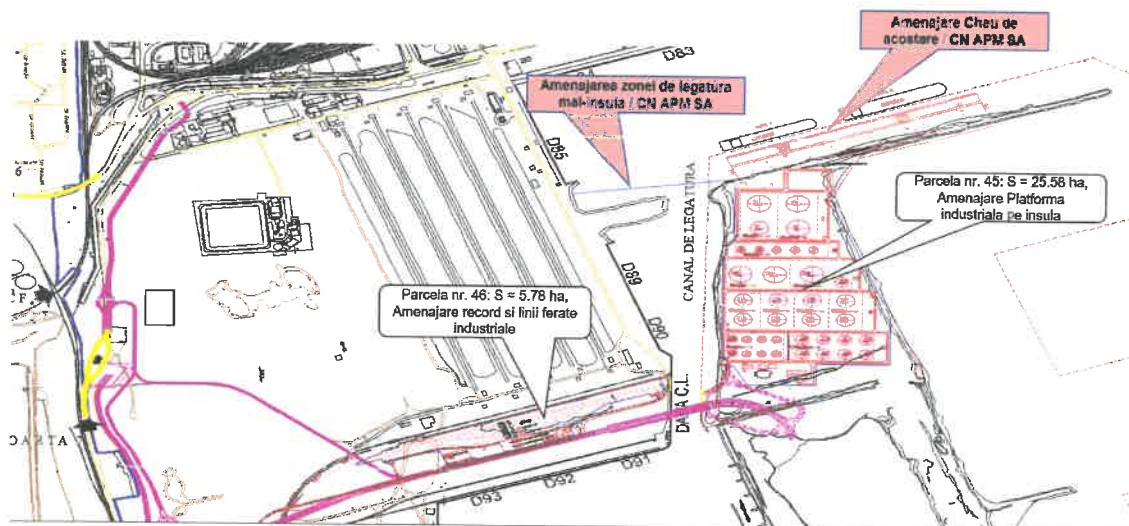


NOTIFICARE

Dezvoltarea insulei - Cheu de acostare pe latura de Nord a insulei artificiale, inclusiv amenajarea zonei de legatura mal-insuia, in vederea deservirii viitoarei platforme industriale



PR01-500-NC	Notificare catre Agentia de Mediu Constanta	Pagina 1 din 13	Rev.0
Acest documentul este proprietatea CN APM SA Constanta drept pentru care reproducerea, copierea, modificarea, transmiterea sau re-transmiterea totala sau partiala catre o alta/terta parte, (persoana, organizatie, etc), este interzisa fara acordul scris al proprietarului.			

Cuprins

1. DATE GENERALE SI LOCALIZAREA PROIECTULUI	
1.1. Denumirea proiectului:	3
1.2. Amplasamentul proiectului, inclusiv vecinatatile, si adresa obiectivului.....	3
1.3. Date de identificare a titularului proiectului:	4
1.4. Incadrare in planurile de urbanism /amenajarea teritoriului aprobate/adoptate si/sau alte scheme/programe	4
1.5. Incadrare in alte activitati existente (daca e cazul)	5
1.6. Bilantul teritorial – suprafata totala, suprafata construita (cladiri, accese), surafrata spatii verzi, numar locuri de parcare (daca e cazul)	7
2. DESCRIEREA SUMARA A PROIECTULUI.....	7
3. MODUL DE ASIGURARE A UTILITATILOR	13
4. ANEXE – piese desenate.....	13
- certificat de urbanism	
- plan de amplasament	
- plan de incadrare in zona	

PR01-500-NC	Notificare catre Agentia de Mediu Constanta	Pagina 2 din 13	Rev.0
Acest documentul este proprietatea CN APM SA Constanta drept pentru care reproducerea, copierea, modificarea, transmiterea sau re-transmiterea totala sau partiala catre o alta/terta parte, (persoana, organizatie, etc), este interzisa fara acordul scris al proprietarului.			

