

## Memoriu Tehnic

### Cuprins

<b>1. DATE GENERALE .....</b>	<b>4</b>
1.1. Denumirea proiectului .....	4
1.2. Amplasamentul proiectului, inclusiv vecinătățile și adresa obiectivului .....	4
1.3. Proiectantul lucrărilor .....	4
1.4. Beneficiarul lucrărilor/titularul proiectului/proprietarul .....	4
1.4.1. Denumirea titularului .....	4
1.4.2. Datele titularului .....	4
1.4.3. Reprezentanți legali / imputerniciți, cu date de identificare .....	4
1.5. Responsabil pentru protecția mediului; .....	4
<b>2. DESCRIEREA PROIECTULUI .....</b>	<b>4</b>
2.1. Perioada de execuție propusă .....	4
2.2. Valoarea investiției: .....	4
2.3. Situație existentă .....	4
2.4. Necesitatea proiectului: .....	5
2.5. Situație proiectată: .....	6
2.6. Materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora. Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă .....	8
2.7. Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției .....	8
2.8. Cai noi de acces sau schimbări ale celor existente. ....	8
2.9. Resursele naturale folosite în construcție și funcționare; .....	8
2.10. Planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară; .....	8
2.11. Relația cu alte proiecte existente sau planificate; .....	9
2.12. Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare; .....	9
2.13. Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor); .....	9
2.14. Alte autorizații cerute pentru proiect: .....	9
2.15. Metode folosite în construcție/demolare; .....	9
2.16. Descrierea lucrărilor de demolare necesare. Planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului. Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare ..	9
2.17. Alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor). ....	10
<b>3. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI .....</b>	<b>10</b>
3.1. Distanța față de granițe .....	10
3.2. Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural .....	10
3.3. Folosițele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia. ....	10
3.4. Politici de zonare și de folosire a terenului: .....	10
3.5. Areele sensibile: .....	10

3.6.	Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului: .....	10
3.7.	Detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare. ....	10
<b>4.</b>	<b>SURSE DE POLUANȚI SI INSTALAȚII PENTRU REȚINEREA, EVACUAREA ȘI DISPERSIA POLUANȚILOR ÎN MEDIU .....</b>	<b>10</b>
4.1.	Protecția calității apelor: .....	11
4.2.	Protecția aerului:.....	11
4.3.	Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor: .....	11
4.4.	Protecția împotriva radiațiilor:.....	12
4.5.	Protecția solului și a subsolului: .....	12
4.6.	Protecția ecosistemelor terestre și acvatice: .....	12
4.7.	Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public: .....	12
4.8.	Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament: .....	12
4.9.	Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase: .....	13
4.10.	Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității. ....	13
<b>5.</b>	<b>DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT.....</b>	<b>13</b>
5.1.	Impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității, conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei, zgomotului și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente .....	13
5.2.	Extinderea impactului;.....	15
5.3.	Magnitudinea și complexitatea impactului;.....	15
5.4.	Probabilitatea impactului;.....	15
5.5.	Durata, frecvența și reversibilitatea impactului;.....	15
5.6.	Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;.....	15
5.7.	Natura transfrontalieră a impactului. ....	15
<b>6.</b>	<b>PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI .....</b>	<b>15</b>
<b>7.</b>	<b>LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE SI/SAU PLANURI/PROGRAMME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE .....</b>	<b>15</b>
7.1.	Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară (IPPC, SEVESO, COV, LCP, Directiva-cadru apă, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru a deșeurilor etc.) : .....	15
7.2.	Planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face parte proiectul (cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat): .....	16
<b>8.</b>	<b>LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE SANTIER.....</b>	<b>16</b>
8.1.	Descrierea lucrărilor necesare organizării de santier. Localizarea organizației de santier: .....	16
8.2.	Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de santier: .....	16
8.3.	Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de santier: .....	16
8.4.	Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu: .....	17
<b>9.</b>	<b>LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE SI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII, ÎN MĂSURA ÎN CARE ACESTE INFORMATII SUNT DISPONIBILE .....</b>	<b>17</b>

9.1. Lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii.....	17
9.2. Aspecte referitoare la prevenirea si modul de raspuns pentru cazuri de poluari accidentale;.....	17
9.3. Aspecte referitoare la inchiderea/dezafectarea/demolarea investitiei; .....	17
9.4. Modalitati de refacere a starii initiale/reabilitare in vederea utilizarii ulterioare a terenului; .....	17
<b>10. PROIECTE CARE INTRĂ SUB INCIDENȚA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENȚĂ A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI ȘI FAUNEI SĂLBATICE, APROBATĂ CU MODIFICĂRI ȘI COMPLETĂRI PRIN LEGEA NR. 49/2011 .....</b>	<b>18</b>
10.1. Descrierea succinta a proiectului si distanta fata de aria naturala protejata de interes comnitar. Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului .....	18
10.2. Numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar: .....	18
10.3. Prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului:.....	19
10.4. Managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar:.....	19
10.5. Impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar: .....	19
10.6. Alte informații prevăzute în legislația în vigoare: .....	21
<b>11. PROIECTE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE .....</b>	<b>21</b>
11.1. Bazinul hidrografic:.....	21
11.2. Cursul de apă: .....	21
11.3. Corpul de apă:.....	21
11.4. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață: 21	
11.5. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat: .....	21

## 1. DATE GENERALE

### 1.1. Denumirea proiectului

“RESTABILIRE CONDITII DE CIRCULATIE SI REFACERE DJ 204M, KM. 0+000 – 6+500, MINZALESTI-JGHIAB, COM. MINZALESTI, JUDETUL BUZAU”

### 1.2. Amplasamentul proiectului, inclusiv vecinătățile și adresa obiectivului

Judetul: Buzau

Localitatea: comuna Minzalesti

Tronsonul de drum judetean ce face obiectul prezentei documentatii își desfășoară traseul pe teritoriul administrativ al comunei Mînzălești, județul Buzău.

### 1.3. Proiectantul lucrărilor

S.C. GLOBAL SERVICE PROIECT S.R.L., Str. Ispravnicului, nr. 136, Sector 2, Bucuresti, inregistrata la Registrul comertului J40/11380/2005, cod fiscal RO17731439.

### 1.4. Beneficiarul lucrărilor/titularul proiectului/proprietarul

#### 1.4.1. Denumirea titularului

U.A.T judetul Buzau.

#### 1.4.2. Datele titularului

adresa postala: .....

.....

tel/fax: . .....

e-mail: . .....

pagina web: . .....

persoane de contact: : .....

#### 1.4.3. Reprezentanti legali / imputerniciti, cu date de identificare

..... - primar

Data nasterii: ....., locul nasterii: .....

profesia: ....., CNP .....

### 1.5. Responsabil pentru protectia mediului;

.....

.....

## 2. DESCRIEREA PROIECTULUI

### 2.1. Perioada de execuție propusă

Perioada de execuție propusă a investiției este de 12 luni.

