

# CUPRINS

<b>I. DENUMIREA PROIECTULUI .....</b>	<b>2</b>
<b>II. TITULAR.....</b>	<b>2</b>
<b>III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT .....</b>	<b>2</b>
A) -REZUMATUL PROIECTULUI .....	2
B) - JUSTIFICAREA NECESITĂȚII PROIECTULUI .....	4
C) - VALOAREA INVESTIȚIEI.....	5
D) -PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUSA .....	5
E) -PLANSE REPREZENTAND LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI, INCLUSIV ORICE SUPRAFAȚA DE TEREN SOLICITATA PENTRU A FI FOLOSITA TEMPORAR (PLANURI DE SITUATIE SI AMPLASAMENTE) .....	5
F) -DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT, FORMELE FIZICE ALE PROIECTULUI (PLANURI, CLĂDIRI, ALTE STRUCTURI, MATERIALE DE CONSTRUCȚIE ȘI ALTELE).....	5
<b>IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE: .....</b>	<b>6</b>
<b>V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI: .....</b>	<b>6</b>
<b>VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE: .....</b>	<b>7</b>
<b>VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT: .....</b>	<b>9</b>
<b>VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI .....</b>	<b>10</b>
<b>IX. LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/ SAU PLANURI/ PROGRAME/ STRATEGII/ DOCUMENTE DE PLANIFICARE: .....</b>	<b>11</b>
<b>X. LUCRARI NECESARE ORGANIZĂRII DE SANTIER .....</b>	<b>11</b>
<b>XI. LUCRARI DE REFACERE / RESTAURARE A AMPLASAMENTULUI .....</b>	<b>12</b>
<b>XII. ANEXE - PIESE DESENATE: .....</b>	<b>12</b>
<b>XIII. PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE, MEMORIUL ESTE COMPLETAT CU URMĂTOARELE INFORMAȚII, PRELUATE DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE: .....</b>	<b>12</b>

**MEMORIU DE PREZENTARE**  
**Conform Legii. 292/ 2018, anexa nr. 5.E la procedură**

**I. DENUMIREA PROIECTULUI**

„PUNERE IN SIGURANTA POD KM 89+140 LINIA 300 BUCURESTI NORD – PREDEAL – CONSOLIDAREA PILELOR 6,7 SI 8”

**II. TITULAR**

COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE “CFR” S.A., SUCURSALA REGIONALA CF BUCURESTI

– **adresa postala a titularului**

B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, cod 010873, Bucuresti – ROMANIA

– **telefon, fax, e-mail, pagina de internet:** (+4) 021 311 70 80

– **numele persoanelor de contact:**

director/manager/administrator

Director Regional - Laurentiu MARALOI

responsabil pentru protecția mediului

**III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT**

**a) -Rezumatul proiectului**

Pentru realizarea investitiei "PUNERE IN SIGURANTA POD KM 89+140 LINIA 300 BUCURESTI NORD – PREDEAL – CONSOLIDAREA PILELOR 6,7 SI 8” sunt necesare executarea unor lucrari in zona de siguranta si de protectie a infrastructurii feroviare.

Obiectul prezentului memoriu este stabilirea lucrarilor ce se vor executa in zona de protectie si de siguranta a infrastructurii feroviare (a liniei CF 300 Bucuresti Nord – Predeal, la Km. CF 89+140, intre statiile Floresti Prahova si Halta Bobolia), executarea lor conform normelor, normativelor, standardelor si legislatiei in vigoare, in vederea asigurarii unor conditii normale de circulatie, fara a prezenta risc pentru infrastructura feroviara, instalatiile si cablurile c.f. existente in zona.

Amplasamentul pe care se va realiza investitia este situat in judetul Prahova, pe linia c.f. 300, Bucuresti Nord – Predeal, km 89+140, între statiile Floresti Prahova si Halta Bobolia, la intersectia caii ferate cu raul Prahova.

Conform Certificatului de Urbanism Nr.141 din 06 Decembrie 2018, terenul este situat in extravilanul comunelor Banesti, Poiana Campina si Magureni si apartine domeniului public al statului aflat in administrarea A.N. Apele Romane si CN „CFR” S.A. si domeniului public al comunelor Banesti, Poiana Campina si Magureni.

Totodata, terenul este situat de-a lungul raului Prahova, a podului de cale ferata si a podului aferent DC 116 si are acces din DC 116. In zona exista conducte magistrale transport gaze naturale si aductiune apa microhidrocentrale.