1. DATE GENERALE SI LOCALIZAREA PROIECTULUI

1.1. Denumirea proiectului:

Dezvoltarea insulei - Cheu de acostare pe latura de Nord a insulei artificiale, inclusiv amenajarea zonei de legatura mal – insula, in vederea deservirii viitoarei platforme industriale

Lucrarea se incadreaza in prevederile Anexei nr. 1 la HG nr. 445/2009, punctul 8b: *Porturi comerciale, cheuri pentru încărcare și descărcare legate de uscat și porturi exterioare (exclusiv cheuri pentru feribot) care permit operarea navelor de cel puțin 1.350tone.*

1.2. Amplasamentul proiectului, inclusiv vecinatatile, si adresa obiectivului

Teritoriul pe care se va realiza investitia este situat in Portul Constanta in zona insulei artificiale, cea mai mare parte fiind acvatoriu portuar.

Cheul va fi construit in extremitatea nordica a insulei artificiale iar legatura intre mal si insula va fi amenajata intre taluzul neamenajat in prelungirea danei 85 de pe mal si zona de Nord-Vest a insulei din dreptul acestuia.

Insula este situata în partea de sud – est a Portului Constanța. Intreaga suprafata a insulei este teren castigat asupra marii, prin umpluturi cu material rezultat din dragaje si cu material adus din depozite.

Vecinatati: Teritoriul denumit "Insula" este marginit de ape, la Est fiind senalul de acces in Portul Constanta Nord, iar la Vest se afla bazinul fluvio-maritim si Canalul de Legatura. La Nord se afla bazinul danelor de minereu, iar in partea de Sud este marginit de digul de compartimentare existent prevazut pentru executia la adapost a lucrarilor hidrotehnice situate la Nord de acestea.

Terenul si acvatoriul portuar ce va suferi modificari urmare a investitiei apartin domeniului public al statului, potrivit anexei 16 la HG 1705/2006. Totodata terenul si acvatoriul constituie infrastructura de transport naval conform art. 6 si 7 din OG 22/1999. Terenul si acvatoriul se afla in proprietatea statului roman reprezentat prin Ministerul Finantelor, in administrarea Ministerului Transporturilor si mai departe in concesiunea CNAPM SA Constanta. Contractul de concesiune semnat intre Ministerul Transporturilor si CNAPM SA Constanta a fost incheiat in baza

PR01-500-NC	Notificare catre Agentia de Mediu Constanta	Pagina 3 din 13	Rev.0
Acest documentul este proprietatea CN APM SA Constanta drept pentru care reproducerea, copierea, modificarea, transmiterea sau re-transmiterea totala sau partiala catre o alta/terta parte, (persoana, organizatie, etc), este interzisa fara acordul scris al proprietarului.			

prevederilor OUG 54/2006. Pe langa OUG 54/2006, pentru regimul proprietatii publice mai sunt aplicabile prevederile noului Cod civil si ale Legii 213/1999.

In urma realizarii investitiilor propuse prin prezentul studiu, suprafata acvatoriului portuar ce formeaza obiectul concesiunii se va diminua cu suprafata aferenta lucrarilor de cheu/dana, iar suprafata aferenta cheurilor danelor va creste in aceeasi masura. Dupa finalizarea investitiilor in conditiile legii, este necesara modificarea anexei 16 la HG 1705/2006 si incheierea unui Act aditional la contractul de concesiune in temeiul prevederilor aceluiasi OUG 54/2006.

1.3. Date de identificare a titularului proiectului:

a) denumire titular: Compania Nationala Administratia Porturilor Maritime S.A. Constanta

b) adresa titularului, telefon, fax, adresa e-mail

Adresa: Incinta Port Constanta, Gara Maritima, cod 900900
Telefon: +40.241.61.15.40
Fax: +40.241.61.95.12
E-mail: dirgensec@constantza-port.ro

Website: <http://www.portofconstantza.com>

c) reprezentanti legali/imputerniciti cu date de identificare

Daniela STANCA

1.4. Incadrare in planurile de urbanism /amenajarea teritoriului aprobate/adoptate si/sau alte scheme/programe

Proiectul „Dezvoltarea insulei - Cheu de acostare pe latura de Nord a insulei artificiale, inclusiv amenajarea zonei de legatura mal – insula, in vederea deservirii viitoare platforme industriale”, reprezinta primul pas concret in introducerea in circuitul economic al portului Constanta a insulei artificiale in vederea fructificarii potentialului urias al acestui teren aflat in centrul zonei libere a portului.

