perechi
- **Categoria de abundență (Cat.):** C = comună, R = rară, V = foarte rară, P = prezent
- **Calitatea datelor:** G = 'bună' (de exemplu, bazată pe monitorizări); M = 'moderată' (de exemplu, bazată pe date parțiale cu anumite extrapolări); P = 'săracă' (de exemplu, estimări în stare brută); VP = 'foarte săracă' (se utilizează această categorie în cazul în care nu poate fi făcută nicio estimare)

Pe teritoriul ROSPA 0002 Allah Bair – Capidava au fost inventariate 31 de specii de păsări din anexa 1 a Directivei Păsări, 72 de alte specii migratoare, listate în anexele Convenției asupra speciilor migratoare (Bonn), 4 specii periclitare la nivel global. Situl este important pentru populațiile cuibăritoare ale speciilor următoare: *Falco vespertinus*, *Milvus migrans*, *Bubo bubo*, *Buteo rufinus*, *Circus pygargus* și alte specii stepice. De asemenea ROSPA 0002 Allah Bair – Capidava este o arie importantă în perioada de migrație pentru rapitoare. În zona sitului se găsesc o serie de specii de păsări enumerate în anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC (43

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

specii): *Tadorna ferruginea*, *Accipiter brevipes*, *Alcedo atthis*, *Burhinus oedicnemus*, *Calandrella brachydactyla*, *Caprimulgus europaeus*, *Circus macrourus*, *Coracias garrulous*, *Dendrocopos medius*, *Dryocopus martius*, *Ficedula albicollis*, *Ficedula parva*, *Lanius collurio*, *Lanius minor*, *Larus minutes*, *Lullula arborea*, *Oenanthe pleschanka*, *Picus canus*, *Buteo rufinus*, *Botaurus stellaris*, *Bubo bubo*, *Emberiza hortulana*, *Milvus migrans*, *Dendrocopos syriacus*, *Falco vespertinus*, *Chlidonias hybridus*, *Phalacrocorax pygmeus*, *Ciconia ciconia*, *Ciconia nigra*, *Circaetus gallicus*, *Circus aeruginosus*, *Circus pygargus*, *Aquila pomarina*, *Pernis apivorus*, *Hieraaetus pennatus*, *Pelecanus onocrotalus*, *Anthus campestris*, *Sylvia nisoria*, *Melanocorypha calandra*, *Haliaeetus albicilla*, *Circus cyaneus*, *Chlidonias niger*, *Sterna hirundo*.

**Tabel 7. Caracteristici generale ale sitului ROSPA0002 Allah Bair - Capidava**

Cod	Clase habitate	% Acoperire
N06	Râuri, lacuri	8.07
N07	Mlaștini, turbării	1.42
N12	Culturi (teren arabil)	4.94
N14	Pășuni	43.55
N15	Alte terenuri arabile	4.37
N19	Păduri de amestec	1.13
N23	Alte terenuri artificiale (localități, mine..)	1.35
N26	Habitat de păduri (păduri în tranziție)	7.13
Total acoperire 100		

Având în vedere amplasamentul proiectului „**Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava**”, în intravilanul satului Baltagești și extravilanul comunei Crucea”, zona este antropizată, intrucat în imediata vecinătate se desfășoară activități agricole, sunt prezente drumuri comunale și județene, etc;. Conform certificatului de urbanism nr. 60/22.11.2022, implementarea proiectului se realizează pe amplasamentul unui drum local existent, care are ca destinație stabilită prin planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului aprobate caii de comunicație rutieră și transport conform Planului Urbanistic General.

Investigațiile în teren s-au realizat în perioada octombrie – februarie.

Nu au fost identificate specii de interes comunitar.

Speciile menționate atât în memoriul de prezentare cât și în tabelul întocmit conform circularei MMAD nr. 4654/02.07.2020 au avut ca sursă de informații Planul de management al sitului RO SPA0002 Allah Bair- Capidava.

Conform informațiilor din anexa la circulară, întocmită pe baza informațiilor din Planul de management în zona amplasamentului proiectului au fost semnalate următoarele specii:

- A255 *Anthus campestris*, A089 *Aquila pomarina*, A133 *Burhinus oedicnemus*, A403 *Buteo rufinus*, A243 *Calandrella brachydactyla*, A031 *Ciconia ciconia*, A080 *Circaetus gallicus*, A081 *Circus aeruginosus*, A082 *Circus cyaneus*, A083 *Circus macrourus*, A084



**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”**

*Circus pygargus*, A236 *Dryocopus martius* A097 *Falco vespertinus* , A338 *Lanius collurio*, A339 *Lanius minor*, A246 *Lullula arborea*, A242 *Melanocorypha calandra*, A073 *Milvus migrans*, A307 *Sylvia nisoria*.

- A402 *Accipiter brevipes*, A215 *Bubo bubo*, A231 *Coracias garrulus*, A429 *Dendrocopos syriacus*, A320 *Ficedula parva*, A234 *Picus canus*, - distanța minimă dintre amplasamentul proiectului și zonele de distribuție a speciilor este de cca. 150 m în cazul lucrărilor prevăzute pentru drumul local.

Se prezinta in continuare caracteristicile speciilor de pasari a caror prezenta a fost semnalata, conform planului de management, in zona de amplasament si vecinatatile proiectului “Modernizare DC 65 Baltagesti Capidava “.