Terenul pe care se vor desfasura lucrarile are categoria de folosinta: drum, curs apa si cale ferata.

Zona vizata se afla intre statiile Floresti Prahova – Campina, linia 300, comuna Poiana Campina, sat Bobolia, judetul Prahova, la intersectia caii ferate cu raul Prahova.

Linia Bucuresti Nord - Brasov este parte componenta a Coridorului IV PanEuropean feroviar.

Podul are 20 bolti din beton armat, în plin centru, dintre care 18 bolti centrale cu deschiderea de 14,50 m si doua bolti de capat cu deschiderea 8,75 m.

Lungimea totala a podului este de 281,60 m, lumina este de 275,60 m iar înaltimea libera (masurata de la intradosul boltilor pina la radier) este de 8,00 m. Latimea podului este de 10,80 m.

Infrastructura podului este realizata din beton armat si este fundata direct, la cota - 16,50 m, de la NSS (conform datelor primite de la SRCF Bucuresti). Fundatiile sunt realizate în trepte, din beton simplu.

Racordarea podului cu terasamentele este realizata cu sferturi de con, pereate cu zidarie de piatra bruta.

Natura terenului de fundare: argila vanata, compacta. Nu exista spargheturi.

Podul de CF a fost consolidat în perioada 2001–2003; dintre lucrarile realizate mentionam:

o Camasuirea elevatiilor infrastructurii, iar acolo unde rostul elevatie-fundatie a fost la nivelul terenului sau putin sub acesta, s-a executat si camasuirea blocului de fundatie. Camasuielile s-au executat din beton clasa C16/20, dublu armate cu bare ø14mm, cu o grosime de 30 cm, iar stratul de acoperire de 4cm.

o S-au consolidat zonele de racordare ale podului cu terasamentele.

o Albia paraului Prahova a fost amenajata pe zona podului cu un pereu din beton in trepte si diguri de dirijare a albiei minore.

În urma ploilor abundente din vara anului 2018, lucrările de consolidare și amenajare din albia riului Prahova, din zona podului au suferit avarii majore, pereul și digurile de dirijare din zona podului fiind parțial distruse., pragul de fund aval pod L300 la km 89+ 140, între pilele 6, 7 și 8, (deschiderile 7 și 8) s-a degradat complet până la nivelul pilelor 7 și 8 în deschiderea 8 aval și până la nivelul pilelelor 6 și 7 în deschiderea 7 amonte, fapt ce a favorizat coborârea talvegului până la o cota periculoasă pentru fundațiile pilelor 6, 7 și 8.



- Au fost identificate pe teren zonele afectate, în special în zona deschiderilor 7 și 8: distrugerea pragului de fund precum și afuierea fundațiilor pilelor 6, 7 și 8;
- Au fost identificate caile de acces existente și s-a făcut o evaluare a posibilităților de îmbunătățire necesare dar și a realizării unei noi cai de acces, cu panta mai mică, pentru aducerea în siguranța a utilajelor și materialelor;
- Au fost analizate metodele de identificare a condițiilor de circulație a trenurilor pe durata executării studiilor de specialitate și a lucrărilor de execuție;
- S-a făcut o evaluare a posibilităților de realizare a studiilor de teren necesare: măsurători topografice, topometrice și geotehnice;
- S-a făcut o evaluare a stării lucrărilor de deviere existente pentru realizarea acestor lucrări și a posibilităților de realizare a lucrărilor de reparații necesare.

În ianuarie 2019 s-a întocmit un RAPORT DE EXPERTIZA TEHNICĂ, de către Expert Tehnic Atestat: ing. Stelian POPESCU privind lucrarea: PUNERE ÎN SIGURANȚA POD KM 89+140 LINIA 300 BUCUREȘTI NORD - PREDEAL - CONSOLIDAREA PILELOR 6, 7 ȘI 8", prin care au fost recomandate mai multe lucrări, unele foarte urgente:

1. Lucrări foarte urgente de care depinde stabilitatea pilelor P6, P7, P9: lucrări de injectare la baza pilelor prin injectare cu noroi autointaritor, pentru consolidarea și cvasi-impermeabilizarea terenurilor de fundare.