“Insula artificiala” a fost prevazuta in planul de dezvoltare a portului inca de la demararea lucrarilor Etapei a IV de extindere a portului Constanta Sud inceputa in 1976, cand, ca urmare a dimensiunilor mari ale noii incinte create (Portul Constanta

PR01-500-NC	Notificare catre Agentia de Mediu Constanta	Pagina 4 din 13	Rev.0
Acest documentul este proprietatea CN APM SA Constanta drept pentru care reproducerea, copierea, modificarea, transmiterea sau re-transmiterea totala sau partiala catre o alta/terta parte, (persoana, organizatie, etc), este interzisa fara acordul scris al proprietarului.			

Sud), dimensiuni care ar fi permis formarea unor valuri interioare importante, a aparut necesitatea realizarii unor diguri de compartimentare interioare.

Legatura dintre aceasta zona si restul portului urma sa se efectueze prin intermediul unui pod care urma sa se realizeze peste Canalul de legatura. Lucrarile de realizare a acestui pod au fost incepute dar s-au oprit odata cu sistarea celorlalte lucrari de infrastructura din zona.

In compartimentarea facuta de diguri, denumita "Insula", a fost adus material de umplutura de la excavatiile canalului navigabil Dunare-Marea Neagra. Pana la sistarea lucrarilor din 1989, nu au inceput lucrarile de realizare a molurilor.

Incepand cu anul 2000, Studiile privind dezvoltarea portului Constanta au fost reluate. Astfel, in perioada Septembrie 2000 – noiembrie 2001, echipa de studiu alcatuita din reprezentanti ai Institutului Japonez de dezvoltare a Zonelor de Coasta (OCDI) si ai Pacific Consultants International (PCI), a realizat in colaborare cu Ministerul Lucrarilor Publice, Transporturilor si Locuintei, "Studiul de Fezabilitate pentru Proiectul de Dezvoltare a Portului Constanta" care include Master Planul Portului Constanta, Planul de Dezvoltare pe Termen Scurt si Studiul de Fezabilitate pentru Portul Constanta.

Totodata, Planul de Urbanism Zonal al Portului Constanta intocmit si aprobat ulterior, indica necesitatea realizarii insulei si a molurilor adiacente, ca urmare si a concluziilor studiilor efectuate privind prognoza de trafic pana in anul 2020, din care a rezultat o tendinta de crestere accentuata a volumului de marfuri care vor fi tranzitate prin Portul Constanta.

In prezent, in contextul a numeroase solicitari primite din partea unor firme romanesti si straine ce doresc sa realizeze in zona Insulei si in zona fluvio-maritima investitii pentru desfasurarea de activitati diverse, se impune necesitatea de a fi realizate noi cheuri si teritorii portuare, iar Insula artificiala este un amplasament cu un potential deosebit.

1.5. Incadrare in alte activitati existente (daca e cazul)

Proiectul este prevăzut în Master Planul portului Constanța si in Masterplanul General de Transporturi pentru Romania, aprobat de Ministerul Transporturilor.

Proiectul se încadrează în cadrul **Programului Operațional Infrastructură Mare POIM 2014-2020**, Axa Prioritară 1 Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei

PR01-500-NC	Notificare catre Agentia de Mediu Constanta	Pagina 5 din 13	Rev.0
Acest documentul este proprietatea CN APM SA Constanta drept pentru care reproducerea, copierea, modificarea, transmiterea sau re-transmiterea totala sau partiala catre o alta/terta parte, (persoana, organizatie, etc), este interzisa fara acordul scris al proprietarului.			

TEN-T și a transportului cu metroul, Prioritatea de investiții 7i Sprijinirea unui spațiu european unic al transporturilor de tip multimodal prin investiții în TEN –T, Obiectivul specific 1.3 (OS) - Creșterea gradului de utilizare a căilor navigabile și a porturilor situate pe rețeaua TEN-T centrală

Prezenta investitie a fost inclusa in Lista proiectelor prioritare POIM pentru a fi implementate in perioada 2014-2020.

