



ACORD DE MEDIU (draft)

Nr. .... din .....2020

Ca urmare a cererii adresate de **COMPANIA NATIONALA ADMINISTRATIA PORTURILOR DUNARII FLUVIALE S.A. Giurgiu**, cu sediul în Giurgiu, str. Soseaua Portului, nr. 1, județul Giurgiu, înregistrată la APM OLT cu nr. **3061** din **13.04.2020**, în baza prevederilor:

- Hotărârii Guvernului nr. 43/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Mediului, Apelor și Padurilor;
- Hotărârii Guvernului nr. 1000/2012 privind reorganizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Protecția Mediului și a instituțiilor publice aflate în subordinea acesteia;
- Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare,
- Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului
- Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare se emite:

ACORD DE MEDIU

pentru proiectul **Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport naval în porturile din afara rețelei TEN T Port Corabia din Corabia – Port Corabia, județul Olt** în scopul stabilirii condițiilor și a măsurilor pentru protecția mediului care trebuie respectate pentru realizarea proiectului care prevede:

I. 1. Proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, anexa nr. 1, pct. 8, lit. b);

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

Situația existentă:

În prezent, infrastructura portuară existentă nu mai corespunde cerințelor actuale.

Plecând de la acest deziderat, se dorește reabilitarea și modernizarea cheurilor, prin implementarea acestui proiect în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare (POIM 2014-2020), cu scopul de a se realiza o infrastructură și un sistem de transport multimodal de calitate, durabil și eficient și creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin port.

Lucrările prevăzute prin proiectul «**Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport naval în porturile din afara rețelei TEN-T – Port Corabia**», vor asigura atât parametri de rezistență cât și stabilitate în timp a structurilor de cheuri, drumuri, utilități, cât și preluarea-operarea unor volume de



trafic sporite de mărfuri diverse, prin acostarea navelor cu deplasamentele actuale, dar și de perspectiva, la cheurile verticale.

**Accesul principal** în port se realizează prin DJ 543, DJ 544 A și în continuare legături la DN 54A și DN 54.

În faza de execuție a lucrărilor, racordarea la utilitățile necesare pe perioada execuției intră în sarcina constructorului, atât din punct de vedere al stabilirii necesarului și a soluției cât și din punct de vedere al costului. Pentru asigurarea cu utilități (apa, energie electrică), constructorul poate utiliza rețeaua de utilități proprie portului, cu obligația de a avea toate avizele necesare în acest scop.

Portul dispune de două accese rutiere dinspre orașul Corabia, unul în amonte din zona Bursei de cereale și unul din zona Capitanie portului Corabia.

Drumul de incintă portuară, care este prevăzut a se moderniza și extinde, este amplasat aproximativ paralel cu frontul de acostare, la distanțe cuprinse între 100 m în amonte și 40 m în aval. Traseul drumului de incintă portuară, porneste de la Bursa de Cereale (din apropierea intersecției cu strada Trecerea Dunării), coboară spre Sud-Est spre Portul Corabia, și continuă paralel cu fluviul Dunărea, trece de intersecția cu drumurile de pământ din dreptul Capitaniei și se continuă încă 600 m până la latura estică a portului, unde cotește și pe ultimii 250 m ajunge la platforma danei 10.

Drumul de incintă portuară, în prezent având structura rutieră de macadam, prezintă degradări, accesul rutier la dane fiind foarte dificil.

Modernizarea drumului de incintă portuară este necesară pentru asigurarea condițiilor de trafic greu, datorat transportului de cereale prin mijloace auto până la danele de operare.

Lungimea totală a drumului de incintă portuară a rezultat de 1390 m, din care drumul existent are o lungime de 544 m, iar prelungirea acestuia până la platforma danei 10 are lungimea de 846 m.

Pentru accesul operatorilor navali la drumul de incintă portuară, precum și pentru racordarea cu drumul de acces dinspre Capitanie, au fost amenajate rampe pe 25 m lungime, cu racordări simple, raza de racordare fiind de min. 6,00 m.

Portul Corabia nu dispune de rețea de canalizare proprie, utilizând rețeaua de canalizare a orașului, pentru deversarea apelor uzate menajere. La fel va proceda și executantul lucrărilor, care va suporta din fonduri proprii costul lucrărilor de racordare la această rețea.

Operatorul portuar care va utiliza lucrările de infrastructură portuară după terminarea execuției își va stabili necesarul de utilități, în funcție de activitatea pe care urmează să o desfășoare în zona, de utilajele pe care le va avea în dotare și cu respectarea tuturor normativelor pentru proiectarea și calculul rețelelor de utilități și a normelor de protecția mediului.

Portul Corabia, situat pe malul stâng al Dunării între km 633 și km 627+600, cu danele aflate în limita km 630 și km 627+600, dispune de 10 dane de acostare/operare, cu un front 1260 ml.

Portul Corabia este de tip fluvial, permitând acostarea barjelor de până la max. 2000 t.

Adâncimea de acostare prevăzută pentru funcționarea portului este de -3,50 m (fata de etiajul local), care în prezent nu mai este asigurată, din cauza colmatărilor.

Portul, aflat în administrarea C.N. APDF S.A. Giurgiu, are prevăzute următoarele dane, cu cheuri cu taluz înclinat, începând din amonte către aval:

- dana 1-zona molului existent, dana retrasă fata de aliniamentul danelor D2÷D10.

Acesta dana nu face obiectul prezentei documentații;

- danele 2 ÷ 5 (4 buc.), destinate, în prezent, operării cerealelor;
- danele 6÷10 (5 buc), dane care în prezent nu sunt exploatate.

Portul se află în intravilanul orașului Corabia.

Platformele sunt realizate din materiale diverse (macadam, piatră brută, pământ, etc).

Cota la coronament este variabilă, de la +7,0 m etiaj local, la cheurile din zona amonte a portului ,



la +5,50 m, la cheurile aferente danelor 6-10, din aval (cheuri reabilitate în 2003), zona inundabilă la niveluri mari ale Dunării.

Exploatarea portuara se realizează cu utilaje mobile sau macarale plutitoare, benzi transportoare.

#### **Accesuri existente**

Portul Corabia are două accese rutiere nebetonate cu orașul Corabia, unul în amonte și un al doilea drum în zona centrală a portului, zona sediului Căpitaniei actuale), racordate la rețeaua locală DJ543, DJ 544 A și în continuare legături la DN 54A și DN 54.

Portul dispune de racord feroviar, nefuncțional. Caile ferate din port sunt în administrarea CFR SA.

În viitor, datorită creșterii fluxului de marfuri, având în vedere și apariția unor fluxuri noi, este important să fie îmbunătățite legăturile cu portul și pentru transportul feroviar.

Îmbunătățirea și modernizarea infrastructurii de operare și activarea liniilor cf existente, vor conduce la gestionarea unor volume tot mai mari de marfuri.

#### **DESCRIEREA SOLUȚIILOR PROIECTATE – varianta aprobată**

Lucrările propuse în cadrul proiectului constau în:

1. lucrări hidrotehnice-cheurile de acostare
  - Reabilitarea cheurilor aferente danelor 2-10 ( parțial dana 10, pe 70 m);
  - Ltotal front de acostare = 1091 ml;
  - Suprafața platforma betonată = 13.900 mp
2. lucrări de drum și platforma
3. lucrări de dragaje
4. rețele de utilități:
  - instalații electrice și rețele electrice
  - rețele de alimentare cu apă și canalizare

Pentru acostarea navelor fluviale și operarea unor volume sporite de trafic de mărfuri (cereale în mod special, dar și îngrășăminte, mărfuri generale) – solicitate de operatorii economici, având la bază expertiza tehnică și în urma analizei tehnico- economice a variantelor constructive analizate, proiectantul propune ca variantă optimă de realizare a cheurilor - cheuri verticale din palplanșe metalice ancorate.

#### **LUCRARI HIDROTEHNICE**

##### *Modernizarea danelor 2÷5*

Soluția constructivă în această variantă constă în realizarea unui cheu vertical de palplanșe metalice pe întreaga lungime a danelor 2÷5. Cheul are cota la coronament +7.25 m, iar adâncimea de acostare la nivele mine -3.50 m. Înălțimea liberă în fața cheului este de 10.75 m, astfel fiind necesară ancorarea acestuia cu tiranți metalici dispuși pe două rânduri. Cheul este realizat din palplanșe metalice cu lungimea de 22 m și modulul de rezistență  $W=320 \text{ cm}^3$ . Linia de batere a palplanșelor este la minim 2.0 m în fața pilotilor existenți de lemn. Pentru diminuarea împingerii active a pământului, în spatele peretelui de palplanșe se va realiza un prism descarcător din piatră brută, iar zona de umplutură dintre taluzul existent al danei și noua structură se va umple cu balast compactat. Ancorarea cheului se va face cu tiranți autoperforanți din oțel, cu diametrul de 36 mm, dispuși pe două rânduri la distanță 1.2 m în lungul cheului. În dreptul bolarzilor se vor monta 3 ancore metalice. La partea superioară a peretelui de palplanșe se va turna o grindă din beton armat cu lățimea de 1.7 m.

La baza cheului de palplanșe s-a prevăzut un blocaj de piatră brută pentru protecția împotriva afuișurilor.

Cheul din palplanșe metalice este prevăzut cu protecție catodică anticorozivă.

În spatele grinzii de coronament a cheului, s-a prevăzut o platformă betonată cu lățimea de 10.0 m. Aceasta a fost dimensionată să preia traficul greu rezultat din tranzitarea camioanelor încărcate cu cereale sau din suprasarcini de exploatare a cheului de 20 KN/mp. Din punct de vedere structural platforma este alcătuită în secțiune transversală din 25 cm beton simplu, 30 cm piatră spartă și 30 cm balast.



Pentru acostarea navelor la ape mari, s-au prevazut cate 4 bolarzi de 20 tf pe fiecare data, acestia fiind incastrati in grinda de coronament. Pentru acostarea la ape mici si medii au fost prevazuti 4 bolarzi metalici, fixati in nise, in peretele de palplanse.

Accesul de la nava pe cheu sau la bolarzi se va face pe scari metalice amplasate in nise, in peretele de palplanse. Au fost prevazute 4 scari metalice de acces la fiecare dana.

Cheul este prevazut pe intreaga sa suprafata cu panouri din traverse de lemn ignifugat.

Apele pluviale de pe platforma cheului vor fi colectate in rigola carosabila dispusa la capatul dinspre uscat al platformei si conduse catre separatoarele de hidrocarburi. Dupa epurarea hidrocarburilor, apele pluviale vor fi deversate in Dunare prin paramentul cheului prin conducte prevazute cu clapet antiretur.

#### *Modernizarea danelor 6÷10, dana 10 partial, pe 70 m*

Solutia constructiva de cheu vertical cu palplanse pentru modernizarea danelor 6÷10 este identica cu solutia aplicata pe danele 2÷5, cu mici diferente la volumele de terasamente datorita cotelor mai joase ala terenului.

Solutia se aplica pe intreaga lungime a danelor 6÷9, iar la dana 10 se aplica pe o lungime de 70 m, pana la limita de proprietate C.N. APDF S.A. Giurgiu, unde se va face o inchidere a cheului pe o lungime de 12 m. Lungimea frontului de acostare este de 516 m, plus zona de inchidere aval de 12 m.

La danele 6,9 si 70 m din dana 10, pe paltforma cheului nu este prevazuta fundatie pentru cale de rulare macara de cheu. (cca. 293 ml).

La danele 7 si 8, pe platforma cheului a fost prevazuta fundatia pentru cale de rulare pentru macara de cheu tip Bocsa 16 t-32 m. (cca. 223 ml).

In cadrul proiectului este prevazuta doar infrastructura pentru operarea cu macara de cheu, urmand ca suprastructura (sina si sistemul de prindere) sa fie realizate de catre viitorul operator, dupa achizitionarea utilajului care va opera la dana.

Transmiterea sarcinilor maxime din macara la terenul de fundare s-a facut prin intermediul unor cuve din beton armat umplute cu piatra sparta, fondate pe un pat de piatra sparta cu grosimea minima de 50 cm, tinand seama seama de natura terenului din amplasament.

#### **REABILITAREA DRUMULUI DE INCINTA PORTUARA, L= 1390 M**

Drumul de incinta portuara va realiza transferul traficului naval catre reseaua de drumuri publice și va avea un impact favorabil în zonă, întrucât se vor realiza o serie de deziderate ale comunității locale, a mediului de afaceri și a transportatorilor rutieri, precum:

- reducerea timpului de transport;
- reducerea semnificativă a disconfortului produs de mașinile mari ce tranzitează zona portuara;
- sporirea considerabilă a capacității de circulație și a vitezei medii de deplasare;

Traseul drumului de incinta portuara, porneste de la Bursa de Cereale (din apropierea intersectiei cu strada Trecerea Dunarii), coboara spre Sud-Est spre Portul Corabia, si continua paralel cu fluviul Dunarea, trece de intersectia cu drumurile de pamant din dreptul Capitaniei si se continua inca 600 m pana la latura estica a portului, unde coteste si pe ultimii 250 m ajunge la platforma danei 10.

**Lungimea totală a drumului de incintă portuară a rezultat de 1390 m, din care drumul existent are o lungime de 544 m, iar prelungirea acestuia până la platforma danei 10 are lungimea de 846 m.**

#### **Traseul în profil transversal**

În baza traficului estimat că va utiliza drumul de utilitate publica și în conformitate cu O.G. nr.43/1997 actualizată privind „Regimul drumurilor” și Ordinul MT nr.1296/2017 privind “Normele



tehnice pentru proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor”, profilul transversal are caracteristicile unui drum de clasa tehnică V, după cum urmează:

- lățimea platformei -8,00 m;
- lățimea părții carosabile-6,00 m;
- lățimea acostamentelor-2 x1,00 m;
  - din care 0.25 m banda de încadrare;

Drumul proiectat este situat în rambleu. Taluzurile au fost proiectate cu panta de 2:3.

Modernizare drum de incinta portuara existent (km 0+000-km 0+544)

În aliniament, deverele benzilor de circulație sunt orientate spre stanga si au valoarea 2.5% de la km 0+000 – km 0+543.78. În curbe, funcție de rază și viteză, deverele s-au supraînălțat (pantă unică spre interiorul curbei), valoarea maximă fiind de 4.0%. Latimea partii carosabile a fost supralargita in curbele in care era necesara, conform STAS 863-85. Lungimea minima pe care se efectueaza suprainaltarea si supralargirea Lcs este de 15.0 m.

Pe o lungime de 155m incepand cu km 0+343 santul proiectat se inlocuieste cu rigola carosabila, pentru evitarea relocarii a 3 stalpi de joasa tensiune.

Datorita constrangerilor din teren si limitelor de proprietate se vor folosi ziduri de sprijin in vederea limitarii amprizei drumului, fiind necesara astfel o lungime de sprijinire de 300 m.

Tot datorita limitelor de proprietate intre km 0+370 si 0+460 Platforma drumului are o latime de 7.50m din care 6.00m parte carosabila.

Extindere drum de incinta portuara (km 0+544-km 1+390)

În aliniament, deverele benzilor de circulație sunt orientate spre stanga si au valoarea 2.5% de la km 0+543.78 – km 0+900. De la km 0+900 pana la km 1+233 deverul isi schimba orientarea spre dreapta. De la km 1+233 deverul isi schimba orientarea spre stanga pana la finalul drumului. În curbe, funcție de rază și viteză, deverele s-au supraînălțat (pantă unică spre interiorul curbei), valoarea maximă fiind de 4.0%. Latimea partii carosabile a fost supralargita in curbele in care era necesara, conform STAS 863-85. Lungimea minima pe care se efectueaza suprainaltarea si supralargirea Lcs este de 15.0 m.

Pe o lungime de 110 m incepand cu km 1+057 santul proiectat se inlocuieste cu rigola carosabila, datorita limitelor de proprietate.

Datorita constrangerilor din teren si limitelor de proprietate se vor folosi ziduri de sprijin in vederea limitarii amprizei drumului. Pentru drumul nou de acces este necesara o lungime totala de sprijinire de 330 m.

Tot datorita limitelor de proprietate intre km 1+050 si 1+150, platforma drumului are o latime de 7.50m din care 6.00m parte carosabila.

Profil longitudinal

Având în vedere relieful traversat, declivitățile și racordările în plan vertical nu pun probleme, încadrându-se în parametrii normați prin STAS 863 – 85, privind elementele geometrice ale traseelor de drumuri.

Astfel, declivitatea minimă a fost stabilită la valoarea de 0,10% iar cea maximă la valoarea de 5.76%, ambele fiind compatibile cu viteza de proiectare  $V=25\text{km/h}$ , corespunzătoare clasei tehnice V a noii variante de drum. Cota minima in etiaj local este de 7.25 m.

Declivitățile succesive cu valori apropiate sunt racordate între ele prin frânturi iar restul declivităților succesive, prin arce de cerc cu valori ale razelor, corespunzătoare vitezei de baza stabilită prin proiectarea axei în plan, valoarea razei minima concava proiectata fiind  $R=2000\text{ m}$ .

Profil transversal:

lățimea platformei	8,00 m;
lățimea părții carosabile	6,00 m;



lățimea acostamentelor 2 x1,00 m;

din care 0.25 m banda de incadrare;

Structura rutieră- rigidă:

25 cm - Dală din beton de ciment rutier, BcR 4,5;

4 cm - Strat nisip;

25 cm - Strat de fundație din balast;

20 cm - Strat de formă din balast.

*Intersecții cu drumuri laterale*

Pentru accesul operatorilor navali la drumul de incinta portuara, precum si pentru racordarea cu drumul de acces dinspre Capitanie, au fost amenajate rampe pe 25 m lungime, cu racordări simple, raza de racordare fiind de min.6,00m.

*Scurgerea și evacuarea apelor*

Proiectarea dispozitivelor de colectare și scurgere a apelor s-a făcut în conformitate cu prevederile STAS 2916-87 „Protejarea taluzurilor și șanțurilor” și STAS 10796/2-86 „Construcții anexe pentru colectarea și evacuarea apelor”, ținând seama de tipul de pământ din zonă, pantele de scurgere, secțiunea de scurgere necesară.

Astfel, în vederea colectării și scurgerii apelor în lungul drumului, s-au prevăzut santuri pereate si rigole carosabile, funcție de mărimea pantei de scurgere a apelor și a spațiului disponibil, uneori limitat de prezenta unor garduri ce delimitează proprietăți particulare adiacente drumului.

Pe sectorul de drum modernizat s-a prevazut sant pereat pe partea stanga, cu exceptia zonei cuprinsa intre km 0+380 – 0+535, unde scurgerea apelor se realizeaza prin rigola carosabila cu placute prefabricate. Rigola are latimea de 1,00 m si inaltimea de 1,30 m.

Pe sectorul de drum nou s-a prevazut sant pereat pe partea stanga pana la km 0+900. De la km 0+900 pana la km 1+054 s-a prevazut sant pereat pe partea dreapta. De la km 1+054 pana la km 1+160, scurgerea apelor este asigurata prin rigola carosabila, datorita limitelor de proprietate. De la km 1+160 pana la km 1+231, s-a prevazut sant pereat pe partea dreapta. De la km 1+231 pana la sfarsitul proiectului, respectiv km 1+390 este prevazut sant pereat pe partea stanga.

Asigurarea continuitatii scurgerii apelor, in dreptul acceselor la operatori si intersectiei cu drumul dinspre Capitanie se realizeaza prin podete tubulare DN 500 mm si rigole carosabile in lungul santurilor proiectate.

Apele meteorice colectate de-a lungul drumului, se evacueaza in emisar (Dunare), in doua puncte de minim aflate la km 0+594 si 1+390 printr-o conducta cu diametrul DN 500. Înainte de deversarea lor în emisar, apele pluviale poluate, contaminate cu uleiuri, benzină, etc. colectate în lungul drumului, trec prin separatoarele de hidrocarburi care îndeplinesc rolul de colectare organizată a apelor pluviale. Apele astfel rezultate sunt destul de curate pentru a nu influența negativ mediul.

Evacuarea apelor de la nivelul patului drumului, datorate eventualelor infiltrații în sistemul rutier, s-a asigurat prin prelungirea stratului de formă din balast până la taluzuri, realizându-se astfel un dren transversal continuu cu evacuare în șanțurile laterale.

Podetele vor prelua și descărca apele pluviale colectate de rigolele carosabile.

Este strict necesară întreținerea permanentă a dispozitivelor de preluare, scurgere și evacuare a apelor pluviale.

**LUCRARI DE DRAGAJE** pentru asigurarea cheurilor de acostare si pe senalul de acces.

Dragajele necesare functionarii portului vor avea in vedere urmatoarele criterii:

- asigurarea adancimilor in dreptul fiecarei dane la cota de nivel -3,50 etiaj local;
- asigurarea adancimilor la pasele de acces catre danele portuare;
- asigurarea adancimilor in zona de manevra a navelor si barjelor si remorcherelor care



asigura manevra.

Proiectul de modernizare a Portului Corabia trebuie corelat cu studiile și programele AFDJ Galați sucursala Giurgiu (autoritatea română care se ocupă cu întreținerea șenalului navigabil), care prevăd deschiderea de șenale navigabile, prin realizarea de dragaje capitale în cadrul programului SWIM (SMART Waterway Integrated Management).

Lucrările de dragaj din cadrul proiectului SWIM includ atât lucrări de dragaj capital, care includ intervenții pentru îmbunătățirea accesului către portul Corabia, lucrări care se execută pe malul stâng al Dunării, cât și lucrări de îmbunătățire a condițiilor de navigație în actualul șenal navigabil, o parte a materialului dragat fiind prevăzut a fi depozitat în afara șenalului navigabil, în zona dintre ostrovul Băloiu și ostrovul din amonte de acesta. Prin realizarea unirii acestor ostroave, prevăzute în cadrul proiectului SWIM, se urmărește mărirea vitezelor și creșterea debitului în zona portului Corabia, astfel încât șenalul să se mențină navigabil prin autodragare, asigurându-se adâncimile minime de navigație.

În cadrul proiectului SWIM, în zona fluvială de acces la port, s-a prevăzut dragarea unui șenal cu lățimea de 150 m până la adâncimea de -3.5 m față de etiajul local, dar numai în zona amonte a portului, între km 633+700 și km 631+500, pe o lungime de 2,2 km, din totalul de cca. 8 km, cât este pasa de acces din șenalul navigabil.

În acest sens, prezenta documentație cuprinde dragajul pentru Portul Corabia pe cca. 4.7 km, de la limita dragajului prevăzut în programul SWIM, (km 631+500), continuând prin fața danelor 2÷10 și până în aval de acestea, în zona km 627, unde se întâlnesc adâncimi ale apei mai mari de 3.5 m, adâncimi care se mențin până în șenalul navigabil.

Dragajul prevăzut în prezentul proiect, constă în realizarea unui șenal cu lățimea de 50 m până la adâncimea de -3.5 m, pentru care a rezultat un volum de material dragat de 361.050 mc.

Dragajul în șenal se va realiza cu ajutorul **dargei plutitoare**, iar materialul excavat va fi depus temporar pe o barja care va fi descărcat în zona dintre cele două ostroave

○ Materialul dragat se va depune în zona dintre cele 2 ostroave, urmărindu-se unirea lor, mărind astfel viteza de autodragare.

- Dragajul secțiunilor apropiate de mal se va realiza cu ajutorul **graifărului**.

*Instalatii si retele electrice*

Danele vor fi prevazute cu urmatoarele instalatii si retele electrice:

- racordul de medie tensiune (alimentarea si distributia energiei electrice);
- alimentarea danelor si distributia pe dane;
- instalatia electrica de alimentare a macaralelor pentru danele 7 si 8;
- instalatia electrica de alimentare a statiei de pompe ape uzate;
- instalatia electrica de alimentare a statiei de pompe incendiu;
- instalatia de iluminat a drumului de incinta portuara;
- retele electrice de joasa tensiune;
- instalatia de legare la pământ si echipotentializare;
- post de transformare 20/0,4kVA.

*Retele de alimentare cu apa si canalizare*

S-au prevazut rețele interioare la dane pentru alimentarea cu apa potabila a navelor, instalatii pentru alimentarea hidranților, rezervoare, statii pompare, canalizare pluviala si menajera.

*Alimentare cu apă potabilă și hidranți*

S-a proiectat rețeaua de alimentare cu apă potabilă în incinta portului cu branșare la rețeaua publică de apă existentă la Strada Portului, în zona sucursalei C.N. APDF S.A. Giurgiu, din Portul Corabia. Pe conducta existentă cu diametrul D=50 mm, se va executa un cămin de bransament. În camin se va monta un contor de apă, între două vane de închidere cu sferă. Din acest camin se va alimenta un



rezervor de apă potabilă de 100mc, prin intermediul unei conducte de PEHD SDR17, PN10, D=63mm. Rezervorul are inclusă și rezerva de incendiu.

Din rezervor se vor alimenta, prin pompare, viitorii consumatori din port (operatori) cofretele de alimentare cu apă a navelor și hidranții.

Hidranții DN80mm, din motive de siguranță la îngheț, vor fi poziționați îngropat.

Grupul de pompare apă potabilă are în componență 2 pompe (1A+1R), ( $Q = 5\text{ l/s}$ ,  $H_p = 10\text{ mCA}$ ) cu convertizoare de frecvență încorporate și un tablou de automatizare cu controler dedicat acestui tip de aplicație. Tabloul are posibilitatea transmiterii datelor către dispeceratul SCADA prin intermediul unui modul de comunicație GSM/GPRS (CIM 260). Grupul este prevăzut cu un vas de expansiune (hidrofor) cu membrana și este instalat într-un cămin subteran, cu dimensiunile:  $D = 2.2\text{ m}$  și  $H = 2.5\text{ m}$ . Căminul este prevăzut cu o pompă de basă pt eventualele scapări de apă, cu scara de acces, ventilații și capac carosabil.