Nr. crt.	Denumire stiintifica	Denumire populara	Familia	Ordinul
1.	<i>Anthus campestris</i>	fâsă de câmp	Motacilide	Passeriformes
2.	<i>Aquila pomarina</i>	acvila țipătoare mică	Accipitridae	Falconiformes
3.	<i>Burhinus oedicephalus</i>	pasărea ogorului	Burhinidae	Charadriiformes
4.	<i>Buteo rufinus</i>	șorecar mare	Laniidae	Passeriformes
5.	<i>Calandrella brachydactyla</i>	Ciocârlie de stol	Alaudidae	Passeriformes
6.	<i>Ciconia ciconia</i>	Barza albă	Ciconiidae	Ciconiidae
7.	<i>Circaetus gallicus</i>	serpar	Accipitridae	Falconiformes
8.	<i>Circus aeruginosus</i>	erete de stuf	Accipitridae	Falconiformes
9.	<i>Circus cyaneus</i>	erete vânăt	Accipitridae	Falconiformes
10.	<i>Circus macrourus</i>	erete alb	Accipitridae	Falconiformes
11.	<i>Circus pygargus</i>	erete sur	Accipitridae	Falconiformes
12.	<i>Dryocopus martius</i>	ciocănitoare neagră	Picidae	Piciformes
13.	<i>Falco vespertinus</i>	vânturel de seară	Falconidae	Falconiformes
14.	<i>Lanius collurio</i>	sfrâncioc roșiatic	Laniidae	Passeriformes

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”**

15.	<i>Lanius minor</i>	sfrâncioc cu fruntea neagră	Laniidae	Passeriformes
16.	<i>Lullula arborea</i>	ciocârlie de pădure	Alaudidae	Passeriformes
17.	<i>Melanocorypha calandra</i>	ciocârlia de Bărăgan	Alaudidae	Passeriformes
18.	<i>Milvus migrans</i>	gaie neagră	Accipitridae	Falconiformes
19.	<i>Sylvia nisoria</i>	silvie porumbacă	Sylviidae	Passeriformes

- ***Anthus campestris***

Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. Specie cuibăritoare (1000-1400 perechi). Specia este întâlnită în zonele deschise, cu vegetație nu foarte înaltă (câmpuri, pajiști, dealuri neîmpădurite). Fâsa de câmp poate fi întâlnită în majoritatea zonelor din țară, cu excepția lanțului carpatic. Abundență – comună.

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției

- ***Aquila pomarina***

Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. Specia cuibărește în păduri bătrâne din zonele depresionare, deluncă, și din zonele de deal și de munte. Își construiește un cuib de dimensiuni mari din crengi în copaci bătrâni. În mod excepțional cuiburile sunt construite pe stânci sau direct pe pământ. Un factor important în alegerea zonelor de amplasare a cuiburilor este prezența zonelor deschise pentru hrănire în apropiere. Specia se hrănește în zone de pășune, terenuri cultivate și pajiști umede. Ea vânează în zone de câmp deschis sau zone cultivate. O varietate de tipuri de habitate de câmp deschis sunt foarte importante pentru specie, deși zonele cultivate cu plante înalte, ca porumbul sau floarea soarelui, împiedică accesul la pradă. Prin sit trec 2500 până la 5000 de indivizi în perioadele de pasaj. Specia se hrănește în zonele deschise de pășune, terenuri cultivate și pajiști umede

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției.

- ***Burhinus oedicnemus***

Habitat: preferă câmpiile aride cu porțiuni nisipoase sau pietroase. Pasăre de stepă. Se hrănește în special noaptea și la crepuscul. Consumă nevertebrate și vertebrate mici. Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. Specie cuibăritoare (20 – 30 de perechi). Specia cuibărește pe pășunile sau zonele cu vegetație scundă de pe cuprinsul sitului.

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției.

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”**

- ***Buteo rufinus***

Prefera zone aride, deschise; preferă stepele și dealurile stâncoase. Populația națională 400 - 900 de perechi. Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. În sit au fost semnalate 2-3 perechi cuibăritoare. Specie cuibăritoare în sit, atât în zonele împădurite cât și în cele stâncoase, folosind pășunile și terenurile arabile ca zone de hrănire.

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției

- ***Calandrella brachydactyla***

Prefera zone de câmpie, aride/ uscate; terenuri cultivate. Populația națională 10.000 – 20.000 perechi. Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. Specie cuibăritoare (130 - 150 perechi). Specia este prezentă în habitatele deschise de pășune sau teren arabil cu vegetație scundă.

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției

- ***Ciconia ciconia***

Berzele se hrănesc cu amfibieni, pești, insecte, viermi etc. pe terenuri agricole, miriști, pârloage, pășuni, zone umede etc. Populația națională 100000 – 300000 indivizi. Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC 2. Specia poate fi observată în perioada de migrație (18000-50000 de indivizi).

Specia se hrănește pe pășunile inundate, pe terenurile arabile și pe malurile Dunării. Specia poate fi observată cuibărind în localitățile din cadrul sitului pe stâlpii liniilor de joasă tensiune sau pe acoperișurile caselor.

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției

- ***Circaetus gallicus***

Prefera regiuni aride/ uscate, parțial împădurite, cu zone deschise, unde poate vâna. Populația națională 300-600 perechi. În perioada de reproducere 1-3 perechi utilizează aria naturală protejată pentru cuibărire. În perioada de migrație, pot fi observați 80-130 de indivizi. Specia cuibărește în zonele împădurite, iar pentru hrănire folosește pășunile și terenurile arabile.

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției

- ***Circus aeruginosus***

Cuibăresc în principal în zone umede cu stufărișuri întinse. În număr mic, pot fi întâlniți cuibărind în terenuri agricole cultivate cu cereale sau în zone cu stufăriș, localizate printre zonele mlăștinoase. Populația națională 2000 – 4000 perechi. Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. În perioada de migrație, pot fi observați 680-1780 de

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”**

indivizi. Specia se hrănește în zonele umede, dar și pe terenurile agricole din sit.

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției

- ***Circus cyaneus***

Habitat: în migrație și în timpul iernii este întâlnit pe pajiști, terenuri arabile și mlaștini. Se hrănesc cu paseriforme și mamifere mici. Specie întâlnită frecvent întâlnită pe pășuni, pajiști și terenuri agricole în perioadele de migrație și iarna. Populația națională 2000-6000 indivizi. Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. Specia utilizează în special terenurile arabile și pășunile ca zonă de hrănire.