La momentul elaborarii prezentului memoriu au fost avute in vedere urmatoarele documente:

- Masterplanul realizat in anul 2000 care a definit strategia de dezvoltare a Portului Constanta pana in anul 2020.
- P.U.Z. aprobat pentru Portul Constanta – 2006
- Bilantul de Mediu Nivel I intocmit de SC Blue Terra Consulting SRL
- Studiu de fezabilitate „Studiu de dezvoltare a insulei din Portului Constanta”- 2008 elaborat de IPTANA
- Studiul de prefezabilitate : „Platforma industrială in portul Constanta Sud”- 2013
- Studiul de fezabilitate: “Platforma industrială in portul Constanta Sud” – 2013
- Documente referitoare la proiectele aflate in curs de implementare avand ca scop modernizarea si dezvoltarea Portului Constanta, respectiv: Finalizarea Digului de Larg in Portul Constanta – extindere cu 1050 m, Pod Rutier la km 0+540 al Canalului Dunare Marea Neagra, Dezvoltarea Capacitatii Feroviare in Zona Fluvio-Maritima a Portului Constanta, Extinderea spre Sud a Danei de gabare
- Lista proiectelor de investitii viitoare avute in vedere de APMC in ceea ce priveste insula: Portul Constanta Sud. Pod peste canalul de legatura in zona fluvio-maritima si racorduri cu rețeaua de drumuri interioara si exterioara a portului;
- Strategia de investitii pe termen scurt, mediu si lung a diferitilor investitori in zona portului Constanta.

Pentru aceasta, C.N. A.P.M. S.A. Constanța a analizat posibilitățile de care dispune Portul Constanța, pentru realizarea unor terminale specializate pe insula artificiala, care să permită acostarea unor nave de mare capacitate ce vor fi încărcate cu produse lichide, și a concluzionat că insula artificiala poate fi alocată acestei activități in portul Constanta, datorita faptului ca numarul danelor de mare capacitate si adancimi mari (-19 m) este redus, cat si amplasarea acestora, nu permite noilor operatori sa le poata utiliza.

PR01-500-NC	Notificare catre Agentia de Mediu Constanta	Pagina 6 din 13	Rev.0
Acest documentul este proprietatea CN APM SA Constanta drept pentru care reproducerea, copierea, modificarea, transmiterea sau re-transmiterea totala sau partiala catre o alta/terta parte, (persoana, organizatie, etc), este interzisa fara acordul scris al proprietarului.			

Includerea insulei in circuitul economic al portului va permite utilizarea unui spatiu amplasat in zona libera a portului Constanta accesibil navelor de mare tonaj, aceasta posibilitate neexistand practic in prezent in zona libera a portului pentru produsele vrac lichide.

1.6. Bilantul teritorial – suprafata totala, suprafata construita (cladiri, accese), suprafrata spatii verzi, numar locuri de parcare (daca e cazul)

Proiectul presupune strict lucrari de infrastructura portuara si lucrari de dragaje.

Suprafata totala care urmeaza sa fie amenajata in cadrul acestei investitii este de cca 241.000 mp din care cca 111.000 mp pentru lucrari de infrastructura si cca 130.000 mp pentru lucrari de dragaj.

Pentru inceput, s-a propus analiza realizarii cheurilor si teritoriilor in zona de Nord a Insulei, in continuarea umpluturilor existente, teritoriul fiind dimensionat astfel incat sa se poata realiza un terminal specializat si gasirea celor mai bune solutii tehnice de racordare a insulei cu malul.

Din cei 111.000 mp destinati lucrarilor de infrastructura portuara suprafata de cca 70.700 mp reprezinta teritoriu nou, castigat din mare.

2. DESCRIEREA SUMARA A PROIECTULUI

Proiectul include urmatoarele categorii de lucrari:

- realizarea cheului de acostare pe latura de nord a insulei artificiale
- amenajarea zonei de legatura dintre insula si mal

Cheul de acostare pe latura de Nord a insulei artificiale

Cheul de acostare va fi utilizat la operatiuni de descarcare/incarcare a marfurilor generale si lichide si va avea o lungime de cca 700,0 m la extremitatea de Nord a Insulei de m din care:

- Dana Vestica cu lungimea de cca 350 m ce va fi alocata pentru nave de maxim 150.000 DWT,
- Dana Estica cu lungimea de cca 350 m ce va fi amenajata pentru nave de maxim 150.000 DWT.