#### *Canalizare menajeră*

Evacuarea apelor menajere acumulate în rețeaua portului ce vor proveni de la operatorii din port, se va face într-un colector din PVC Dn250mm. Ea va fi pompată în rețeaua publică existentă, de canalizare menajeră, de pe drumul național DN54, prin intermediul unei conducte din PEHD Dn40mm. Conducta de refulare cu  $D=40\text{ mm}$  va subtraversa DN54, într-o protecție de teava din OL,  $D=100\text{ mm}$ .

Stăția de pompare apă uzată are în componență căminul  $D=1.4\text{ m}$ ,  $H=5.0\text{ m}$ , 2 pompe submersibile cu tocoar (1A+1R),  $Q=2\text{ l/s}$ ,  $H_p=20\text{ mCA}$ , prevăzute cu autocuple, scara de acces, ventilații și cos montat pe intrarea collectorului în SPAU, cu posibilitatea extragerii la suprafață pentru curățare prin intermediul barelor de ghidaj.

#### *Canalizare pluvială*

Preluarea apelor meteorice de pe platforma danelor portuare se face prin prevederea de rigole carosabile din beton turnat monolit, care va fi poziționate pe latura dinspre uscat a platformei proiectate. Corpul rigolelor va fi pozat pe fundație din beton simplu, și va avea înălțimea medie, la interior, de 40cm.

În vederea dimensionării rigolei carosabile s-a efectuat mai întâi calculul debitelor de ape meteorice, care se acumulează pe suprafața platformei, ținându-se cont de o frecvență maximă a ploii de  $\frac{1}{2}$ , conform STAS 1846 – 90 și STAS 9470–73. Acest debit a rezultat de cca. 200 l/s .

În urma calculului pentru gabaritul rigolei, a rezultat debitul maxim pe care poate să-l transporte secțiunea de curgere a rigolei, la panta de 0,2%, de 88 l/s. În acest sens, de-a lungul traseului sau rigola prefabricată trebuie descărcată din 200 în 200m, prin intermediul căminelor de canalizare, proiectate înainte de separatorul de hidrocarburi.

Rigolele prefabricate vor fi acoperite cu grătare carosabile din beton.

Căminele de canalizare vor fi alcătuite din tuburi prefabricate de beton Dn1000 (coșuri de acces), pe fundații din beton simplu.

De-a lungul rigolei carosabile s-au proiectat, în total, 7 descărcări de ape pluviale. Aceste ape sunt preepurate, prin intermediul a 7 separatoare de nămol și hidrocarburi, îngropate, (cate 1 buc pe descărcare), cu debit total de 60 l/s fiecare.

La drumul proiectat preluarea apelor pluviale este asigurată prin intermediul santului din beton, de la baza rambleului drumului.

Pentru preepurarea apelor acumulate se prevăd separatoare de hidrocarburi, 2 buc.  $Q=60/120\text{ l/s}$  cu by-pass, de suprafață, montate pe sant. Apa preepurată este deversată direct în Dunare.

Activitățile principale identificate în zona de amplasament sunt legate de:

- activități portuare specifice – încărcare/descărcare marfuri;
- agrement de week-end, existența portului turistic.
- Activitățile portuare produc un impact concentrat în jurul sursei și care, în general, nu depășește o rază de acțiune de cca. 500 m.





## II. Motivele și considerentele care au stat la baza emiterii acordului de mediu:

• proiectul de modernizare a portului Corabia a facut parte din Master Planul de transport al Romaniei pentru care s-a desfasurat conform Hotărârii Guvernului nr. 1.076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe, cu modificările ulterioare, care transpune Directiva 2001/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2001 privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului, evaluarea de mediu inclusiv in context transfrontalier cu Bulgaria ( adresa MMAP nr. DEICP/4522/26.06.2020)

În urma analizării documentației depuse, a localizării amplasamentului în planul de urbanism și în raport cu poziția față de arii protejate, zone-tampon, monumente ale naturii sau arheologice, zone cu restricții de construit, zona costieră, având în vedere că:

Proiectul se încadrează în Anexa nr. 1 a Legii nr. 292/2018, privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, la punctul 8, lit. b);

Proiectul propus intră sub incidența art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare, traseul lucrărilor propuse se afla în cadrul ariilor naturale **protejate ROSCI0044 Corabia – Turnu Magurele ,ROSPA0024 Confluenta Olt – Dunare.**

- ✓ Navigatia fluviala necesita o infrastructura corespunzatoare. Indepartarea obstacolelor si blocajelor din rețeaua de transport trebuie sa constituie o componenta a politicii privind rețelele trans-europene de transport. In plus, Comisia are ca obiectiv dezvoltarea perspectivelor pentru un cadru legal armonizat pentru navigatia fluviala in Europa.
- ✓ Constructia si modernizarea rețelelor de infrastructura situate pe coridoarele paneuropene de transport contribuie la integrarea graduala a tarii noastre in familia tarilor continentului european si la punerea in valoare a resurselor economice si turistice de care dispunem. Totodata, prin dezvoltarea rețelei paneuropene de infrastructuri de transport se creeaza premisele unor noi oportunitati pentru populatie, agentii economici si colectivitatile regionale si locale si se realizeaza legaturi eficiente intre centre si regiunile periferice.
- ✓ In baza volumelor de marfuri derulate in anii anteriori, dar si a tendintelor de crestere continua in perspectiva a acestor volume de trafic, se impun lucrari de reabilitare-modernizare a cheului si platformei adiacente, prin modernizarea/dezvoltarea infrastructurii portuare.
- ✓ Cheurile pereate, destinate acostării navelor nu ofera navelor, conditii de acostare in siguranta si confort. Acestea acosteaza la ponton, legatura cu malul făcându-se prin pasarele.
- ✓ Avand in vedere faptul ca infrastructura portului Corabia nu mai corespunde cerințelor actuale, se doreste reabilitarea si modernizarea cheurilor, prin implementarea acestui proiect în cadrul **Programului Operațional Infrastructură Mare (POIM 2014-2020)**, cu scopul de a se realiza o infrastructura si un sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, creșterea volumului de mărfuri tranzitate prin port.

Din raportul privind impactul asupra mediului impactul prognozat asupra factorilor de mediu, biodiversității și peisajului generat de proiect, atât în etapa de realizare a lucrărilor prevazute în acesta, cat și în perioada de functionare, rezulta:

- Lucrarile propuse a se realiza, respectiv cele de excavare prezinta un risc de influenta negativa asupra calitatii apei fluviului si asupra speciilor acvatice dar si asupra habitatelor acvatice prin modificari în special în perioada de executie,
- Lucrarile de excavare pot perturba ecosistemele acvatice prin alterarea temporara (numai pe perioada desfasurarii lucrarilor de excavare) a habitatelor acvatice conducând la pierderea



temporara a vegetatiei

- De asemenea, pe perioada executiei lucrarilor la taluz dar si în apropierea acestuia în apa fluviului Dunarea, pierderile accidentale de hidrocarburi de la utilajele folosite pentru realizarea lucrarilor pot conduce la modificarea calitatii apelor în zona de executie a lucrarilor.
- Organismele acvatice de asemenea pot fi afectate direct de calitatea apei fluviului cu precadere în sectiunea în care se executa lucrarile de dragare.
- Trebuie mentionat de asemenea si faptul ca zona în care se vor efectua lucrarile de reabilitare si a portului este o zona puternic antropizata si influntata de traficul naval.
- Sectorul de Dunăre ce va fi dragat se află între malul românesc al Dunării și insula Băloi și insulita din amonte. Pe cele două insule există o vegetație abundentă care are rolul de protectie a speciilor de pasari care ar putea tranzita zona si totodata poate fi considerata o perdea de protectie a speciilor din zona sitului împotriva poluantilor purtati de curenții de aer din zona antropizata.
- În perioada de operare, traficul naval poate prezenta un potential pericol de afectare a ariilor protejate prin deversarea accidentala a unor substante sau materiale la operatiunile de încarcare – descarcare. Aceste riscuri sunt crescute în momentul de fata, ele diminuându-se semnificativ dupa executarea lucrarilor de excavare pentru facilitarea transportului naval propuse prin acest proiect.
- Lucrarile de demontare a elementelor platformei si taluzurilor, curatirea suprafetelor betonate sunt generatoare de pulberi care pot contribui la cresterea concentratiilor de materii in suspensii in apa si aer, acestea avand potential de a afecta respiratia vietuitoarelor din zona.
- Zgomotul generat de executia lucrarilor propuse poate crea disconfort speciilor de pasari cuibaritoare în habitatele riverane, cât si unor specii de pasaj, efectul fiind doar temporar, în perioada executiei lucrarilor.
- Investitia propusă nu va avea un impact în context transfrontieră,
- Perturbarea datorata lucrărilor din faza de execuție sau operare este temporară și nu afectează semnificativ obiectivele de conservare ale ariilor naturale protejate.
- ✓ Analiza alternativelor: luandu-se ca punct de referinta situatia actuală (alternativa ,0"), au fost analizate alternative de proiectare, tehnologice și de amplasament.
- ✓ Prin măsurile de diminuare a impactului generat, proiectul asigură respectarea cerințelor comunitare transpuse în legislația națională.

**În raport cu principiile generale privind planificarea dezvoltării durabile, proiectul analizat, prin soluțiile înaintate și adaptarea la cerințele de mediu, manifestă posibilitatea corelării necesităților de dezvoltare a comunității cu cele de protecție a mediului.**

**Concluzionand, impactul proiectului analizat asupra factorilor de mediu si a sanatatii umane va fi în limite admisibile, reversibil si se va manifesta temporar, doar in perioada de executie, in perioada de operare daca vor fi respectate tehnologiile și metodologiile incluse în proiect, se vor respecta masurile si conditiile impuse prin prezentul act si se va realiza monitorizarea factorilor de mediu conform PMM, impactul proiectului va fi unul pozitiv pentru sanatatea populatiei si protectia mediului.**

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

Analiza traficului potențial reprezintă prima etapă și cea mai importantă în cadrul oricărei analize totale asupra unei investiții portuare. Plecând de la rezultatele acestei analize, se determină ceilalți parametri care dau valoarea investiției, respectiv gradul de sustenabilitate și realizare a acesteia.

Ca punct de început, în analiza de trafic s-a considerat de mare importanță stabilirea unor etape de



analiză:

- Definierea și stabilirea alternativelor de proiect;
- Definierea scenariilor de trafic;
- Alegerea metodologiei de analiză;
- Studiu privind traficul potențial (studiu de piață);
- Construcția scenariilor de trafic;
- Selectarea scenariului de calcul, respectiv scenariul cu cea mai mare probabilitate de realizare.

Etapele de analiză realizează prognoza de trafic, ale cărei rezultate vor constitui apoi baza pentru determinarea celorlalți parametri necesari evaluării depline și corecte a investiției.

Alternativelor de proiect sau alternativelor de investiție, cum sunt numite în sens general, reprezintă posibilitățile găsite pentru realizarea investiției propuse.

În cazul de față este vorba despre reabilitarea și modernizarea unui port existent, care este în exploatare și care dispune de o infrastructură de acostare insuficientă unui trafic fluvial în dezvoltare și nu de realizarea unui port nou. De asemenea, lucrările nu presupun ocuparea unor noi suprafețe, ci continuarea unor lucrări care erau prevăzute încă din proiectele originale, dar care din diverse motive nu s-au executat până în prezent.

Au fost de asemenea analizate și alte soluții de amenajare portuară, cu macarale de cheu cu capacitate mai mare (20 sau 40 tf), cu depozite/magazii acoperite pe platforma portuară, cu amenajarea unei dane speciale.

- **Alternativa 0 “fără proiect”**

Prima opțiune presupune menținerea infrastructurilor actuale cu cheltuieli ridicate de întreținere și reparații (costuri de exploatare) și venituri care nu pot susține dezvoltări ulterioare (lipsă trafic de mărfuri suplimentar atras). Această alternativă a fost analizată și exclusă de la început, amenajările portului fiind insuficiente pentru operarea valorilor traficului de mărfuri și materiale prognozate. Aceasta alternativă poate avea ca rezultat un impact social negativ, prin diminuarea locurilor de munca.

În situația actuală, condițiile de acostare și manevre ale navelor în portul Corabia sunt dificile, atât la danele 2 – 5 datorită deteriorării infrastructurii existente și distrugerii accesoriilor de acostare, cât și la danele 6 – 10 reabilitate anterior, datorită colmatării masive a senalului navigabil cu material aluvionar. Dana nr. 1 este, tot din această cauză, inoperabilă.

Danele 2 – 5 sunt utilizate în prezent ca dane de cereale. Operatorul portuar care își desfășoară activitatea în această zonă a înregistrat pierderi importante în ultima perioadă de timp, datorită faptului că navele care pot totuși să acosteze la cheu sunt nave de dimensiuni reduse (barje sau slepuri de 1000 tdw, ceea ce reprezintă circa 2/3 din capacitatea navei de calcul de 1500 tdw).

Această situație este valabilă în prezent și la danele 6 – 10. În plus, chiar și având dimensiunile reduse, aceste nave trebuie să fie încărcate aproape la jumătate din capacitate, datorită pescajului limitat prin reducerea secțiunii de navigație.

Datorită situației menționate, se apreciază următoarele procente de utilizare a frontului de acostare existent:

- Dana nr. 1 – 0,00% (datorită colmatării integrale a secțiunii de scurgere);
- Danele 2 - 5 –  $1/2 * 2/3 * 1500 \text{ tdw} = \sim 30\%$ ;
- Danele 6 – 10 – 30%.

Ponderea lungimii fiecărei dane în lungimea totală de 1.260 m a frontului de acostare este următoarea: 9,5% (dana nr. 1); 41,3% (danele 2 – 5) și 49,2% (danele 6 – 10).

Luând în calcul procentele actuale de utilizare a danelor și ponderea lungimii acestora în lungimea totală, rezultă un procent actual de utilizare a danelor existente în portul Corabia de:

$$0,00 * 9,5\% + 30 * 41,3\% + 30 * 49,2\% = 27,15\% = \sim 27,2\%$$



Varianta „Fara proiect” inseamna a nu face nici o investitie pentru remedierea situatiei actuale a portului Corabia si implicit a contribui la mentinerea sau chiar agravarea acestei situatii, ceea ce ar face din portul Corabia un port inoperabil, deci neproducator de venituri.

- **Alternativa “cu proiect”**

Avand in vedere situatia actuala a infrastructurii portului Corabia si incadrandu-se in planurile de dezvoltare pe termen scurt mediu si lung ale Ministerului Transporturilor corelate cu cerintele Uniunii Europene in domeniul transportului naval, beneficiarul CN APDF SA Giurgiu isi propune sa realizeze infrastructura minim necesara pentru relansarea activitatii de transport naval in portul Corabia.

Prin reabilitarea infrastructurii portului Corabia si aducerea acestui port la parametrii tehnico-funcionali ai altor porturi aflate in state membre ale Uniunii Europene, se vor relansa activitatile portuare si comerciale in zona, contribuind astfel la dezvoltarea regionala.

În final s-a optat pentru soluția proiectată, soluție ce necesită un volum minim de lucrări de amenajare pentru operarea corespunzătoare a volumelor de marfă prognozate.

In urma analizei economice, proiectul este considerat economic fezabil, deoarece Rata Interna de Rentabilitate depaseste nivelul minim considerat la proiectele de infrastructura.

Proiectul este considerat economic fezabil deoarece EIRR depaseste nivelul minim considerat la proiectele de infrastructura, de 5,5%.

*Traficul realizat in portul Corabia (actual si de perspectiva)*

In anul 2005 compania olandeza de consultanta Ecorys a elaborat un proiect finantat de EVD “Studiu de piata privind transportul fluvial din/catre Romania”.

Rezultatele privind prognoza traficului fluvial in Romania, obtinute in acest studiu, nsunt prezentate in figura de mai jos.

Conform prognozei traficului fluvial in Romania cantitatea de marfa transportata pe caile navigabile interioare in Romania in 2030 va fi de 2,5 ori mai mare ca in 2003. Transportul international se va dezvolta mai rapid decat transportul national.

Este dificil de transpus aceste informatii generale pentru fiecare port fluvial in parte. Prognoza dezvoltarii traficului in fiecare port depinde foarte mult de dezvoltarile care se vor efectua in aceste porturi. Particularizand totusi, pentru portul Corabia, procentele calculate de expertii Ecorys si luand anul 2010, ca an de referinta in ceea ce priveste valorile de trafic comunicate de beneficiarul investitiei CN APDF SA Giurgiu, se poate deduce prognoza cresterii traficului local in perioada 2010-2020, respectiv 2010 – 2030, pentru portul Corabia.

Valorile pentru anul 2010 au fost inregistrate in conditiile actuale de functionare a portului Corabia. Simpla prognoza a acestora folosind cresterea procentuala rezultata din studiul Ecorys ar fi valabila daca situatia actuala s-ar mentine si anume daca nu se fac investitii pentru remedierea situatiei portului, respectiv Variantei Fara Proiect.

Conform Studiului de Fezabilitate, aceste valori de trafic reprezinta doar 27,2% din traficul care s-ar putea inregistra in port in Varianta Cu Proiect. Din tabel se constata ca prognoza traficului de nave si marfa la sfarsitul perioadei 2010 – 2030 este de aproximativ 3,7 ori mai mare in Varianta Cu proiect decat in Varianta Fara Proiect.

In cadrul proiectului de modernizare a portului Corabia, au fost analizate cinci scenarii privind reabilitarea si modernizarea infrastructurii portuare, prezentate mai jos:

**Scenariul 1** - modernizarea danelor 2÷5, realizarea unei noi dane (dana 11) si a drumului de incinta portuara L= 1390 m;

**Scenariul 2** - modernizarea danelor 2÷5 si a drumului L=544 ml (pana la zona de bifurcatie, cu drumul catre cladirea C.N. APDF S.A. Giurgiu);

**Scenariul 3** - modernizarea danelor 2÷5, a danelor 6÷10 si a drumului de incinta portuara L=1390 m;



**Scenariul 4** - modernizarea danelor 2÷5, a danelor 6÷10, realizarea unei noi dane (dana 11) și a drumului de incinta portuara L= 1390 m;

**Scenariul 5** - modernizarea danelor 2÷5, a danelor 6÷10 ( Dana 10, se propune a fi modernizata partial, pe 70 m, cu incadrare in limita de proprietate a C.N. APDF S.A. Giurgiu) și a drumului de incinta portuara L= 1390 m;

**Din punct de vedere constructiv, primele 4 scenarii au fost analizate in doua solutii tehnice:**

Varianta a-cheu inclinat , cu protectie din dale prefabricate din beton

Varianta b-cheu inclinat, cu protectie din anrocamente de piatra bruta

**Din punct de vedere constructiv, doar pentru scenariul 5 au fost analizate trei solutii tehnice:**

Varianta a-cheu inclinat, cu protectie din dale prefabricate din beton

Varianta b-cheu inclinat, cu protectie din anrocamente de piatra bruta

Varianta c- cheu vertical, din palplanse ancorate

**Scenariile 1÷ 4 se refera la reabilitarea cheurilor pereate existente, prin inlocuirea pereului zidit si rostuit, cu dale din beton armat(var. a), sau prin inlocuirea pereului zidit si rostuit, cu o protectie din anrocamente(var.b).**

**Scenariul 5 se refera la modernizarea cheurilor existente, prin inlocuirea pereului zidit si rostuit, cu dale din beton armat (var. a) si in varianta de modernizare a cheurilor existente, prin realizarea de cheuri vertical, din palplanse metalice, ancorate(var c).**

**Soluțiile tehnice, pentru construcțiile de acostare, analizate în cadrul scenariului nr 5, pentru care s-a facut și analiza criterială sunt în următoarele variante:**

- cheuri cu parament înclinat, cu pereu dalat (**varianta a**) - cheurile existente, vor fi reabilite, prin înlocuirea pereului zidit și rostuit, cu suprastructura din dale din beton.

- cheuri cu parament vertical, din palplanse metalice ancorate (**varianta c**) - cheurile existente, vor fi modernizate, prin realizarea de cheuri verticale, din palplanse metalice ancorate.

**Descrierea - varianta a-cheu cu parament înclinat, cu dale din beton armat:**

- **Ltotal front de acostare = 1091 ml(din care 575 ml- D2-D5+446 ml-D6-D9 supraînălțate+70m-D10 parțial, supraînălțată), Splatf =9.180 mp, Ldrum=1390 ml + dragaje V=361.050 mc.**

- **Cota coronamentului s-a adoptat de +7.25 m;**

- **Cota la acostare, în fața cheului, a fost adoptată -3.5 m;**

În secțiune transversală, cheul propus are parament înclinat la panta 1:1.5 de la coronamentul situat la cota +7.25 m până la cota +2.5 m, unde este prevăzută o bermă cu lățimea de 2.7 m. În continuare, de la nivelul bermei până la cota de -3.5 m, paramentul este înclinat la panta de 1:1.5.

Pentru stabilitatea cheului, în fața piloților de lemn existenți, se va executa o grindă din beton armat fundată pe piloți prefabricați din beton armat introduși prin batere.

Platforma betonată S= 9.180 mp;

Se vor realiza dragaje în volum de 361.050 mc.

**Descriere - varianta c-cheu cu parament vertical, din palplanse metalice ancorate:**

- **Ltotal front de acostare = 1091 ml(din care 575 ml - D2-D5 + 446 ml-D6-D9 supraînălțate+70m -D10 parțial, supraînălțată), D7, D8-pregătire infrastructură pentru viitoarea cale de rulare macara; Splatf =13.900 mp, Ldrum=1390 ml + dragaje V=361.050 mc**

- **Cota coronamentului s-a adoptat de +7.25 m;**

- **Cota la acostare, în fața cheului, a fost adoptată -3.5 m;**

Cheul va fi realizat din palplanse metalice cu lungimea de 22 m. Lungimea totală a ecranului din



palplanșe ancorate este de 1138 m(1091 m front de acostare, 35 m închidere în amonte și 12 m închidere în aval).

Înălțimea liberă în fața cheului este de 10.75 m, astfel fiind necesară ancorarea acestuia cu tiranți metalici dispuși pe două rânduri(D2-D6 și D9-D10 parțial) și 3 rânduri(D7 și D8), unde este prevăzută infrastructura (cuve din beton armat pt viitoarele file de rulare) pentru montarea macaralelor de cheu.

La partea superioară a peretelui de palplanșe se va turna o grindă din beton armat cu lățimea de 1,7 m.

La baza cheului de palplanșe s-a prevăzut un blocaj de piatră brută pentru protecția împotriva afuierilor.

Platforma betonată- S= 13.900 mp.

#### **În ambele variante se prevăd:**

Modernizarea drumului de incintă portuară, pentru asigurarea condițiilor de trafic greu, datorat transportului de cereale prin mijloace auto până la danele de operare. Acesta se va reabilita pe o lungime de 1390 m, din zona Bursei de Cereale până la platforma danei 10.

Asigurarea utilităților la dane-alimentare cu energie electrică și apă.

Asigurarea iluminatului danelor și al drumului.

Realizarea dragajelor în volum de 361.050 mc.