### 2.2. Valoarea investitiei:

Valoarea investitiei (fara TVA): ..... lei

### 2.3. Situatie existenta

Tronsonul de drum judetean ce face obiectul prezentei documentatii își desfășoară traseul pe teritoriul administrativ al comunei Mînzălești, județul Buzău.

Comuna Mînzălești se compune din 13 sate asezate in zona deluroasa premontana, pe Valea Slanicului, afluent al Buzaului, se intinde pe o suprafata de 9470 ha si are o populatie de aproape 3100 de locuitori.

Comuna Mînzălești se invecineaza cu:

- Nord – comuna Niculele, judetul Vrancea;
- Est – comunele Bisoca si Vintila Voda, judetul Buzau;
- Sud – comunele Scoartoasa si Chilizii, judetul Buzau;
- Vest – comuna Lopatari, judetul Buzau.

Satele componente ale comunei Mînzălești sunt urmatoarele: Mînzălești, Beșlii, Buștea, Cireșu, Ghizdita, Gura Badicului, Jgheab, Plavatu, Poiana Vîlcului, Satu Vechi, Trestioara, Valea Cotoarei, Valea Ursului.

Drumul din prezenta documentație este definit ca drum de clasă tehnică V, in comuna Minzalesti, județul Buzău.

Documentatia trateaza lucrarile pentru restabilirea circulatiei pe drumul județean DJ 204M. La km 4+400 – 4+800 drumul judetean este situat in imediata apropiere a albiei paraului Jgheab, parau care a produs eroziuni puternice in corpul drumului, mergand pana la distrugerea completa pe o portiune de 254 m. In aceste conditii, traficul din zona a fost preluat de catre un drum local. La confluenta paraului Jgheab si izvorul Lopatareaasa este dispus un podet tip ochelari din tuburi din beton. La nivelul pichetului 1+750 exista o cedare de terasamente sub forma unei alunecari, care se dezvolta de la cota superioara a masivului de pamant existent in partea stanga fata de axul drumului, pana la nivelul albiei paraului. De asemenea, la km 1+875, in punctul denumit Vararie, exista un podet tubular distrus in proportie de 70% iar pe o zona de 130 m corpul drumului este erodat de apele paraului Jgheab.

In urma examinarii vizuale si a studiilor topografice si geotehnice, tronsonul de drum se prezinta in felul urmator:

- latimea partii carosabile variabila intre 5.20 – 5.58 m;
- distanta intre proprietati – nu este cazul;
- suprafata de rulare existenta este alcatuita dintr-un strat de 15-20 cm balast. Acesta prezintă degradări specifice drumurilor cu îmbrăcăminți rutiere nemodernizate: gropi, fâgașe, cedări locale, denivelări.
- drumul nu prezinta dispozitive pentru preluarea apelor pluviale decat local, insa acestea nu sunt intr-o stare adecvata de functionare, fiind colmatate.

#### **2.4. Necesitatea proiectului:**

Din punct de vedere al asigurarii cerintelor esentiale de calitate in constructii, tronsonul de drum judetean care face obiectul prezentei documentatii, nu asigura conditiile necesare desfasurarii unui trafic auto si pietonal in conditii de siguranta si confort.

Lucrarile preconizate a se realiza au in vedere asigurarea accesului vehiculelor pe toata perioada anului.

La km 4+400 – 4+800 drumul judetean este situat in imediata apropiere a albiei paraului Jgheab, parau care a produs eroziuni puternice in corpul drumului, mergand pana la distrugerea completa pe o portiune de 254 m. In aceste conditii, traficul din zona a fost preluat de catre un drum local.

Pentru a se putea restabili circulatia pe tronsonul de drum; judetean DJ 204M, este necesara refacerea corpului tronsonului de drum judetean.

## 2.5. Situatie proiectata:

Mentinerea traseului in plan a tronsonului de drum judetean a condus si la mentinerea declivitatilor traseelor actuale. La proiectarea elementelor geometrice a trebuit sa se tina seama si de amenajarile in plan pentru accesul la proprietatile adiacente astfel incat volumul de lucrari necesar sa fie pe cat posibil redus.

Linia rosie in profil longitudinal pentru drumul satesc ce face obiectul prezentului proiect este compusa din mai multi pasi de proiectare racordati prin curbe in arc de cerc si cu pante longitudinale cu valori de 3.9%.

Restabilirea circulatiei se va face cu incadrarea in limita partii carosabile existente, pe cat posibil cu respectarea prescriptiilor de proiectare a profilurilor transversale conf. STAS 863-85 si a Normelor tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitati rurale, aprobate cu ordin MT nr. 45/98, in functie de categoria drumurilor existente.

Tronsonul de drum judetean ce face obiectului prezentului proiect va avea urmatoarele caracteristici:

- latimea partii carosabile 5.50 m;
- latime acostamente 2 x 0.50 m;

Pentru asigurarea colectării apelor de pe platforma drumului s-au prevăzut santuri din beton cu sectiune trapezoidala ce se vor realiza conform STAS 10796/1/77 și STAS 10796/2/79.

Pe zona lucrarii de la km 4+500 santurile se vor realiza dintr-un strat de beton C30/37 cu grosimea de 10 cm peste un strat drenant din nisip cu grosimea de 5 cm. Santurile vor avea latimea de 1.20 m si o adancime medie de 0.40 m. Acestea vor avea o lungime de 40 m. Evacuarea apelor meteorice este asigurată prin pantele longitudinale și transversale catre punctul de minim unde se regaseste dispus un podet tubular.

De asemenea, se va realiza si o rigola din pamant cu lungimea de 105 m.

Principalele lucrari pregatitoare si de terasamente propuse in cadrul acestei documentatii sunt:

- execuția lucrărilor de sapatura pentru executia lucrărilor;
- execuția lucrărilor de umplutura pentru executia lucrărilor;

Pentru o dimensionare cât mai corectă a stratificatiei structurii rutiere proiectate, s-au efectuat studii de teren din care s-au obtinut date pentru:

- modul de alcatuire a structurii rutiere si grosimile de straturi;
- caracteristicile geotehnice ale pamantului de fundare;
- regimul hidrologic al complexului rutier;
- tipul profilului transversal;
- modul de asigurare a scurgerii apelor de suprafata.

Alcatuirea structurii rutiere si caracteristicile geotehnice ale pamantului de fundare se stabilesc pe baza de sondaje conform normativului AND 550.

Structura rutiera provizorie proiectata pentru partea carosabila si acostamentele de pe tronsonul de drum judetean ce face obiectul prezentului proiect este:

- 20 cm strat de fundatie din piatra sparta amestec optimal;
- 30 cm strat de fundatie din balast amestec optimal;

Pentru asigurarea executiei lucrarilor, se va efectua devierea cursului paraului Jgheab pe partea dreapta a sa, in sensul scurgerii apelor precum si realizarea unui drum provizoriu pentru asigurarea circulatiei auto catre comuna Bisoca.