Cheul va fi alcatuit din pile de virole, care sunt elemente circulare de 12,5 m diametru exterior, cu grosimea peretelui de 0,50 m si de maxim 2,0 m inaltime,

PR01-500-NC	Notificare catre Agentia de Mediu Constanta	Pagina 7 din 13	Rev.0
Acest documentul este proprietatea CN APM SA Constanta drept pentru care reproducerea, copierea, modificarea, transmiterea sau re-transmiterea totala sau partiala catre o alta/terta parte, (persoana, organizatie, etc), este interzisa fara acordul scris al proprietarului.			

avand astfel volumul de 40,0 mc (greutate de 100 t). Virolele vor fi asezate suprapus, iar lestarea se va asigura prin umplerea lor cu piatra sparta. La partea inferioara va fi prevazut un "dop" de beton.

Pilele din virole se vor monta cu interspatii, ceea ce impune amenajarea in consecinta a acestui rost pentru ca anrocamentele din spate sa fie retinute si sa nu patrunda in bazinul portuar.

La partea superioara, in zona coronamentului, cele 2 virole superioare se vor solidariza prin turnarea unei fasii de beton.

Frontul de acostare trebuie sa asigure lungimea necesara pentru acostarea simultana a doua nave cu capacitatea de pana la 150.000 tdw, astfel incat sa permita accesul si plecarea navelor si sa asigure spatiile de siguranta fata de navele adiacente.

Pentru determinarea inaltimii frontului de acostare se are in vedere cota superioara a coronamentului, adancimea sub nivelul minim al apei si variatia de nivel.

Pentru stabilirea cotei se are in vedere atat variatia de nivel a apei, cat si dimensiunile navei. Acest nivel trebuie sa fie cel putin mai sus cu 2,0 m fata de nivelul mediu multianual al apei. De asemenea, se face si verificarea ca acest nivel sa fie cu min.1,0 m peste nivelul maxim anual cu asigurarea in sirul multianual de 2 %. Nivelul maxim al apei, in special cand vanturile bat dinspre larg, creste fata de nivelul mediu cu 0,8 – 0,9 m.

De asemenea, este necesar sa fie adoptata o sistematizare verticala care sa permita realizarea pantelor pentru scurgerea gravitationala a apei si a montarii unor retele subterane de utilitati.

Avand in vedere cele de mai sus, se adopta nivelul superior al coronamentului la cota de + 3,0 m fata de nivelul mediu +/- 0,0 al Marii Negre.

Fata de nivelul mediu al apei, adancimea in fata cheului a fost calculate in functie de pescajul maxim al navei, rezervele de apa sub corpul navei si scaderea de nivel a apei fata de nivelul mediu. Adancimea la dana sub nivelul minim al apei pentru lungimea de cca 700,0 m destinata navelor de 150.000 tdw este de 19 m.

Avand in vedere valorile determinate mai sus ($H_d = 19,0$ m, $H_c = 3,0$ m), inaltimea frontului de acostare pentru exploatarea in siguranta a danei de operare, pentru nave de 150.000 tdw va fi de 22 m.

PR01-500-NC	Notificare catre Agentia de Mediu Constanta	Pagina 8 din 13	Rev.0
Acest documentul este proprietatea CN APM SA Constanta drept pentru care reproducerea, copierea, modificarea, transmiterea sau re-transmiterea totala sau partiala catre o alta/terta parte, (persoana, organizatie, etc), este interzisa fara acordul scris al proprietarului.			

Pentru realizarea celor doua dane vor fi executate lucrari de dragaj pentru a se ajunge la adancimea de -19 m si umpluturi intre latura de nord a insulei si cheu.

Elemente geometrice ale bazinului portuar

Pentru accesul navelor la dana de operare, este necesar ca in fata acesteia sa fie prevazuta o latime de bazin de cca. 360,0 m, avandu-se in vedere ca plecarea navelor sa fie facuta in siguranta prin "deschiderea cu un unghi α max = 45° "; in plus, va fi luata in calcul si existenta in bazin, adiacent unei nave, a unui remorcher si a unui tanc de bunkeraj.