#### **Analiza opțiunilor tehnice**

În concordanță cu situația actuală precară, dar și cu necesitatea modernizării construcțiilor hidroportuare existente de-a lungul **danelor 2-10**, din scenariile analizate, a fost adoptat **Scenariul 5, lucrările fiind prevăzute în limitele terenului aflat în administrarea C.N. APDF S.A. Giurgiu, pe un front de 1091 ml, al danelor D 2 până la dana 10 (parțial D10, pe 70 ml).**

Pentru acostarea navelor fluviale și operarea unor volume sporite de trafic de mărfuri (cereale în mod special, dar și îngrășăminte, mărfuri generale) – solicitate de operatorii economici, având la bază expertiza tehnică, în amplasamentul existent al portului, au fost studiate 2 variante de soluții constructive, pentru scenariul 5:



<b>Varianta a (Cheu cu parament înclinat, cu suprastructura din beton)</b>	<b>Varianta c (Cheu vertical, din ecran de palplanşe metalice ancorate)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parament nou din dale prefabricate din beton armat și carapace din anrocamente de piatră brută.</li> <li>▪ Cheul propus are parament înclinat la panta 1:1.5 de la coronamentul situat la cota +7.25 m pana la cota +2.5 m, unde este prevăzută o bermă cu lăţimea de 2.7 m. În continuare, de la nivelul bermei până la cota de acostare de -3.5 m, paramentul este înclinat la panta de 1:1.5</li> <li>▪ În spatele grinzii de coronament s-a prevăzut o platformă betonată cu lăţimea de 10.0 m. Aceasta a fost dimensionată să preia traficul greu rezultat din tranzitarea camioanelor încărcate sau din suprasarcini de exploatare a cheului de 20 KN/mp. Din punct de vedere structural, platforma este alcătuită din 25 cm beton simplu, 30 cm piatră spartă și 30 cm balast.</li> <li>▪ Operarea în siguranță la cheurile înclinate se face prin acostarea barjei la ponton. Astfel, au fost prevăzute pontoane metalice tip greu, cu dimensiunea în plan de 8 m x 40 m, la fiecare dană. Accesul de pe coronamentul cheului la ponton și barjă se face prin intermediul unei pasarele metalice pietonale, cu o lungime de 18</li> <li>▪ Toate danele vor fi prevăzute cu sisteme de alimentare cu apă (inclusiv pentru stingerea incendiilor) și de canalizare, rețele de alimentare cu energie electrică, iluminat public.</li> <li>▪ Modernizarea drumului de incintă portuară pe o lungime de cca.1390 m, din zona bursei de cereale până la platforma danei 10, adecvat traficului greu.</li> <li>▪ Suprafață platformă =9.180 mp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cheu vertical de palplanşe metalice pe întreaga lungime a danelor (1.091 m - cu închideri laterale 1138m); la partea superioară a peretelui de palplanşe se va turna o grindă din beton armat cu lăţimea de 1.7 m;</li> <li>▪ Cota la coronament +7.25 m; adâncimea de acostare la nivele minime -3.50 m; înălţimea liberă în fața cheului este de 10.75 m.</li> <li>▪ În spatele grinzii de coronament a cheului, s-a prevăzut o platformă betonată cu lăţimea de 10.0 m. Aceasta a fost dimensionată să preia traficul greu rezultat din tranzitarea camioanelor încărcate sau din suprasarcini de exploatare a cheului de 20 KN/mp. Din punct de vedere structural, platforma este alcătuită în secțiune transversală din 25 cm beton simplu, 30 cm piatră spartă și 30 cm balast.</li> <li>▪ Pentru acostarea navelor la ape mari, s-au prevăzut câte 4 bolarzi de 20 tf pe fiecare dană, aceștia fiind încastrați în grinda de coronament. Pentru acostarea la ape mici și medii au fost prevăzuți 4 bolarzi metalici, fixați în nișe, în peretele de palplanşe.</li> <li>▪ Toate danele vor fi prevazute cu sisteme de alimentare cu apă (inclusiv pentru stingerea incendiilor) și de canalizare, rețele de alimentare cu energie electrică, iluminat public.</li> <li>▪ Modernizarea drumului de incintă portuară pe o lungime de cca.1.390 m, din zona bursei de cereale până la platforma danei 10, adecvat traficului greu.</li> <li>▪ Suprafață platformă =13.900 mp</li> </ul>

**Cele 2 variante constructive sunt diferite din urmatoarele puncte de vedere:**

- Valoarea costurilor de investiție și a costurilor de întreținere și exploatare;
- Volumul traficului atras de pe alte moduri de transport;
- Siguranța manevrelor de acostare și a operațiunilor de încărcare/ descărcare mărfuri;
- Concordanța cu tendințele înregistrate în proiectarea navelor;
- Capacitatea de atragere a traficului de mărfuri;
- Capacitatea de adaptare la diferite categorii de mărfuri, inclusiv la traficul de containere;
- Posibilitatea de operare în funcție de nivelul Dunării și de condițiile atmosferice;



Selectarea și justificarea scenariului/opțiunii optim(e), recomandat(e)

**Varianta a – cheu pereal, are următoarele avantaje față de varianta c:**

- Costuri de realizare mai reduse;
- Durata de execuție a lucrărilor mai mică;

**Varianta a – cheu pereal, are următoarele dezavantaje față de varianta c:**

- Acostare indirectă cu ajutorul barjei sau a pasalelelor, cu probabilitatea aparițiilor riscurilor de accidente (inclinarea barjei, scufundare acesteia) care ar duce la poluarea apelor Dunării cu diverse substanțe sau materiale – risc crescut din punct de vedere al factorului de mediu apă și indirect asupra biodiversității atât în perioada de construire cât și în perioada de funcționare;
- Platformă mai redusă;
- Achiziționare pontoane, pasarele;
- Operare numai mărfuri care se pretează a fi transportate pe bandă

**Varianta c - cheu vertical din palplanșe ancorate are următoarele avantaje față de varianta a:**

- Acostare directă, siguranța manevrelor de acostare și a operațiunilor de încărcare/ descărcare mărfuri;
- Platformă cu suprafață sporită;
- Posibilitate de a monta în viitor macara de cheu, deci, productivitate mai mare;
- Concordanța cu tendințele înregistrate în proiectarea navelor;
- Capacitate de adaptare la diferite categorii de mărfuri, inclusiv la traficul de containere;

**Varianta c –cheu vertical, are următoarele dezavantaje față de varianta a:**

- Costuri de realizare mai mari;
- Durata de execuție a lucrărilor mai mare;

**CONCLUZIE:**

- varianta c - cheuri verticale din palplanșe metalice ancorate, cu 2 rânduri de ancoraje(D2-D6+D9-D10), respectiv 3 rânduri de ancoraje(D7,D8-pregătire infrastructură pt viitoarea cale de rulare macara)
- o Cuprinde: Realizare cheu vertical –L=1091 m-din palplanșe ancorate +dragaje V= 361.050 mc+platformă 13.900 mp +rețele electrice +rețele apă/canal+drum cca. L=1390 m,
  - având în vedere următoarele avantaje:
- o Siguranța manevrelor de acostare și a operațiunilor de încărcare/ descărcare mărfuri;
- o Capacitatea de adaptare la diferite categorii de mărfuri, inclusiv la traficul de containere;
- o Suprafață extinsă a platformei betonate, aferentă cheurilor.

**Respectarea prevederilor legislative:**

- O.U.G. nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare
- OUG NR 57/2007
- Legea 211/2011 privind regimul deșeurilor republicată
- Ordinul M.A.P.P.M. nr. 462/1993 pentru aprobarea Condițiilor tehnice privind protecția atmosferică și Normelor metodologice privind determinarea emisiilor de poluanți atmosferici produși de surse staționare
- Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător
- Legea Apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare
- Legea nr. 458/2002 privind calitatea apei potabile, modificată prin Legea nr. 301/2015
- H.G. nr. 1408/2008 privind clasificarea, etichetarea și ambalarea substanțelor și preparatelor chimice periculoase, cu modificările ulterioare
- Legea nr. 105/2006 pentru aprobarea O.U.G. nr. 196/2005 privind Fondul pentru mediu, cu modificările și completările ulterioare;





- Legea nr. 86/2000 pentru ratificarea Convenției privind accesul la informație, participarea publicului la luarea deciziei și la accesul în justiție în probleme de mediu, semnată la Aarhus la 25 iunie 1998
- H.G. nr. 188/2002 privind condițiile de descărcare în mediul acvatic a apelor uzate, cu modificările și completările aduse de H.G. nr. 352/2005 și H.G. nr. 210/2007
- H.G. nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase
- H.G. nr. 235/2007 privind gestionarea uleiurilor uzate
- H.G. nr. 1132/2008 privind regimul bateriilor și acumulatorilor și al deșeurilor de baterii și acumulatori.
- H.G. nr. 878/2005 privind accesul publicului la informația privind mediul
- STAS 12574/1987 privind condițiile de calitate ale aerului din zonele protejate
- STAS 10009/2017 privind acustica urbană – limite admisibile ale nivelului de zgomot.

#### **Factorul de mediu AER**

Activitatea de construcție poate avea, temporar (pe durata execuției), un impact local apreciabil asupra calității atmosferei. Emisiile de praf, care apar în timpul execuției lucrărilor proiectate sunt asociate lucrărilor de terasamente, de manipulare și punere în operă a materialelor de construcție, de nivelare, precum și altor lucrări specifice.

Degajările de praf în atmosferă variază adesea substanțial de la o zi la alta, depinzând de nivelul activității, de specificul operațiilor și de condițiile meteorologice.

Natura temporară a lucrărilor de construcție, specificul diferitelor faze de execuție, modificarea fronturilor de lucru diferențiază net emisiile specifice acestor lucrări de alte surse nedirijate de praf, atât în ceea ce privește estimarea, cât și controlul emisiilor.

#### **Factorul de mediu APA**

Lucrările proiectate (umpluturi de material granular - balast sau piatră sparta, betoane, pereuri, etc.) folosesc materiale inerte, nepericuloase din punct de vedere al poluării apelor. Soluția propusă este nepoluantă pentru apele subterane.

O poluare a acviferului freatic în perioada de construcție a lucrărilor de extindere a portului se poate produce numai în cazuri de accidente cu pierderi semnificative de carburanți, ulei de motor sau alte substanțe periculoase. Poluarea apelor fluviului Dunăre va apărea în momentul efectuării lucrărilor de dragaj, dar acestea vor fi temporare, pe termen scurt. Aceste situații accidentale sunt vizibile și este sarcina constructorului de a lua toate măsurile pentru evitarea producerii și de a interveni prompt pentru depoluarea zonei.

#### **Factorul de mediu SOL și SUBSOL**

Din punct de vedere al mediului, factorul „sol”, în cazul obiectivului analizat de modernizare a portului Corabia, este nerelevant. Toate lucrările de reabilitare și modernizare a portului se desfășoară în incinta acestuia, incintă realizată în urmă cu peste 130 de ani.

Platforma portului în totalitate reprezintă un ecosistem artificial, antropizat, constituit la suprafață din umpluturi, platforme betonate, drumuri impietruite și cale ferată.

Lucrările de săpături preconizate în etapa de execuție vor avea doar un impact mecanic asupra solului, în zona malului, fără a favoriza apariția eroziunilor sau siroirilor.

Lucrările proiectate pentru modernizarea portului (rețeaua de canalizare, refacerea pereului) asigură o protecție corespunzătoare solului, inclusiv în cazul deversării accidentale a unor substanțe poluante.

#### **POPULAȚIA și SANATATEA UMANA**



Revigorarea activității portului Corabia în perspectiva următorilor ani va avea efecte benefice atât economice cât și sociale pentru populația și activitatea economică locale, în primul rând, dar și pentru unitățile economice și muncitorii acestora cu activitate în alte zone mai îndepărtate, dar care folosesc portul și Dunărea pentru transportul produselor.

Lucrarile de reabilitare vor determina demararea unor proiecte și inițiative legate de realizarea unui debarcader în aval de port și a unui punct de trecere frontiera, cu impact major asupra populației din zona, în special prin crearea unor noi locuri de muncă și prin încurajarea traficului mic de frontiera de o parte și alta a Dunării.

#### **Factorul de mediu PEISAJ**

Se poate aprecia că, din punct de vedere al modificării peisajului actual, efectele lucrărilor proiectate vor fi minore și de natură cantitativă; din punct de vedere calitativ, impactul final va fi pozitiv prin lucrările de igienizare și sistematizare a zonei.

Refacerea cheului și a întregii structuri/platforme portuare de acostare, toate acestea sunt elemente care modifică pozitiv peisajul actual.

Se apreciază că nu sunt necesare măsuri pentru diminuarea impactului asupra peisajului, impactul fiind nesemnificativ și pentru unele aspecte, chiar pozitiv

#### **Factorul de mediu BIODIVERSITATE**

Habitatele de interes comunitar descrise în Formularul standard al SCI-ului nu se afla în perimetrul podului unde se vor desfășura lucrarile. Nu anticipăm niciun impact asupra acestor tipuri de habitate. În cazul vegetației existente în zona, acestea sunt în special specii ierboase comune, ruderales unele chiar invazive, fara interes conservativ

Impactul pe care îl preconizăm ca efect asupra speciilor faunistice de pe amplasament și din zonă adiacentă este impact nesemnificativ. Impactul asupra populațiilor aparținând vegetației este considerat nesemnificativ ca urmare a valorii conservative reduse și ca urmare a lipsei unui habitat pe amplasament și a poziției marginale a acestuia față de cele două situri.

Se estimează că investiția nu va avea impact semnificativ asupra speciilor de pasări de interes comunitar și din cauza că în zona se resimte influența antropică iar traficul existent pe fluviu perturba mediul astfel ca prezența speciilor de pasări este strict legată de cautarea hranei, pentru cuișor și pasaj putând folosi zone mai liniștite și retrase din vecinătate.

Se poate estima că pe perioada lucrărilor pasările se vor deplasa spre habitate din imediata apropiere ce oferă condiții favorabile desfășurării activității acestora.

**După terminarea lucrărilor nu se estimează un impact mai mare față de cel existent în condițiile actuale.**

- Compatibilitatea cu obiectivele de protecție a siturilor Natura 2000, după caz

Arii naturale protejate

ROSCI0044 Corabia – Turnu Magurele (8.354,1 ha).

ROSPA0024 Confluența Olt – Dunare (20.483,8 ha).

Conform Coordonatelor Stereo 70 lucrările în siturile N2000 sunt:

- Lucrarile de dragare se desfășoară în interiorul siturilor
  - o ROSCI0044 Corabia – Turnu Magurele (8.354,1 ha) – suprafață dragată - 234.082 mp (23,40ha) – 0,28%,
  - o ROSPA0024 Confluența Olt – Dunare (20.483,8 ha) – suprafață dragată 234.082 mp (23,40ha) – 0,11% ;



În cadrul proiectului SWIM, în zona fluvială de acces la port, s-a prevăzut dragarea unui șenal cu lățimea de 150 m până la adâncimea de -3.5 m față de etiajul local, dar numai în zona amonte a portului, între km 633+700 și km 631+500, pe o lungime de 2,2 km, din totalul de cca. 8 km, cât este pasa de acces din șenalul navigabil.

În acest sens, prezenta documentație cuprinde dragajul pentru Portul Corabia pe cca. 4.7 km, de la limita dragajului prevăzut în programul SWIM, (km 631+500), continuând prin fața danelor 2÷10 și până în aval de acestea, în zona km 627, unde se întâlnesc adâncimi ale apei mai mari de 3.5 m, adâncimi care se mențin până în șenalul navigabil.

-Dragajul prevăzut în prezentul proiect, constă în realizarea unui șenal cu lățimea de 50 m până la adâncimea de -3.5 m, pentru care a rezultat un volum de material dragat de 361.050 mc.

-Dragajul în șenal se va realiza cu ajutorul dargei plutitoare, iar materialul excavat va fi depus temporar pe o barja care va fi descărcat în zona dintre cele două ostroave

-Materialul dragat se va depune în zona dintre cele 2 ostroave, urmărindu-se unirea lor, mărinnd astfel viteza de autodragare.

-Dragajul secțiunilor apropiate de mal se va realiza cu ajutorul graifărului.

- Lucrările de reabilitare cheu se realizează pe limita și în afara siturilor:
- Lucrările de reabilitare drum se realizează în afara siturilor - se reabilitează drumul existent aflat în incinta portuară și se extinde în interiorul incintei portuare.

#### **ROSCI0044 Corabia - Turnu Magurele**

Situl ROSCI0044 Corabia - Turnu Magurele se încadrează în regiunea biogeografică continentală (100 %), din punct de vedere administrativ fiind localizat în regiunile Sud - Muntenia și Sud-Vest Oltenia, întinzându-se pe o **suprafață de 8.354,1 ha**.

Zonă umedă din regiunea biogeografică continentală reprezentând habitat specific pentru speciile de interes conservativ *Lutra lutra*, *Spermophilus citellus*, *Emys orbicularis* și *Triturus dobrogicus*. De importanță ridicată și pentru speciile *Triturus cristatus* și *Bombina bombina*. și două specii de pești de interes conservativ

#### **1355 Lutra lutra - vidra**

"Specia nu este prezent în zona de implementare a proiectului. PH-0, AH-0, FH-0, PAS-0, nivel - nesemnificativ.

Realizarea lucrărilor propuse nu vor interveni negativ în suprafața habitatului caracteristic acestei specii. Amonte de portul Corabia la 2000m se află edificat habitatul 92AO. Malul Dunării fiind mai înalt, prezența rădăcinilor favorizează apariția cuiburilor vidrei. Marea parte a activității lor este concentrată pe o fâșie îngustă pe oricare parte a interfeței dintre apă și uscat. Vidra nu a fost semnalată în zona Portului Corabia, evita total aceasta zonă.

- datele de dinamică a populației speciei indică faptul că acesta se menține pe termen lung;  
- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

Calitatea apei fluviului Dunărea pe baza indicatorilor fizico-chimici va fi afectată temporar în perioada lucrărilor de dragare.

#### **1335 Spermophilus citellus**

"Specia nu este prezent în zona de implementare a proiectului. PH-0, AH-0, FH-0, PAS-0, nivel - nesemnificativ.

Realizarea lucrărilor propuse nu vor interveni negativ în suprafața habitatului caracteristic acestei specii.

- datele de dinamică a populației speciei indică faptul că acesta se menține pe termen lung;



- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

#### **1993 Triturus dobrogicus**

"Specia nu este prezent în zona de implementare a proiectului.PH-0, AH-0,FH-0,PAS-0, nivel - ne semnificativ. în perimetrul de investiții - reabilitare cheu și platforme nu sunt prezente zone umede - mlastini, turbării).

Realizarea lucrărilor propuse nu vor interveni negativ în suprafața habitatului caracteristic acestei specii.

- datele de dinamică a populației speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

#### **1188 Bombina bombina**

Bombina bombina este legată de zona: balti temporare și permanente. În zona proiectului specia Bombina bombina poate fi observată mai frecvent în lunile martie – aprilie – mai – aspect legat de sezonul de reproducere pe malul Dunării.nivel - ne semnificativ. Efectele generate sunt ne semnificative, se manifesta temporar și pe suprafețe foarte restrânse.

Realizarea lucrărilor propuse vor interveni negativ în suprafața habitatului caracteristic acestei specii în perioada lucrărilor de reabilitare a cheului. Impactul generat este estimat ca fiind moderat pe termen scurt și reversibil - După dispariția impactului, specia/ habitatul N2000 se poate întoarce la condițiile inițiale.

- datele de dinamică a populației speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

#### **4125 Alosa pontica (immaculata)**

Populația de scumbie poate fi afectată de lucrările de dragare propuse.

Efecte reduse/moderat directe sau indirecte, se resimt la nivel local se manifesta pe termen scurt și lung , sunt necesare măsuri pentru prevenirea și diminuarea impactului.

Realizarea lucrărilor propuse vor interveni negativ în suprafața habitatului caracteristic acestei specii în perioada lucrărilor de reabilitare a cheului. Impactul generat este estimat ca fiind moderat pe termen scurt și reversibil - După dispariția impactului, specia/ habitatul N2000 se poate întoarce la condițiile inițiale.

- datele de dinamică a populației speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

#### **1130 Aspius aspius**

Efecte reduse/moderat directe sau indirecte, se resimt la nivel local se manifesta pe termen scurt și lung , sunt necesare măsuri pentru prevenirea și diminuarea impactului.

Realizarea lucrărilor propuse vor interveni negativ în suprafața habitatului caracteristic acestei specii în perioada lucrărilor de reabilitare a cheului. Impactul generat este estimat ca fiind moderat pe termen scurt și reversibil - După dispariția impactului, specia/ habitatul N2000 se poate întoarce la condițiile inițiale.



- datele de dinamică a populații speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

#### **1149 Cobitis taenia**

Efecte reduse/moderat directe sau indirecte, se simt la nivel local se manifesta pe termen scurt și lung , sunt necesare masuri pentru prevenirea si diminuarea impactului.

Realizarea lucrarilor propuse vor interveni negativ in suprafata habitatului caracteristic acestei specii în perioada lucrărilor de reabilitare a cheului. Impactul generat este estimat ca fiind moderat pe termen scurt și reversibil - Dupa disparitia impactului, specia/ habitatul N2000 se poate intoarce la conditiile initiale.

- datele de dinamică a populații speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

#### **1124 Gobio albipinnatus**

Specia nu a fost identificată în apele Dunării în acest sector.

Efecte reduse/moderat directe sau indirecte, se simt la nivel local se manifesta pe termen scurt și lung , sunt necesare masuri pentru prevenirea si diminuarea impactului.

Realizarea lucrarilor propuse vor interveni negativ in suprafata habitatului caracteristic acestei specii în perioada lucrărilor de reabilitare a cheului. Impactul generat este estimat ca fiind moderat pe termen scurt și reversibil - Dupa disparitia impactului, specia/ habitatul N2000 se poate intoarce la conditiile initiale.

- datele de dinamică a populații speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

#### **2555 Gymnocephalus baloni**

Specia nu a fost identificată în apele Dunării în acest sector.

Populatia acestei specii poate fi afectată de lucrările de dragare propuse.

Efecte reduse/moderat directe sau indirecte, se simt la nivel local se manifesta pe termen scurt și lung , sunt necesare masuri pentru prevenirea si diminuarea impactului.

Realizarea lucrarilor propuse vor interveni negativ in suprafata habitatului caracteristic acestei specii în perioada lucrărilor de reabilitare a cheului. Impactul generat este estimat ca fiind moderat pe termen scurt și reversibil - Dupa disparitia impactului, specia/ habitatul N2000 se poate intoarce la conditiile initiale.

- datele de dinamică a populații speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

#### **1157 Gymnocephalus schraetzer**

Specia nu a fost identificată în apele Dunării în acest sector.



Efecte reduse/moderat directe sau indirecte, se resimt la nivel local se manifesta pe termen scurt și lung , sunt necesare masuri pentru prevenirea si diminuarea impactului.

Realizarea lucrarilor propuse vor interveni negativ in suprafata habitatului caracteristic acestei specii în perioada lucrărilor de reabilitare a cheului. Impactul generat este estimat ca fiind moderat pe termen scurt și reversibil - Dupa disparitia impactului, specia/ habitatul N2000 se poate intoarce la conditiile initiale.

- datele de dinamică a populații speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

#### **1145 Misgurnus fossilis**

Specia nu a fost identificată în apele Dunării în acest sector.

Efecte reduse/moderat directe sau indirecte, se resimt la nivel local se manifesta pe termen scurt și lung , sunt necesare masuri pentru prevenirea si diminuarea impactului.

Realizarea lucrarilor propuse vor interveni negativ in suprafata habitatului caracteristic acestei specii în perioada lucrărilor de reabilitare a cheului. Impactul generat este estimat ca fiind moderat pe termen scurt și reversibil - Dupa disparitia impactului, specia/ habitatul N2000 se poate intoarce la conditiile initiale.

- datele de dinamică a populații speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

#### **2522 Pelecus cultratus**

Specia nu a fost identificată în apele Dunării în acest sector.

Efecte reduse/moderat directe sau indirecte, se resimt la nivel local se manifesta pe termen scurt și lung , sunt necesare masuri pentru prevenirea si diminuarea impactului.

Realizarea lucrarilor propuse vor interveni negativ in suprafata habitatului caracteristic acestei specii în perioada lucrărilor de reabilitare a cheului. Impactul generat este estimat ca fiind moderat pe termen scurt și reversibil - Dupa disparitia impactului, specia/ habitatul N2000 se poate intoarce la conditiile initiale.

- datele de dinamică a populații speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

#### **1134 Rhodeus sericeus amarus**

Specia nu a fost identificată în apele Dunării în acest sector.

Efecte reduse/moderat directe sau indirecte, se resimt la nivel local se manifesta pe termen scurt și lung , sunt necesare masuri pentru prevenirea si diminuarea impactului.

Realizarea lucrarilor propuse vor interveni negativ in suprafata habitatului caracteristic acestei specii în perioada lucrărilor de reabilitare a cheului. Impactul generat este estimat ca fiind moderat pe termen scurt și reversibil - Dupa disparitia impactului, specia/ habitatul N2000 se poate intoarce la conditiile initiale.

- datele de dinamică a populații speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;



- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

**6143 Romanogobio (Gobio) kessleri**

Specia nu a fost identificată în apele Dunării în acest sector.

Efecte reduse/moderat directe sau indirecte, se simt la nivel local se manifesta pe termen scurt și lung , sunt necesare masuri pentru prevenirea si diminuarea impactului.

Realizarea lucrarilor propuse vor interveni negativ in suprafata habitatului caracteristic acestei specii în perioada lucrărilor de reabilitare a cheului. Impactul generat este estimat ca fiind moderat pe termen scurt și reversibil - Dupa disparitia impactului, specia/ habitatul N2000 se poate intoarce la conditiile initiale.

- datele de dinamică a populației speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung."

**5329 Romanogobio albipinnatus vladykovi LUKASCH, 1933**

Specia nu a fost identificată în apele Dunării în acest sector.

Efecte reduse/moderat directe sau indirecte, se simt la nivel local se manifesta pe termen scurt și lung , sunt necesare masuri pentru prevenirea si diminuarea impactului.

Realizarea lucrarilor propuse vor interveni negativ in suprafata habitatului caracteristic acestei specii în perioada lucrărilor de reabilitare a cheului. Impactul generat este estimat ca fiind moderat pe termen scurt și reversibil - Dupa disparitia impactului, specia/ habitatul N2000 se poate intoarce la conditiile initiale.

- datele de dinamică a populației speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung."

**1160 Zingel streber**

Specia nu a fost identificată în apele Dunării în acest sector.

Efecte reduse/moderat directe sau indirecte, se simt la nivel local se manifesta pe termen scurt și lung , sunt necesare masuri pentru prevenirea si diminuarea impactului.

Realizarea lucrarilor propuse vor interveni negativ in suprafata habitatului caracteristic acestei specii în perioada lucrărilor de reabilitare a cheului. Impactul generat este estimat ca fiind moderat pe termen scurt și reversibil - Dupa disparitia impactului, specia/ habitatul N2000 se poate intoarce la conditiile initiale.

- datele de dinamică a populației speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

**1159 Zingel zingel**

Specia nu a fost identificată în apele Dunării în acest sector.

Efecte reduse/moderat directe sau indirecte, se simt la nivel local se manifesta pe termen scurt și lung , sunt necesare masuri pentru prevenirea si diminuarea impactului.



Realizarea lucrarilor propuse vor interveni negativ in suprafata habitatului caracteristic acestei specii în perioada lucrărilor de reabilitare a cheului. Impactul generat este estimat ca fiind moderat pe termen scurt și reversibil - Dupa disparitia impactului, specia/ habitatul N2000 se poate intoarce la conditiile initiale.

- datele de dinamică a populații speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și specia dispune și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

#### **3140 Ape puternic oligo-mezotrofe cu vegetație bentică de specii de Chara**

"Habitatul nu este prezent în zona de implementare a proiectului.PH-0, AH-0,FH-0,PAS-0, nivel - nesemnificativ.