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției

- ***Circus macrourus***

Prefera câmpii și platouri din zona de șes. Lanuri cu cereale (orz, ovăz, grâu). Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. În migrație, situl este tranzitat de aproximativ 15-20 de indivizi. În perioada de migrație, terenurile arabile și pășunile din sit reprezintă teritoriu de hrănire pentru specie.

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției

- ***Circus pygargus***

Prefera câmpii și platouri din zona de șes. Terenuri cultivate cu cereale (orz, ovăz, grâu). Populația națională 20 – 50 perechi. Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. În timpul pasajului, situl este tranzitat de 140-220 indivizi. În timpul pasajului, terenurile arabile și pășunile din sit reprezintă teritoriu de hrănire pentru specie.

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției

- ***Dryocopus martius***

Prefera parcurile, livezi, vii, alei cu plopi. Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. În acest sit au fost inventariate 15 - 20 de perechi cuibăritoare. Specia este prezentă în zonele împădurite din sit. Populația națională 14500 – 57000 perechi. În sit se află o populație cuibăritoare de 15-20 perechi. Specia este prezentă în zonele împădurite din sit.

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției

- ***Falco vespertinus***

Prefera liziere, păduri de luncă, perdele forestiere, plantații, arbori înalți din lungul drumurilor,

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”**

pâlcuri de copaci în silvostepă, întodeauna localizați în apropierea terenurilor agricole deschise, unde proliferază insectele. Populația națională 1000-1500 perechi. Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. În cadrul sitului au fost inventariate 15 - 25 perechi cuibăritoare. Specia poate fi observată în perioada de cuibărire în zona de lizieră. Pentru hrănire utilizează zonele deschise (terenuri agricole, pajiști).

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției

- ***Lanius collurio***

Prefera regiuni deschise, pe pajiști, fânețe, terenuri agricole, unde găsește tufe sau arbuști. Populația națională 1.600.000-3.600.000 perechi. Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. În acest sit, cuibăresc 1200-1300 de perechi. Specia este prezentă în majoritatea habitatelor deschise cu tufărișuri și arbori izolați (pășuni, terenuri arabile).

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției

- ***Lanius minor***

Habitat: preferă pajiștile colinare sau de șes în care sunt prezenți copaci solitari sau tufărișuri. Populația națională 65.000 – 130.000 perechi. Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. În acest sit, cuibăresc 130 - 150 de perechi. Specia este prezentă în majoritatea habitatelor deschise cu tufărișuri și arbori izolați (pășuni, terenuri arabile)

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției

- ***Lullula arborea***

Preferă marginea pădurilor de foioase, liziere și zone cu pășuni. Importante sunt prezența ierbii scurte și zonele lipsite de vegetație. Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. Specia este prezentă la marginea pădurilor, dar și în zonele de pășune sau teren arabil cu arbori izolați. În sit cuibăresc 130 - 150 de perechi.

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției

- ***Melanocorypha calandra***

Prefera zone deschise: câmpuri, pajiști, terenuri cultivate. Populația națională 750.000 – 1.500.000 perechi. Specie cuibăritoare (700 - 1000 perechi); 200-400 indivizi ierneză în sit. Specia este prezentă în habitatele deschise (pajiști, terenuri cultivate) din sit.

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției

- ***Milvus migrans***

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”

Prefera zone umede, râuri, lacuri înconjurată de păduri. Populația națională 1-10 perechi. Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. Specie cuibăritoare: 1-2 perechi. Specia utilizează habitatele deschise (pășuni, terenuri agricole) pentru hrănire, iar pădurile pentru cuibărit

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției

- ***Sylvia nisoria***

Prefera regiuni deschise cu tufărișuri, cu copaci izolați sau în luminișuri cu tufișuri. Populația națională 165.000 – 330.000 perechi. Specie enumerată în Anexa I a Directivei Consiliului 2009/147/EC. Specie prezentă în sit în perioada de cuibarit (40-60 de perechi). Specia este prezentă în regiunile deschise cu tufărișuri și copaci izolați sau în luminișuri.

Impactul estimat: Nu se estimează un impact semnificativ în populația speciei cauzat de dezvoltarea investiției.

Impactul asupra biodiversității generat de realizarea obiectivelor specificate din proiectul **”Modernizare DC 65 Baltagești Capidava ”** este nesemnificativ, în general tranzitoriu, fiind generat în special de lucrările de execuție (ocuparea unor suprafețe minime, zgomot etc.).

Proiectul de modernizare a drumului comunal Baltagești Capidava intersectează situl de importanță avifaunistică avifaunistică ROSPA0002 Allah Bair - Capidava parțial.

Impactul realizării proiectului **”Modernizare DC 65 Baltagești Capidava”** asupra grupurilor de păsări menționate (specii paseriforme, falconiforme, etc.), este nesemnificativ, deoarece acestea, în majoritate, tranzitează zona de studiu în căutare de hrană, fără a staționa pe amplasament pentru hranire, odihnă sau reproducere.

Se consideră că impactul pe termen scurt va apărea în fazele de realizare a proiectului **”Modernizare DC 65 Baltagești Capidava ”** prin lucrări de execuție (lucrări de construcție, organizare de șantier, lucrări de decopertare, etc.), activități specificate în obiectivele investiției.

Astfel, un exemplu de impact pe termen scurt îl poate servi deranjul, în general, al speciilor de avifaună, cauzat de execuția lucrărilor de execuție (ex. zgomotul provenit de la instalațiile și utilajele folosite etc.).