Pentru restabilirea circulatiei s-a propus realizarea unei lucrari de consolidare la km 4+400 – 4+800, prin intermediul unui zid de sprijin din gabioane G1.5 si G2.5 așezate pe o saltea de gabioane. Salteaua de gabioane are urmatoarele dimensiuni 4.00 m x 0.50 m si este realizata pe o lungime de 185.00 ml.

Gabioanele au dimensiuni de 1.50 m x 1.00 m, respectiv 2.50 m x 1.00 m.

Lungimea totala a zidului de sprijin va fi de 185.00 m, fiind realizat in tronsoane de 5.00 m.

De asemenea, se va amenaja un prag de fund cu lungimea de 22.00 m in vederea diminuarii pantei longitudinale a paraului Jgheab pe zona aferenta protejarii drumului cu zidul de gabioane. In urma realizarii pragului de fund, pe zona afectata de lucrari se vor realiza si lucrari de calibrare a albiei paraului.

De asemenea, se vor realiza trei podete:

- Km. 4+645 – podet podet  $\Phi 600$ , L = 12.00 m;
- Km. 4+700 – podet  $\Phi 1500$ , L = 11.00 m cu camera de cadere;
- Km. 4+800.00 – podet D5, L = 16.00 m, elevatia L0.

Pentru continuizarea santurilor din dreptul celor 2 drumuri laterale s-au dispus doua rigole carosabile, una de 7,00 m lungime iar cea de a doua de 5,00 m lungime.

In timpul executiei lucrarilor s-a constatat ca taluzul amonte din zona km 4+440 este instabil, atat din cauza inaltimii sale considerabile, cat si din cauza prezentei unor intercalatii de materiale fine, necoezive, in structura acestuia si a fost intocmit un studiu geotehnic si o expertiza tehnica din care a rezultat ca necesar executia unui zid de sprijin fundat direct, din beton de ciment, pe o lungime de 55,00 m pentru asigurarea atat a stabilitatii, cu o elevatie variabila, intre 1,50 si 2,50 m.

Pe zona de lucrari se vor efectua lucrari de defrisare si taiere arbori aflati in amplasamentul lucrarii, lucrari de decolmatare podete existente (2 bucati), amenajarea unui podet provizoriu tip ochelari alcatuit din doua tuburi existente pentru asigurarea circulatiei pe perioada executiei lucrarilor.

La pozitia km 1+875 se prevede demolarea podetului existent si inlocuirea lui cu un podet dalat D5 cu lungime de 8 m, prevazut cu cate 2 aripi amonte si una aval precum si o protectia a drumului prin intermediul a unui zid de gabioane amenajat 10 m inainte si dupa podet.

In timpul executiei lucrarilor se constata ca la nivelul pichetului 1+750 exista o cedare de terasamente sub forma unei alunecari, care se dezvoltă de la cota superioara a masivului de pamant existent in partea stanga fata de axul drumului, pana la nivelul albiei paraului. Versantul este afectat pe o lungime de cca. 100 m în amonte de drum și o lățime de cca. 50 m (la drum) de o curgere de material/alunecare de teren, care pune în pericol buna funcționare a drumului. De asemenea, aceasta situatie a produs avarii ireversibile asupra structurii de gabioane existenta in albia paraului

In urma analizei situatiei din teren, pe parcursul perioadei executiei lucrarilor, se apreciaza ca fenomenul de cedare a terenului in zona gabioanelor rasturnate (km 1+750) a devenit evolutiv avand in vedere si existenta si dezvoltarea unei alunecari de teren in amonte, al carei plan de alunecare este pozitionat sub cota drumului, asa cum se poate observa si din studiul geotehnic intocmit.

Pentru asigurarea stabilitatii corpului drumului, este necesara executia a doua tipuri de ziduri de spijin dupa cum urmeaza:

- Pe o distanta de 50 m. de la podetul executat, in aval, se va executa zid de sprijin cu fundatie directa cu inaltimea de 2.50 m. Acesta este urmat pe o distanta de 60 m. de un zid de sprijin fundat indirect pe piloti cu diametrul de 400 mm. si o adancime de 9 m., acesta avand o inaltime de 2.5 m. Zidul de sprijin fundat indirect se continua pe o lungime de 10 m cu un zid de sprijin cu o fundatie directa si o inaltime de 2.5 m.

- In spatele zidului de sprijin se vor realiza umpluturi din material local ;
- Pe partea stanga drumului se va realiza taluzarea terenului natural pe o distanta de 2 m

Lucrările proiectate au în vedere asigurarea accesului vehiculelor pe toată perioada anului.

Investiția nu este generatoare de venituri, beneficiile realizării acesteia fiind în principal de natură socială sau de mediu.

**- utilitatea publică și/sau modul de încadrare în planurile de urbanism și amenajare a teritoriului, alte scheme de amenajare, programe speciale, inclusiv planul național de gestiune a deșeurilor\*).**

Prin investiția propusă se urmărește ca obiectiv general îmbunătățirea condițiilor de viață pentru populație, prin obiectivul specific de creștere a numărului de locuitori din zonele urbane care au acces la infrastructură îmbunătățită.

## **2.6. Materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora. Racordarea la rețelele utilitare existente în zonă**

Constructorul se va racorda la rețelele locale de utilități în condițiile prevăzute în avize.

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

Avand in vedere natura proiectului, amplasamentul (pe care se afla o retea rutiera existenta) va fi singurul afectat de executia investitiei, lucrarile de restabilire a circulatiei realizandu-se pe domeniu public. Zona afectata de executia investitiei este reprezentata de tronsonul de drum judetean existent, iar refacerea amplasamentului consta in realizarea lucrarilor de refacere a drumului judetean pe tronsonul respectiv.

## **2.8. Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente.**

In cadrul documentatiei se vor reface caile de acces existente prin lucrari de restabilire a circulatiei, prin aceste lucrari se va pastra traseul actual al tronsonului de drum judetean din cadrul proiectului. Pentru implementarea proiectului nu sunt necesare cai noi de acces.

## **2.9. Resursele naturale folosite în construcție și funcționare;**

Principalele resurse naturale folosite in constructie sunt:

- agregate naturale de balastiera sau de cariera;
- ciment

## **2.10. Planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară;**

Din punct de vedere al executie proiectului, etapele principale pentru realizarea acestuia sunt:

- Realizarea lucrarilor de deviere a cursului paraului Jgheab, pe partea dreapta a sa (in sensul scurgerii apelor);
- Realizarea unui drum provizoriu pentru asigurarea circulatiei auto catre comuna Bisoca;



- Realizarea sapaturii pana la cota necesara;
- Realizarea lucrarilor de defrisare si taiere arbori aflati in amplasamentul lucrarii;
- Realizarea lucrarilor de decolmatare podete existente;
- Realizarea podete provizorii (perioada executiei lucrarilor);
- Realizarea lucrarilor de sprijinire si consolidare (ziduri de sprijin din gabioane);
- Realizarea podetelor permanente;
- Realizarea lucrarilor de sprijinire pentru asigurarea stabilitatii corpului drumului (zid de sprijin cu fundatie directa, respectiv zid de sprijin fundat indirect pe piloti)
- Realizarea podetelor ( rigole carosabile, podete tubulare si podet dalat);
- Realizarea lucrari de refacere corp drum.