Realizarea lucrarilor propuse nu vor interveni negativ in suprafata habitatului, in evolutia populatiei sau in starea de conservare a acestui habitat.

- implementarea proiectului nu va afecta starea de conservare a habitatului ce constituie obiectivul managementului conservative în acest sit N2000.

- Prin implementarea proiectului nu este influentat statutul de conservare al a speciilor si habitatelor la nivelul sitului, atat in perioada de implementare cat si ulterior

- datele de dinamică a populații speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și speciile caracteristice habitatul respectiv dispun și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung

#### **6440 Pajiști aluviale cu Cnidion dubii**

"Habitatul nu este prezent în zona de implementare a proiectului.PH-0, AH-0,FH-0,PAS-0, nivel - nesemnificativ.

Realizarea lucrarilor propuse nu vor interveni negativ in suprafata habitatului, in evolutia populatiei sau in starea de conservare a acestui habitat.

- implementarea proiectului nu va afecta starea de conservare a habitatului ce constituie obiectivul managementului conservative în acest sit N2000.

- Prin implementarea proiectului nu este influentat statutul de conservare al a speciilor si habitatelor la nivelul sitului, atat in perioada de implementare cat si ulterior

- datele de dinamică a populații speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și speciile caracteristice habitatul respectiv dispun și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

#### **91E0\* "Păduri aluviale cu Alnus glutinosa și Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)"**

"Habitatul nu este prezent în zona de implementare a proiectului.PH-0, AH-0,FH-0,PAS-0, nivel - nesemnificativ.

Realizarea lucrarilor propuse nu vor interveni negativ in suprafata habitatului, in evolutia populatiei sau in starea de conservare a acestui habitat.

- implementarea proiectului nu va afecta starea de conservare a habitatului ce constituie obiectivul managementului conservative în acest sit N2000.

- Prin implementarea proiectului nu este influentat statutul de conservare al a speciilor si habitatelor la nivelul sitului, atat in perioada de implementare cat si ulterior





- datele de dinamică a populației speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și

- speciile caracteristice habitatului respectiv dispun și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

**91F0 "Păduri ripariene mixte cu Quercus robur, Ulmus laevis, Fraxinus excelsior sau Fraxinus angustifolia, din lungul marilor râuri (Ulmenion minoris)"**

"Habitatul nu este prezent în zona de implementare a proiectului.PH-0, AH-0,FH-0,PAS-0, nivel - nesemnificativ.

Realizarea lucrărilor propuse nu vor interveni negativ în suprafața habitatului, în evoluția populației sau în starea de conservare a acestui habitat.

- implementarea proiectului nu va afecta starea de conservare a habitatului ce constituie obiectivul managementului conservative în acest sit N2000.

- Prin implementarea proiectului nu este influențat statutul de conservare al a speciilor și habitatelor la nivelul sitului, atât în perioada de implementare cât și ulterior

- datele de dinamică a populației speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și speciile caracteristice habitatului respectiv dispun și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

**92A0 Zăvoaie cu Salix alba și de Populus alba**

"Habitatul nu este prezent în zona de implementare a proiectului.PH-0, AH-0,FH-0,PAS-0, nivel - nesemnificativ.

Realizarea lucrărilor propuse nu vor interveni negativ în suprafața habitatului, în evoluția populației sau în starea de conservare a acestui habitat.

- implementarea proiectului nu va afecta starea de conservare a habitatului ce constituie obiectivul managementului conservative în acest sit N2000.

- Prin implementarea proiectului nu este influențat statutul de conservare al a speciilor și habitatelor la nivelul sitului, atât în perioada de implementare cât și ulterior

- datele de dinamică a populației speciilor pentru habitatul respectiv indică faptul că acesta se menține pe termen lung;

- aria de extindere naturală a habitatului nu se reduce și nici nu amenință să se reducă în viitorul apropiat și speciile caracteristice habitatului respectiv dispun și este foarte probabil că va continua să dispună de un areal suficient de extins pentru a-și menține populația pe termen lung.

**ROSPA0024 Confluența Olt - Dunăre**

Situl ROSPA0024 Confluența Olt - Dunăre se încadrează în regiunea biogeografică continentală (100 %), din punct de vedere administrativ fiind localizat în regiunile Sud - Muntenia și Sud-Vest Oltenia, întinzându-se pe o **suprafață de 20959.70 ha**.

Situl este localizat în Câmpia Română și reprezintă locul de unire a luncii Oltului cu lunca Dunării. Relieful este format de câmpii joase (luncile râurilor) și de spații interfluviale (terasele Dunării). Cursul Dunării formează o serie de meandre și ostroave ce se regăsesc și în cadrul sitului, foarte importante pentru multe specii de păsări.

Acest sector este un vestigiu al luncii naturale a Oltului inferior, puțin influențat de prezența umană. Oltul



se varsă în Dunăre la km 604 între localitățile Turnu Magurele și Islaz pe teritoriul județului Teleorman. Situl este important pentru populațiile cuibaritoare ale speciilor următoare: *Phalacrocorax pygmaeus* *Coracias garrulus*

Acest sit gazduiește efective importante ale unor specii protejate 17 specii de pasari salbatice din anexa I a Directivei Pasari, 66 specii de pasari salbatice migratoare, listate in anexele Conventiei asupra speciilor migratoare (Bonn) si mai multe specii periclitare la nivel global.

**Specii de păsări rezidente si cu migrație regulată nemenționate în anexa I la Directiva Consiliului 79/409/CEE**

A086	Accipiter nisus,	A340	Lanius excubitor,
A168	Actitis hypoleucos,	A459	Larus cachinnans,
A247	Alauda arvensis,	A182	Larus canus,
A229	Alcedo atthis,	A179	Larus ridibundus,
A054	Anas acuta,	A156	Limosa limosa,
A052	Anas crecca,	A292	Locustella luscinioides,
A050	Anas penelope,	A271	Luscinia megarhynchos,
A053	Anas platyrhynchos,	A070	Mergus merganser,
A055	Anas querquedula,	A230	Merops apiaster,
A028	Ardea cinerea,	A383	Miliaria calandra,
A059	Aythya ferina,	A262	Motacilla alba,
A061	Aythya fuligula,	A260	Motacilla flava,
A067	Bucephala clangula,	A319	Muscicapa striata,
A133	Burhinus oedicephalus,	A160	Numenius arquata,
A087	Buteo buteo,	A023	Nycticorax nycticorax,
A088	Buteo lagopus,	A337	Oriolus oriolus,
A366	Carduelis cannabina,	A017	Phalacrocorax carbo,
A364	Carduelis carduelis,	A393	Phalacrocorax pygmaeus,
A365	Carduelis spinus,	A315	Phylloscopus collybita,
A136	Charadrius dubius,	A234	Picus canus,
A137	Charadrius hiaticula,	A034	Platalea leucorodia,
A196	Chlidonias hybridus,	A372	Pyrrhula pyrrhula,
A197	Chlidonias niger,	A249	Riparia riparia,
A373	Coccythraustes coccythraustes,	A275	Saxicola rubetra,
A231	Coracias garrulus,	A276	Saxicola torquata,
A113	Coturnix coturnix,	A195	Sterna albifrons,
A212	Cuculus canorus,	A193	Sterna hirundo,
A038	Cygnus cygnus,	A210	Streptopelia turtur,
A253	Delichon urbica,	A351	Sturnus vulgaris,
A238	Dendrocopos medius,	A311	Sylvia atricapilla,
A269	Erithacus rubecula,	A309	Sylvia communis,
A099	Falco subbuteo,	A161	Tringa erythropus,
A096	Falco tinnunculus,	A166	Tringa glareola,
A322	Ficedula hypoleuca,	A164	Tringa nebularia,
A359	Fringilla coelebs,	A165	Tringa ochropus,
A360	Fringilla montifringilla,	A162	Tringa totanus,
A125	Fulica atra,	A283	Turdus merula,



A153	Gallinago gallinago,	A285	Turdus philomelos,
A123	Gallinula chloropus,	A232	Upupa epops,
A130	Haematopus ostralegus,	A142	Vanellus vanellus,
A131	Himantopus himantopus,		

Lucrările de dragare se realizează la 250 – 300 m față de malurile fluviului Dunărea (atât față de portul Corabia cât și fata de insula Băloi), practic se draghează în șenalul navigabil pentru a permite vaselor să intre și să andocheze în portul Corabia.

Condițiile de habitat specifice avifaunei locale nu sunt afectate.

Lucrările prevăzute sunt specifice lucrărilor de decolmatăre și regularizare. Acestea nu prevăd structuri înalte care să obstrucționeze zborul pasărilor."

Respectarea prevederilor din documentația tehnică, privind natura și amplasamentul lucrărilor fără intervenții în zona respectivă prin modificări fizice și distrugerea vegetației.

Pentru lucrările din vecinătatea sitului se va avea în vedere aducerea terenului la starea cea mai apropiată de cea inițială, prin nivelări, înierbări și plantare de arbori și arbuști din speciile.

"Respectarea prevederilor din documentația tehnică, privind natura și amplasamentul lucrărilor fără intervenții în zona respectivă prin modificări fizice și distrugerea vegetației.

Pentru lucrările din vecinătatea sitului se va avea în vedere aducerea terenului la starea cea mai apropiată de cea inițială, prin nivelări, înierbări și plantare de arbori și arbuști din speciile.

#### ➤ **Luarea în considerare a impactului direct, indirect și cumulat cu al celorlalte activități existente în zonă**

Din punct de vedere al impactului cumulat generat de celelalte proiecte cu impactul cumulat produs de proiectul studiat, se estimează că va exista un impact moderat, local, temporar, ca urmare a activităților specifice de dragare. Aceste lucrări se vor realiza în perioade diferite și în anii diferiți, astfel considerăm ca nu se înregistrează un impact cumulat între cele două proiecte în perioada de implementare a acestora.

Au fost evaluate situațiile care pot genera un impact cumulativ cu proiectul propus și care pot afecta zone cu importanță deosebită din punct de vedere al lucrărilor propuse prin proiect și a altor proiecte de dezvoltare.

#### **Impactul cumulativ pe durata execuției proiectului propus**

Din punct de vedere al impactului cumulat generat de celelalte proiecte cu impactul cumulat produs de proiectul studiat, se estimează că va exista un impact moderat, local, temporar, ca urmare a activităților specifice de dragare.

Aceste lucrări se vor realiza în perioade diferite și în anii diferiți, astfel considerăm ca nu se înregistrează un impact cumulat între cele două proiecte în perioada de implementare a acestora.

SWIM (SMART Waterway Integrated Management), beneficiar AFDJ Galati - Proiectul SWIM are ca obiectiv principal realizarea unui concept integrat pentru implementarea activităților de relocare a șenalului prin lucrări de dragaj. În cadrul proiectului SWIM se va dezvolta o platformă IT comună pentru implementarea soluțiilor necesare reabilitării șenalului, care vor fi puse în aplicare în comun de către administrațiile de cale navigabilă din România și Republica Bulgaria. Acțiunile pilot de dragaj pentru schimbarea traiectoriei șenalului se vor desfășura în zona portului Corabia pentru îmbunătățirea accesului în port, în zona PC Bechet pentru deschiderea unei traiectorii sustenabile a șenalului, și în zona podului Calafat-Vidin, pentru deschiderea celei de-a doua cale de trecere pe sub pod. Pentru realizarea acestor activități pilot, din bugetul proiectului sunt asigurate fondurile necesare achiziționării utilajelor pentru execuția lucrărilor de dragaj pentru schimbarea traiectoriei șenalului (draga fluvială, ponton, remorcher de manevră și 2 salande) și costurile operationale pentru 2 ani. Finanțarea este asigurată prin Programul CEF (Connecting Europe Facility). Perioada de realizare: 2016 - 2020.



Proiectul SWIM va genera un impact pozitiv pentru companiile de transport, pentru activitatea portuară si clientii care apeleaza la serviciile de transport navale prin asigurarea conditiilor optime de navigatie. Si marile industrii existente in zona, vor beneficia de urma implementarii proiectului SWIM. Inca din fazele incipiente ale etapei de identificare a solutiilor tehnice pentru imbunatatirea navigatiei din cadrul proiectului FAST Danube, au fost luate in considerare activitatile proiectului SWIM, astfel incat sa se implementeze cele mai bune masuri utilizand un concept integrat pentru reabilitarea navigatiei si asigurarea navigatiei pe parcursul intregului an. Corelat cele doua proiecte vor avea un impact pozitiv. Atat in perioada de constructie cat si in perioada de operare, proiectul analizat prin prezenta documentatie nu va genera un impact negative deoarece sunt decalate ca timp de executie.

#### **Impactul cumulativ pe durata functionării investițiilor din proiectul propus**

Dezvoltarea infrastructurii portuare impreuna cu imbunatatirea conditiilor de navigatie pe Dunare reprezinta actiuni strategice de baza pentru indeplinirea obiectivului de crestere a competitivitatii transportului pe apa in raport cu celelalte moduri de transport, in particular modul de transport rutier

Porturile in general si porturile dunarene in particular indeplinesc toate conditiile necesare cresterii eficientei sistemului de transport prin asigurarea co-modalitatii si intermodalitatii cu celelalte moduri de transport, mai ales modurile rutier si feroviar.

#### **Tipurile si caracteristicile impactului potential**

**a) Importanta si extinderea spatiala a impactului** (zona geografica, dimensiunea populatiei ce poate fi afectata)

Impactul este local, cu durata limitata, numai in zona frontului de lucru, prin implementarea proiectului nu se va schimba functiunea zonelor invecinate sau activitatile ce se desfasoara in vecinatatea amplasamentului. , se estimează că va exista un impact local, temporar, ca urmare a activităților specifice de dragare.

#### **b) Natura impactului**

Pe perioada de derulare a proiectului va exista un **impact redus**, pe **termen scurt**, în ceea ce privește zgomotul, doar la nivelul amplasamentului. De asemenea, vor exista emisii temporare – **impact temporar**, asupra atmosferei de la utilajele ce vor fi folosite pentru realizarea obiectivului

#### **c) Natura transfrontalieră a impactului**

Desi proiectul se afla incadrat in Anexa 1 a Legii nr. 22 din februarie 2001 pentru ratificarea Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in context transfrontiera, adoptata la Espoo la 25 februarie 1991, acest proiect vizeaza numai reabilitarea si modernizarea unei portiuni din infrastructura portuara existenta si nu construirea unui port nou.

Distanta de la amplasamentul lucrarilor pâna la malul bulgar (1400-1500m). Aceasta distanta este suficienta pentru ca populatia riverana si factorii de mediu din Bulgaria sa nu fie afectate de executia lucrarilor.

#### **d) Intensitatea si complexitatea impactului**

Efectele se manifesta temporar si pe suprafete foarte restranse. Efectele negative generate sunt compensate de efectele pozitive. Impactul nu generează efecte cuantificabile (vizibile sau măsurabile) în starea naturală a mediului.

#### **d.1. Impactul asupra factorilor de mediu in perioada de realizare a proiectului**

In perioada de executie a proiectului, impactul asupra factorilor de mediu va fi redus, temporar si reversibil, sursele de poluare fiind lucrarile de sapaturi, utilajele, mijloacele de transport si organizările de santier, putand fi descris succint astfel:



- **impactul asupra populației/sanatații umane:** impactul asupra așezărilor umane și a altor obiective de interes public, aflate în vecinătatea proiectului, va fi unul moderat în perioada de execuție,  
- **impactul asupra faunei și florei:**

**Impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor de interes comunitar din ROSCI0044 Corabia -Turnu Magurele.**

***Impactul asupra habitatelor de interes comunitar***

Habitatele de interes comunitar nu se afla în perimetrul proiectului unde se vor desfășura lucrările. Nu se estimează impact asupra acestor tipuri de habitate.

În cazul vegetației existente în zona, acestea sunt în special specii ierboase comune, ruderales unele chiar invazive, fără interes conservativ.

***Impactul asupra speciilor de mamifere de interes comunitar***

Asupra speciilor de mamifere protejate se estimează că nu va exista niciun tip de impact.

***Impactul asupra speciilor de amfibieni și reptile de interes comunitar***

Lucrările pot deranja temporar habitatul speciei *Bombina orientalis* însă nu anticipăm ca investiția să aibă un impact semnificativ asupra speciei. Se recomandă evitarea formării de santuri artificiale cu apă unde specia poate depune pontă.

***Impactul asupra speciilor de pești de interes comunitar***

Activitățile propuse includ și lucrări de excavare care pot influența negativ viața și activitatea peștilor din zonă. Pot fi distruse habitatele reproductivă ale avatului (*Aspius aspius*) în zonele unde se execută excavarea. Este posibilă de asemenea, stăjenirea migrației unor specii de pești ca urmare a perturbarii locale (nivele de zgomot ridicat, creșterea turbidității).

**Impactul potențial al proiectului asupra sitului Natura 2000 ROSPA 0024 Confluența Olt - Dunare**

În interiorul SPA-ului se vor executa numai lucrările în apă, lucrările la taluz și platforma portuară fiind în afara SPA-ului. Aceasta înseamnă că raportat la suprafața întregului ROSPA0024 investiția va ocupa un procent de 0,11% din suprafața sitului.

***Impactul asupra pasărilor de interes comunitar***

Speciile de interes comunitar din zonă nu sunt îngradite din punct de vedere al reproducerii de către lucrările hidrotehnice proiectate.

Proiectul nu implică utilizarea resurselor de care depinde diversitatea biologică în zonă. Nu se vor exploata ape de suprafață și subterane din aria protejată.

Speciile de păsări nu vor fi afectate de activitatea propriu-zisă pentru că prezența lor pe amplasament ale populațiilor este rară și modul de viață fragil le permite orientarea spre locuri mai liniștite și cu hrană abundentă din interiorul sitului. Echilibrul ecosistemului existent în sit nu poate fi afectat de populații noi de păsări, pentru că amplasamentul nu adăpostește actual populații mari de păsări, existența acestora fiind determinată de terenurile agricole din zonă.

Lucrările prevăzute sunt specifice lucrărilor hidrotehnice. Acestea nu prevăd structuri înalte care să obstrucționeze zborul pasărilor.

Referitor la emisiile specifice (zgomot, poluanți) atât în perioada lucrărilor de execuție cât și în perioada de exploatare, se poate aprecia că acestea nu vor influența migrația pasărilor luând în considerare dispersia acestora în raport cu altitudinea de zbor a pasărilor.

Impactul pe care îl preconizăm ca efect asupra speciilor faunistice de pe amplasament și din zonă adiacentă este impact nesemnificativ. Impactul asupra populațiilor aparținând vegetației este considerat nesemnificativ ca urmare a valorii conservative reduse și ca urmare a lipsei unui habitat pe amplasament și a poziției marginale a acestuia față de cele două situri.



Se estimeaza ca investitia nu va avea impact semnificativ asupra speciilor de pasari de interes comunitar si din cauza ca în zona se resimte influenta antropica iar traficul existent pe fluviu perturba mediul astfel ca prezenta speciilor de pasari este strict legata de cautarea hranei, pentru cuibarit si pasaj putând folosi zone mai linistite si retrase din vecinatate.

Se poate estima ca pe perioada lucrarilor pasarile se vor deplasa spre habitate din imediata apropiere ce ofera conditii favorabile desfasurarii activitatii acestora.

- **impactul asupra solului:** in perioada de executie a lucrarilor, poluarea solului se va produce numai accidental din cauza executiei propriu-zise a lucrarilor, traficul de santier si organizarii de santier.

- **impactul asupra calitatii si regimului cantitativ al apei:** poluarea apelor fluviului Dunăre va apărea în momentul efectuării lucrărilor de dragaj, dar acestea vor fi temporar, pe termen scurt.

- **impactul asupra calitatii aerului:** temporar (pe durata execuției), un impact local apreciabil asupra calității atmosferei.

- **impactul asupra zgomotului si vibratiilor:** efectele generate sunt nesemnificative, se manifesta temporar si pe suprafete foarte restranse.

- **impactul asupra peisajului si mediului vizual:** impact *direct redus*; reabilitarea suprafetelor de teren afectate dupa perioada de constructie

- **impactul asupra patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente:** fara impact; in perimetrul propus nu sunt localizate monumente istorice sau situri arheologice conform listei monumentelor istorice 2015 aprobata prin OMC 2828/2015 si nu se afla in zona de protectie a monumentelor istorice, a ansamblurilor si siturilor arheologice, conform Legii 422/2001 si OG 43/2000.

#### c.2. Impactul asupra factorilor de mediu in perioada de functionare a proiectului

- **impactul asupra populatiei/sanatatii umane:** Creșterea traficului portuar va asigura noi locuri de muncă în port și în serviciile conexe, de deservire portuară. Realizarea acestui obiectiv va avea ca efect atragerea în circuitul economic a resurselor existente pe plan local și valorificarea acestora, cu utilizarea forței de muncă autohtone.

- **impactul asupra faunei si florei:**

**Impactul potential al proiectului asupra speciilor si habitatelor de interes comunitar din ROSCI0044 Corabia -Turnu Magurele**

*Impactul asupra habitatelor de interes comunitar*

Nu se estimeaza impact asupra acestor tipuri de habitate.

*Impactul asupra speciilor de mamifere de interes comunitar*

Asupra specii de mamifere protejate se estimeaza ca nu va exista niciun tip de impact.

*Impactul asupra speciilor de amfibieni si reptile de interes comunitar*

Lucrarile pot deranja temporar habitatul speciei însa nu se anticipeaza ca investitia sa aiba un impact semnificativ asupra speciei. Bombina bombina Se recomanda evitarea formarii de santuri artificiale cu apa unde specia poate depune ponta.

*Impactul asupra speciilor de pesti de interes comunitar*

Activitatile propuse includ si lucrari de excavare ce pot influnta negativ viata si activitatea pestilor din zona. Pot fi distruse habitatele reproductive ale avatului (*Aspius aspius*) în zonele unde se executa excavarea. Este posibila de asemenea, stanjenirea migratiei unor specii de pesti ca urmare a perturbării locale (nivele de zgomot ridicat, cresterea turbiditatii).

**Impactul potential al proiectului asupra sitului Natura 2000 ROSPA 0024 Confluenta Olt – Dunare.**

Dupa terminarea lucrarilor nu se estimeaza un impact mai mare fata de cel existent în conditiile actuale



- **impactul asupra solului:** Neutru.

- **impactul asupra calitatii si regimului cantitativ al apei**

Sunt prevazute: bazin de sedimentare si separator de grasimi (hidrocarburi) pentru apele pluviale colectate de pe platforma pe care este amplasata organizarea de santier, astfel incat apele contaminate vor fi colectate si epurate inainte de a fi evacuate, cu respectarea limitelor de incarcare cu poluanti conform legislatiei in vigoare.

Se apreciaza ca apele subterane nu vor fi influentate de poluarea specifica circulatiei in incinta portuara.

Un impact semnificativ in perioada de operare asupra calitatii apei ar putea aparea in cazul accidentelor la manevrarea marfurilor, riscuri diminuate semnificativ prin prezenta structurilor proiectate.

Pe perioada de operare, lucrarile hidrotehnice au impact pozitiv ca urmare a stoparii procesului de eroziune a malurilor in zona portului.

#### **Impactul lucrarilor de dragaj**

Dragajele pot cauza (local si temporar) o crestere a turbiditatii apei, cu efect asupra conditiilor de reproducere si hranire a unor anumite specii acvatice. Acest efect este in general limitat deoarece volumul total necesar de dragaj desi in aparenta este semnificativ (cca 150.000 m<sup>3</sup>) acesta va fi depozitat inapoi in sistemul fluvial, in locuri aprobate si utilizate in prezent ca locuri de depozitare a materialului dragat rezultat din operatiunile de intretinere a adancimilor pe senalul navigabil.

**Suprafata de teren din albia Dunarii pe care se vor executa lucrarile de excavatie sub nivelul apei pentru asigurarea adancimii de navigatie este de aproximativ 234 082 m<sup>2</sup>, se va extrage o cantitate estimate de material dragat este de V = 361.050 mc.**

In timpul functionarii utilajelor pe apa o parte din materialul dragat (in special fractiunile fine constituite din malmuri detritice, argile prafoase, prafuri nisipoase si nisipuri prafoase) se pierde in masa de apa. Aceste parti fine, in functie de caracteristicile lor morfo-granulometrice vor ramane un timp in suspensie si vor fi transportate de curenti spre alte zone. Astfel, o mare parte din fractiunile fine extrase de pe fund, se vor redistribui prin depunere, pe distante variate. Turbiditatea apei in ampriza lucrarii si in zonele invecinate va creste proportional cu ritmul de dragare.

Prezenta utilajelor de excavare sub apa in plutire constituie o sursa potentiala de poluanti, in special de reziduuri de produse petroliere (motorina, uleiuri etc.), ape uzate menajere sau de santina. Aceasta sursa se activeaza numai in cazul starii tehnice imperfecte a utilajului sau a exploatarei sale necorespunzatoare.

- **impactul asupra calitatii aerului** In perioada de operare, sursele principale de poluare a aerului specifice portului sunt reprezentate de arderea carburantilor in motoarele utilajelor portuare, mijloacele de transport si emisiile de praf generate de circulatia vehiculelor pe drumurile portuare.

In perioada de operare nu se preconizeaza masuri de protectie a factorului de mediu aer.

- **impactul asupra zgomotului si vibratiilor** sursa de zgomot in perioada de functionare este activitatea specifica de andocare si descarcare a vaselor care ajung in portul Corabia

- **impactul asupra peisajului si mediului vizual:** In zona proiectului nu exista zone naturale folosite in scop recreativ (paduri, zone verzi, parcuri in zone impadurite, campinguri, corpuri de apa) care sa fie afectate de realizarea constructiilor obiectivului.