Zgomotul și deranjul provocat de activitățile de execuție a proiectului, nu vor afecta semnificativ habitatele specifice acestora, la fel nu vor deteriora baza trofică, nu vor schimba modul de viață, cât și comportamentul lor, deoarece speciile respective se caracterizează printr-o mobilitate sporită, deplasându-se cu ușurință în diverse biotopuri din zonă pentru procurarea hranei, odihnă și reproducere. La baza acestei afirmații stă și faptul că majoritatea păsărilor menționate în Formularul Standard sunt notate cu litera C-specii neizolate.

### **13.5 Identificarea și estimarea impactului potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar**

Pentru identificarea și estimarea impactului, trebuie să ținem cont de intensitatea și extinderea activității generatoare de impact, cât și de tipul de impact ce are loc în habitatul respectiv.

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”

Impactul direct este aferent fazei de executie si consta in modificari fizice ale cadrului natural actual inerente implementarii oricarui proiect din domeniul constructiilor.

Zonele asupra carora se resimte impactul sunt restranse, punctuale, limitate si nu va exista un impact care sa se manifeste pe intreaga zona analizata pentru investitie.

### **Prezentarea impactului actual la nivelul sitului ROSPA0002 Allah Bair - Capidava (surse de informatii, perioada, rezultate obtinute).**

Obiectivul principal al rețelei ecologice europene Natura 2000 consta in asigurarea pe termen lung a „statutului de conservare favorabila pentru speciile si/sau habitatele de interes comunitar la nivelul fiecarui sit desemnat in parte.

Desi legislatia specifica nu defineste in mod clar termenul de „statut de conservare favorabila”, Romaniei ii va reveni obligatia de a raporta periodic catre Comunitatea Europeana, cu privire la indeplinirea acestui obiectiv. Indicatorii obiectivi si cantitativi cu privire la statutul unei specii intr-o anumita zona sunt marimea si distributia populatiei din cadrul sitului. Este, deci, esential ca impactul unor investitii asupra acelor specii pentru care zona a fost desemnata ca sit Natura 2000, sa fie evaluat complet prin metode stiintifice. In majoritatea cazurilor impactul poate fi minimalizat sau sensibil micorat prin selectarea atenta si implementarea corecta a metodelor de diminuare a impactului.

Avand in vedere amplasamentul proiectului „**Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava**”, in intravilanul satului Baltagesti si extravilanul comunei Crucea”, zona este antropizata, intrucat in imediata vecinatate se desfasoara activitati agricole, sunt prezente drumuri comunale si judetene, etc;. Conform certificatului de urbanism nr. 60/22.11.2022, implementarea proiectului se realizeaza pe amplasamentul unui drum local existent, care are ca destinatie stabilita prin planurile de urbanism si si de amenajare a teritoriului aprobate cai de comunicatie rutiera si transport conform Planului Urbanistic General.

Investigatiile in teren s-au realizat in perioada octombrie – februarie.

Nu au fost identificate specii de interes comunitar.

Modernizarea drumului comunal nu va constitui un stres considerabil asupra ecosistemelor din zonele limitrofe. Asa cum s-a precizat mai sus, avand in vedere ca proiectul este amplasat pe un drum existent, comunal, nu vor fi afectate efective/suprafete acoperite de specii si habitate de interes comunitar.

**Impactul direct** este aferent fazei de executie si consta in modificari fizice ale cadrului natural actual inerente implementarii oricarui proiect din domeniul constructiilor.

Zonele asupra carora se resimte impactul sunt restranse, punctuale, limitate si nu va exista un impact care sa se manifeste pe intreaga zona analizata pentru investitie.

In perioada de constructie se vor ocupa temporar suprafete de teren (organizare de santier), suprafete **care nu vor fi situate in interiorul ariei protejate ROSPA0002 Allah Bair - Capidava**. Impactul direct consta in afectarea definitiva sau temporara a unor suprafete de teren pentru efectuarea lucrarilor de decopertare, recopertare. In cazul prezentului obiectiv de investitie, nu sunt implicate ocupari de suprafete mari din cadrul sitului de importanta comunitara **ROSPA0002 Allah Bair - Capidava, avand in vedere existenta drumului communal DC 65, iar in amonte de proiect se afla DJ 243, in aval o serie de strazi comunale.**

Este de asteptat ca in aceasta perioada de timp fauna de interes comunitar sa se retraga mai mult sau mai putin, functie de caracteristicile etologice ale fiecărei specii in parte. Aceasta



## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

retragere temporara nu va conduce la reducere de efective populationale si nici la modificarea statutului de conservare al acestora la nivelul sitului ROSCI0002.

**Impactul indirect** este rezultatul activitatilor de transport al materialelor de constructii, a utilajelor, deseurilor si a personalului in vederea sustinerii etapelor de amenajare si modernizare a drumului communal DC 65.

Perimetrul de suprapunere a proiectului DC 65 cu aria NATURA 2000 **ROSPA0002 Allah Bair - Capidava**, nu reprezinta o zona favorabila de hranire, reproducere pentru speciile reprezentative care au determinat declararea ariei protejate de interes comunitar, dat fiind faptul că se afla in imediata vecinatate zonei locuite si functiunea acestuia este si in prezent de drum comunal.

Nivelul rezultat este moderat deoarece aceste activitati presupun un deranj nesemnificativ pentru arealul tranzitat. Se considera ca zgomotul produs de activitatea utilajelor de constructii nu va deranja speciile prezente, decât într-o mica masura.

**Arealul analizat se afla in imediata vecinatate a zonelor umane motiv pentru care se resimte impactul antropic asupra vegetatiei din zona datorita utilizarii terenurilor agricole, existenta drumurilor comunale, folosite pentru accesul la terenurile din zona, drumul judetean DJ 223, etc.**

Tinand cont de ecologia speciilor pentru care au fost desemnate situl **NATURA 2000 ROSPA0002** cat si de suprafata redusa pe care investitia se suprapune cu situl, suprafata care nu reprezinta habitate propice pentru hranire/ reproducere preferate de speciile de avifauna pentru care a fost desemnat situl, se considera ca speciile de avifauna posibil prezente in zona, nu vor fi afectate numeric si/sau structural.