**2.11. Relația cu alte proiecte existente sau planificate;**

Nu este cazul.

**2.12. Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;**

Avand in vedere faptul ca investitia "RESTABILIRE CONDITII DE CIRCULATIE SI REFACERE DJ 204M, KM. 0+000 – 6+500, MINZALESTI-JGHIAB, COM. MINZALESTI, JUDETUL BUZAU" se desfasoara integral pe domeniul public apartinand U.A.T. judetul Buzau coroborat cu faptul ca investitia este delimitata de catre proprietati particulare, scenariul privind alternativele pentru aceasta investitie nu este viabil.

**2.13. Alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor);**

. Nu este cazul.

**2.14. Alte autorizații cerute pentru proiect:**

Nu este cazul.

**2.15. Metode folosite în construcție/demolare;**

Metodele folosite la executia lucrarilor sunt cele normale, cu respectarea normativelor in vigoare, referitoare la lucrarile de infrastructura si suprastructura drumuri, respectiv lucrari de sprijinire

Prin proiect nu se propun constructii speciale.

**2.16. Descrierea lucrărilor de demolare necesare. Planul de executie a lucrarilor de demolare, de refacere si folosire ulterioara a terenului. Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare**

Nu este cazul. In cadrul proiectului se vor realiza lucrari de sapatura in vederea refacerii corpului drumului. Sistemul rutier existent, ce se va excava, se va transporta in locuri special amenajate de catre beneficiarul proiectului. Conform studiului geotehnic intocmit pe amplasamentul drumurilor din cadrul proiectului sistemul rutier existent ce se va excava contine pamant in amestec cu materiale granulare, care prin depozitarea lui in locuri special amenajate, nu este de natura sa aiba efecte negative mediului inconjurator.

**2.17. Alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor).**

Nu este cazul.

**3. DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI**

**3.1. Distanța față de granițe**

Nu este cazul.

**3.2. Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural**

Nu este cazul.

**3.3. Folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia.**

Terenul, la momentul întocmirii documentației actuale, se afla în administrația primăriei comunei Minzalești și este utilizat în folosul rețelei rutiere a comunei Minzalești, respectiv județului Buzău.

Zonele adiacente terenului sunt proprietăți private, respectiv domeniu public.

**3.4. Politici de zonare și de folosire a terenului:**

Se prevede menținerea regimului economic existent.

**3.5. Arealele sensibile:**

Nu este cazul.

**3.6. Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului:**

Coordonatele amplasamentului drumurilor locale sunt:

Amplasament	Coordonate început	Coordonate sfârșit
DJ 204M (tronson km. 1+875 – Punct Vararic)	X = 627433.494, Y = 446110.029	X = 627444.059, Y = 446152.814
DJ 204M (tronson km. 4+500 – 4+800)	X = 628032.525, Y = 448401.059	X = 628197.486, Y = 448561.862

**3.7. Detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.**

Având în vedere faptul că investiția “RESTABILIRE CONDITII DE CIRCULATIE SI REFACERE DJ 204M, KM. 0+000 – 6+500, MINZALESTI-JGHIAB, COM. MINZALESTI, JUDETUL BUZAU” se desfășoară integral pe domeniul public aparținând U.A.T. județul Buzău coroborat cu faptul că investiția este delimitată de către proprietăți particulare, scenariul privind orice variantă de amplasament pentru această investiție nu este viabil.

**4. SURSE DE POLUANȚI SI INSTALAȚII PENTRU REȚINEREA, EVACUAREA ȘI DISPERSIA POLUANȚILOR IN MEDIU**

Proiectul “RESTABILIRE CONDITII DE CIRCULATIE SI REFACERE DJ 204M, KM. 0+000 – 6+500, MINZALESTI-JGHIAB, COM. MINZALESTI, JUDETUL BUZAU” nu 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.

#### **4.1. Protectia calitatii apelor:**

În cadrul obiectivul analizat "RESTABILIRE CONDITII DE CIRCULATIE SI REFACERE DJ 204M, KM. 0+000 – 6+500, MINZALESTI-JGHIAB, COM. MINZALESTI, JUDETUL BUZAU" nu sunt surse de poluanți ce pot conduce la deteriorarea calității apelor de suprafață cât și subterane.

În perioada de execuție este posibil, ca dintr-o serie de procese tehnologice să fie deversate în cursurile de apă din zona analizată substanțe poluante, în special sub formă de pulberi, care vor fi preluate de acestea și duse în aval. Dat fiind volumul redus al materialelor ce se vor folosi deasupra oglinzii de apă, nu pot rezulta cantități importante de asemenea pulberi deversate.

Apele menajere provenite de la organizarea de șantier vor fi colectate în toalete ecologice asigurate de către antreprenorul lucrării. Aceste toalete vor fi vidanjate periodic sau ori de câte ori este necesar, de către firma care le va pune la dispoziție.

#### **4.2. Protectia aerului:**

Realizarea investiției propuse implică, în perioada de execuție:

- traficul auto de lucru.

Aproape toate fazele de activitate se constituie în surse de emisie de particule în suspensie. Particulele generate de reabilitare sunt de origine naturală (praf mineral). Aceste surse de particule sunt însoțite de surse de emisie a poluanților specifici motoarelor cu ardere internă, reprezentate de motoarele utilajelor care execută operațiile respective.

O altă sursă de poluanți specifici motoarelor cu ardere internă este reprezentată de traficul auto de lucru (autovehiculele care transportă materiale și produse necesare modernizării). Utilajele, indiferent de tipul lor, funcționează cu motoare Diesel, gazele de eșapament evacuate în atmosferă conținând întregul complex de poluanți specifici arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO<sub>x</sub>), compuși organici volatili nonmetanici (COV<sub>nm</sub>), metan (CH<sub>4</sub>), oxizi de carbon (CO, CO<sub>2</sub>), amoniac (NH<sub>3</sub>), particule cu metale grele (Cd, CU, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi policiclice (HAP), 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 (NO<sub>x</sub>, 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) - substanță incriminată în epuizarea stratului de ozon stratosferic - și a metanului care, împreună cu CO, au efecte la scară globală asupra mediului, fiind gaze cu efect de seră. Este evident faptul că emisiile de poluanți scad cu cât performanțele motorului sunt mai avansate, tendința în lume fiind fabricarea de motoare cu consumuri cât mai mici pe unitatea de putere și cu un control cât mai restrictiv al emisiilor.

Sursele de emisie a poluanților atmosferici specifice obiectivului studiat sunt surse la sol sau în apropierea solului (înălțimi efective de emisie de până la 4 m față de nivelul solului), și mobile. Se menționează că emisiile de poluanți atmosferici corespunzătoare activităților aferente lucrării sunt intermitente.