2. Lucrări urgente, pentru protejarea lucrărilor de injectare: Lucrări de reparații în albia minoră a râului Prahova: refacerea urgentă a pragului de fund cu lucrări din gabioane și ridicarea talvegului în deschiderile cuprinse între pilele P6, P7 și P8. Pragul de fund va fi încastrat în pragul de fund existent (parțial distrus) și în malul albiei, înspre pila

3. În octombrie 2018, s-a întocmit un RAPORT DE EXPERTIZA TEHNICĂ, de către Expert Tehnic Atestat: Prof.dr.ing. Anton CHIRICA privind lucrarea: "PUNERE ÎN SIGURANȚĂ PRAG DE FUND POD KM 89+140, LINIA 300, BUCUREȘTI NORD - PREDEAL, PENTRU EVITAREA DEGRADĂRII PODULUI".

În cadrul NOTEI privind situația tehnică a podului Bobolia, întocmită de către Expert Tehnic atestat, dr. ing. Constantin Cristescu, se prezintă situația podului la data de 24.07.2018, și se fac aprecieri asupra cauzelor care au dus la degradarea lucrărilor din albie și se propun lucrări de punere în siguranța a podului. La data inspectării podului domnul Dr. ing. Constantin Cristescu a constatat următoarele: o Construcția hidrotehnică din deschiderile 5 - 8 , executată din beton, cu scopul de a proteja infrastructura podului în zona pilelor 5-8 era nefuncțională și distrusă în mare măsură; o în deschiderile 6 - 7 , protecția de fund și zidurile care o flancau erau prăbușite.

o Printre cauzele care au produs avarierea lucrărilor din albie, domnul dr. ing. C. Cristescu, menționează:

- Elaborarea defectuoasă a proiectului;
- Neglijarea, la proiectare, a apelor subterane, care au depășit viteza critică de antrenare a materialului de sub protecția de fund, cu consecința prăbușirii protecției;
- Pragul de fund din amonte de pod (în realitate subtraversarea conductei de aducțiune aparținând S.C. ELECTROCARBON S.A.) care a avut ca efect depunerea (reținerea) în spatele acestuia a materialului solid antrenat de ape, diminuând turbiditatea apelor și prin urmare sporind capacitatea acestora de antrenare și transport a materialului solid din albia riului.

Având în vedere structura albiei și datele din studiul geotehnic din amplasament, se consideră că stabilizarea talvegului în zona podului și punerea în siguranță a acestuia se poate realiza doar prin ridicarea cotei talvegului cu ajutorul unui prag de fund.

Amenajarea este compusă dintr-un prag de fund realizat din gabioane, fundat pe o saltea din gabioane. Ansamblul este amplasat paralel cu podul de CF la o distanță de cca. 25 m în aval de linia infrastructurii pilelor și este încastrat în pragul de fund existent (parțial distrus) și malul albiei, înspre pila 3.

Pragul de fund are o lungime de cca. 65 m format din tronsoane de 5.40 m lungime și secțiunea de 2.70 m x 2.00 m, umplute cu material granular (pietris și balast). Pentru a proteja materialul granular existent, în partea superioară a pragului de fund, au fost așezate în 2 straturi, traverse din beton cu rol de umplutură a gabioanelor. Traversele de CF au fost recuperate din albia riului Prahova, ele ocupând inițial amplasamentul următor a încercărilor de stabilizare a talvegului puternic erodat. Ulterior pentru curățarea și amenajarea albiei, traversele au fost folosite în lucrare.

Salteaua are o lungime de cca. 65 m formată din tronsoane de 4.00 m lungime și secțiunea de 4.00 m x 4.00 m x 0.50 m umplute cu material granular (pietris și balast).

În zona aflată între pragul de fund din aval, realizat din gabioane și conductă de apă existentă în amonte (aparținând S.C. ELECTROCARBON S.A.), a fost corectat talvegul erodat al albiei, prin realizarea unei umpluturi din material local, pentru a se putea ajunge la cota superioară a pragului de fund.

Odată cu realizarea pragului de fund și a ridicării nivelului talvegului erodat al albiei, se vor executa și lucrări de curățare și recalibrare a albiei pe o suprafață de cca. 7500 mp. Având în vedere că în prezent apa curge deviata, după terminarea tuturor lucrărilor urgente de punere în siguranță a infrastructurilor podului, râul Prahova va tranzita podul pe întreaga lățime a albiei.

Zona aval după pragul de fund realizat din gabioane, este protejată împotriva degradării și a afuierii printr-o saltea/prisma din piatră spartă și anrocamente.