Avand in vedere probabilitatea existentei simultane in bazin a navelor cu diverse capacitati se considera ca in bazin vor circula pe doua culoare in sens opus doua nave de 100.000 tdw sau pe un culoar numai o nava de 150.000 tdw.

Noile constructii ale danelor trebuie sa aiba posibilitati de acostare care sa permita cheiajul in siguranta a navelor de cele mai diverse dimensiuni, inclusiv a celor mai mari. Prin urmare, este necesar ca dana sa fie prevazuta cu bolarzi care sa reziste fiecare la tensiunile provocate de navele de capacitate maxima, conform cu standardele internationale (EAU 2012 Recomandari privind constructiile de tarm).

In plus, pentru absorbirea impactului navelor in timpul acostarii si protejarea navelor si a constructiei atunci cand acestea se afla la dana, de-a lungul cheiului trebuie instalati amortizori.

Prin urmare, cheul va fi prevazut cu bolarzi si amortizori de protectie pentru acostarea si stationarea navelor.

Bolarzii vor rezista la o sarcina de tractiune de 1500 KN (150 t). Ei vor fi confectionati din fonta si prinsi cu buloane in coronament. Distanta dintre rosturi va fi de 39,0 m.

Amortizorii se monteaza pe paramentul coronamentului si au rolul de a inmagazina o parte din energia de acostare a navei. O varianta este aceea de a prevedea amortizori cilindrici de 1,5-2,0 m diametrul exterior si 0,75 – 1,0 m diametru interior, iar lungimea de 4,0 m. Prinderea pe coronament se face prin lanturi si ancore metalice.

Pentru obtinerea teritoriului din spatele cheului, se prevad lucrari de umpluturi pana la nivelul de +5,0 m ajungand la cote de 2,5 m in zona cheului.

PR01-500-NC	Notificare catre Agentia de Mediu Constanta	Pagina 9 din 13	Rev.0
Acest documentul este proprietatea CN APM SA Constanta drept pentru care reproducerea, copierea, modificarea, transmiterea sau re-transmiterea totala sau partiala catre o alta/terta parte, (persoana, organizatie, etc), este interzisa fara acordul scris al proprietarului.			

Umpluturile vor fi realizate prin depunerea in apa a materialelor argiloase provenite din dragaje.

Pana la cota de +1,0 m, umpluturile se vor realiza prin descarcare directa din mijloace de transport (barje), iar peste aceasta cota materialul depus se va compacta.

Pentru a evita antrenarea umpluturilor in acvatoriul portuar, sunt necesare lucrari de retinere si protectie pe laturile pe care acestea nu sunt protejate, in special pe latura de Est unde agitatia din bazin este importanta. Aceste lucrari constau in realizarea unui dig in lungul teritoriului la adapostul caruia sa se execute umpluturile.

Astfel, pentru protectia umpluturilor se prevede un prism din anrocamente amplasat la baza, deasupra caruia pe taluzul umpluturii se executa un strat din blocuri de piatra naturala.

Prismul de anrocamente se executa cu mijloace plutitoare, cota superioara fiind de 5,0 m latimea la coronament este de 5,0 m, asigurand astfel rezistenta necesara la alunecare. Umplutura se aterne sub un taluz de cca 1 : 3. Protectia este realizata cu o manta de blocuri naturale de cca 3,0 t/buc.

Se va folosi doar piatra eruptiva (granit/bazalt) care nu suporta modificari fizico-chimice de nici un fel in contact cu apa ori alti factori externi.

Pe parcursul executiei lucrarilor, transbordul utilajelor, materialelor si a echipamentelor de pe malul portului principal pe insula artificiala se va realiza temporar prin 2 rampe de acces pentru utilaje plutitoare, una situata pe partea portului principal, iar cealalta amplasata in zona de nord-vest a insulei artificiale.