#### **4.3. Protectia împotriva zgomotului și vibrațiilor:**

În perioada de execuție vor apare surse semnificative de zgomot reprezentate de utilajele în funcțiune și de traficul auto de lucru. Se estimează că nivelurile de zgomot pot atinge 70-90 dB(A). În

zona localităților se estimează că nivelurile echivalente de zgomot, pentru perioade de referință de 24h, nu vor depăși 50dB(A).

La trecerea autobasculantelor prin localități pot apare niveluri ale intensității vibrațiilor peste cele admise prin SR 12025:1994. Nu se pot face prognoze din cauza numărului mare de factori de influență. Nivelurile de vibrații se atenuează cu pătratul distanței.

#### **4.4. Protecția împotriva radiațiilor:**

La realizarea și exploatarea obiectivului nu vor fi factori care ar putea constitui potențiale surse de radiații.

#### **4.5. Protecția solului și a subsolului:**

Forme de impact posibile asupra solului:

- degradarea fizică superficială a solului pe arii foarte restrânse adiacente străzilor în zonele de parcare și de lucru a utilajelor - se apreciază o perioadă scurtă de reversibilitate după terminarea lucrărilor și refacerea acestor arii;
- deversări accidentale de produse petroliere la nivelul zonelor de lucru - posibilitate relativ redusă în condițiile respectării măsurilor pentru Protecția mediului, posibilități de remediere imediată;

În perioada de execuție se vor face verificări periodice și ori de câte ori se consideră necesar, al utilajelor utilizate.

#### **4.6. Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:**

Lucrările cu potențial de agresare a mediului (terasamente, instalații, montaj, polietilenă, confecții metalice și betoane armate) vor fi în intravilan și ne semnificative, având în vedere aria lor de dispersie.

Ecosistemele terestre și acvatice din amplasamentul lucrărilor au componente comune, neexistând elemente de genofond protejate endemice sau rareori situri în conservare.

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

În zona amplasamentului nu există obiective de interes public importante.

Locuitorii din zonele imediat adiacente nu vor fi afectați prin expunerea la atmosfera poluată generate de lucrările din timpul fazei de construcție. Contribuția poluanților emiși (gaze și particule agresive) în perioada de construcție la creșterea ratelor de coroziune a construcțiilor și instalațiilor este minoră.

#### **4.8. Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament:**

Deșeurile rezultate din activitatea de șantier vor fi colectate corespunzător în pubele, iar acestea vor fi evacuate la cea mai apropiată groapă de gunoi.

Pentru a asigura managementul deșeurilor în conformitate cu legislația națională, antreprenorul general al lucrărilor va încheia contracte cu operatorii de salubritate locali în vederea depozitării deșeurilor. Principalul tip de deșeuri va fi reprezentat prin deșeuri de construcție inerte (pământ, balast, piatră, ciment, asfalt), pentru care se propune refolosirea sau depozitarea sa în cea mai apropiată haldă municipală de deșeuri. Referitor la deșeurile menajere, acestea vor fi constituite din hârtie, pungi, folii de polietilenă, ambalaje PET, materii organice (resturi alimentare) rezultate de la personalul de execuție.

#### **4.9. Gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:**

Prin proiectul propus a se realiza nu se vor genera substanțe chimice periculoase și nici nu vor fi folosite în exploatare astfel de substanțe.

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

Pentru implementarea proiectului se vor utiliza următoarele resurse naturale:

- agregate minerale de balastiera și de cariera;
- apa;

### **5. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE IN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT**

#### **5.1. Impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității, conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei, zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente**

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

Impactul asupra populației pe perioada de execuție a lucrării, care se prevede a se realiza în 24 luni, este negativ, temporar și localizat la zona de lucru.

Realizarea lucrărilor propuse va conduce la:

- îmbunătățirea performanței legăturii cu drumurile naționale prin creșterea vitezei de transport și a reducerii ratei accidentelor prin adoptarea de măsuri de siguranță;
- îmbunătățirea condițiilor de transport și siguranța circulației inclusiv asigurarea unor intervenții rapide a echipajelor de poliție, pompieri și salvare în zonă;
- îmbunătățirea infrastructurii fizice;
- creșterea capacității portante a traseului analizat;
- creșterea mobilității locuitorilor din zonă, către centrele polarizatoare;
- reducerea costurilor de întreținere pentru mijloacele de transport;

Pentru protejarea participanților la trafic și a personalului utilizat la realizarea proiectului se vor semnaliza corespunzător toate zonele de lucru.

Constructorul are obligația pe timpul executării lucrărilor, de a menține drumul în condiții de circulație în deplină siguranță și confort.

Întregului personal care participă la executarea lucrărilor i se vor efectua instructaje de sănătate și securitate în muncă și apărarea împotriva incendiilor, conform legislației în vigoare, de către constructor.

În cazul producerii prafului, urmare a executării unor lucrări cuprinse în proiect, se vor lua măsuri de stropire anterioară a zonei pentru protejarea sănătății personalului utilizat la execuția lucrărilor.

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

Activitățile ce urmează să se desfășoare conform proiectului nu vor avea un impact semnificativ asupra habitatelor și faunei din zonă.

Se va păstra, pe cât posibil, vegetația existentă pe părțile laterale ale drumului și personalul ce urmează să implementeze proiectul va fi instruit cu privire la protecția faunei și a păsărilor sălbatice din zonă, din vecinătatea amplasamentului.

### **Impactul asupra solului**

În perioada de execuție, impactul funcționării utilajelor și a mijloacelor de transport de pe amplasamentul proiectului se exercita ca urmare a antrenării de către apele pluviale a poluanților rezultați din arderea combustibilului și are un caracter temporar.

Impactul determinat de pierderile de carburanți și ulei este nesemnificativ, având în vedere că se recomandă să se utilizeze utilaje și mijloace de transport de ultimă generație.

Impactul produs de deșeurile existente pe amplasament este de asemenea nesemnificativ, respectându-se modul de gospodărire a deșeurilor.

În perioada de operare a sectorului considerat, impactul rezultat din traficul rutier se considera nesemnificativ, având în vedere că traficul va fi fluidizat ca urmare a realizării lucrărilor proiectate.

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

Impactul desfășurării traficului rutier asupra calității apei subterane va fi nesemnificativ, având în vedere realizarea proiectului.

Apele pluviale colectate de pe platforma drumului depind cantitativ de regimul pluviometric.

Poluanții se depun și se acumulează pe platforma drumului în perioade secetoase fiind spălați în perioade ploioase. În perioada de execuție a lucrării, se recomandă ca materialele, semifabricatele, preparatele chimice, să se transporte pe amplasamentul lucrării, ritmic, pe măsură ce se execută fiecare categorie de lucrare cuprinsă în proiect.

### **Impactul asupra calității aerului**

În perioada de execuție a proiectului toată activitatea desfășurată pe amplasamentul lucrării poate avea un impact local asupra calității aerului.