Prin realizarea lucrarilor proiectate peisajul natural al zonei nu se va modifica semnificativ. Tot la dane, actualul cheu pereat, va fi refacut aspectul final fiind mult imbunatatit fata de cel actual.

- **impactul asupra patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente:**

fara impact; in perimetrul propus nu sunt localizate monumente istorice sau situri arheologice conform listei monumentelor istorice 2015 aprobata prin OMC 2828/2015 si nu se afla in zona de protectie a monumentelor istorice, a ansamblurilor si siturilor arheologice, conform Legii 422/2001 si OG 43/2000.

#### **Schimbari climatice**



Activitatea de construcție poate avea, temporar (pe durata execuției), un impact local apreciabil asupra calității atmosferei.

Emisiile de praf, care apar în timpul execuției lucrărilor proiectate sunt asociate lucrărilor de terasamente, de manipulare și punere în operă a materialelor de construcție, de nivelare, precum și altor lucrări specifice.

Degajările de praf în atmosferă variază adesea substanțial de la o zi la alta, depinzând de nivelul activității, de specificul operațiilor și de condițiile meteorologice.

Natura temporară a lucrărilor de construcție, specificul diferitelor faze de execuție, modificarea fronturilor de lucru diferențiază net emisiile specifice acestor lucrări de alte surse neregulate de praf, atât în ceea ce privește estimarea, cât și controlul emisiilor.

În cazul realizării unei construcții, emisiile au o perioadă bine definită de existență (perioada de execuție), dar pot varia substanțial ca intensitate, natură și localizare de la o fază la alta a procesului de construcție. Tocmai în aceste particularități constă diferențierea față de alte surse neregulate, ale căror emisii, au fie o relativă staționaritate, fie urmează un ciclu anual detectabil.

Date fiind, acestea, modul de abordare privind estimarea emisiilor de la lucrările de execuție a construcțiilor utilizat și recomandat se bazează pe luarea în considerație a lucrărilor care se execută pe întreaga arie implicată sau după caz, pe porțiuni ale acestei arii, fără urmărirea în detaliu a planului de lucrări sau a proiectelor individuale.

După cum s-a prezentat anterior, sursele existente de poluare în zona obiectivului sunt de importanță redusă. Multe din utilajele de construcție funcționează cu motoare Diesel, gazele de eșapament evacuate în atmosferă conținând întregul complex de poluanți specifici arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NOX), compuși organici volatili nonmetanici (COVnm), 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 aromatice policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO<sub>2</sub>).

Complexul de poluanți organici și anorganici emiși în atmosferă prin gazele de eșapament conține substanțe cu diferite grade de toxicitate. Se remarcă astfel prezența, pe lângă poluanții comuni (NOX, SO<sub>2</sub>, CO, particule), a unor substanțe cu potențial cancerigen evidențiat prin studii epidemiologice efectuate sub egida Organizației Mondiale a Sănătății și anume: cadmiul, nichelul, cromul și hidrocarburile aromatice policiclice (HAP).

Se remarcă, de asemenea, prezența protoxidului de azot (N<sub>2</sub>O) - substanța incriminată în epuizarea stratului de ozon stratosferic - și a metanului, care, împreună cu CO<sub>2</sub> au efecte la scară globală asupra mediului, fiind gaze cu efect de seră.

În sensul prevenirii apariției îmbolnăvirilor profesionale, este obligatoriu a se respecta limitele stabilite prin concentrații admisibile de substanțe toxice și pulberi în atmosfera zonelor de muncă, limite prevăzute în cadrul "Normelor generale de protecție a muncii" elaborate de Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare pentru Protecția Muncii și al Institutului de Igienă și Sănătate Publică.

Concentrațiile admisibile (medii și de varf) în mediul de muncă pentru poluanții de interes sunt prezentate în tabelul 10

Concentrația admisibilă de varf este concentrația noxelor în zona de muncă ce nu trebuie depășită în nici un moment al zilei de lucru. Concentrația admisibilă medie rezultă dintr-un număr de determinări reprezentative pentru locul de muncă respectiv în diferite faze tehnologice, nu trebuie depășită pe perioada unui schimb de muncă.

Substanțele cu indicativul PC sunt potențial cancergene, iar cele cu indicativul C au acțiune cancerigenă, fiind necesare măsuri speciale de protecție.

Substanțele care au indicativul P (piele) pot pătrunde în organism prin pielea sau mucoasele intacte: pentru prevenirea intoxicațiilor cronice, respectarea concentrațiilor admisibile trebuie asociată, în





cazul de fata cu masuri speciale de protectie a pielii si a mucoaselor. Indicativul P nu se refera la substantele care au numai o actiune locala de tip iritativ.

În locurile de munca in care se gasesc mai multe substante toxice avand un efect sinergic de tip aditiv, aprecierea riscului si a masurilor de protectia muncii necesare se face avand in vedere actiunea combinaia a acestora. Se considera ca au efect sinergic de tip aditiv substantele toxice care au ca tinta a agresivitatii lor acelasi organ sau sistem al organismului, ori care au aceleasi mecanism de actiune.

S-au apreciat cantități de carburanți respectiv motorină pentru șantierul de construcții de cca. 800 l/zi în perioadele de activitate maximă și de cca. 400 l/zi pentru operare în port, în perioadele de realizare a valorilor maxime de trafic prognozate.

Prin asimilare cu circulația pe drumurile publice, concentrațiile de substanțe poluante rezultate din activitatea utilajelor și circulația mijloacelor de transport, pot fi cuprinse în următoarele intervale:

NOx 0,04 – 0,08 mg/m<sup>3</sup>

COV 0,2 – 0,4 mg/m<sup>3</sup>

CO 0,3 – 0,6 mg/m<sup>3</sup>

Aceste valori se pot realiza pe perioade scurte de timp, în condiții meteorologice defavorabile .

Lateral căilor de circulație, concentrațiile de poluanți scad pe măsura depărtării de sursă, la 20-30 m distanță reprezentând 50% și la 50 m, cca. 30% din cele maxime. La cca. 100 m distanță concentrațiile de poluanți în aer sunt neglijabile (sub 10%).

Cea mai nefavorabila situație ar fi aceea in care toate utilajele sunt in funcțiune, acest lucru fiind puțin probabil , datorita faptului ca lucrările sunt esalonate in timp .

Pentru limitarea emisiilor de pulberi se recomandă ca drumurile sa fie umectate în perioada secetoasa. De asemenea se recomandă ca utilajele și mijloacele de transport utilizate sa fie în stare tehnică bună.

Umectarea este necesară, în perioadele secetoase și pentru depozitele provizorii de agregate de carieră de pe platforma danei.

Se apreciază că în incinta portului concentrațiile maxime de substanțe poluante în aer prognozate nu vor depăși valorile CMA (Concentrație Maximă Admisă) și se vor încadra în intervalul 0,2-0,5 CMA. Limita superioară a intervalului este posibil să se realizeze în perioada de construcție + operare, limita minimă în perioada de operare.

Referitor la poluarea cu pulberi a aerului, din experiența șantierelor de construcții, se poate aprecia că, în perioadele lipsite de precipitații, pe traseele de circulație a mijloacelor de transport și în zonele de activitate a utilajelor pot fi depășite de 2-3 ori valorile CMA de 0,5 mg/mc.

*Zonele de poluare cu pulberi/particule materiale sunt limitate ca extindere. Conform US-EPA AP42, particulele cu diametrul mai mare de 100 μm se depun în timp scurt, zona de depunere nedepășind 10 m de la marginea drumului. Particulele cu diametrul cuprins între 30 μm și 100 μm se depun până la 100 m lateral drumului și numai particulele mai mici de 30 μm respectiv pulberile în suspensie, se depun la distanțe mai mari de 100 m și pot depăși incinta portului. Este dificil de făcut o evaluare a poluării aerului cu pulberi, cantitățile și distanțele de depunere ale acestora depinzând de natura căii de rulare (asfalt, beton, pământ), de natura materialelor vehiculate, de condițiile meteorologice.*

Emisiile de compuși nocivi rezultați de la motoarele cu ardere internă sunt relativ scăzute, atât în concentrație cât și în debite masice, fapt ce nu va avea un efect nociv semnificativ asupra mediului.

### **III. Concluziile Raportului privind impactul asupra mediului, a Studiului de evaluare adecvata si Măsuri pentru prevenirea, reducerea și, unde este posibil, compensarea efectelor negative semnificative asupra mediului:**

#### **Concluzii RIM:**



- În sensul directivei, în conformitate cu principiul precauției și acțiunii preventive, titularul acordă o prioritate în evitarea efectelor (măsuri de prevenire).
- Măsurile de atenuare sunt evaluate în funcție de eficiența acestora în reducerea potențialelor efecte negative asupra mediului, detaliate în tabelul următor, care descrie în mod clar impactul negativ al fiecărei măsuri de evitare, reducere sau compensare, atunci când este implementată.

a) masuri in timpul realizarii proiectului

În timpul construcției proiectului propus, beneficiarul are obligația de a lua măsuri pentru diminuarea impactului asupra mediului.

Factor de mediu	Impact prognozat	Măsuri de evitarea, prevenirea, reducerea oricăror efecte adverse semnificative identificate asupra mediului
Apă	<p>Lucrările proiectate (umpluturi de material granular - balast sau piatră sparta, betoane, pereuri, etc.) folosesc materiale inerte, nepericuloase din punct de vedere al poluării apelor. Soluția propusă este nepoluantă pentru apele subterane.</p> <p>O poluare a acviferului freatic în perioada de construcție a lucrărilor de extindere a portului se poate produce numai în cazuri de accidente cu pierderi semnificative de carburanți, ulei de motor sau alte substanțe periculoase.</p> <p>Poluarea apelor fluviului Dunăre va apărea în momentul efectuării lucrărilor de dragaj, dar acestea vor fi temporare, pe termen scurt.</p> <p>Aceste situații accidentale sunt vizibile și este sarcina constructorului de a lua toate măsurile pentru evitarea producerii și de a interveni prompt pentru depoluarea zonei.</p>	<p><b>Măsuri de reducere a impactului negativ asupra apelor subterane</b></p> <p>soluțiile adoptate în proiect ce cuprinde rețeaua de canalizare, WC-uri ecologice, bazinele vidanjabile, toate aceste lucrări asigură protecția corespunzătoare a acviferului freatic.</p> <p>Se apreciază că nu sunt necesare măsuri suplimentare.</p> <p>În timpul execuției lucrărilor de construcții, situații posibile de poluare a subteranului pot apărea numai în cazuri de accidente.</p> <p>Măsurile de prevenire sunt cele curente adoptate pe șantierele de construcții, măsuri ce cuprind verificarea stării tehnice a utilajelor și mijloacelor de transport, semnalizări și marcaje de circulație, eventual bariere, alimentarea cu carburanți și reparații în spații special amenajate.</p> <p><b>Măsuri de reducere/eliminare a impactului asupra apelor de suprafață (ale Dunării).</b></p> <p>Între sursele potențiale de poluare menționate, inevitabile sunt cele ce duc la creșterea turbidității în apele fluviului. Celelalte surse pot fi eliminate sau limitate prin măsuri manageriale. De exemplu, în cadrul organizării de șantier, constructorul are obligația să asigure</p>



Factor de mediu	Impact prognozat	Măsuri de evitarea, prevenirea, reducerea oricăror efecte adverse semnificative identificate asupra mediului
		<p>amplasarea unor WC-uri ecologice.</p> <p><i>Pentru reducerea sau eliminarea efectelor acestor surse se recomanda următoarele:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• deoarece suprafața pe care se execută lucrările din apă este destul de mare se recomandă reducerea timpului de execuție și executarea cu maximum de eficiență pentru a reduce impactul în timp al lucrărilor</li> <li>• platformele pentru depozitele de materiale (agregate, ciment, lianți, și alte tipuri de materiale) să fie închise sau acoperite și prevăzute cu șanțuri perimetrice de gardă astfel neexistând pericolul împrăstierii în atmosferă și depunerii pe sol și în apă a particulelor fine. Se elimină astfel riscul infiltrării acestor particule în apele subterane prin intermediul apei de ploaie, sau scurgerea în apa Dunării.</li> <li>• întreținerea corespunzătoare a utilajelor și efectuarea schimburilor de ulei de la utilaje în stații speciale pentru astfel de operații deoarece uleiurile și grăsimile sunt foarte poluante. Carburanții și produsele chimice trebuie stocate în celule etanșe.</li> <li>• pentru lucrările ce se vor executa pe uscat, măsurile organizatorice sunt singurele în măsură să reducă la minimum impactul acestor lucrări asupra apelor de suprafață</li> </ul> <p>Se poate aprecia că lucrările propuse de modernizare a portului, pe lângă asigurarea operabilității portului pentru valori de trafic superioare celor actuale, au și rolul ridicării siguranței operațiilor de transbordare și reducerii potențialului de poluare al acestora.</p> <p>Asigurarea adâncimii de -3.00m față de</p>



Factor de mediu	Impact prognozat	Măsuri de evitarea, prevenirea, reducerea oricăror efecte adverse semnificative identificate asupra mediului
		<p>etiaj în fața cheului va permite acostarea la cheu a navelor, reducerea distanței navă-cheu și pierderilor de materiale din greiferul macaralelor. Construcția cheurilor va asigura acostarea barjelor la cheu în condiții de siguranță.</p> <p>Transbordarea în 2 timpi a materialelor din nave în mijloace auto și invers, respectiv prin intermediul platformelor betonate de la cheu, va simplifica activitatea macaralelor portuare și va reduce pierderile. Cade în sarcinile operatorului portuar de a supraveghea permanent fluxul de operare a navelor și de a interveni, dacă este cazul, cu măsuri de protecție a apelor Dunării.</p> <p><b>Măsuri de reducere a impactului apelor reziduale</b></p> <p>Măsurile de reducere a impactului apelor reziduale pot fi grupate în 2 categorii: măsuri constructive și măsuri de exploatare/operare.</p> <p>Măsurile constructive, adoptate prin proiect, cuprind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Depozitele de materiale (piatră, betoane, nisip și alte tipuri de materiale) vor fi închise sau acoperite, astfel neexistând pericolul împrăstierii în atmosferă și depunerii pe sol, infiltrarea acestora în apele subterane prin intermediul apei pluviale fiind exclusă;</li> <li>• Carburanții și produsele chimice vor fi stocate în celule etanșe;</li> <li>• Adoptarea de măsuri privind bunul management al deșeurilor, respectiv colectarea și depozitarea în condiții de siguranță a deșeurilor;</li> </ul>



Factor de mediu	Impact prognozat	Măsuri de evitarea, prevenirea, reducerea oricăror efecte adverse semnificative identificate asupra mediului
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Platforme betonate în spatele cheurilor, cu pante de scurgerea apelor spre incinta portului;</li> <li>• Drumuri de acces intretinute;</li> <li>• Rigole de colectare a apelor din precipitații;</li> <li>• Bazin de decantare si separator de produse petroliere amplasat pe rigola de evacuare a apelor de șiroire;</li> <li>• Delimitarea zonei de lucru, atât pe uscat dar mai ales pe apă, prin balize permanente de semnalizare, care să dirijeze circulația navală din apropierea zonei portuare Corabia, pentru evitarea unor accidente de navigație.</li> </ul> <p>Măsuri de exploatare/operare, în sarcina operatorului portuar, cuprind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Măsuri de reducere la maxim a pierderilor la operare;</li> <li>• Colectarea deșeurilor și transportul acestora la gospodăria de salubritate;</li> <li>• Predarea la uscat a deșeurilor de pe împingătoare;</li> <li>• În cazul mărfurilor/materialelor pulverulente, acoperirea cu prelate a depozitelor;</li> <li>• Evidența permanentă a pierderilor la operare și gestiunea strictă a deșeurilor;</li> <li>• Semnalizarea și dirijarea circulației vehiculelor și utilajelor în vederea reducerii riscului accidentelor.</li> </ul> <p>Beneficiarul și proiectantul vor urmări executarea lucrărilor prevăzute în documentația tehnică de fundamentare astfel încât sa nu fie afectată stabilitatea construcțiilor hidrotehnice existente în zonă, anunțând orice modificări.</p>



Factor de mediu	Impact prognozat	Măsuri de evitarea, prevenirea, reducerea oricăror efecte adverse semnificative identificate asupra mediului
AER	<p>Emisiile din timpul desfasurarii constructiei hidrotehnice sunt asociate în principal cu miscarea pamântului (decoptare, curatarea terenului, decaparea si nivelarea terenului), manevrarea si transportul unor materiale, lucrarile de umplutura, executia propriu-zisa a lucrarilor). Emisiile de praf variaza adesea în mod substantial de la o zi la alta, functie de operatiile specifice, conditiile meteorologice dominante, modul de transport al materialelor.</p> <p>Execuția lucrărilor proiectate de modernizare a portului necesită folosirea unui parc de utilaje care sunt surse de poluare a aerului.</p> <p>Substanțele poluante specifice sunt CO, NOx, SO<sub>2</sub>, COV (compuși organici volatili), CH<sub>4</sub>, CO<sub>2</sub>, etc. rezultați din arderea carburanților în motoare și pulberi în suspensie și sedimentabile, rezultate din circulație și din vehicularea materialelor.</p> <p>Degajarea prafului în atmosfera mai are loc în timpul activitatilor de manipulare a pietrei brute în depozite, precum si în timpul transportului acesteia. Cantitatea de praf eliberata depinde foarte mult de calitatea anrocamentelor, si anume daca acestea contin praf, murdarii sau sunt distruse la manipulare. De asemenea, anumite cantitati de praf se vor degaja si în timpul depunerii balastului, pietrei sparte si pietrei brute pentru protectia malului.</p>	<p><b>Pentru reducerea poluării aerului cu noxe rezultate din gazele de eșapament, măsurile eficiente se referă la:</b></p> <p>Folosirea, atât pe șantierul de construcții cât și în activitățile de încărcare, descărcare și transport mărfuri/materiale, unor utilaje și mijloace de transport performante, adecvate ca eficiență și cu consumuri specifice reduse de carburant. Este indicată folosirea unor utilaje ce respectă normele EURO;</p> <p>Starea tehnică a utilajelor și mijloacelor de transport trebuie verificată periodic;</p> <p>Pe căile de acces, pe unde circulă autocamioanele, se va realiza ciclic o stropire în vederea reducerii până la anulare, a poluării cu praf a zonei.</p> <p><b>Pentru reducerea poluării aerului cu pulberi, în suspensie și/sau sedimentabile, se recomandă adoptarea următoarelor măsuri:</b></p> <p>Folosirea camioanelor acoperite cu prelată pentru transportul materialelor pulverulente, susceptibile antrenării/spulberării de vânt;</p> <p>Folosirea prelatelor este indicată și pentru protecția temporară a unor depozite de acțiunea vântului;</p> <p>Pentru materiale inerte, stropirea cu apă reprezintă o soluție de reducere a antrenării de vânt a particulelor fine;</p> <p>Este utilă monitorizarea calității aerului, în special a poluării cu pulberi.</p>
Sol și subsol	Din punct de vedere al mediului,	Materialul rezultat din demolari si alte



Factor de mediu	Impact prognozat	Măsuri de evitarea, prevenirea, reducerea oricăror efecte adverse semnificative identificate asupra mediului
	<p>factorul „sol”, în cazul obiectivului analizat de modernizare a portului Corabia, este nerelevant. Toate lucrările de reabilitare și modernizare a portului se desfășoară în incinta acestuia, incintă realizată în urmă cu multe decenii.</p> <p>Platforma portului în totalitate reprezintă un ecosistem artificial, antropizat, constituit în suprafață din umpluturi, clădiri, platforme betonate, drumuri și cale ferată.</p> <p>În zona portului nu se cunosc depasiri ale concentrațiilor de substanțe poluante în sol sau cazuri de poluări accidentale. În consecință se apreciază ca substanțele poluante se situează în vecinătatea valorilor normale cf. prevederilor Ordinului 756/1997 pentru Reglementarea privind evaluarea poluării mediului.</p> <p>Se poate aprecia că activitățile desfășurate în port până în prezent nu au determinat poluarea solului.</p> <p>Lucrările de săpături preconizate în etapa de execuție vor avea doar un impact mecanic asupra solului, în zona malului, fără a favoriza apariția eroziunilor sau siroirilor.</p> <p>Lucrările proiectate pentru modernizarea portului (refacerea pereului) asigură o protecție corespunzătoare solului, inclusiv în cazul deversării accidentale a unor substanțe poluante.</p> <p>Protecția solului mai este asigurată prin stabilizarea malului Dunării și prin mărirea suprafeței de scurgere a fluviului în zona, datorită dragajelor prevăzute.</p>	<p>produse care sunt improprii vor fi depozitate în depozite definitive.</p> <p>Placile de beton care nu sunt deteriorate, vor fi refolosite. Pământul vegetal va fi depus într-un depozit provizoriu pentru a putea fi reutilizat.</p> <p>Agregatele folosite trebuie să fie curate, să provină din roci stabile și inerte pentru a nu conduce la efecte daunatoare în reacție cu cimentul.</p> <p>Depozitarea cimentului se face în celule de tip siloz acoperite, astfel neexistând pericolul împrăstierii în atmosferă și implicit al depunerii particulelor de praf pe sol.</p> <p>Pentru eliminarea pericolului infestării cu produse petroliere a solului este necesară întreținerea corespunzătoare a utilajelor și efectuarea schimburilor de ulei de la utilaje în stații speciale pentru astfel de operații deoarece uleiurile și grasimile sunt foarte poluante.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Carburanții și produsele chimice trebuie stocate în celule etanșe.</li> </ul>



Factor de mediu	Impact prognozat	Măsuri de evitarea, prevenirea, reducerea oricăror efecte adverse semnificative identificate asupra mediului
Biodiversitate	<p><b>Suprafata de teren din albia Dunarii pe care se vor executa lucrarile de escavatie sub nivelul apei pentru asigurarea adâncimii de navigatie este de aproximativ 234 082 m<sup>2</sup>, se va extrage o cantitate estimate de material dragat este de V = 361.050 mc.</b></p> <p>In interiorul SCI-ului se vor executa numai lucrarile de dragare , lucrarile la taluz si platforma portuara fiind în afara SCI-ului.</p> <p><b>Conform Coordonatelor Stereo 70 lucrările în siturile N2000 sunt:</b>  <b>Lucrarile de dragare se desfășoară în interiorul siturilor</b>  <b>ROSCI0044 Corabia – Turnu Magurele (8.354,1 ha) – suprafață dragată - 234.082 mp (23,40ha) – 0,28%,</b>  <b>ROSPA0024 Confluenta Olt – Dunare (20.483,8 ha) – suprafață dragată 234.082 mp (23,40ha) – 0,11% ;</b>  <b>Lucrările de reabilitare cheu se realizează pe limita și în afara siturilor:</b>  <b>Lucrările de reabilitare drum se realizează în afara siturilor - se reabilitează drumul existent aflat în incinta portuară și se extinde în interiorul incintei portuare.</b></p> <p><b>Impactul potential al proiectului asupra speciilor si habitatelor de interes comunitar din ROSCI0044 Corabia -Turnu Magurele</b>  <i>Impactul asupra habitatelor de interes comunitar</i></p>	<p>Lucrarile prevazute trebuie realizate din motive de interes public, inclusiv de natura sociala sau economica. Din punct de vedere al protectiei mediului impactul generat la limita ariilor protejate trebuie sa fie cat mai redus pentru a nu afecta habitatele si speciile de protejate de pasari. De asemenea, implementarea proiectului si a masurilor de protectie a mediului nu trebuie sa afecteze sau sa intarzie actiunile pentru conservarea speciilor si habitatelor de importanta comunitara.</p> <p><b>Concluzia generala rezultata este ca proiectul propus are un impact negativ nesemnificativ asupra speciilor si habitatelor pentru care au fost declarate sit-urile Natura 2000.</b></p> <p>In acest sens, se recomanda masurile pentru protectie ariei protejate au fost care constau in:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. la începerea lucrărilor de execuție, custodele/administratorul sitului va fi anunțat;</li> <li>2. Lucrările de dragare nu se vor efectua in perioadele critice – de reproducere și predezvoltare a ihtiofaunei 1 aprilie – 1 octombrie.</li> <li>3. Respectarea prevederilor din documentația tehnică, privind natura și amplasamentul lucrărilor fără intervenții în zona respectiva prin modificări fizice și distrugerea vegetației.</li> <li>4. Pentru lucrările din vecinătatea sitului se va avea în vedere aducerea terenului la starea cea mai apropiată de cea inițială, prin nivelări, înierbări și plantare de arbori și arbuști din speciile.</li> </ol>