Etapele de executie ale rampelor constau:

- executarea dragajului zonei de fundare a prismului de blocaj pana la obtinerea unui teren de fundare conform
- realizarea primei etape de executie a prismului de anrocamente pentru realizarea blocajului
- instalarea prefabricatelor tip L (inglobarea acestora in prismul de anrocamente)
- completarea prismului de anrocamente astfel incat sa se asigure fixarea elementului prefabricat tip L
- continuarea cu realizarea lucrarilor de umplutura a zonei intre prefabricatele de blocaj si tarm cu material de umplutura conform.
- decaparea pamantului vegetal si/sau neconform pentru executia rampei pe partea de tarm

PR01-500-NC	Notificare catre Agentia de Mediu Constanta	Pagina 10 din 13	Rev.0
Acest documentul este proprietatea CN APM SA Constanta drept pentru care reproducerea, copierea, modificarea, transmiterea sau re-transmiterea totala sau partiala catre o alta/terta parte, (persoana, organizatie, etc), este interzisa fara acordul scris al proprietarului.			

- realizarea compactarii terenului de fundare pe partea de tarm si lucrarile de umputura pentru aducere la cota si conectare la stratul de umplutura realizat in mare
- asternerea stratului de piatra sparta peste stratul de umplutura cu atingerea parametrilor din standarde
- executarea cofrarii, armarea cu plasa sudata si turnarea dalelor de beton C30/35
- executarea rosturilor la dalele de beton

In plus, pe mal, se va amenaja o suprafata de cca 3041 mp ca zona de manevra si asteptare a masinilor/echipamentelor ce urmeaza sa fie transbordate pe insula in asa fel incat sa nu existe blocaje pe drumul de acces la aceste rampe.

Rampele de acces vor fi utilizate in lucrarile de constructie pentru noul cheu al insulei artificiale si sunt cuantificate in lucrarile de organizare de santier iar la terminarea lucrarilor vor fi predate in stare functionala catre beneficiar, astfel incat sa se asigure accesul pana la definitivarea podului de acces intre portul principal si insula artificiala.

Zona de legatura intre insula si mal

Zona de legatura insula-mal va trebui sa rezolve problema legata de pozarea conductelor de transfer a utilitatilor intre mal si insula.

Solutia tehnica de transfer a utilitatilor intre mal si insula printr-o lucrare de subtraversare a senalului cu trasee prin tuburi de protectie a fost gandita cu verificarea respectarii conditiilor de coexistenta a retelelor pozate submarin cu potentialele lucrari ulterioare de dragaj, precum si a reglementarilor tehnice in vigoare impuse de catre autoritatea competenta, ANRE.

Toate traseele pentru utilitati vor fi adapostite inauuntrul a 2 conducte/tunele de protectie cu diametrul de 2000 mm fiecare, cu rol de tunele de utilitati, care prezinta avantajul ca vor permite vizitarea si intretinerea acestor trasee pe toata lungimea subtraversarii de cca 340 de ml intre mal si insula.

Intr-una din conductele/tunel de protectie se vor pozitiona cablurile de alimentare electrica grupate cu cablurile de comunicatii, pe paturi diferite. In cealalta conducta/tunel vor fi pozitionate alimentarea cu apa si gaze, plus canalizare.

PR01-500-NC	Notificare catre Agentia de Mediu Constanta	Pagina 11 din 13	Rev.0
Acest documentul este proprietatea CN APM SA Constanta drept pentru care reproducerea, copierea, modificarea, transmiterea sau re-transmiterea totala sau partiala catre o alta/terta parte, (persoana, organizatie, etc), este interzisa fara acordul scris al proprietarului.			

Traseul celor 2 conducte de protectie pentru utilitati va fi ingropat in solul de pe fundul bazinului portuar, lucrare ce presupune dragarea unui sant, pozarea conductelor de protectie, umplerea santului, realizarea unei protectii din piatra bruta. In aceasta zona se vor impune restrictii de ancorare pentru navele maritime si fluviale.

De asemenea in interiorul conductelor PAFSIN vor fi prevazute cai de acces pentru personalul de mentenanta, control, etc.