Acțiunea poluanților atmosferici asupra sănătății umane se manifestă atunci când depășesc un nivel maxim admis și devin nocive. Nocivitatea acestor poluanți depinde de concentrația lor dar și de durata expunerii.

Astfel se recomandă luarea următoarelor măsuri de protecție a mediului și a sănătății oamenilor:

alimentarea cu carburanți a mijloacelor de transport și a utilajelor să se facă numai în cadrul organizării de șantier;

zonele de lucru cu agregate naturale se vor uda periodic;

utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic din punct de vedere tehnic, în ateliere specializate, pentru creșterea performanțelor acestora -utilizarea pe cât posibil a mijloacelor de transport și a utilajelor de generație recentă, prevăzute cu sisteme de minimizare și reținere a poluanților.

### **Impactul zgomotului și vibrațiilor**

În perioada de execuție, funcționarea utilajelor, cu mase proprii mari și a echipamentelor cu funcții adecvate în timpul deplasării și executării categoriilor de lucrări, constituie sursa de zgomot și vibrații.

Impactul va fi direct, negativ, pe termen scurt și localizat la zona de lucru.

În perioada de operare traficul rutier nu va fi sursa producerii unor cantități mari de zgomot sau vibrații, datorită asigurării fluenței traficului rutier.

### **Impactul asupra peisajului**

După încheierea lucrărilor constructorul are obligația de a lua o serie de măsuri în sensul refacerii calității estetice a mediului afectat.

Peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic: Conform Listei Naționale a Monumentelor istorice actualizată în anul 2015, publicată de Ministerul Culturii în Monitorul Oficial al României, partea I, nr. 113 bis/15.II.2016:

- pe teritoriul administrativ al comunei Minzalesti se află casa Stana Coman, cod LMI 2015 BZ-II-m-B-02405 (poziția 651 în listă) localizata in sat Gura Badicului, comuna Minzalesti, nr. 55, datare: inc. sec. XX;

- pe teritoriul administrativ al comunei Minzalesti se află casa Radu Cristea, cod LMI 2015 BZ-II-m-B-02417 (poziția 674 în listă) localizata in sat Jgheab, comuna Minzalesti, datare: inc. sec. XX;

- pe teritoriul administrativ al comunei Minzalesti se află biserica de lemn „Adormirea Maicii Domnului” a manastirii Gavanu, cod LMI 2015 BZ-II-m-B-02443 (poziția 732 în listă) localizata in sat Plavatu, comuna Minzalesti, nr. 58, Gavanu, in padure, datare: 1828.

Lucrarile ce intra in cadrul actualului proiect nu vor afecta zonele mentionate anterior.

## **5.2. Extinderea impactului;**

Nu este cazul.

## **5.3. Magnitudinea și complexitatea impactului;**

Nu este cazul.

## **5.4. Probabilitatea impactului;**

Nu este cazul.

## **5.5. Durata, frecvența și reversibilitatea impactului;**

Nu este cazul.

## **5.6. Măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;**

Nu este cazul.

## **5.7. Natura transfrontalieră a impactului.**

Nu este cazul.

# **6. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI**

Pentru investiția “RESTABILIRE CONDITII DE CIRCULATIE SI REFACERE DJ 204M, KM. 0+000 – 6+500, MINZALESTI-JGHIAB, COM. MINZALESTI, JUDETUL BUZAU” considerăm că nu sunt necesare prevederi speciale pentru monitorizarea mediului deoarece după executarea lucrărilor de restabilire a circulației, acestea nu vor afecta factorii de mediu.

# **7. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE SI/SAU PLANURI/PROGRAMME/STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE**

## **7.1. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația comunitară (IPPC, SEVESO, COV, LCP, Directiva-cadru apă, Directiva-cadru aer, Directiva-cadru a deșeurilor etc.) :**

Nu este cazul.

**7.2. Planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face parte proiectul (cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat):**

Nu este cazul.

**8. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER.**

**8.1. Decrierea lucrarilor necesare organizarii de santier. Localizarea organizaii de santier:**

Documentația tehnică pentru realizarea unei construcții prevede obligatoriu și realizarea (în apropierea obiectivului) a unei organizări de șantier care trebuie să cuprindă :

- căile de acces;
- unelte, scule, dispozitive, utilaje și mijloace necesare ;
- sursele de energie ;
- vestiare, apă potabilă, grup sanitar ;
- grafice de execuție a lucrărilor ;
- organizarea spațiilor necesare depozitării temporare a materialelor, măsurile specifice pentru conservare pe timpul depozitării și evitării degradărilor ;
- măsuri specifice privind protecția și securitatea muncii, precum și de prevenire și stingere a incendiilor, decurgând din natura operațiilor și tehnologiilor de construcție cuprinse în documentația de execuție a obiectivului;
- măsuri de protecția vecinătăților (transmitere de vibrații și șocuri puternice, degajări mari de praf, asigurarea acceselor necesare).

Materialele de construcție cum sunt balastul, nisipul, se vor putea depozita și în incinta proprietății, în aer liber, fără măsuri deosebite de protecție. Materialele de construcție care necesită protecție contra intemperiilor se vor putea depozita pe timpul execuției lucrărilor de construcție în incinta magaziei provizorii, care se va amplasa la început. În acest sens, pe terenul aferent se va organiza șantierul prin amplasarea unor obiecte provizorii :

- magazia provizorie cu rol de depozitare materiale, vestiar muncitori și depozitare scule ;
- tablou electric ;
- punct PSI (în imediata apropiere a fântâniei ori sursei de apă) ;
- platou depozitare materiale.

Nu sunt necesare măsuri de protecție a vecinătăților.

Organizarea de șantier are doar un caracter local, minor, și constă doar din amenajarea pe suprafața părții carosabile a unui spațiu pentru depozitarea temporară a utilajelor (atât mari cât și mici).

**8.2. Descrierea impactului asupra mediului a lucrarilor organizarii de santier:**

Impactul organizării de șantier asupra mediului este nesemnificativ, constructorul urmând a lua toate măsurile pentru pază și protecția utilajelor.

**8.3. Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu in timpul organizarii de santier:**

Ca surse de poluanti, apar:

- Utilajele necesare pentru realizarea lucrarilor de executie;



- Desenuri menajere.

Se vor lua măsuri preventive cu scopul de a evita producerea accidentelor de lucru sau a incendiilor.

Pentru a preveni declanșarea unor incendii se va evita lucrul cu și în preajma surselor de foc. Dacă se folosesc utilaje cu acționare electrică, se va avea în vedere respectarea măsurilor de protecție în acest sens, evitând mai ales utilizarea unor conductori cu izolație necorespunzătoare și a unor împământări necorespunzătoare.

Pe amplasamentul organizării de șantier se vor amplasa toaleta ecologice.

Deșeurile menajere rezultate din organizarea de șantier vor fi depozitate în pubele ecologice, amplasate pe suprafețe betonate. Acestea vor fi evacuate la groapa de gunoi.