Nivelul impactului rezultat este nesemnificativ, deoarece aceste activitati presupun un deranj si un disconfort moderat pentru arealul tranzitat. Se considera ca zgomotul produs de activitatea utilajelor de constructii nu va deranja semnificativ speciile, avand in vedere existent si in prezent a drumului communal aflat in stare de degradare. **Acest impact este de scurta durata, local si punctual**, avand in vedere ca lucrarile se vor executa esalonat in baza graficelor de lucrari.

### 13.5.1 Identificarea si evaluarea impactului pe termen scurt sau lung

**Impactul pe termen scurt** se manifesta in timpul lucrarilor de constructie, in zona frontului de lucru ce implica decopertari si recopertari, depuneri de praf pe aparatul foliar al plantelor. Acest impact va inceta odata cu terminarea constructiilor. Impactul pe termen scurt este aferent fazei de executie (constructie si montaj), lucrarile realizandu-se esalonat.

In timpul executiei lucrarilor efectul zgomotului asupra biodiversitatii se rezuma la efectul asupra avifaunei.

**Zgomotul si vibratiile.** Sursele principale de zgomot sunt reprezentate de lucrarile de executie, organizare de santier, lucrari de excavatie, circulatie mijloace de transport etc.).

Astfel, zgomotul se manifesta in principal datorita functionarii utilajelor necesare realizarii lucrarilor de constructie. Se considera ca zgomotul produs de activitatea utilajelor de constructii nu va deranja speciile posibil prezente, decat într-o mica masura. Este de asteptat ca in aceasta perioada de timp avifauna de interes comunitar sa se retraga mai mult sau mai putin, functie de caracteristicile etologice ale fiecărei specii in parte. Aceasta retragere temporara nu va conduce la reducere de efective populationale si nici la modificarea statutului de conservare al acestora la nivelul siturilor Natura 2000.

Asa cum s-a mentionat si anterior, impactul aferent fazei de constructie este echivalent in aceasta situatie cu impactul pe termen scurt, datorita depunerilor de praf si generarii

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

zgomotului, acesta incheindu-se odata cu terminarea lucrarilor (**proiectul avand o durata estimata de realizare de 8 luni**).

Transportul materialelor de constructii ca si lucrarile de constructie reprezinta surse de zgomot si praf cu efecte asupra speciilor de flora si fauna. Avand in vedere conditiile din zona amplasamentului: zona cu vanturi ce asigura totodata o buna dispersie pentru orice tip de poluare atmosferica, se considera ca praful degajat nu va conduce la perturbari ale proceselor fiziologice si biochimice ale vegetatiei din zonele limitrofe, iar speciile posibil prezente in zona proiectului se vor deplasa in zonele invecinate.

Zgomotul produs si prezenta elementelor noi in zona de implementare a proiectului vor determina indepartarea temporara a posibilelor exemplare de avifauna ce utilizeaza zona analizata, catre zonele invecinate atat din interiorul cat si din afara amplasamentului. Datorita esalonarii lucrarilor se apreciaza ca zgomotul si deranjul temporar al speciilor se va efectua punctual si limitat, in zona frontului de lucru conform graficului de lucrari.

In concluzie, nu se produc vibratii care să afecteze negativ factorii de mediu, in timpul procesului de realizare a modernizarii drumului communal DC65. Astfel, activitatile planificate a fi realizate nu vor influenta negativ factorii de mediu, implicit biodiversitatea privind nivelul de zgomot si vibratii.

**Emisiile în aer si în apă.** Sursele de poluare a atmosferei, caracteristice activitatii de executie vor fi reprezentate de functionarea utilajelor de decopertare a solului, de excavare, circulatia transportului auto etc. (gaze de esapament de la motoarele utilajelor).

Mijloacele de transport vor fi încărcate fără a se depăși valoarea maximă admisă pe drumurile utilizate, viteza de circulatie va fi redusă pentru a se evita antrenarea prafului existent si formarea norilor de praf.

In zonă nu există surse care să producă poluări semnificative ale aerului atmosferic si datorită conditiilor de relief de largă deschidere cu o rapidă disipare a eventualelor noxe provenite din lucrarile de executie sau de la mijloacele de transport.

**Impactul pe termen scurt** in faza de constructie, cat si de exploatare a obiectivului de investitie va influenta nesemnificativ speciile din zona de amplasament deoarece, dupa cum s-a mentionat anterior, **drumul comunal este un drum existent**. Speciile posibil prezente, datorita mobilitatii si gradului inalt de adaptabilitate la noile conditii de mediu, se vor deplasa pe suprafetele invecinate cu conditii de mediu similare.

**Impactul pe termen lung** este caracterizat de impactul generat in perioada de operare. **Implementarea proiectului pe termen lung** nu va afecta semnificativ habitatul si populatiile speciilor de interes comunitar, avand in vedere folosinta actuala a terenului, respectiv drum comunal existent DC 65, **si se considera ca speciile s-au adaptat la conditiile actuale care presupun trafic in zona**, activitate care se realizeaza si in prezent, in conditii improprii pentru siguranta traficului. Astfel, se estimeaza ca, proiectul pentru realizarea modernizarii DC 65 va avea un impact nesemnificativ asupra speciilor posibil prezente in zona si vecinatati.

**Impactul in faza de operare.** Nu se preconizeaza un impact semnificativ asupra biodiversitatii deoarece speciile se vor retrage in zonele invecinate obiectivului.

După incheierea fazei de executie fauna locală din zonele invecinate va reintra in ritmul normal de vietuire.