### **Consolidarea fundației pilelor 6, 7 și 8 ale podului de CF prin lucrări urgente**

Se vor executa următoarele lucrări:

- Consolidarea terenului de la baza fundațiilor prin realizarea unor injecții cu lapte de ciment a terenului de fundare;
- Executarea de reparații ale radierelor fundațiilor prin injecții de materiale speciale;
- Realizarea de umpluturi și completări ale terasamentului din jurul pilelor 6, 7 și 8.

### **Reperarea lucrărilor existente în amplasament**

În zona podului, albia este prevăzută cu numeroase lucrări existente.

În amonte de pod există o conductă de aducțiune aparținând S.C. ELECTROCARBON S.A. ce a fost inițial îngropată dar în prezent este dezvelită, având efect de prag de fund în amonte de pod. Aceasta determină depunerea (reținerea) materialului solid antrenat de ape în spatele conductei, diminuând turbiditatea apelor și prin urmare sporind capacitatea acestora de antrenare și transport a materialului solid din albia râului.

Pe malul drept al râului Prahova se află conductă magistrală de gaz a TRANSGAZ Medias, care se desfășoară eșaparelat cu albia râului și traversează podul, prin deschiderea 19 și apoi traversează albia râului, în amonte de conductă ELECTROCARBON S.A..

În aval de pod există o altă conductă de apă, paralelă cu podul, aparținând S.C. PETROUTILAJ S.A. Poiana Campina, ce este suspendată deasupra albiei.

#### **b) - Justificarea necesității proiectului**

În urma ploilor abundente din vara anului 2018, lucrările de consolidare și amenajare din albia riului Prahova, din zona podului au suferit avarii majore, pereul și digurile de dirijare din zona podului fiind parțial distruse.

Din punct de vedere hidrotehnic și hidraulic, linia de cale ferată București Nord – Predeal, este magistrală cu ecartament normal, încadrându-se conform STAS 4273/83, în categoria 2, clasa a II-a de importanță.

După producerea viiturilor pe râul Prahova, din vara anului 2018, reprezentanții Companiei Naționale de Cale Ferată "CFR" SA, ai instituțiilor cu atribuții în domeniul gospodăririi apelor, precum și ai autorităților locale, au analizat situația în comisie mixtă, întrunită pe teren și au întocmit procese verbale de calamitate, prin care se consemnează situația apărută și măsurile ce trebuie luate pentru remedierea acesteia. Ca prime măsuri de siguranță de urgență, Secția de Întreținere a Căii L5 Campina a descărcat în deschiderile afectate un număr de circa 2690 traverse din beton scoase din uz, pentru protejarea pilelor podului și a introdus restricție de viteză, de 50 km/h, pe podul CF.

Ca urmare a coborării talvegului, pilele 6, 7 și 8 au fost afuiate puternic, iar pragul de fund aval din zona acestora s-a degradat complet.

Podul traverseaza raul Prahova aval de confluenta cu raul Doftana, situatie ce favorizeaza acumularea unor debite importante ce tranziteaza podul, avind deseori caracter de viitura.

La masuratorile de fund de albie din data de 20.07.2018 s-a constatat o adancire a albiei Prahovei, inregistrandu-se valori ale talvegului fata de NSS: 14.08 m la Pila 6 amonte; 15,23 m in ax deschidere 7 aval si 17.23 m in ax deschidere 7 amonte; 14.93 m la Pila 7 aval; 14.63 m in ax deschidere 8 aval si 14,75m la Pila 8 aval. Mentionam ca pilele 6, 7 si 8 sunt fundate la cota 16,50 m fata de N.S.S .

**c) - Valoarea investitiei**  
5,889,265.97 lei (inclusiv TVA)

**d) -Perioada de implementare propusa**  
Durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni, este: 1 luna.

**e) -Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar (planuri de situatie si amplasamente)**  
Sunt atasate planurile de incadrare in zona si planurile de situatie.

**f) -Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele).**

**-Profilul si capacitatile de productie;**

Nu este cazul

**-Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (dupa caz);**

Nu este cazul

**-Descrierea proceselor de productie ale proiectului propus, in functie de specificul investitiei, produse si subproduse obtinute, marimea, capacitatea;**

Nu este cazul

**-Materiile prime, energia si combustibilii utilizati, cu modul de asigurare a acestora;**

Pentru realizarea lucrarilor vor fi utilizate urmatoarele:

- materii prime: agregate naturale, otel-beton pentru armare

- energie electrica (prin intermediul unui generator electric),

- combustibili auto (prin realizarea unui contract cadru cu statiile de distributie carburanti din zona): motorina

**-Racordarea la retelele utilitare existente in zona;**

Nu este cazul

**-Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investitiei;**

Refacerea cadrului natural adiacente zonele de lucru, eliberare amplasament de resturi de moloz, nivelare teren.