Factor de mediu	Impact prognozat	Măsuri de evitarea, prevenirea, reducerea oricăror efecte adverse semnificative identificate asupra mediului
	<p>Habitatele de interes comunita descrise in Formularul standard al SCI-ului nu se afla in perimetrul podului unde se vor desfasura lucrarile. Nu anticipam niciun impact asupra acestor tipuri de habitate. In cazul vegetatiei existente în zona, acestea sunt în special specii ierboase comune, ruderale unele chiar invazive, fara interes conservativ.</p> <p><i>Impactul asupra speciilor de mamifere de interes comunitar</i> Asupra specii de mamifere protejate se estimeaza ca nu va exista niciun tip de impact.</p> <p><i>Impactul asupra speciilor de amfibieni si reptile de interes comunitar</i> Lucrarile pot deranja temporar habitatul speciei Bombina bombina însa nu anticipam ca investitia va avea un impact semnificativ asupra speciei. Se recomanda evitarea formarii de santuri artificiale ca apa unde specia poate depune ponta.</p> <p><i>Impactul asupra speciilor de pesti de interes comunitar</i> Activitatile propuse includ si lucrari de excavare ce pot influnta negativ viata si activitatea pestilor din zona. Pot fi distruse habitatele reproductive ale avatului (<i>Aspius aspius</i>) în zonele unde se executa excavarea. Este posibila de asemenea, stanjenirea migratiei unor specii de pesti ca urmare a perturbarii locale (nivele de zgomot ridicat, cresterea turbiditatii).</p> <p><b>Impactul potential al proiectului</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. verificarea amplasamentului lucrărilor înainte de începerea execuției;</li> <li>6. lucrările se vor desfășura strict pe amplasamentul proiectului (NU se vor ocupa inutil alte suprafețe de teren);</li> <li>7. urmărirea strictă a lucrului pentru asigurarea că lucrările se desfășoară conform proiect (suprafața afectată să NU fie mai mare decât cea precizată în proiect);</li> <li>8. lucrările se vor executa eșalonat în timp și spațiu, conform graficului de execuție, astfel încât nivelul de zgomot să fie situat sub limitele maxime admisibile;</li> <li>9. NU se vor utiliza resurse naturale (nisip, balast, piatră rezultate din dragajul Dunării) din amplasament/sit. Antreprenoul va folosi nisip/balast/piatră spartă/anrocamente de la o balastieră/carieră autorizată existentă sau de la un furnizor autorizat din zonă (cât mai aproape de amplasamentul proiectului pentru reducerea costului transportului). Materialele vor respecta caracteristicile proiectului.</li> <li>10. se va respecta acordul de mediu și avizele NATURA 2000.</li> </ol>



Factor de mediu	Impact prognozat	Măsuri de evitarea, prevenirea, reducerea oricăror efecte adverse semnificative identificate asupra mediului
	<p><b>asupra sitului Natura 2000 ROSPA 0024 Confluenta Olt - Dunare</b>  <b>In interiorul SPA-ului se vor executa numai lucrarile în apa, lucrarile la taluz si platforma portuara fiind în afara SPA-ului. Aceasta înseamna ca raportat la suprafata întregului ROSPA0024 investitia va ocupa un procent de 0,11% din suprafata sitului.</b>  <i>Impactul asupra pasarilor de interes comunitar</i>  Speciile de interes comunitar din zona nu sunt ingradite din punct de vedere al reproducerii de catre lucrarile hidrotehnice proiectate.  Proiectul nu implica utilizarea resurselor de care depinde diversitatea biologica in zona. Nu se vor exploata ape de suprafata si subterane din aria protejata.  Speciile de păsări nu vor fi afectate de activitatea propriu-zisă pentru că prezența lor pe amplasament ale populațiilor este rara și modul de viață fragil le permite orientarea spre locuri mai liniștite și cu hrană abundentă din interiorul sitului. Echilibrul ecosistemului existent în sit nu poate fi afectat de populații noi de păsări, pentru că amplasamentul nu adăpostește actual populații mari de păsări, existența acestora fiind determinată de terenurile agricole din zonă.  Lucrarile prevazute sunt specifice lucrarilor hidrotehnice. Acestea nu prevad structuri inalte care sa obstructioneze zborul pasarilor.  Referitor la emisiile specifice (zgomot, poluanti) atat in perioada lucrarilor de executie cat si in</p>	



Factor de mediu	Impact prognozat	Măsuri de evitarea, prevenirea, reducerea oricăror efecte adverse semnificative identificate asupra mediului
	<p>perioada de exploatare, se poate aprecia ca acestea nu vor influenta migratia pasarilor luand in considerare dispersia acestora in raport cu altitudinea de zbor a pasarilor.</p> <p>Impactul pe care îl preconizăm ca efect asupra speciilor faunistice de pe amplasament și din zonă adiacentă este impact nesemnificativ. Impactul asupra populațiilor aparținând vegetației este considerat nesemnificativ ca urmare a valorii conservative reduse și ca urmare a lipsei unui habitat pe amplasament și a poziției marginale a acestuia față de cele două situri.</p> <p>Se estimeaza ca investitia nu va avea impact semnificativ asupra speciilor de pasari de interes comunitar si din cauza ca în zona se resimte influenta antropica iar traficul existent pe fluviu perturba mediul astfel ca prezenta speciilor de pasari este strict legata de cautarea hranei, pentru cuiarbit si pasaj putând folosi zone mai linistite si retrase din vecinatate.</p> <p>Se poate estima ca pe perioada lucrarilor pasarile se vor deplasa spre habitate din imediata apropiere ce ofera conditii favorabile desfasurarii activitatii acestora.</p> <p>Dupa terminarea lucrarilor nu se estimeaza un impact mai mare fata de cel existent în conditiile actuale.</p>	

► **Măsuri de reducere a prafului și evaluarea impactului rezidual după implementarea acestora:**

În faza de execuție, în punctele de lucru se pot lua măsuri eficiente de reducerea emisiilor de praf în atmosferă prin stropirea cu apă a zonei de lucru.

În timpul transportului materialelor se pot lua măsuri de reducerea emisiilor de praf în atmosferă



prin aplicarea următoarelor măsuri:

- îmbunătățirea sistemului rutier al drumului de acces prin repararea împietuirii și menținerea lui într-o stare tehnică bună acolo unde este cazul, pe toată perioada de implementare a proiectului
- reducerea vitezei de circulație pe drumul de acces;
- încărcătura vrac va fi acoperită în timpul transportului, sens în care autobasculantele vor fi dotate obligatoriu cu prelate.

Prin aplicarea acestor măsuri apreciem că se poate reduce cantitatea de praf generată de proiect în faza de transport cu circa 20%. Praful emis în atmosferă în faza de transport reprezintă circa 80% din cantitatea totală. Prin aplicarea măsurilor de reducere a emisiilor de praf se preconizează o reducere cu 16% a cantității emise în atmosferă în timpul implementării proiectului.

Impactul rezidual după implementarea măsurilor de reducere a emisiilor de praf este de 84%.

► **Măsuri de reducere a emisiilor de noxe chimice (gaze de eșapament) și evaluarea impactului rezidual după implementarea acestora**

Măsurile de reducere a emisiilor de noxe chimice (gaze de eșapament) se referă la:

- menținerea utilajelor și mijloacelor de transport în stare tehnică corespunzătoare;
- impunerea de restricții de viteză pentru mijloacele de transport pe drumul de acces;
- controlul periodic al gazelor de eșapament și folosirea de utilaje cu motoare performante dotate cu sisteme Euro de reținere a poluanților.

Prin îmbunătățirea nivelului tehnologic al motoarelor și prin aplicarea normelor Euro II – V, comparativ cu Euro I se prognozează scăderea emisiilor cu 30%.

Impactul rezidual după implementarea măsurilor de reducere a noxelor este de 70%.

► **Măsuri de reducere a zgomotului și evaluarea impactului rezidual după implementarea acestora :**

Măsuri de reducere a emisiilor acustice se referă la:

- menținerea utilajelor și mijloacelor de transport în stare tehnică corespunzătoare;
- impunerea de restricții de viteză pentru mijloacele de transport pe drumul de acces;
- controlul periodic al nivelului de zgomot și folosirea de utilaje și mijloace de transport cu motoare performante dotate cu atenuatoare de zgomot.

Impactul rezidual după implementarea măsurilor de reducere a emisiilor acustice este de 70%.

Impactul rezidual se menține numai pe perioada de implementare a proiectului, dar numai în intervalul orar de funcționare a utilajelor și mijloacelor de transport aferente activității de construcție.

Reducerea impactului potențial asupra factorilor de mediu pe perioada implementării proiectului este favorabilă speciilor și habitatelor de interes comunitar din zona.

► **masuri pentru factorul de mediu biodiversitate**

1. Utilizarea drumurilor actuale;
2. Traficul de santier și funcționarea utilajelor se limitează la traseele și programul de lucru specificat;
3. Respectarea tehnologiei de încărcare-descărcare care permit menținerea parametrilor factorilor de mediu în limite admisibile;
4. Principalele măsuri privind asigurarea protecției calitatii apei în perioada de execuție a lucrărilor vor fi:
  - a. utilizarea de metode de dragaj care produc cantități mai mici de materii în suspensie (de exemplu draga aspirant-refulanta, reduce semnificativ antrenarea particulelor fine în coloana de apă), tehnologia este acceptată ca fiind prietenoasă cu mediul;
  - b. realizarea de măsurători succesive a concentrației de materii în suspensie în apă, în timpul execuției lucrărilor, și oprirea acestora pentru o perioadă limitată de timp, pentru a permite materiilor în suspensie să se sedimenteze;



- c. planificarea atenta a lucrarilor astfel incat activitatile care conduc la cresterea turbiditatii sa fie intercalate cu activitati care nu a efecte asupra coloanei de apa; in acest fel se va asigura timpul necesar dispersiei materiilor in suspensie si chiar redepunerea acestora in patul albiei;
5. Se vor utiliza suprafețele de teren alocate organizării de șantier și lucrărilor de construcție numai în perimetrul portului, fara a fi ocupate suprafețe suplimentare;
6. Se vor respecta masurile specificate pentru reducerea impactului generat de zgomot.
7. se vor folosi betoane de la stațiile de preparare a betoanelor autorizate;
8. se va exercita un control al transportului de beton cu autobetoniere, pentru prevenirea în totalitate a descărcărilor accidentale pe traseu sau pentru spălarea tobelor și aruncarea apei cu lapte de ciment în șantier sau pe drumurile publice; personalul auto va fi instruit în acest scop;
9. În perioada de construire se vor folosi utilaje și echipamente în așa fel încât poluarea aerului ca și zgomotul și vibrațiile să fie minime.
10. Pentru deplasarea utilajelor se vor utiliza drumurile existente cu măsuri de monitorizare a acestora pentru a reduce emisiile de pulberi care ar putea afecta zonele învecinate.

#### **Perioada de operare**

1. Vor fi utilizate tehnologii moderne care să fie respectate standardele tehnice si implicit cele de mediu.
2. Pulberile rezultate din fluxul de operare vor fi tamponate prin utilizarea unei instalații de umectare. Astfel se pot inlatura preluarea pulberilor de curenții de aer și transportul acestora spre ariile protejate *ROSCI 0044 Corabia -Turnu Magurele* și *ROSPA 0024 Confluenta Olt - Dunare*; se creează condiții pentru menținerea funcțiilor ecologice ale populațiilor speciilor de plante și de animale din cele două situri.
3. Mijloacele de transport utilizate vor fi monitorizate și vor fi alimentate cu combustibil într-o zonă special amenajată în afara perimetrului danelor.
4. Uleiul uzat va fi recoltat în recipiente speciali care vor fi preluați de către o societate specializată în afara perimetrului danei, evitându-se astfel distrugerea habitatelor unor specii care se pot adăposti temporar în zona de lucru ca și răspândirea acestor poluanți pe suprafața apei sau în subteran.
5. se vor folosi utilaje și mijloace de transport corespunzătoare din punct de vedere tehnic, de generații recente, cu revizia tehnică la zi;
6. este interzisă folosirea utilajelor care prezintă un grad de uzură ridicat sau cu pierderi de carburanți și/sau lubrifianți. Se vor efectua reglaje corespunzătoare în conformitate cu condițiile impuse de ITP;
7. NU se vor deversa materiale/deșeuri în apele de suprafață , in Dunăre.

#### **A. MĂSURI PRIVIND ASIGURAREA STĂRII DE CONSERVARE FAVORABILĂ PENTRU SPECIILE DE INTERES COMUNITAR aplicabile în SITURILE NATURA 2000 - ROSCI 0044 CORABIA -TURNU MAGURELE SI ROSPA 0024 CONFLUENTA OLT – DUNARE**

1. La începerea lucrărilor de execuție, custodele/administratorul sitului va fi anunțat;
2. Lucrările de dragare nu se vor efectua in perioadele critice – de reproducere și predezvoltare a ihtiofaunei 1 aprilie – 1 octombrie.
3. Respectarea prevederilor din documentația tehnică, privind natura și amplasamentul lucrărilor fără intervenții în zona respectiva prin modificări fizice și distrugerea vegetației.
4. Pentru lucrările din vecinătatea sitului se va avea în vedere aducerea terenului la starea cea mai apropiată de cea inițială, prin nivelări, înierbări și plantare de arbori și arbuști din speciile.
5. verificarea amplasamentului lucrărilor înainte de începerea execuției;
6. lucrările se vor desfășura strict pe amplasamentul proiectului (NU se vor ocupa inutil alte suprafețe de teren);



7. urmărirea strictă a lucrului pentru asigurarea că lucrările se desfășoară conform proiect (suprafața afectată să NU fie mai mare decât cea precizată în proiect);
8. lucrările se vor executa eșalonat în timp și spațiu, conform graficului de execuție, astfel încât nivelul de zgomot să fie situat sub limitele maxime admisibile;
9. NU se vor utiliza resurse naturale (nisip, balast, piatră rezultate din dragajul Dunării) din amplasament/sit. Antreprenorul va folosi nisip/balast/piatră spartă/anrocamente de la o balastieră/carieră autorizată existentă sau de la un furnizor autorizat din zonă (cât mai aproape de amplasamentul proiectului pentru reducerea costului transportului

## **B. MĂSURI DE REDUCERE A IMPACTULUI IN PERIOADA DE CONSTRUIRE**

### ➤ **Specii de pești**

- M1 - Lucrările de dragare nu se vor efectua în perioadele critice – de reproducere și predezvoltare a ihtiofaunei 1 aprilie – 1 octombrie.
- În perioadele de depunere a pontelor să nu se efectueze activități de extracție a nisipului și pietrisului din porțiunea apropiată a malului.
- Respectarea prevederilor ORD comun al MMAP Ordinul nr. Nr. 43/310/2020 din 11 februarie 2020 privind stabilirea perioadelor și zonelor de prohibiție a pescuitului, precum și a zonelor de protecție și refacere biologică a resurselor acvatice vii în anul 2020, Art. 1. (1) 2 Se instituie măsuri de prohibiție pentru pescuitul în scop comercial, recreativ/sportiv și familial al oricăror specii de pești, crustacee, moluște și al altor viețuitoare acvatice în habitatele piscicole naturale, pe o durată de 60 de zile, în perioada 11 aprilie - 9 iunie inclusiv...

### ➤ **Specii de păsări**

- M2. - Respectarea prevederilor din documentația tehnică, privind natura și amplasamentul lucrărilor fără intervenții în zona respectivă prin modificări fizice și distrugerea vegetației.
- M3. - Pentru lucrările din vecinătatea sitului se va avea în vedere aducerea terenului la starea cea mai apropiată de cea inițială, prin nivelări, înierbări și plantare de arbori și arbuști din speciile.

## **Adaptare privind vulnerabilitatea proiectului la schimbările climatice.**

În deceniile recente evenimentele meteorologice și hidrologice extreme au devenit mult mai frecvente și mult mai distructive. Evenimentele extreme care afectează cel mai mult viața și bunurile sunt cele legate de vreme și clima cum ar fi: secetele, viiturile, perioadele călduroase și uscate extreme, înghețul, ploile excesive, furtunile etc.

Viiturile și secetele sunt fenomene naturale care se manifestă periodic și cu intensități diferite. Efectele acestor fenomene au impact negativ asupra vieții și bunurilor materiale conducând în unele situații la dezechilibrarea economiei zonei afectate.

Fenomenele meteorologice extreme la care este predispus județul Olt, sunt consecința prezentei unor mase de aer cu proprietăți fizice specifice care determină apariția unor manifestări extreme ale fenomenelor meteorologice.

Pentru sezonul cald sunt specifice ca fenomene meteorologice, de cele mai multe ori în asociere, aversele de ploaie, descărcările electrice, vijeliile și grindina.

Aversele de ploaie pot genera situații de risc prin cantități însemnate de precipitații căzute în scurt timp.

Precipitațiile atmosferice pot constitui factor de risc meteorologic atunci când depășesc anumite



cantități și prezintă o intensitate foarte puternică.

Grindina este fenomenul care se manifestă în situația unor mișcări convective puternice ale aerului și devine fenomen meteo periculos ori de câte ori se produc căderi de grindină chiar dacă nu sunt însoțite de descărcări electrice.

Acest fenomen meteo devine factor de risc atunci când se produc căderi de grindină de mari dimensiuni ori când grindina se așterne sub forma unui strat continuu și/sau se produc pagube materiale.

Descărcările electrice apar în condițiile unor mișcări de convecție puternice ale aerului și sunt înregistrate mai ales în sezonul cald, din luna aprilie până în luna august. Ele pot fi însoțite de creșterea turbulenței aerului manifestată prin intensificări violente ale vântului care pot avea aspect de vijelie.

Pentru sezonul rece sunt caracteristice fenomene meteorologice periculoase de ninsoare sau strat gros de zăpadă, viscol, depuneri de gheață pe conductori aerieni.

Ninsoarea poate constitui fenomen meteorologic de risc atunci când se produc creșteri ale stratului de zăpadă peste 50 cm în 24 h care determină înzăpezirea drumurilor a căilor ferate, porturilor, existând pericolul de prăbușire a acoperișurilor și a unor construcții.

Viscolul este factor de risc atunci când ninsorile abundente sunt însoțite de vânt cu viteză mai mare de 16m/s și produce troienirea zăpezii pe porțiunile deschise de teren, împiedicând desfășurarea activităților economice. Lunile decembrie, ianuarie și februarie sunt cele în care se manifestă acest fenomen care poate produce urmări grave ale vieții economice, distrugerea unor construcții, defecțiuni ale rețelei electrice etc.

Depunerile de gheață (polei, chiciură, zăpadă, ploaie înghețată) se produc pe diferite obiecte sau sol și sunt fenomene de risc atunci când pun în pericol avariarea diferitelor utilități sau pot îngreuna circulația.

Vântul poate fi fenomen de risc atunci când prin intensitatea sa depășește anumite intensificări și poate perturba activitatea socială și economică a societății. Atunci când vântul depășește 20 m/s sunt situații meteo de risc, iar când depășește 15 m/s acest fenomen poate deveni temporar periculos.

Prevenirea și combaterea acestor efecte vor necesita alocarea de investiții importante și promovarea unui management adecvat.

Măsurile de adaptare a sectorului de transporturi la impactul schimbărilor climatice au în vedere garantarea unei bune funcționări și a continuității serviciilor oferite.

Adaptarea infrastructurii existente de transport la efectele schimbărilor climatice, asigurând în același timp funcționarea sa neîntreruptă și sigură, va presupune investiții considerabile suplimentare. Noua infrastructură de transport, precum și mijloacele de transport trebuie concepute, încă din faza de proiectare, pentru a fi reziliente la efectele schimbărilor climatice.

## SITUATII DE RISC

Riscurile se pot clasifica fie după modul de manifestare (lente sau rapide), fie după cauza (naturale sau antropice). Acestea produc pagube mai mici sau mai mari în funcție de amplitudinea și de factorii favorizanți în locul sau regiunea în care se manifestă, uneori imbracând un aspect catastrofal: produc încetarea sau perturbarea gravă a funcționării societății și victime omenești, mari pagube și distrugerii ale mediului.

*Riscuri naturale* - fenomene naturale distructive de origine geologică sau meteorologică, ori imbolnavirea unui număr mare de persoane sau animale, produse în mod brusc, ca fenomene de masă. În această categorie sunt cuprinse: erupțiile vulcanice, cutremurele, alunecările și prăbușirile de teren, inundațiile și fenomenele meteorologice periculoase, epidemiile și epizootiile.

- producerea unor pagube importante asupra infrastructurii de transport pe uscat datorită alunecărilor de teren și a inundațiilor (șosele, poduri, căi ferate);

47



**AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI OLT**

Adresa: Str. Ion Moroșanu, Nr.3, Slatina, Jud. Olt, Cod: 230081

Tel : 0249/439166; 0746248742; 0349/401720; Fax : 0249/423670; e-mail : [office@apmot.anpm.ro](mailto:office@apmot.anpm.ro)

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

- afectarea infrastructurii portuare și a condițiilor de transport fluvial ca urmare a modificării regimului de curgere a Dunării;
  - afectarea condițiilor și a regimului de transport ca urmare a intensității crescute a evenimentelor meteorologice extreme;
  - variațiile de temperatură vor afecta materialele folosite și soluțiile tehnice;
- creșterea nivelului Dunării în perioadele cu debite mari (viitura, inundații) va reduce efectul protector al digurilor și al zidurilor de chei;

*Riscuri antropice si tehnologice* - sunt fenomene de interacțiune între om și natura, declansate sau favorizate de activități umane și care sunt daunatoare mediului înconjurător în ansamblu și existenței umane în particular. În această categorie sunt cuprinse: accidentele chimice, biologice nucleare, în subteran, avarii la construcțiile hidrotehnice sau conducte magistrale, incendiile de masă și exploziile, accidentele majore la utilaje și instalații tehnologice periculoase, caderile de obiecte cosmice, accidente majore și avarii mari la rețelele de instalații și telecomunicații.

- disconfort pentru călători sau pentru marfa transportată de vapoarele ce tranzitează/staționează în portul Corabia ca urmare a creșterii temperaturii și în condițiile unui preț de călătorie ridicat ca urmare a necesității recuperării pagubelor produse la infrastructură
- producerea de perturbări în regimul de transport al mărfurilor și în consecință și asupra costurilor aferente;
- creșterea volumului necesar de investiții pentru construirea și întreținerea infrastructurilor de transport.

## **DESEURI**

Regimul gospodării deșeurilor produse în timpul execuției va face obiectul organizării de șantier. În conformitate cu reglementările în vigoare, aceste deșuri vor fi colectate, transportate și depuse la rampa de depozitare pentru care există acceptul lor.

Aceste deșuri sunt de următoarele tipuri:

- deșuri rezultate din activitățile de construcție și dragaj;
- menajere sau asimilabile;
- deșuri provenite din materiale de construcție, precum și materialele rezultate din spargerea betoanelor existente;
- deșuri lemnoase rezultate din activitatea curentă de pe șantier, inclusiv ambalaje;

Prin H.G. nr. 856/2002 pentru „Evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase” se stabilește obligativitatea pentru agenții economici și pentru orice alți generatori de deșuri, persoane fizice sau juridice de a ține evidența gestiunii deșeurilor. Evidența gestiunii deșeurilor se va ține pe baza “Listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase” prezentată în Anexa 2 a H.G. 856/2002.

- Deșeurile rezultate în perioada de construcție și amenajare a infrastructurii portuare din portul Corabia:

Deșuri rezultate din activitățile de construcție și dragaj:

cod 17 09 04 - Amestecuri de deșuri din construcție și demolări

cod 17 02 01 - Deșuri de lemn

cod 17 01 01 - Beton

cod 17 04 05 - Deșuri de fier și oțel

cod 17 05 08 - Resturi de balast ( ), etc;

cod 17 05 03 (cod 17 05 04) - Pamant și pietre, altele decât cele specificate la - deșuri rezultate

din activitățile de excavare;





Deseuri de la dragare, altele decat cele specificate la 17 05 05 (cod 17 05 06) - deseuri rezultate din activitatile de dragaj;

Deseuri de material geotextil (cod 17 06 04) materiale izolante, altele decat cele specificate la 17 06 01 si 17 06 03;

Deseuri de ambalaje: ambalaje ele hartie si carton (cod 15 01 01), ambalaje de materiale plastice (cod 15 01 02), ambalaje de lemn (cod 15 01 03), ambalaje metalice (cod 15 01 04);

Deseuri inerte si deseuri acceptate in depozitele de deseuri nepericuloase:

15.01.07 Ambalaje de sticla;

17.01.01 Beton;

17.02.01 - 17.02.03: lemn, sticla, materiale plastice;

15.01.03 Ambalaje de lemn;

16.01.03 Anvelope scoase din uz;

17.04.07 Metale (inclusiv aliajele lor) amestecuri metalice;

16.01.19 Materiale plastice;

16.06.05 Baterii si acumulatori;

20.01.01 Hartie si carton;

20.01.08 Deseuri biodegradabile de la bucatarii si cantine

Deseuri acceptate la depozitare in depozitele de deseuri periculoase:

13.07.01 Uleiuri sintetice de motor;

13.07.01 Ulei combustibil si combustibil diesel.

Antreprenorul are obligatia, conform H.G. mentionate mai sus, sa tina evident lunara a producerii, stocarii provizorii, tratarii si transportului, reciclarii si depozitarii definitive a deseurilor.

Pentru proiectul analizat, tipurile de deseuri rezultate din activitatea de constructii se incadreaza in prevederile, cuprinse in HG 856/2002.

O parte a deseurilor inerte vor fi reciclate in lucrarile de terasamente, in umpluturi cat si pentru lucrari provizorii de rampei, platforme, nivelari etc.