Trasarea și amplasarea obiectelor se va realiza în conformitate cu prevederile proiectului tehnic și a normelor în vigoare.

#### **8.4. Dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu:**

Nu este cazul.

### **9. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTITIEI, IN CAZ DE ACCIDENTE SI/SAU LA INCETAREA ACTIVITATII, IN MASURA IN CARE ACESTE INFORMATII SUNT DISPONIBILE**

#### **9.1. Lucrarile propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investitiei, in caz de accidente si/sau la incetarea activitatii.**

La finalizarea, lucrărilor aferente investitiei „ASFALTARE DRUMURI LOCALE ÎN COMUNA CALVINI, JUDEȚUL BUZĂU” recomandăm următoarele:

- curățirea zonei aferente investiției, prin evacuarea din amplasament a deșeurilor menajere, precum și a deșeurilor specifice și transportul acestora la cel mai apropiat depozit de deșeuri autorizate;
- evacuarea din amplasamente a tuturor utilajelor utilizate la execuția investiției;
- lucrări de aducere a amplasamentului la starea inițială.

#### **9.2. Aspecte referitoare la prevenirea si modul de raspuns pentru cazuri de poluari accidentale;**

Nu este cazul

#### **9.3. Aspecte referitoare la inchiderea/dezafectarea/demolarea investitiei;**

Nu este cazul

#### **9.4. Modalitati de refacere a starii initiale/reabilitare in vederea utilizarii ulterioare a terenului;**

Nu este cazul

## **10. PROIECTE CARE INTRA SUB INCIDENTA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANTA DE URGENTA A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI SI FAUNEI SALBATICE, APROBATA CU MODIFICARI SI COMPLETARI PRIN LEGEA NR. 49/2011**

Investiția “RESTABILIRE CONDITII DE CIRCULATIE SI REFACERE DJ 204M, KM. 0+000 – 6+500, MINZALESTI-JGHIAB, COM. MINZALESTI, JUDETUL BUZAU” se afla intr-o arie naturala proiectata.

### **10.1. Descrierea succinta a proiectului si distanta fata de aria naturala protejata de interes comunitar. Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului**

Descrierea proiectului s-a realizat la un punct anterior (2.3, respectiv 2.5).

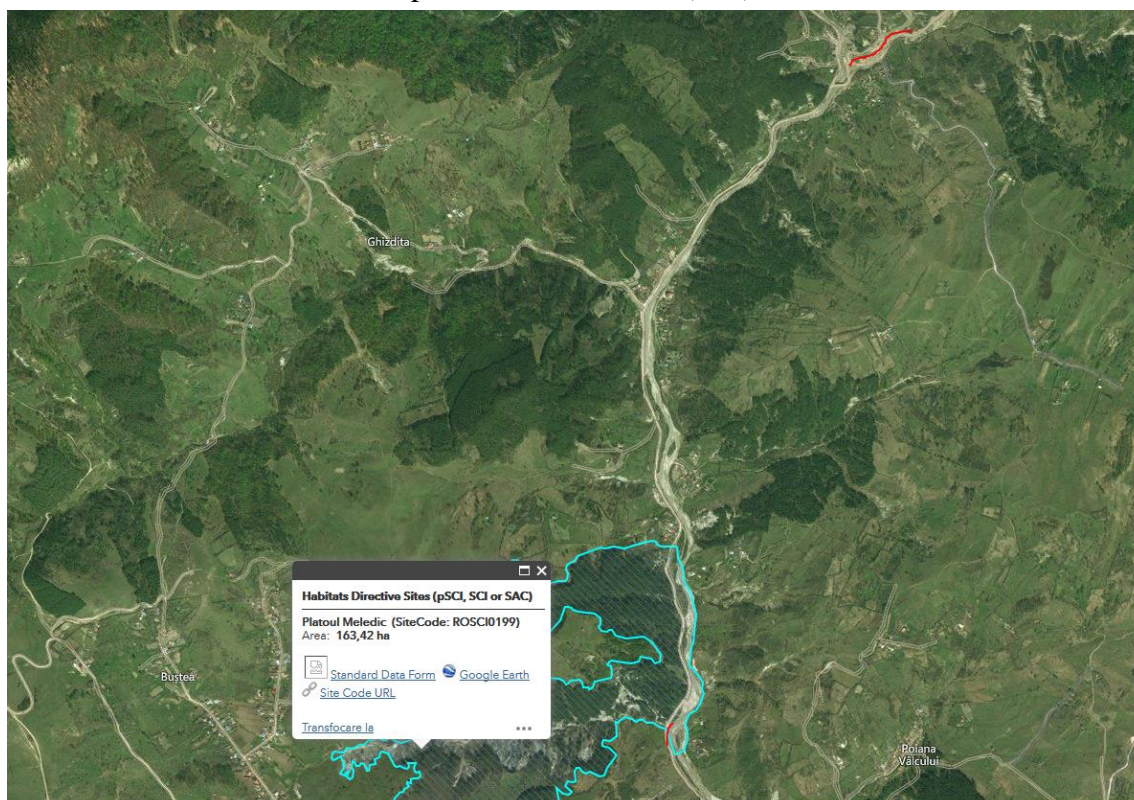
Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului au fost enumerate anterior, la punctul 3.6.

Avand n vedere natura proiectului, distanta fata de aria naturala protejata de interes comunitar este data fata de drumul / tronsonul de drum aflat la cea mai mica distanta de aria mentionate anterior. Prin restabilirea circulatiei si refacerea corpului drumului, se va reduce poluarea cu praf, nu se afecteaza in nici-un fel fauna si flora din zona respectiva, pe portiunea de drum ce se suprapune cu aria naturala protejata, nu se vor taia copacii, cu exceptia celor ce impiedica executia lucrarilor descrise la punctul 2.5.

Se mentioneaza ca unul din cele 2 tronsoane din drumul judetean se afla in interiorul unei astfel de arii.

### **10.2. Numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar:**

Situl protejat in interiorul caruia se afla partial amplasametul proiectului de drumuri este urmatorul: conform listei Siturilor de Importanta Comunitara (SCI) ROSCI 0199 – Platoul Meletic.



### **10.3. Prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului:**

Având în vedere faptul că obiectivul prezentului proiect constă în restabilirea circulației pe un tronson din drumul județean DJ 204M, tronson amplasat în comuna Minzalești, județul Buzău, aria este restransă și singurul sit/arie protejată în zona proiectului este cel menționat anterior.

Zona a fost declarată sit de importanță comunitară prin Ordinul Ministerului Mediului și Dezvoltării Durabile Nr. 1964 din 13 decembrie 2007 (privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România) și se întinde pe o suprafață de 163,42 hectare.

### **10.4. Managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar:**

Proiectul propus nu are legătură cu și nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar ROSC 0199 – Platoul Meledic, dar este necesar pentru reducerea poluării fonice și reducerea poluării cu praf, deoarece drumul este existent, dar datorită circumstanțelor, nu este posibilă circulația auto în siguranță pe tronsonul respectiv, zona fiind totuși intens circulată de locuitorii comunei.