Impactul aferent in faza de operare, consta in disturbarea fonica generata de traficul rutier, trafic care exista si in prezent, atat pe drumul communal DC 65 cat si pe drumurile judetene/comunale ale localitatilor din zona.

*Se considera că realizarea proiectului va avea un efect benefic asupra zonei de implementare din urmatoarele considerente:*

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

- realizarea unui confort sporit pentru participanții la trafic ;
- sporirea siguranței circulației;
- reducerea semnificativă a poluării mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului;
- condițiile de rulare corespunzătoare reduc uzura mijloacelor de transport și degradarea acestora.
- aducerea sistemului rutier la parametri tehnici corespunzători categoriei, urmând a se asigura astfel condiții bune confort pentru circulația rutieră;
- asigurarea scurgerii apelor pluviale în condiții cât mai bune;
- prin modernizarea drumului de interes comunal se va îmbunătăți calitatea mediului înconjurător prin reducerea de noxe și praf.

**Se estimează că realizarea proiectului va avea un efect pozitiv asupra zonei întrucât în urma implementării acestuia vor rezulta efecte benefice prin îmbunătățirea căii de rulare și implicit a peisajului și accesul în zonele turistice.**

**Impactul în faza de închidere.** În faza de încheiere a realizării obiectivelor proiectului, nu se va semnala impact negativ, întrucât nu vor fi necesare lucrări de dezafectare.

### **13.5.2 Identificarea și evaluarea impactului din faza de construcție, de operare de dezafectare**

Transportul materialelor de construcție ca și lucrările de construcție reprezintă surse de zgomot și praf cu efecte asupra speciilor de flora și fauna.

În perioada de construcție, se vor lua măsuri organizatorice, în ceea ce privesc emisiile de praf, prin stropirea permanentă în zona fronturilor de lucru, utilizarea unor echipamente silențioase etc.

În ceea ce privește, perioada de operare, acesta nu va produce o schimbare a activităților desfășurate în prezent, dimpotrivă îmbunătățirea calității căii de rulare și asigurarea fluentei traficului vor constitui aspecte benefice pentru zonele limitrofe.

Cu privire la perioada de dezafectare a proiectului facem cunoscut faptul că, acesta necesită lucrări de întreținere la anumite perioade de timp, practic existența unui astfel de proiect este nelimitată.

### **13.5.3 Impactul rezidual**

Nu este cazul.

### **13.5.4 Impactul cumulativ**

Impactul cumulativ este definit ca reprezentând efectul unui grup de activități/ acțiuni cu incidență asupra unei suprafețe sau a unei regiuni, a căror relevanță asupra mediului în semnificație singulară este lipsită de semnificație, însă în asociere cu alte activități, inclusiv cele previzionate a se realiza în viitor, poate conduce la apariția unui impact.

Pentru aprecierea impactului investiției asupra biodiversității a fost luat în calcul efectul cumulativ al acestuia cu alte proiecte posibil prezente în zona.

**În tabelul de mai jos sunt prezentate proiectele aferente localității Crucea, județul Constanța și stadiul acestora, inclusiv perioada de implementare.**

**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”**

Nr. Crt	PROIECTE IN DERULARE IN COMUNA			
	Titlul proiectului	Perioada de implementare	Linia de finantare accesata	Stadiu proiect
1	Extindere si dotare liceu tehnologic Crucea	13.02.2017 13.02.2023	PNDR 2014 - 2020, Submasura 7.2 - Investitii in creerea si modernizarea infrastructurii de baza la scara mica	În curs de execuție
2	Alimentare cu apa potabila a localitatilor Stupina și Gălbiori și canalizare menejeră în localitatea Crucea”	30.11. 2015- 30.11.2022	Programul Național de Dezvoltare Locală, care se derulează în cadrul Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, conform OUG nr.28/2013.	In curs de execuție
3.	Inființare sistem de canalizare ape uzate menajere în sat Gălbiori	30.12.2021- 30.12.2023	Programul Național de Dezvoltare Locală, care se derulează în cadrul Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, conform OUG nr.28/2013.	A fost semnat contractul de finanțare și au fost inițiate demersurile privind achiziția publică, pentru încheierea contractului de execuție lucrării.
4.	Inființare sistem de canalizare ape uzate menajere în sat Stupina	30.12.2021- 30.12.2023	Programul Național de Dezvoltare Locală, care se derulează în cadrul Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, conform OUG nr.28/2013.	A fost semnat contractul de finanțare și au fost inițiate demersurile privind achiziția publică, pentru încheierea contractului de execuție lucrării

Intrucat situl se intinde pe o suprafata mare, stabilirea activitatilor este foarte dificila, de aceea ne-am limitat doar la suprafata pe care se realizeaza proiectul si vecinatati.

Activitatile existente in vecinatatea perimetrul propus de implementare si vecinatati sunt:

- Desfasurarea traficului auto;
- Activitati antropice;

Modernizarea drumului comunal DC65 Baltagesti-Capidava are o perioada scurta de implementare (cca. 8 luni), comparativ cu proiectele prezentate in tabel si probabilitatea ca aceste proiecte sa se suprapuna in totalitate ca durata de implementare este redusa.

Proiectul propus, respectiv modernizarea DC 65 nu are efect cumulativ semnificativ cu alte activitati din zona deoarece distantele între acestea sunt suficiente pentru a nu influența speciile pentru care a fost desemnat situl NATURA 2000.

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

În perioada de construcție, se estimează o creștere a emisiilor de poluanți, datorată traficului din zonă, precum și a zgomotului.

Sursele de poluare provenite din realizarea proiectului sunt temporare fiind mai accentuate pe perioada de construcție (utilaje și camioane). Perioada de timp pentru care emisiile de noxe vor fi crescute este perioada de realizare a modernizării drumului, după care nivelul gazelor atmosferice va reveni la un nivel din prezent.

Se vor utiliza utilaje și camioane cu emisii de noxe conforme cu normele europene, astfel încât impactul rezultat să fie nesemnificativ.