#### **Materialul dragat**

**Activitatea de dragaj va implica atat dragajul de investitie cat si cel de intretinere. Atat in perioada de executie a lucrarilor cat si in perioada de operare, proiectul prevede implementarea conceptului larg utilizat in Europa si in lume de „eliminare inteligenta - intelligent disposal”. Acest concept presupune mentinerea materialul dragat in albia raului si utilizarea lui in avantajul curgerii.**

**Materialul rezultat in urma activitatilor de dragaj va fi depus in zone cu ape mici cu un potential mare de sedimentare. In astfel de cazuri, activitatile de depunere a materialului dragat vor contribui la incurajarea procesului natural de sedimentare.**

**Dragajul prevazut in prezentul proiect, consta in realizarea unui senal cu latimea de 50 m pana la adancimea de - 3.5 m, pentru care a rezultat un volum de material dragat de 361.050 mc.**

**Materialul dragat, va fi utilizat pentru extinderea insulelor existente si pentru crearea unor insule noi (intr-un stadiu incipient) si incurajarea cresterii/dezvoltarii acestora in timp, in „insule mature”.**

**Acesta se va depune in zona dintre cele 2 ostroave, urmarindu-se unirea lor, marind astfel viteza de autdragare.**

**Prin autdragare se urmareste asigurarea adancimii de -3,50 m, cu costuri reduse in viitor, aferente dragajului de intretinere.**

**Scoaterea materialului dragat din albie ar avea un impact negativ semnificativ din punct de vedere hidromorfologic asupra Dunarii, Avand in vedere fluviul este afectat de un deficit urias de**

49



**AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI OLT**

Adresa: Str. Ion Moroșanu, Nr.3, Slatina, Jud. Olt, Cod: 230081

Tel : 0249/439166; 0746248742; 0349/401720; Fax : 0249/423670; e-mail : [office@apmot.anpm.ro](mailto:office@apmot.anpm.ro)

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

**materii fine in suspensie, conducand la o turbiditate de 10 ori mai mica in sectorul din amonte si de aproximativ 3 ori mai mica in sectorul din aval. Principala consecinta a deficitului urias de materii fine in suspensie se reflecta in rata mare de eroziune a malurilor de aproximativ 2.000.000 m<sup>3</sup>/an.**

**Cantitatile estimate de material dragat este de V = 361.050 mc**

**Deseuri inerte si nepericuloase**

Va fi necesara excavarea si indepartarea din amplasament a unor cantitati de pamant mocirlos, sau cu continut mare de material biodegradabil - care vor fi transportate la gropile de deseuri menajere din zona.

Deșeurile provenite din materiale de construcții (resturi de beton, mortar), din punct de vedere al potențialului de contaminare nu ridică probleme.

Deseurile menajere rezultate in amplasament de la personalul de executie hartie, pungi, folii de plastic, resturi alimentare vor fi colectate selective si depozitate in containere în zona special amenajată.

Cantitatea de deseuri produsa de o persoana, pe luna, in timpul executiei va fi: 0,50 kg/zi x 22 zile/luna = 11 kg/luna

Cantitatea totala de deseuri produsa de cele aprox. 50 persoane pe durata de realizare a lucrarilor proiectate, adica 2 ani, este: 50 lucratori x 11 kg/luna x 24 luni = 13.200 kg = 13,2 t.

Pentru obiectivele proiectate, tipurile de deseuri rezultate din activitatea de constructii se incadreaza in prevederile H.G. nr. 856/2002.

Cantitatile de deseuri pot fi apreciate, global, dupa listele cantitatilor de lucrari. O parte a acestor deseuri, respectiv cele metalice, pot fi valorificate.

La sfârșitul săptămânii se vor afecta 2 ore pentru curatenia fronturilor de lucru, când se vor elimina toate elementele care au devenit deseuri.

Deseurile reciclabile si cele de ambalaj vor fi colectate diferentiat si valorificate conform legislatiei în vigoare.

**Deseuri toxice si periculoase**

In afara deseurilor prevazute in proiectul analizat pe santier se vor acumula deseuri specifice activitatilor conexe, cum ar fi: activitatea de intretinere a utilajelor si mijloacelor de transport. Se vor acumula piese schimb (furtune de presiune, filtre auto), anvelope, deseuri electrotehnice (acumulatori auto, becuri si lampi cu halogen), etc. si ambalaje impurificate cu diferite substante chimice sau petroliere, ca urmare a completarii pierderilor. In situatii accidentale pot sa apara pierderi de uleiuri de motor sau hidraulice.

În conditii normale de exploatare, practic este exclusa posibilitatea poluarii apelor fluviului datorita pierderilor de hidrocarburi. În conditii de iarna, daca nu se iau masuri de înlaturare a ghetii, ramâne riscul unui accident ce poate conduce la o poluare accidentala a apelor fluviului.

Utilajele si mijloacele de transport vor fi aduse pe santier in stare normala de functionare, avand efectuate reviziile tehnice si schimburile de ulei in ateliere specializate.

**Deseurile rezultate in perioada de în perioada de operare a portului**

**Deseuri inerte si nepericuloase**

Functionarea lucrarilor ce urmeaza a se realiza nu este în mod normal producatoare de deseuri.

Odata cu terminarea lucrarilor, constructorul are obligatia de a curata complet zona de toate resturile de material si deseuri ramase în urma.

În perioada de functionare în functie de sursa de productie si în consecinta de modul de colectare, deseurile se pot împarti în 2 grupe:

Deseuri colectate de pe trotuarul amenajat, incluzând: deseuri stradale din curatirea drumurilor, trotuarelor si parcarilor.

Deseuri colectate de la nave si din acvatoriul portuar, rezultate din activitatea de navigatie, alcatuite din: deseuri solide colectate de la bordul navelor, ape uzate menajere de la bordul navelor, ape

50



**AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI OLT**

Adresa: Str. Ion Moroșanu, Nr.3, Slatina, Jud. Olt, Cod: 230081

Tel : 0249/439166; 0746248742; 0349/401720; Fax : 0249/423670; e-mail : [office@apmot.anpm.ro](mailto:office@apmot.anpm.ro)

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

de santina, apa de balast si apa de la spalarea tancurilor petroliere si reziduuri colectate de la suprafata bazinelor portuare.

Cantitatea de deseuri colectate variaza în functie de numarul de nave ce frecventeaza amenajarea, de tipul, capacitatea si numarul de oameni din echipajul acestora si nu în ultimul rând cu masurile si facilitatile portului.

În perioada de execuție a lucrărilor de modernizare a portului, activitatea portuară se va derula în continuare, în paralel cu lucrările de construcții.

O parte din cantitățile de mărfuri și materiale operate în port se transportă în vrac și în cadrul operațiunilor de transbordare și expediere din port se produc pierderi inerente, apreciate de ordinul a 0,01% - 0,1% din cantitățile operate.

Aceste pierderi, ce pot fi uneori de cateva zeci de kg/zi, reprezintă deșeuri ce trebuie colectate, sortate, refolosite sau eliminate de pe amplasament. Având în vedere diversitatea mărfurilor operate în port trebuie acceptată posibilitatea unor accidente, cu generarea unor deșeuri cu conținut de substanțe periculoase.

Aceste accidente trebuie înregistrate și soluționate în mod corespunzător.

Probabilitatea unor accidente de acest tip este redusă și se referă la posibilitatea deteriorării sau distrugerii unor recepțienți cu conținut de produse chimice periculoase (acizi, vopsele, solvenți, lacuri, etc.).

În port nu este prevăzută operarea produselor petroliere.

Prin lucrările de refacere a danelor se va elimina sursa actuala de poluare prin suspensii datorata eroziunii de mal.

Deseuri toxice si periculoase

Specificul lucrarilor prezentate in lucrarea de fata nu presupune generarea de deseuri toxice periculoase in perioada de exploatare.

În cazul poluărilor accidentale Compania Națională APDF Giurgiu intervine cu navele/instalațiile/echipamentele din dotare, în baza unei comenzi emise de poluator sau alt organism care, se obligă să suporte cheltuielile de depoluare conform *Instrucțiunilor de aplicare a tarifelor* și a *Contractului de depoluare* aferent.

#### **MANAGEMENTUL DESEURILOR**

Principalele lucrări sunt: săpături (manuale și mecanice), umpluturi (balast, piatră spartă, anrocamente), peree, betoane, etc.

Deșeurile vor reprezenta cantități de materiale (pierderi) rezultate de la aceste lucrări, ce pot fi încadrate în categoria deșeurilor ce pot fi acceptate într-un depozit de deșeuri inerte

Deșeurile de pământ și pietre, pot fi reciclate în lucrările de umpluturi.

Eliminarea deșeurilor constituie o activitate ce trebuie cuprinsă în Planul de management de mediu, elaborat de către constructor la începerea lucrărilor.

În continuare este prezentat modul de gospodărire al deșeurilor:

deșeuri menajere sau asimilabile: în organizările de santier sau pe pontoanele de lucru se vor organiza puncte de colectare prevăzute cu containere de tip pubelă. Acestea vor fi eliminate prin intermediul societăților comerciale de profil. Se apreciaza ca pentru întreg personalul, acestea nu vor depasi 20-30 kg/zi.

deșeuri metalice: se vor colecta separat si temporar pe platforma. Vor fi transportate si valorificate ulterior prin unități specializate de prestări servicii pentru colectare și procesare;

deșeuri materiale de construcții: din punct de vedere al potențialului contaminant, aceste deșeuri nu ridică probleme. În ceea ce privește valorificarea și eliminarea lor se pot propune mai multe metode: valorificarea locală în umpluturi, utilizarea ca material inert în cadrul depozitelor de deșeuri din zonă;



hârtia, cartonul, lemnul și plasticul vor fi colectate și depozitate separat de celelalte deșeuri, în vederea valorificării;

anvelope uzate: se vor depozita special în locuri amenajate special. Urmează transferul periodic pentru reșapare sau eliminare la societăți autorizate.

acumulatori uzați, filtre ulei, uleiuri de motor, resturi de ambalaje de la uleiuri și lubrifianți: deșeuri cu potențial periculos atât asupra mediului înconjurător, cât și a manipulanților, vor fi stocate și depozitate corespunzător. Printr-o bună organizare, se așteaptă ca aceste deșeuri să fie generate în cantități minime,

Deșeurile lichide periculoase vor fi păstrate în containere și în locuri special amenajate. Deșeurile depozitate vor fi periodic îndepărtate de pe amplasament de către societăți specializate și autorizate în colectarea, transportul și procesarea/eliminarea finală a acestora.

#### Modul de gospodărire al deșeurilor inerte

Amplasament	Tip deșeu	Mod de colectare și evacuare	Observatii
Santier	Menajer sau asimilabile Deșeuri metalice	In interiorul incintei se vor organiza puncte de colectare prevazute cu containere de tip pubela. Periodic (cel puțin săptămânal) acestea vor fi golite. Se vor colecta temporar în incinta de santier, pe platforme și/sau în containere.	Se vor elimina la depozite de deșeuri sau se vor valorifica, în funcție de tipul de deșeu respectiv. Se valorifica obligatoriu prin firme specializate.
	Deșeuri materiale de construcții	Aceste deșeuri sunt constituite în special de steril și resturi de beton și nu au potențial contaminat. Pentru valorificarea și eliminarea lor, în funcție de contextul situației se propune utilizarea materialului pentru umpluturi, nivelari.	
	Anvelope uzate	In cadrul spațiilor de depozitare pe categorii a deșeurilor va fi rezervată o suprafață și anvelopelor. Se recomandă ca în cadrul caietelor de sarcini, antreprenorului să-i fie solicitată prezentarea cel puțin a unei soluții privind eliminarea acestor deșeuri către o unitate economică de valorificare.	Deșeuri tipice pentru organizările de santier din România. <b>Se interzice arderea acestor materiale.</b>

#### Modul de depozitare al produselor cu conținut de substanțe toxice și periculoase

Tipul deșeurii	Mod de colectare/evacuare
Carburanți	Depozitarea substanțelor inflamabile sau explozive se va face cu respectarea strictă a normelor legale specifice.



Lubrefianți	Se vor pastra în recipiente din plastic și se vor depozita în spații special amenajate Se vor transporta cu mijloace care permit neexpunerea produsului la radiații solare și intemperii și respecta reglementările în vigoare privind transportul produselor inflamabile. Se vor păstra în recipiente metalice, marcate cu semne avertizoare; se vor depozita în spații curate, aerisite, sigure, ferite de foc, de radiații solare și de intemperii.
Acumulatori și uleiuri uzate	Materiale cu potențial periculos atât asupra mediului înconjurător cât și a manipulanților vor fi stocate și depozitate corespunzător, în vederea valorificării. Se va păstra o evidență strictă. Vor fi predate unităților de recuperare specializate

#### Etapa de dezafectare/închidere

În situația în care se va impune dezafectarea investițiilor propuse prin intermediul prezentului proiect, aceasta va fi realizată numai după realizarea unui proiect tehnic / grafic de execuție în acest sens și doar după ce s-au asigurat soluții alternative.

#### Măsurile prevăzute în avizul de gospodărire a apelor emis cu nr. 50 din data de 09.09.2020 emis de către Administrația Națională Apele Române – Administrația Bazinală de Apa Olt astfel:

- a) măsuri în timpul realizării, exploatării, demolare/dezafectare proiectului;
- În perioada de execuție a lucrărilor și de exploatare a obiectivului se vor lua toate măsurile care se impun pentru evitarea poluării apelor de suprafață, pentru protecția factorilor de mediu, a zonelor apropiate și se va respecta întocmai tehnologia de execuție prezentată în documentație, luându-se măsuri de prevenire și combatere a poluărilor accidentale .
  - [Constructorul va întocmi Planul de prevenire și combatere a poluărilor accidentale; în caz de poluare accidentală se vor lua măsuri corespunzătoare care să conducă la: prevenirea extinderii refacerea echilibrului ecologic.](#)
  - [Se vor institui măsuri de prohibiție pentru pescuitul în scop comercial, recreativ/sportiv și familial al oricăror specii de pești, crustacee, moluște și al altor vietuitoare acvatice în habitatele piscicole naturale, pe o durată de 60 de zile, în perioada 11 aprilie - 9 iunie, inclusiv.](#)
  - [Se vor utiliza metode de dragaj care produc cantități mai mici de materii în suspensie.](#)
  - [Se vor realiza măsurători succesive ale concentrației de materii în suspensie în apă, în timpul execuției lucrărilor și oprirea acestora pentru o perioadă limitată de timp, pentru a permite materiilor în suspensie să sedimenteze.](#)
  - [Lucrările de asigurare a accesului navelor la cheuri \(dragare\) se vor corela cu lucrările prevăzute în proiectul ”Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul comun Româno-Bulgar al Dunării”, titular A.F.D.J. R.A.Galați și se vor realiza numai cu avizul A.F.D.J. R.A. Galați.](#)

#### IV. Condiții care trebuie respectate:

##### 1. În timpul realizării proiectului:

##### Condiții de ordin tehnic

- ◆ nu se vor amplasa organizări de șantier în vecinătatea cursurilor de apă;
- ◆ în cadrul organizărilor de șantier se va asigura colectarea apelor uzate;
- ◆ se va asigura gestionarea corespunzătoare a deșeurilor și a materialului excavat;
- ◆ lucrările de întreținere și reparării, inclusiv schimbul de ulei la utilajele și vehicule utilizate de



- Antreprenori se va realiza numai in cadrul service-urilor autorizate;
- ◆ se va asigura intretinerea corespunzătoare a utilajelor si autovehiculelor pentru transport materiale;
  - ◆ pe toata durata execuției, precum si după punerea in funcțiune este strict interzis a se efectua deversari/descarari de ape uzate, deșeuri lichide sau solide, carburanți sau lubrifianți in ape de suprafața sau subterane, sau depozitarea unor astfel de substanțe si deșeuri in zonele de protecție ale resurselor de apa sau in zonele de protecție sanitară
  - ◆ la finalizarea lucrărilor terenurile ocupate temporar vor fi aduse la starea inițială;
  - ◆ transportul materialelor si a pământului in exces/materialelor de construcții pulverulente se va face cu autovehicule acoperite cu prelată; in perioadele secetoase, pentru a evita imprastierea pulberilor in atmosfera se va asigura stropirea periodica a materialelor depozitate temporar in cadrul organizării de santier, a drumurilor de acces si tehnologice si a fronturilor de lucru;
  - ◆ curățarea zilnică a cailor de acces aferente organizărilor de șantier si punctelor de lucru pentru a preveni formarea prafului
  - ◆ pe perioada realizării lucrărilor se va asigura revizia tehnica a utilajelor si autovehiculelor;
  - ◆ la realizarea lucrărilor for fi utilizate utilaje si autovehicule performante care asigura respectarea legislației in vigoare privind emisiile de noxe si zgomot;
  - ◆ se va asigura optimizarea traseelor de transport material, evitandu-se pe cat posibil zonele rezidențiale;
  - ◆ este interzisa depozitarea pe sol sau evacuarea in cursuri de apa a reziduurilor care ar putea afecta direct sau indirect calitatea apei;
  - ◆ la finalizarea lucrărilor deseurile din construcții se vor transporta in locuri indicate de autoritatea locală;
  - ◆ la finalizarea lucrărilor se va asigura curățarea amplasamentului, reducerea la folosința inițială a terenurilor ocupate temporar, inclusiv a amplasamentelor organizărilor de șantier, reamenajarea spațiilor verzi;
  - ◆ parcare autovehiculelor se va face doar in cadrul organizării de șantier;

#### **Organizare de șantier**

- delimitarea si imprejmuirea incintei;
- amplasarea constructiilor temporare modulare (containere) sau realizarea unor constructii temporare de tipul magaziiilor;
- crearea unui sistem adecvat de drenaj al apelor pluviale, daca acesta nu exista deja;
- organizarea spatiilor necesare depozitarii temporare a materialelor, masurile specific pentru conservare pe timpul depozitarii si evitarii degradarilor;
- Se vor amenaja spatii de depozitare pentru material si zone de parcare pentru utilaje si echipamente. Acestea vor fi amplasate si construite pe suprafata platformelor portuare existente, fara ocuparea unor suprafete suplimentare de teren. La finalizarea lucrarilor suprafetele ocupate se vor readuce la starea initiala ocuparii acestora.
- activitatea se va organiza si desfasura controlat si sub supraveghere, astfel incat cantitatea de deseuri in zona de lucru sa fie permanent minima pentru a nu induce factori suplimentari de risc din punct de vedere al securitatii si sanatatii muncii .
- platforma aferenta organizarii de santier va fi astfel proiectata pentru a asigura scurgerea si colectarea apelor pluviale in dispozitivele de epurare, iar evacuarea acestora se va realiza cu respectarea conditiilor din avizele de gospodarie a apelor si a limitelor maxim admise prin NTPA001/2005 privind stabilirea limitelor de incarcare cu poluanti a apelor uzate industriale si orasenesti la evacuarea in receptorii



naturali.

- instruirea personalului și luarea de măsuri de respectare a normelor de sănătate și securitate în muncă, de prevenire și stingere a incendiilor și de protecția mediului.

Constructorul va lua toate măsurile ce se impun pentru a înlătura eventualele riscuri în ceea ce privește protecția și securitatea muncii, având totodată obligația de a asigura o bună organizare a muncii, precum și dotare tehnică corespunzătoare.

Pe întreaga perioadă de funcționare a organizării de șantier se vor lua măsuri astfel încât să nu existe surse de poluanți pentru apele de suprafață sau apele subterane.

Pe întreaga perioadă de funcționare a organizării de șantier, facilitățile de alimentare cu apă și evacuare ape uzate vor respecta legislația în vigoare.

Concentrațiile de substanțe poluante în aer vor fi inferioare concentrațiilor admisibile. Executantul lucrărilor trebuie să îmbunătățească performanțele tehnologice în scopul reducerii emisiilor și să nu pună în exploatare instalații prin care se depășesc limitele maxime admise.

Pe întreaga perioadă de desfășurare a lucrărilor se vor lua măsuri astfel încât să nu existe poluanți pentru sol. Orice emisii pe sol vor fi eliminate.

Nu vor fi afectate alte suprafețe de teren în afara celor aprobate prin actele reglementate de autorități.

Nu vor fi admise pe amplasament utilaje care să prezinte scurgeri sau a căror stare tehnică să nu corespundă cerințelor legale, documentată prin avize.

Orice scurgere de lichide (ulei, combustibil) de la utilajele de pe amplasament va fi eliminată.

Nu se evacuează în mediu substanțe reziduale sau toxice, care să altereze într-un fel calitatea solului.

Colectarea, depozitarea și eliminarea/valorificarea deșeurilor se vor asigura conform legislației în vigoare astfel încât să se îndeplinească condițiile impuse de protecția mediului.

Toate deșeurile generate vor fi colectate în locul de depozitare special și separate în containere pe categorii pentru a fi predate operatorilor economici autorizați pentru valorificare/reciclare/eliminare.

Managementul substanțelor și materialelor periculoase va fi în concordanță cu prevederile legii și cerințele autorităților.

În caz de incidente legate de substanțe periculoase vor fi luate imediat măsuri de curățare cu respectarea metodelor de protecție și diminuarea impactului asupra mediului.

La terminarea lucrărilor se vor evacua toate deșeurile și se vor elimina toate echipamentele, materialele și structurile utilizate pentru realizarea lucrărilor.

Personalul va fi instruit pentru respectarea curăteniei și a normelor de igienă.

Starea mediului va fi urmărită în permanență de executanții lucrării, iar deprecierea mediului limitată la strictul necesar.

**Condiții de ordin tehnic care reies din raportul privind impactul asupra mediului care integrează concluziile evaluării adecvate, după caz:**

- pe durata execuției lucrărilor se vor respecta toate măsurile de protecție a mediului, conform legislației specifice în vigoare;
- executantul lucrărilor va întocmi un plan de intervenție în caz de poluare accidentale.

**Condiții prevăzute în avizul de gospodărire a apelor nr. 50/09.09.2020, emis de Administrația Națională Apele Române – Administrația Bazinală de Apa Olt.**

Atât beneficiarul cât și proiectantul vor urmări îndeaproape executarea lucrărilor prevăzute în documentația tehnică de fundamentare.

Lucrările de asigurare a accesului navelor la cheuri (dragare) se vor corela cu lucrările prevăzute în proiectul "Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul comun Româno-Bulgar al Dunării", titular A.F.D.J. R.A. Galați și se vor realiza numai cu avizul A.F.D.J. R.A. Galați.

55



**AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI OLT**

Adresa: Str. Ion Moroșanu, Nr.3, Slatina, Jud. Olt, Cod: 230081

Tel : 0249/439166; 0746248742; 0349/401720; Fax : 0249/423670; e-mail : [office@apmot.anpm.ro](mailto:office@apmot.anpm.ro)

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

Se vor respecta prevederile documentației tehnice, privind natura și amplasamentul lucrărilor fără intervenții în zona respectiva prin modificări fizice și distrugerea vegetației.

Lucrarile de reabilitarea si modernizare a infrastructurii de transport naval se vor executa numai de catre unitati specializate.

Beneficiarul va solicita, daca este cazul, asistenta tehnica Sistemului de Gospodarire a Apelor Olt.

In cazul in care, pe timpul executiei apar noi elemente neprecizate in documentatia tehnica de fundamantare, beneficiarul va anunta orice modificare fata de prevederile prezentului aviz la autoritatea teritoriala de gospodarire a apelor, implicit Administratia Bazinala de Apa Olt si va solicita aviz de gospodarire a apelor modificator .

In perioada de executie a lucrarilor si de exploatare a obiectivului se vor lua toate masurile care se impun pentru evitarea poluarii apelor de suprafata, pentru protectia factorilor de mediu, a zonelor apropiate si se va respecta intocmai tehnologia de executie prezentata in documentatie, luandu-se masuri de prevenire si combatere a poluarii accidentale . Constructorul va intocmi Planul de prevenire si combatere a poluarii accidentale; in caz de poluare accidentala se vor lua masuri corespunzatoare care sa conduca la: prevenirea extinderii poluarii; limitarea raspandirii; colectarea si neutralizarea poluantilor; restabilirea situatiei normale si refacerea echilibrului ecologic.

-Lucrările de dragare nu se vor efectua in perioadele critice – de reproducere și predezvoltare a ihtiofaunei 1 aprilie – 1 octombrie.

Protecția fondului piscicol și pescuitul se supun prevederilor Ordinului MMAP nr. 43/310/2020 din 11 februarie 2020 privind stabilirea perioadelor și zonelor de prohibiție a pescuitului, precum și a zonelor de protecție și refacere biologică a resurselor acvatice vii în anul 2020 Art. 1.

Se vor institui măsuri de prohibiție pentru pescuitul în scop comercial, recreativ/sportiv și familial al oricăror specii de pești, crustacee, moluște și al altor viețuitoare acvatice în habitatele piscicole naturale, pe o durată de 60 de zile, în perioada 11 aprilie - 9 iunie, inclusiv.

Se vor utiliza metode de dragaj care produc cantitati mai mici de materii in suspensie.

Se vor realiza masuratori succesive ale concentratiei de materii in suspensie in apa, in timpul executiei lucrarilor si oprirea acestora pentru o perioada limitata de timp, pentru a permite materiilor in suspensie sa sedimenteze.

Se va face planificarea atenta a lucrarilor astfel incat activitatile care conduc la cresterea turbiditatii sa fie intercalate cu activitati care nu au efecte asupra coloanei de apa: in acest fel se va asigura timpul necesar dispersiei materiilor in suspensie si chiar redepunerea acestora in patul albiei.

Mijloacele de transport utilizate vor fi monitorizate și vor fi alimentate cu combustibil într-o zonă special amenajată în afara perimetrului danelor.

Uleiul uzat va fi recoltat în recipiente speciali care vor fi preluați de către o societate specializată în afara perimetrului danei, evitându-se astfel distrugerea habitatelor unor specii care se pot adăposti temporar în zona de lucru ca și răspândirea acestor poluanți pe suprafața apei sau în subteran.

Utilajele folosite la realizarea lucrarilor sau la transportul materialelor vor fi performante si vor respecta normele europene privind emisiile de poluanti, pentru a evita generarea de particule poluante in atmosfera, care pot ajunge in apa subterana prin intermediul procesului de infiltrare in subsol a precipitatiilor.

In fiecare zi, la inceperea lucrului, utilajele si mijloacele de transport auto vor fi verificate pentru a identifica scurgerile de combustibili, uleiuri si unsori. Daca se constata defectiuni, acestea vor fi retrase din santier si trimise la ateliere specializate in vederea remedierii deficientelor constatate.

Lucrarile de reparatii si intretinere a utilajelor si autovehiculelor se vor realiza numai in cadrul unitatilor autorizate.