**-Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente;**

Nu este cazul

**-Resursele naturale folosite in constructie si functionare;**

Apa si agregate naturale: piatra sparta, balast si nisip

**-Metode folosite in constructie;**

Sapaturi manuale si mecanizate, turnare beton, transport auto materiale si echipamente.

**-Planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara;**

Nr. crt.	Denumirea obiectului	ZILE																				
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1	Terasamente, cai de acces																					
2	Infrastructuri injectii																					
3	Prag de fund																					
4	Amenajare albie																					

**-Relatia cu alte proiecte existente sau planificate;**

Nu este cazul.

**-Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare;**

*Intocmirea documentatiei tehnico - economice (faza PTh + CS + DE ) si executie lucrari si de punere in siguranta a podului km 89 + 140 linia 300 Bucuresti Nord - Predeal a fost in regim de urgenta, conform Caiet de sarcini (Fisa de date) si Expertiza Tehnica.*

***-Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apa, surse sau linii de transport al energiei, cresterea numarului de locuinte, eliminarea apelor uzate si a deseurilor);***

Nu este cazul.

***-Alte autorizatii cerute pentru proiect.***

Nu este cazul.

#### **IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE NECESARE:**

Nu sunt necesare lucrari de demolare.

#### **V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI:**

- Distanța față de granițe:

Proiectul studiat nu cade sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare;

-Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Nu este cazul;

– Harti, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informatii privind caracteristicile fizice ale mediului, atat naturale, cat si artificiale si alte informatii privind:

- folosintele actuale si planificate ale terenului atat pe amplasament, cat si pe zone adiacente acestuia;

Teren ce apartine Domeniului public

- politici de zonare si de folosire a terenului;

Conform PUG al localitatii-documentatii aprobate:

Domeniu public

- arealele sensibile;

Terenul este situat in afara zonelor protejate.

-Coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

Nr.Crt.	X (long)	Y (Lat)	Amplasament	Tip geometrie	Descriere
1	559331.4	398710.1	Pod CF Banesti linia 300	poligon	pod CF pe linia 300 Bucuresti Nord-Predeal km 89+140
2	559333.2	398730	Pod CF Banesti linia 300		
3	559340.1	398748.7	Pod CF Banesti linia 300		
4	559343.6	398758.2	Pod CF Banesti linia 300		
5	559352.3	398776.2	Pod CF Banesti linia 300		
6	559378.4	398806.6	Pod CF Banesti linia 300		
7	559386.7	398813.3	Pod CF Banesti linia 300		
8	559409.6	398832.1	Pod CF Banesti linia 300		
9	559413.5	398835.3	Pod CF Banesti linia 300		
10	559416.6	398750.6	Pod CF Banesti linia 300		
11	559428.5	398727	Pod CF Banesti linia 300		
12	559420.7	398653.9	Pod CF Banesti linia 300		
13	559379.4	398570.6	Pod CF Banesti linia 300		
14	559349.2	398646.7	Pod CF Banesti linia 300		
15	559338.2	398670.6	Pod CF Banesti linia 300		

-Detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luata in considerare.

Nu este cazul.

## VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, ÎN LIMITA INFORMAȚIILOR DISPONIBILE:

### A. SURSE DE POLUANTI SI INSTALATII PENTRU RETINEREA, EVACUAREA SI DISPERSIA POLUANTILOR ÎN MEDIU

#### a) PROTECTIA CALITATII APELOR

*- sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;*

Prin executarea lucrarilor propuse nu se afecteaza starea ecosistemelor acvatice si a folosintelor de apa, neexistând emisii de poluanti semnificative si nu se vor utiliza cantitati insemnate de apa. Poluantii care pot afecta ecosistemele terestre si acvatice sunt cei rezultati in cazul unor accidente la depozitarea si manipularea combustibililor.

Toate aceste lucrari vor fi dimensionate conform legislatiei in vigoare, in conformitate cu prevederile reglementarilor de mediu. Se respecta Legea apelor nr.107/1996, modificat si completat cu L.nr.310/2004 Legea nr. 404/2003, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 73/2005, Legea nr. 112/2006, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/2007, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 130/2007, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 3/2010, Legea nr. 146/2010.

*- stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute;*

Nu este cazul.