Traseele pentru alimentarea cu energie electrica a organizarii de santier cat si pentru alimentarea definitiva a cheului si a viitoarelor platforme industriale, vor fi avizate de catre Sucursala Energetica Port care va emite avize tehnice de racordare in baza carora se vor realiza atat elaborarea proiectelor tehnice cat si executia lucrarilor propriu-zise de catre societati autorizate ANRE pentru acest tip de lucrari, in conformitate cu Ordinul nr. 45/2016 al ANRE privind aprobarea "Regulamentului pentru atestarea operatorilor economici care proiecteaza, executa si verifica instalatii electrice", publicat in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I nr. 730 din 21/09/2016.

Pentru alimentarea cu gaze se vor utiliza conducte PEHD cu diametrul de 200 mm. Pentru alimentarea cu apa vor fi folosite conducte PEHD cu diametrul de 65 mm iar pentru canalizare vor fi folosite conducte PVC-KG cu diametrul de 315 mm.

Lucrarile de constructii ce se vor desfasura in perimetrul subacvatic vor duce la tulburarea apei cu sedimente argiloase si nisipoase ceea ce ar duce la modificarea temporara a conditiilor de viata pentru multe organisme cu influenta nefasta asupra faunei si florei din zona de santier. Cel mai putin afectate vor fi animalele mobile mai mari (pestii, amfibienii, reptilele) care se pot retrage. Un impact mai serios il vor resimti organismele vegetale, precum si animalele mici pelagice si bentonice.

Pana la sedimentarea impuritatilor in exces , zona santierului va fi ocolita de majoritatea organismelor obisnuite cu un grad mai mare de transparenta a apei.

Pe uscat, in perioada de realizare a lucrarilor se va produce poluarea aerului datorita activitatii unui parc de masini, organizarii de santier, bazelor de utilaje, depozitelor de materiale, statiilor de betoane. Poluarea atmosferica rezultata din circulatia autovehiculelor este caracterizata in principal prin emisii de gaze si particule poluante: monoxid de carbon, oxizi de azot, hidrocarburi volatile, prafuri cu metale grele si compusi sulfurati.

PR01-500-NC	Notificare catre Agentia de Mediu Constanta	Pagina 12 din 13	Rev.0
Acest documentul este proprietatea CN APM SA Constanta drept pentru care reproducerea, copierea, modificarea, transmiterea sau re-transmiterea totala sau partiala catre o alta/terta parte, (persoana, organizatie, etc), este interzisa fara acordul scris al proprietarului.			

Se estimeaza ca durata de executie a lucrarilor din prezentul proiect este de 36 de luni.

3. MODUL DE ASIGURARE A UTILITATILOR

Cheul, de altfel intreaga insula va fi racordata la retelele de utilitati ale portului care vor fi transferate de pe mal pe insula prin lucrarea de subtraversare ce constituie unul din obiectele prezentului studiu. Aceasta lucrare de subtraversare va fi proiectata cu spatii speciale pentru retele de utilitati.

Racordurile vor fi efectuate odata cu realizarea viitorului cheu si va alimenta viitoarele terminale specializate de pe insula.

Necesarul de utilitati pentru cheu si viitoarele terminale specializate de pe insula a fost estimat avand in vedere consumurile inregistrate de operatorii existenti in portul

Constanta, avand in vedere specificitatea activitatilor industriale ce se desfasoara in port:

Alimentare cu apa tehnologica: debit 5 m³/h, presiune minima 2 bar

Alimentare cu energie electrica: putere electrica instalata 6000 kw, putere simultana absorbita 5200 kw, voltaj V220/380/6000, frecventa 50 Hz

Alimentare cu gaz: debit 1500 m³/h, presiune minima 5 Nbar

Lucrarile se vor realiza conform dispozitiilor avizelor obtinute de la detinatorii retelelor.

4. ANEXE – Piese desenate

- certificat de urbanism
- plan de amplasament
- plan de incadrare in zona

Intocmit

Ing. Petre Vlasceanu

Verificat

Ing. Gheorghe Bitca

PR01-500-NC	Notificare catre Agentia de Mediu Constanta	Pagina 13 din 13	Rev.0
Acest documentul este proprietatea CN APM SA Constanta drept pentru care reproducerea, copierea, modificarea, transmiterea sau re-transmiterea totala sau partiala catre o alta/terta parte, (persoana, organizatie, etc), este interzisa fara acordul scris al proprietarului.			