Constructorul va realiza un plan de management al mediului care va identifica sursele de poluare





si masurile necesare de protectie a apelor subterane si de suprafata, pentru intreaga perioada de realizare a investitiei.

Orice poluare accidentala produsa de constructor va fi anuntata in timp util la dispecerat ABA Olt si SGA Olt si se va respecta decizia privind masurile de remediere impuse.

La inceperea executiei lucrarilor si pe parcursul realizarii acestora se va asigura instruirea personalului implicat in acestea cu privire la urmatoarele aspecte: conditiile generale de protectie a mediului; gestionarea deseurilor; modul de actiune in caz de poluare accidentala; intretinerea utilajelor; curatenia pe santier si la punctul de lucru.

La organizarea de santier este obligatorie existenta, pe toata perioada de realizare a lucrarilor, a unui stoc de materiale absorbante si de neutralizare a produselor petroliere; in cazul utilizarii acestora, stocul trebuie reinnoit imediat.

In cadrul organizarii de santier vor fi amplasate WC-uri ecologice; pentru intretinerea periodica a acestora se va incheia un contract cu o firma autorizata.

Deseurile menajere rezultate de la personalul muncitor vor fi colectate in europubelele amplasate pe o platforma special amenajata si vor fi transportate in depozite de deseuri conforme imediat dupa producerea acestora.

Deseurile rezultate din lucrarile de constructie vor fi colectate pe o platforma balastata, special amenajata si vor fi transportate in depozite de deseuri conforme, imediat dupa producerea acestora.

Se interzice spalarea in cursuri de apa si pe malurile acestora a vehiculelor, a altor utilaje si agregate mecanice, precum si a ambalajelor sau obiectelor care contin substante periculoase.

Se interzice evacuarea de ape uzate neepurate sau insuficient epurate in apele de suprafata subterane, sau pe terenuri.

Se interzice aruncarea sau introducerea in orice mod, in albiile cursurilor de apa, in cuvele lacurilor sau ale baltilor, in zonele umede, precum si depozitarea pe malurile acestora a deseurilor de orice fel.

Se interzice utilizarea de canale deschise de orice fel pentru evacuările ori scurgerile de ape uzate, neepurate sau epurate necorespunzător.

~~In cadrul organizarii de santier vor fi amplasate WC-uri ecologice; pentru intretinerea periodica a acestora se va incheia un contract cu o firma autorizata.~~

Pe parcursul executiei lucrarilor, constructorul va permite in caz de necesitate accesul si interventia pentru executia unor lucrari sau actiuni necesare in caz de inundatii, poluari accidentale sau alte situatii specifice cursurilor de apa.

Lucrarile proiectate nu se vor executa in perioadele cu ape mari.

Beneficiarul va incheia un protocol cu SGA Olt pentru furnizarea de date hidrologice-avertizari, nivele ale cursului de apa pe care se lucreaza, pentru prevenirea afectarii lucrarilor in caz de fenomene periculoase.

In cazul producerii unor daune de orice fel riveranilor, beneficiarul va suporta integral cheltuielile generate de remedierea acestora.

In timpul executiei lucrarilor cat si dupa terminarea acestora albia cursului de apa va fi degajata de terasamente, resturi materiale si alte obstacole in vederea asigurarii scurgerii libere a apei.

Orice avarie survenita la lucrari in timpul executiei sau exploatarei acestora, datorata viiturilor sau altor fenomene naturale, intra in sarcina beneficiarului .

Constructorul, cu sprijinul beneficiarului si al proiectantului, are obligatia sa refaca sistemul de borne CSA, afectate in timpul executiei lucrarilor.

Formatted: Indent: First line: 0"



Beneficiarul va solicita si obtine toate avizele si acordurile legale necesare realizarii investitiei .  
La terminarea lucrarilor se vor dezafecta si reda folosintei initiale terenul ocupat cu drumurile de acces si cu platformele de lucru .

Materialul solid rezultat in urma lucrarilor pregatitoare va fi adunat si depozitat in afara zonei de lucru, fara a afecta amplasamentul altor lucrari ce urmeaza a se executa in zona si scurgerea libera a apelor de suprafata .

Beneficiarul va urmari comportarea in timp a lucrarilor executate.

Beneficiarul va anunta in scris A.B.A. Olt si S.G.A. Olt, cu zece zile inainte, data inceperii lucrarilor.

### C. Măsuri legislative obligatorii de respectat

#### *“În faza de proiectare au fost propuse următoarele măsuri:*

- Pentru speciile de plante și animale sălbatice terestre, acvatice și subterane, cu excepția speciilor de păsări, inclusiv cele prevăzute în anexele nr. 4 A (specii de interes comunitar) și 4 B (specii de interes național) din OUG 57/2007 modificată și completată prin Legea 49/2011, precum și speciile incluse în lista roșie națională și care trăiesc atât în ariile naturale protejate, cât și în afara lor, sunt interzise:
- 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;
- se interzice depozitare necontrolată a deșeurilor menajere și din activitățile specifice. Se va amenaja un loc special pentru depozitarea deșeurilor și se va asigura transportul acestora cât mai repede pentru a nu constitui un pericol pentru păsările din zonă.

Pentru toate speciile de păsări sunt interzise:

- uciderea sau capturarea intenționată, indiferent de metoda utilizată;
- deteriorarea, distrugerea și/sau culegerea intenționată a cuiburilor și/sau ouălor din natură;
- culegerea ouălor din natură și păstrarea acestora, chiar dacă sunt goale;
- perturbarea intenționată, în special în cursul perioadei de reproducere, de creștere și de migrație;
- deținerea exemplarelor din speciile pentru care sunt interzise vânarea și capturarea;
- comercializarea, deținerea și/sau transportul în scopul comercializării acestora în stare vie ori moartă sau a oricărui părți ori produse provenite de la acestea, ușor de identificat.
- se interzice deranjarea păsărilor prin deplasări cu barca și zgomote de orice natură.
- este interzisă vânatoarea păsărilor acvatice pe teritoriul ariei protejate și la mai puțin de 100m de limitele ei.

#### *2. În timpul exploataării:*

**Avizul ANANP nr. 37/29.09.2020** pentru proiectul „Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport naval în porturile din afara rețelei TEN-T - Port Corabia” ce se desfășoară în orașul Corabia, județul Olt

Prezentul aviz se eliberează **cu următoarele condiții:**

- Se vor asigura conservarea și protecția tuturor speciilor cât și a habitatelor din interiorul ariilor naturale protejate **ROSCI0044 Corabia-Turnu Măgurele și ROSPA0024 Confluența Olt-Dunăre**, pentru menținerea/restaurarea statutului favorabil;
- Pentru atingerea și menținerea unui statut de conservare favorabil al acestor habitate, cel mai



important lucru constă în respectarea măsurilor recomandate, măsuri menite să contracareze efectele negative;

- Lucrările prevăzute de prezentul proiect se vor realiza conform documentației, fiind interzisă ocuparea altor suprafețe de teren;
- Pentru speciile de plante și animale sălbatice terestre, acvatice și subterane, prevăzute în anexele nr. 4A și 4B (OUG nr. 57/2007 cu modificările și completările ulterioare), care trăiesc atât înariile naturale protejate, cât și în afara lor.

**Sunt interzise:**

- 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;
- recoltarea florilor și a fructelor, culegerea, tăierea, dezrădăcinarea sau distrugerea cu intenție a acestor plante în habitatele lor naturale, în oricare dintre stadiile ciclului lor biologic;
- deținerea, transportul, vânzarea sau schimburile în orice scop, precum și oferirea spre schimb sau vânzarea a exemplarelor luate din natură, în oricare dintre stadiile ciclului lor biologic;
- Este interzisă abandonarea deșeurilor de orice fel pe teritoriul siturilor **ROSCI0044 Corabia - Turnu Măgurele și ROSPA0024 Confluența Olt-Dunăre;**
- Este interzisă spălarea utilajelor în ecosistemul acvatic al ariilor naturale protejate;
- Se vor lua măsuri pentru reducerea emisiilor poluante și a producerii de praf în timpul lucrărilor. Se recomandă în sezonul cald stropirea drumurilor de pământ sau acoperite cu praf pentru a împiedica antrenarea unei cantități mari de pulberi în aer;
- Echipa de lucrători va fi instruită cu privire la existența ariilor **ROSCI0044 Corabia-Turnu Măgurele și ROSPA0024 Confluența Olt-Dunăre**, în zona de desfășurare a activității, cu precădere asupra măsurilor și responsabilităților ce le revin privind protecția acestora.

**Condițiile necesare a fi îndeplinite în funcție de prevederile actelor normative specifice.**

- Intretinerea lunara a drumurilor de acces tehnologice prin astuparea gropilor, completari si nivelari
- Curatirea si inlaturarea namolurilor din decantoare si bazine vidanjabile
- Colectarea, trasportul si eliminarea deseurilor de catre contactorii autorizati
- Eliminarea poluării produsa de apele pluviale si reziduale
- Prevenirea scurgerilor accidentale de substante periculoase (uleiuri minerale, alte substante periculoase)

**Condiții care reies din raportul privind impactul asupra mediului, respectiv din cerințele legislației comunitare specifice, după caz;**

- Beneficiarul va respecta prevederile H.G. 638/1999 privind aprobarea Regulamentului de apărare împotriva inundațiilor, fenomenelor meteorologice periculoase și accidentelor la construcțiile hidrotehnice și a Normativului-cadru de dotare cu materiale și mijloace de apărare operativă împotriva inundațiilor și ghețurilor.

- În scopul prevenirii acestor poluări accidentale pe suprafața amplasamentului se va asigura funcționarea în parametri normali a utilajelor din dotare iar agregatele exploatate în faza a două din zăcămintele situate sub nivelul hidrostatic se vor încărca după scurgerea apelor din depozitul litologic.

**3. În timpul închiderii, demolării, dezafectării, refacerii mediului și postînchidere:**

- revenirea la condițiile de mediu inițiale, după realizarea lucrărilor de închidere a suprafețelor destinate organizărilor de șantier.



- condiții pentru refacerea stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului;
- evacuarea tuturor materialelor, utilajelor, deșeurilor de pe amplasament în zonele organizărilor de șantier.

**V. Informații cu privire la procesul de consultare a autorităților cu responsabilități în domeniul protecției mediului (participante în comisiile de analiza tehnică)**

Pe parcursul procedurii au fost emise:

- puncte de vedere favorabile în ceea ce privește realizarea proiectului, ale autorităților participante în comisiile de analiza tehnică: Garda Forestieră Olt, Direcția Silvică Olt, Direcția pentru Agricultură Olt, Inspectoratul pentru Situații de Urgență, Direcția Județeană pentru Cultură Olt, Consiliul Județean, Sistemul de Gospodărire al Apelor, Primăria Corabia, Direcția de Sănătate Publică, Garda Națională de Mediu – Comisariatul Județean Olt, Agenția Națională pentru Aree Naturale Protejate;
- aviz de gospodărire a apelor;
- aviz ANANP;
- puncte de vedere analiza RIM: primăria Corabia.

**VI. Informații cu privire la procesul de participare a publicului în procedura derulată:**

- când și cum a fost informat publicul, pe etape ale procedurii derulate;
- Anunț public privind depunerea solicitării de emitere a acordului de mediu: APM în data de 05.06.2020, Gazeta Oltului în data de 11.06.2020, primăria Corabia în data de 10.06.2020, sediu/site titular în data de 10.06.2020 ;
- Anunț public privind decizia de încadrare a proiectului: APM 30.06.2020, Gazeta Oltului în data de 30.06.2020, primăria Corabia 29.06.2020, sediu titular 29.06.2020;
- Anunț dezbateri publice: APM 02.09.2020, Gazeta de Sud 02.09.2020, primăria Corabia în data de 01.09.2020. Dezbaterile publice au fost organizate în data de 02.10.2020 la Complex Sportiv San Siro – Corabia.

**a) decizia de emitere a acordului:**

Îndrumarul și lista de control pentru etapa de definire a domeniului evaluării și de realizare a Raportului privind studiul de realizare a impactului asupra mediului fost adus la cunoștința titularului în data de 20.04.2018 cu nr. de înregistrare 3414;

- în data de 31.07.2018 a fost depus Raportul la studiul de evaluare a impactului asupra mediului;
- Raportul privind impactul asupra mediului a fost disponibil pentru consultare atât la sediul A.P.M. Olt, cât și pe pagina de internet a A.P.M. Olt;
- în urma ședinței CAT din 09.10.2020 pentru parcurgerea etapei de analiză a calității Raportului la studiul de evaluare a impactului asupra mediului, s-a analizat Studiul de evaluare Adecvata revizuit s-a luat decizia de emitere a Acordului de Mediu;
- anunțul privind decizia de emitere a acordului de mediu a fost adus la cunoștința publicului prin publicare în mass-media locală de **către titular în data de 13.10.2020, publicare pe pagina de internet a A.P.M. Olt în data de 13.10.2020.**

**• cum au fost luate în considerare propunerile/observațiile justificate ale publicului interesat:**

Nu au fost înregistrate propuneri sau observații din partea publicului.

**• dacă s-au solicitat completări/revizuirii ale raportului privind impactul asupra mediului și dacă acestea au fost puse la dispoziția publicului interesat:**

- Nu s-au solicitat completări/revizuirii ale RIM;
- S-a solicitat revizuire EA care a fost pusă la dispoziția publicului interesat prin afișare pe site APM,

60



**AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI OLT**

Adresa: Str. Ion Moroșanu, Nr.3, Slatina, Jud. Olt, Cod: 230081

Tel : 0249/439166; 0746248742; 0349/401720; Fax : 0249/423670; e-mail : [office@apmot.anpm.ro](mailto:office@apmot.anpm.ro)

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

în conformitate cu prevederile art. 15, alin. 2, lit. a), din O.U.G. nr. 195/2005, privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare, titularul are obligația de a notifica autoritatea competentă pentru protecția mediului dacă intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii acordului de mediu, precum și asupra oricăror modificări ale condițiilor care au stat la baza emiterii acestuia, înainte de realizarea modificării.

**VI. Planul de monitorizare a mediului, cu indicarea componentelor de mediu care urmează a fi monitorizate, a periodicității, a parametrilor și a amplasamentului ales pentru monitorizarea fiecărui factor:**

**Implementarea proiectului se va realiza de către titularul de proiect - planul de protecția mediului va cuprinde:**

- managementul deșeurilor:
  - eliminarea corespunzătoare a deșeurilor produse pe amplasament;
- protecția apelor calității apelor subterane:
  - verificarea respectării adâncimii de excavare.
- protecția atmosferei:
  - monitorizarea traficului auto;
  - efectuarea reviziilor tehnice periodice la utilajele din dotare astfel încât noxele eliminate în atmosferă să se încadreze în limitele legale.
- protecția solului și subsolului:
  - realizarea corectă a lucrărilor de taluzare a malurilor;
  - interzicerea abandonării deșeurilor sau depozitarea acestora în locuri neautorizate și sancționarea nerespectării acestei prevederi;
  - monitorizarea cantităților de agregate excavate.
- conservarea biodiversității:
  - amenajarea spațiului verde cu specii caracteristice luncilor și teraselor râurilor;
  - protecția speciilor sălbatice de plante și animale

Reabilitarea si modernizarea portului Corabia		Autoritatea responsabila	
Categorie	Masuri	Executie	Exploatare
<b>Zgomot si vibratii</b>	<b>Constructie</b>		
	Adoptarea de tehnici de constructie in vederea respectarii limitelor de zgomot impuse in vecinatatea siturilor Natura 2000	Contractor	-
	<b>Operare</b>		
	Intretinerea lunara a drumurilor de acces tehnologice prin astuparea gropilor, completari si nivelari	-	Beneficiar
<b>Eliminarea deseurilor</b>	<b>Constructie</b>		
	Instalarea de toalete ecologice	Contractor	-
	Eliminarea deseurilor la maxim 2 – 3 zile	Contractor	-
	<b>Operare</b>		
	Curatirea si inlaturarea namolurilor din decantare si bazine vidanjabile	-	Beneficiar



	Colectarea, transportul si eliminarea deseurilor de catre contractori autorizati	-	Beneficiar
<b>Ape de suprafata, ape subterane, sol</b>	<b>Constructie</b>		
	Organizarea si managementul santierului	Contractor	-
	Prevenirea scurgerilor accidentale de combustibili. Amenajarea platformelor pentru alimentarea cu carburant	Contractor	-
	Interzicerea spalarii utilajelor de-a lungul cursurilor de apa: rauri, parauri.	Contractor	-
	Reducerea infiltratiilor in apele subterane prin amplasarea de platforme de beton acolo unde sunt necesare	Contractor	-
	<b>Operare</b>		
	Eliminarea poluarii produsa de apele pluviale si reziduale	-	Beneficiar
<b>Aer</b>	Prevenirea scurgerilor accidentale de substante periculoase (uleiuri minerale, alte substante periculoase)	-	Beneficiar
	<b>Constructie</b>		
	Folosirea sistemelor speciale in vederea retinerii particulelor	Contractor	-
	Intretinerea drumurilor santierului si a bazei, prin activitati de curatare si spalare periodica	Contractor	-
	Intretinerea corespunzatoare a utilajelor si mijloacelor de transport	Contractor	-
	<b>Operare</b>		
	Intretinerea corespunzatoare a utilajelor si mijloacelor de transport pentru activitatile portuare	-	Beneficiar
Monitorizarea nivelului de emisii in aer	-	Beneficiar	
<b>Flora si fauna</b>	<b>Constructie</b>		
	Evaluarea si programarea lucrarilor pentru evitarea afectarii siturilor Natura 2000	Contractor	-
	Monitorizarea lucrarilor de constructie in vederea asigurarii indeplinirii conditiilor de cuibarit pentru speciile protejate	Contractor	Beneficiar
<b>Patrimoniul cultural si arheologic</b>	Stabilirea/elaborarea studiilor de descarcare arheologica	Contractor/Beneficiar	Beneficiar
	Potentiale ramasite arheologice descoperite	Contractor	Beneficiar
<b>Mediul social si economic</b>	<b>Constructie</b>		
	Amplasarea conforma a organizarii de santier	Contractor	-
	Marcarea locurilor unde se executa lucrari	Contractor	-
	Prezentarea populatiei a principalilor factori poluanti si a masurilor prevazute	Contractor	Beneficiar



	Controlul traficului si a facilitatilor de transport, astfel incat descarcarile accidentale sa fie evitate	Contractor	-
	Amplasarea de instalatii sanitare mobile in zona punctelor de lucru	Contractor	-
	<b>Operare</b>		
	Efectuarea de analize referitoare la afectarea terenurilor in vederea stabilirii etapelor urmatoare	-	Beneficiar
	Raportarea mecanismului catre comunitatile afectate	-	Beneficiar
<b>Peisajul</b>	<b>Constructie</b>		
	Reabilitarea suprafetelor de teren afectate dupa perioada de constructie	Contractor	-

#### Predicția impacturilor

Predicția impacturilor reprezintă o evaluare calitativă și cantitativă a formelor de impact.

Parametrii luați în considerare pentru evaluarea impacturilor sunt:

- Etapa proiectului: execuție, operare;
- Natura impactului: pozitiv, negativ;
- Tipul impactului: direct, secundar, indirect;
- Potentialul cumulativ: da/nu;
- Extinderea spațială: local, local (în afara N2k), local (în interiorul N2k), zonal, regional, coridorul ecologic;
- Durata: termen scurt, mediu, lung;
- Frecvența: accidental, o singură dată/ temporar, intermitent, periodic, fără întrerupere;
- Probabilitatea: incert, improbabil, probabil, foarte probabil;
- Reversibilitatea: reversibil, ireversibil;
- Natura transfrontieră: da/nu.

<b>Integritatea ariilor naturale protejate de interes comunitar care se află pe traseul sau în vecinătatea portului CORABIA sunt afectate dacă PP poate:</b>	
<b>să reducă suprafața habitatelor și/sau numărul exemplarelor speciilor de interes comunitar;</b>	Lucrările propuse nu afectează exemplarele de specii de interes comunitar și nu reduc suprafața habitatelor protejate în aceste situri
<b>să ducă la fragmentarea habitatelor de interes comunitar;</b>	Lucrările propuse nu fragmentează habitatele de interes comunitar.
<b>să aibă impact negativ asupra factorilor care determină menținerea stării favorabile de conservare a ariei naturale protejate de interes comunitar;</b>	În perioada de execuție a lucrărilor propuse va apărea impact negativ asupra factorilor abiotici. Acest impact este temporar pe perioada lucrărilor. După finalizarea acestora condițiile



	abiotice vor reveni la parametri stabili.
<b>să producă modificări ale dinamicii relațiilor care definesc structura și/sau funcția ariei naturale protejate de interes comunitar.</b>	Lucrarile propuse nu vor produce modificări în dinamica relațiilor structurale ale sitului.

Identificarea impactului	Evaluarea impactului	Ariile naturale protejate de interes comunitar
Tipul de impact	indicatori-cheie cuantificabili folosiți la evaluarea impactului produs prin implementare planului	
<u>Direct</u>	1. procentul din suprafața sitului care va fi afectat;	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Lucrarile de dragare se desfășoară în interiorul siturilor</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>ROSCI0044 Corabia – Turnu Magurele (8.354,1 ha) – suprafață dragată - 234.082 mp (23,40ha) – 0,28%,</b></li> <li>o <b>ROSPA0024 Confluenta Olt – Dunare (20.483,8 ha) – suprafață dragată 234.082 mp (23,40ha) – 0,11% ;</b></li> </ul> </li> <li>- <b>Lucrările de reabilitare cheu se realizează pe limita și în afara siturilor;</b></li> <li>- <b>Lucrările de reabilitare drum se realizează în afara siturilor - se reabilitează drumul existent aflat în incinta portuară și se extinde în interiorul incintei portuare.</b></li> </ul>
	2. procentul ce va fi pierdut din suprafețele habitatelor folosite pentru necesitățile de hrană, odihnă și reproducere ale speciilor de interes comunitar;	Nu vor fi afectate suprafețe folosite pentru necesitățile de hrană, odihnă și reproducere ale speciilor de interes comunitar 0%
	3. fragmentarea habitatelor de interes comunitar (exprimată în procente);	Nu se vor fragmenta habitate de interes comunitar. 0%
	4. durata sau persistența fragmentării;	0
	5. durata sau persistența perturbării speciilor de interes comunitar, distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar;	Perturbarea condițiilor specifice pentru fiecare specie identificată în zonele propuse pentru lucrări va fi pe o perioadă temporară, urmând ca la finalizarea lucrărilor acestea să revină la starea





		initială. 0%
	6. schimbări în densitatea populațiilor (nr. de indivizi/suprafață);	Nu vor apărea schimbări în densitatea populațiilor ( nr. Indivizi) 0%
	7. scara de timp pentru înlocuirea speciilor/habitatelor afectate de implementarea planului	0
	8. Indicatorii chimici-cheie care pot determina modificări legate de resursele de apă sau de alte resurse naturale, care pot determina modificarea funcțiilor ecologice ale unei arii naturale protejate de interes comunitar.	Pulberi in atmosfera
<u>Indirect</u>	evaluarea impactului cauzat de PP fără a lua în considerare măsurile de reducere a impactului;	fără a lua în considerare măsurile de reducere impactul negativ indirect va fi semnificativ în perioada lucrărilor.
<u>Pe termen scurt</u>	evaluarea impactului cauzat de PP fără a lua în considerare măsurile de reducere a impactului;	fără a lua în considerare măsurile de reducere, impactul negativ pe termen scurt va fi semnificativ în perioada lucrărilor.
<u>Pe termen lung</u>	evaluarea impactului cauzat de planul propus fără a lua în considerare măsurile de reducere a impactului;	pe termen lung nu va exista impact negativ.
<u>În faza de construcție</u>	evaluarea impactului cauzat de planul propus fără a lua în considerare măsurile de reducere a impactului;	in zonele propuse pentru lucrari se va semnala un impact negativ in limite admisibile pe o perioada temporară, urmând ca la finalizarea lucrarilor acestea sa revina la starea initială.
<u>În faza de operare</u>	evaluarea impactului cauzat de planul propus fără a lua în considerare măsurile de reducere a impactului;	0
<u>Rezidual</u>	evaluarea impactului rezidual care rămâne după implementarea măsurilor de reducere a impactului pentru planul propus și pentru alte PP.	0
<u>cumulativ</u>	evaluarea impactului cumulativ al PP propus cu alte	0



	PP:	
	evaluarea impactului cumulativ al PP cu alte PP fără a lua în considerare măsurile de reducere a impactului	0

Prezentul acord de mediu nu exonerează de răspundere proiectantul sau constructorul în cazul producerii unor accidente în timpul execuției lucrărilor sau exploataării acestora.

**Răspunderea pentru corectitudinea informațiilor puse la dispoziția autorității competente pentru protecția mediului și a publicului revine în întregime titularului proiectului.**

**Prezentul acord de mediu este valabil pe toată perioada punerii în aplicare a proiectului. Nerespectarea prevederilor prezentului acord de mediu se sancționează conform prevederilor legale în vigoare.**

**Prezentul acord de mediu poate fi contestat în conformitate cu prevederile Legii nr. 292/2018 și ale Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.**

Prezentul Acord de Mediu conține 66 de pagini și a fost redactat în 2 exemplare originale.

**DIRECTOR EXECUTIV,  
Dorel ȘTEOMLEGA**

**ȘEF SERVICIU A.A.A.,  
Ionel TOLOS**

**ȘEF SERVICIU C.F.M.,  
Dorin ROGOJINARU**

**Întocmit,  
Anca Truță**

**Întocmit,  
Ion Croitoru**