Având în vedere suprafața redusă a zonei de implementare a proiectului raportată la suprafața totală a ariei protejate rămâne un argument luat în considerare pentru afirmarea unui impact nesemnificativ în raport cu integritatea ariei naturale protejate de interes comunitar, ținând cont aici de structura și de obiectivele de conservare ale acesteia, cât și de măsurile propuse pentru reducerea impactului.

Arealul în care proiectul se suprapune cu aria de interes comunitar **ROSPA0002 Allah Bair - Capidava** este antropizat datorită activităților agricole, prezenta drumului comunal și județene, etc.;

Impactul generat de activitatea de implementare a proiectului nu reprezintă o influență negativă majoră asupra biodiversității locale.

Astfel, impactul cumulativ datorat existenței unor alte proiecte în zonă dar cu activități diferite este **nesemnificativ**, proiectul propus neexercitând un impact major suplimentar. De asemenea, dacă ne referim la impactul generat pe perioada desfășurării activității de construcție cumulat cu activitățile specifice zonei, desfășurate în vecinătatea amplasamentului acest efect este diminuat prin natura lucrărilor desfășurate esalonat și a caracteristicilor habitatelor prezente, asigurând astfel zone de preluare și dezvoltare a faunei locale în vecinătatea amplasamentului.

Putem specifica că, în perioada de construcție efectele realizării lucrărilor de modernizare a DC 65 (deranj, zgomot) s-ar datora următoarelor:

- funcționarea utilajelor pentru realizarea lucrărilor;
- transportul materialelor necesare realizării investiției;
- prezenta muncitorilor.

Având în vedere particularitățile terenului, tipurile de habitate din zonă dar și faptul că există deja impact antropogenic, speciile s-au adaptat în timp, putem afirma că nu va exista un impact negativ asupra acesteia, având în vedere și faptul că speciile menționate în formularul *NATURA 2000* au gradul C de izolare -specii neizolate.

Activitățile aferente perioadei de construcție a proiectului nu implică scăderea suprafețelor acoperite de habitate preferate de speciile de avifaună, ce pot asigura un climat propice speciilor din arealul analizat, habitatele prezente în amplasamentul destinat implementării proiectului, nu asigură condiții de hranire a speciilor de avifaună.

Activitățile care au fost luate în considerare pentru estimarea efectelor semnificative, singulare sau cumulate sunt reprezentate de activitățile antropice prezente în intravilanul localităților și extravilanul acestora. Posibilitățile de cumulare a potențialelor efecte asupra mediului pentru diferite planuri și proiecte din zonă de implementare, sunt reprezentate de acele fluxuri din fiecare activitate specifică, fluxuri care în punctele în care se intersectează pot da naștere unor efecte de tip cumulativ. Astfel, impactul cumulativ datorat existenței unor investiții de altă natură în zonă este nesemnificativ chiar și în condițiile dezvoltării prezentului proiect (**proiect care constă în modernizarea unui drum comunal existent**), aceasta neexercitând un impact

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Băltăgești - Capidava”

negativ suplimentar, deoarece speciile de fauna care ar fi putut fi afectate de aceasta activitate s-au adaptat condițiilor actuale ale zonei studiate.

În contextul în care proiectul se suprapune cu aria naturală protejată ROSPA0002 pe suprafețe restrânse, raportate la suprafața totală a sitului rămâne un argument de luat în considerare pentru afirmarea unui impact nesemnificativ în raport cu integritatea ariei naturale protejate **ROSPA0002 Allah Bair - Capidava**, ținând cont aici de structura și de obiectivele de conservare ale acesteia, cât și de măsurile propuse pentru reducerea impactului.

Se menționează ca, *fiecare obiectiv/proiect în parte va parcurge și finaliza procedura de obținere a Acordului de Mediu/Autorizației de Mediu, etc.*

**Chiar și fără a lua în considerare măsurile de reducere a impactului pentru obiectivul analizat, menționăm că în actele de reglementare sunt impuse măsuri care vor trebui respectate în funcție de faza de construcție pentru fiecare proiect ce urmează a fi realizat.** Respectarea măsurilor pentru fiecare obiectiv în parte va contribui la diminuarea considerabilă atât a impactului local, pentru fiecare proiect în parte, dar și a posibilului impact provocat de întreg ansamblul de proiecte.

În concluzie, impactul cumulativ asupra biodiversității locale **este nesemnificativ și limitat**, pe termen scurt, însă va fi un impact pozitiv pe termen mediu și îndelungat, odată cu încetarea lucrărilor de construcție și refacerea zonei de implementare.

**Intrucât impactul a fost estimat ca fiind nesemnificativ nu sunt necesare măsuri de reducere a impactului.**

**Pentru a preveni orice formă de impact asupra biodiversității, proiectul va fi realizat cu respectarea următoarelor condiții:**

- utilizarea utilajelor și mijloacelor de transport cu emisii reduse de poluanți în mediu și echipate cu atenuatoare de zgomot;
- folosirea de tehnologii performante;
- manipularea și manevrarea materialelor pulverulente cu luarea de măsuri specifice inclusiv acoperirea cu prelate a mijloacelor de transport astfel încât să se evite dispersia și depunerea particulelor fine pe învelișul foliar al vegetației;
- eliminarea surselor de scurgeri accidentale prin verificarea periodică a mijloacelor de transport și punerea în funcțiune numai a celor care corespund din punct de vedere tehnic;
- dotarea cu materiale absorbante/neutralizante pentru intervenție în timp util în cazul producerii unei poluări accidentale;
- colectarea selectivă a deșeurilor în recipiente adecvate amplasate în locuri special amenajate corespunzător tipului de deșeu;
- reconstrucția ecologică a zonelor afectate de lucrările de construcție și aducerea la starea inițială de folosință a terenului;
- amplasarea organizărilor de șantier, a spațiilor de depozitare materiale de orice fel la distanțe mai mari de 500m de ariile naturale protejate;
- nu se vor exploata resurse naturale din cadrul ariilor naturale protejate;
- nu se vor realiza drumuri de acces în perioada de realizare a proiectului către frontul de lucru în ariile naturale protejate;