Prin investiția propusă se urmărește ca obiectiv general îmbunătățirea condițiilor de viață pentru populație, dar și desfășurarea activităților în armonie cu natura.

### **10.5. Impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar:**

Pe suprafața propusă pentru realizarea proiectului nu au fost identificate specii sau habitate de interes comunitar.

Luând în calcul faptul că zona în care se vor executa lucrările este în apropierea de zone locuite, de faptul că la distanțe de circa 130 m sunt proprietăți private ce deservește ca locuințe și de faptul că în perimetrul luat în studiu nu au fost identificate specii de interes comunitar, putem preconiza că lucrările de construcție nu vor afecta structura și dinamica habitatelor și speciilor din zona. De asemenea în calcul se poate lua și durata mică de execuție.

Prin realizarea obiectivului prezentei documentații, se va reduce poluarea cu praf, nu se afectează în nici-un fel fauna și flora din zona respectivă, pe porțiunea de drum ce se suprapune cu aria naturală protejată, se va interveni asupra zonei doar pe amplasamentul drumului existent.

Proiectul are în mod indirect și funcție de protecție a mediului înconjurător în general. Lucrările propuse prin proiect constituie și în mod indirect un set de măsuri cu rol de protecție a elementelor cadrului natural, deci contribuie la măsurile de conservare a biodiversității din zona studiată.

În ceea ce privește potențialul impact al proiectului asupra habitatelor, având în vedere obiectivele proiectului, considerăm că impactul va fi nul deoarece lucrările propuse nu vor duce la modificări, pierderi sau fragmentări de habitate.

Pentru diminuarea cât mai mult posibil a impactului asupra mediului în general, dar și pentru evitarea oricărui impact asupra sitului, în special, propunem următoarele măsuri de reducere a impactului:

- Contractorii vor avea obligația de a se asigura că personalul este informat cu exactitate asupra aspectelor privind aria protejată.
- Antreprenorul va delimita zona de lucru pentru a preveni/minimiza distrugerea suprafețelor vegetale;

- Se interzice afectarea, de catre infrastructura temporara, creata in perioada de desfasurare a proiectului, a altor suprafete decat cele pentru care a fost intocmit prezentul proiect;
- Accesul utilajelor de constructie pe amplasament se va face strict pe drumurile de acces existente;
- Este recomandata ca perioada de lucru sa fie de 8 ore/zi;
- Constructorul va folosi utilaje capabile sa asigure nivelul de zgomot si emisiile de substante poluante incadrate in normele in vigoare.
- Circulatia autovehiculelor si utilajelor de constructie se va face exclusiv pe drumurile de acces special amenajate si semnalizate ca atare;
- Minimizarea suprafetelor de teren alocate activitatilor aferente proiectului.
- Interzicerea arderii vegetatiei.
- Limitarea transporturilor la traseele aprobate din zona de servitute a proiectului.
- Controlarea si limitarea vitezei vehiculelor pe drumurile publice si de acces.
- Asigurarea intretinerii echipamentelor si utilajelor, pentru reducerea nivelului de zgomot produs de acestea.
- Interzicerea stationarii vehiculelor cu motorul pornit pentru a reduce zgomotul si emisiile poluante.
- Implementarea unei gestionari conforme a deseurilor pentru a preveni propagarea bolilor si a deceselor, precum si deteriorarea habitatului.
- Operatiile de intretinere si alimentare a vehiculelor nu se vor efectua pe amplasament, ci in locatii cu dotari adecvate. In cazul interventiei la utilaje pentru reparare, acestea vor fi retrase in ateliere specializate, unde se vor lua toate masurile de protectie a mediului in timpul reparatiilor.
- Aplicarea de masuri de control pentru alimentarea cu carburanti si schimbarea uleiurilor pentru utilaje/vehicule.
- Dupa finalizarea lucrarilor, se vor executa lucrari de refacere a terenurilor afectate si reabilitarea acestora.

Impactul proiectului care face obiectul prezentei documentatii, manifestat in perioada de executie, avand in vedere specificul proiectului, localizarea acestuia in raport cu aria protejata, precum si faptul ca:

- nu vor fi pierdute suprafete din suprafata totala a habitatelor din cadrul ariei protejate,
- nu vor fi fragmentate habitatele de interes comunitar,
- nu vor fi inregistrate modificari ale densitatii populatiilor speciilor protejate,
- nu se distrug populatii de plante sau animale de interes conservativ,
- nu se altereaza habitatele utilizate de speciile de amfibieni, reptile si nevertebrate;
- nu influenteaza realizarea obiectivelor pentru conservarea ariilor naturale protejate de interes comunitar;
- nu influenteaza negativ factorii care determina mentinerea starii favorabile de conservare a ariilor naturale protejate de interes comunitar;
- nu se modifica folosinta actuala a terenului

Se poate aprecia ca impactul corespunzator fazei de executie va fi unul minor ca intensitate, indirect, de scurta durata si se va manifesta strict in zona de lucru a amplasamentului.

In conditiile desfasurarii corespunzatoare a activitatilor de executie si de readucere a amplasamentului la situatia de dinaintea implementarii proiectului, se poate aprecia ca nu se va manifesta impact rezidual.

Din observatiile in teren, precum si din datele si informatiile disponibile rezulta ca in zona adiacenta amplasamentului, nu se afla in derulare proiecte ale caror efecte sa se cumuleze cu cele ale proiectului supus evaluarii, atat in faza de executie, cat si in faza de exploatare a acestuia.

Avand in vedere anvergura lucrarilor, consideram ca impactul asupra habitatului si faunei este **nesemnificativ**.

Realizarea investitiei nu va reduce numarul de specii de interes comunitar, nu va afecta zonele de hranire, reproducere si migratie ale speciilor protejate si nu va produce externalitati care sa modifice ecosistemul.

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

Menționăm că acest proiect este necesar pentru siguranța și mobilitatea populației din zonă.

#### **10.6. Alte informații prevăzute în legislația în vigoare:**

Nu este cazul

### **11. PROIECTE CARE SE REALIZEAZA PE APE SAU AU LEGATURA CU APELE**

Avand in vedere natura investitiei "RESTABILIRE CONDITII DE CIRCULATIE SI REFACERE DJ 204M, KM. 0+000 – 6+500, MINZALESTI-JGHIAB, COM. MINZALESTI, JUDETUL BUZAU", proiectul nu se realizeaza pe ape si nu are legatura cu un curs de apa.

#### **11.1. Bazinul hidrografic:**

Actualul proiect are amplasamentul situat in cadrul bazinului hidrografic al raului Buzau.

#### **11.2. Cursul de apă:**

Nu este cazul.

#### **11.3. Corpul de apă:**

Nu este cazul.

#### **11.4. Indicarea stării ecologice/potentialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață:**

Nu este cazul.

#### **11.5. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat:**

Nu este cazul.

Întocmit:

**Ing. Ionut PANAITESCU**