## Memoriu de prezentare pentru proiectul: „Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”

- instruirea personalului privind interzicerea deplasării în zona ariilor protejate, capturării, izgonirii și distrugerii speciilor/habitatelor cât și a respectării cu strictețe a căilor de acces stabilite;
- executarea operațiilor de întreținere a utilajelor și mijloacelor de transport în unități specializate;
- folosirea de tehnologii și echipamente noi, conforme cu standardele de zgomot acceptate;
- circulația pe drumuri se va face cu viteza redusă în vederea limitării emisiilor de praf;
- realizarea în zona din apropierea ariilor protejate într-un ritm cât mai rapid pentru a reduce durata în care sunt supuse la stres componentele biotice;
- nu se vor amplasa în perimetrul sau în vecinătatea ariilor naturale protejate organizări de șantier, gropi de împrumut, spații de depozitare.

### Se interzice :

- orice formă de recoltare, capturare, ucidere, distrugere sau vătămare a exemplarelor aflate în mediul lor natural, în oricare dintre stadiile ciclului lor biologic;
- perturbarea intenționată în cursul perioadei de reproducere, de creștere, de hibernare și de migrație;
- deteriorarea, distrugerea și/sau culegerea intenționată a cuiburilor și/sau ouălor din natură;
- deteriorarea și/sau distrugerea locurilor de reproducere ori de odihnă;
- detinerea exemplarelor din speciile pentru care sunt interzise vânzarea și/sau capturarea acestora.
- interzicerea arderii deșeurilor sau a vegetației din zona amplasamentului drumului județean;
- respectarea reglementărilor specifice privind utilizarea materialelor anti-îngheț-clorură de sodiu și clorură de calciu- pe timp de iarnă;
- îmbunătățirea fluentei circulației autovehiculelor; adoptarea vitezelor optime, asigurarea condițiilor cu vizibilitate și a semnalizării corespunzătoare, condiții care vor conduce la reducerea consumului specific de carburant ce determină o reducere a emisiilor de poluanți cât și a riscului de producere a accidentelor de circulație care pot genera poluare.

### Concluzii:

Impactul direct și indirect al implementării proiectului **“Modernizare DC 65 Bălăgești-Capidava”** nu este semnificativ, pentru speciile pentru care a fost instituită aria protejată, având în vedere că acestea nu găsesc condiții prielnice pe amplasamentul proiectului.

Impactul pe termen scurt se manifestă în timpul lucrărilor de construcție, constând în lucrări de excavare a solului, mișcări de terasamente, depuneri de praf pe aparatul foliar al plantelor. Prin respectarea legislației specifice și a măsurilor impuse în prezenta documentație nu se va înregistra un impact semnificativ.

Acest impact va înceta odată cu terminarea lucrărilor de realizare a proiectului. Impactul pe termen scurt, va fi aferent fazei de execuție.



**Memoriu de prezentare pentru proiectul:  
„Modernizare DC 65 Bălăgești - Capidava”**

Analizand situatia prezentata anterior, se constata ca zona de implementare a proiectului este antropizata, este situata in intravilanul si extravilanul localitatii fiind reprezentata de drumul existent DC 65, sunt prezente caii de acces amenajate/neamenajate la terenurile din zona, existenta drumurilor direct prin sit, etc.

In timpul executiei lucrarilor, efectul zgomotului asupra biodiversitatii se rezuma la efectul asupra avifaunei. Astfel, zgomotul se manifesta in principal datorita functionarii utilajelor necesare realizarii lucrarilor de modernizare a drumului comunal DC 65. În timpul organizarii de șantier, nivelul de zgomot variaza în funcție de: perioadele de funcționare a utilajelor, caracteristicile tehnice ale utilajelor, numarul și tipul utilajelor antrenate în activitate.

Zgomotul generat de utilaje si mijloacele de transport se propaga in jurul frontului de lucru, intensitatea reducandu-se la jumătate la distanta de 50m. Prin imbunatatirea nivelului tehnologic al motoarelor echipandu-le cu atenuatoare de zgomot se prognozeaza scaderea intensitatii cu 30%. Se considera ca zgomotul produs de activitatea utilajelor de constructii nu va deranja semnificativ speciile prezente, cu conditia respectarii conditiilor de realizare a proiectului. Este de asteptat ca in aceasta perioada de timp speciile sa se retraga mai mult sau mai putin, functie de caracteristicile etologice ale fiecarei specii in parte. Aceasta retragere temporara nu va conduce la reducere de efective populationale si nici la modificarea statutului de conservare al acestora la nivelul sitului Natura 2000.

Asa cum s-a mentionat si anterior, impactul aferent fazei de constructie este echivalent in aceasta situatie cu impactul pe termen scurt, acesta incheindu-se odata cu terminarea lucrarilor.

Implementarea proiectului pe termen lung nu va afecta habitatele specifice avifaunei avand in vedere folosinta actuala a terenului pe care se propune implementarea, respectiv drum comunal existent.

Impactul pe termen lung este caracterizat de impactul generat în perioada de operare.

In perioada de operare, activitatea de trafic rutier va fi principala sursa de poluare. Si in prezent in zona se desfasoara traficul auto pe drumul comunal DC 65. Prin imbunatatirea caii de rulare se va reduce cantitatea de emisii si praf din zona.

**Astfel, se estimeaza ca, proiectul nu va avea un impact semnificativ asupra avifaunei din zona avand in vedere cele prezentate mai sus.**

**Întocmit:**

Florina MOT