#### b) PROTECTIA AERULUI

*-sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri;*

Prin protectia atmosferei se urmareste prevenirea, limitarea deteriorarii si ameliorarea calitatii acesteia pentru a evita manifestarea unor efecte negative asupra mediului, sanatatii umane si a bunurilor materiale.

Executantul lucrarilor are urmatoarele obligatii in domeniu:

b.1) sa respecte reglementarile privind protectia atmosferei, adoptand masuri tehnologice adecvate de retinere si neutralizare a poluantilor atmosferici;

b.2) sa doteze instalatiile tehnologice, care sunt surse de poluare, cu sisteme de masura, sa asigure corecta lor functionare, sa asigure personal calificat si sa furnizeze, la cerere sau potrivit programului pentru conformare, autoritatilor pentru protectia mediului, datele necesare;

b.3) sa imbunatateasca performantele tehnologice in scopul reducerii emisiilor si sa nu puna in exploatare instalatiile prin care se depasesc limitele maxime admise;

b.4) sa asigure, la cererea autoritatilor pentru protectia mediului, diminuarea, modificarea sau incetarea activitatii generatoare de poluare;

b.5) sa asigure masuri si dotari speciale pentru izolarea si protectia fonica a surselor generatoare de zgomot si vibratii, sa verifice eficienta acestora si sa puna in exploatare numai pe cele care nu depasesc pragul fonic admis.

Se recomanda ca circulatia utilajelor sa se faca la viteze reduse pentru a nu antrena cantitati mari de praf si pulberi.

Daca in timpul executiei se constata, la manipularea materialelor, emisii de pulberi in suspensie, se va proceda la o umezire corespunzatoare inainte de manipulare.

In concluzie, emisiile de poluanti in aer se incadreaza in limitele ordinului MAPPM 462/93 si STAS 12574/87.

**- instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;**

Nu este cazul.

**c) PROTECTIA IMPOTRIVA ZGOMOTULUI SI VIBRATIILOR**

**- sursele de zgomot și de vibrații;**

In documentatie nu sunt surse care sa polueze sonor, peste limitele prevazute in STAS 10009/2017, 70009/88 si 12025/81.

Principalele surse de zgomot si vibratii in timpul executiei sunt mijloacele de transport si cele terasiere. Utilajele de transport si cele terasiere dau in general un nivel de zgomot comparabil cu cel produs pe un drum rutier obisnuit.

**- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;**

Utilajele de transport sau terasiere vor actiona un timp limitat si numai pe timpul zilei, neproducand, la limita celor mai apropiate locuinte, depasirea nivelului normal de zgomot in mediul rural, pe perioade semnificative de timp.

**d) PROTECTIE IMPOTRIVA RADIATIILOR**

**- sursele de radiații;**

La realizarea si exploatarea obiectivului nu vor fi factori care s-ar putea constitui in potentiale surse de radiatii.

**- amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor;**

Nu este cazul.

**e) PROTECTIA SOLULUI SI A SUBSOLULUI**

**- sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatice și de adâncime;**

Din activitatea de exploatare a podului nu rezulta poluanti care sa afecteze solul si subsolul zonei. In cazuri de accident trebuie sa intervina administratorul drumului cu organele specializate pentru indepartarea unor substante poluante, toxice sau periculoase scurse pe platforma drumului.

**- lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;**

In timpul executiei, lucrarile se vor desfasura in extravilan.

Eventualele depozitari temporare de deseuri pe sol vor fi urmate de igienizare corespunzatoare.

In general, lucrarile de modernizare, aferente drumului propuse prin prezentul proiect nu pot afecta calitatea solului deoarece, fiind vorba de modernizarea unui drum existent nu se pot inregistra dezechilibre ale ecosistemelor sau modificari ale habitatelor.

**f) PROTECTIA ECOSISTEMELOR TERESTRE SI ACVATICE**

**- identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;**

Neexistând emisii poluatoare agresive in conditii normale de exploatare, nu se pot anticipa emisii de poluanti care sa dauneze vegetatiei, faunei si florei. Pe timpul executiei vegetatia nu va fi afectata.

**- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate;**

In zona de amplasament a lucrarii nu exista monumente ale naturii sau arii protejate.

**g) PROTECTIA ASEZARILOR UMANE SI A ALTOR OBIECTIVE DE INTERES PUBLIC**

**- identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele;**

Prin activitatea de executie si exploatare, podul nu afecteaza prin emisii de poluanti, efecte sinergice cu alte emisii, sau in alt fel asezarea umana sau obiectivele publice din zona. Executia lucrarilor va crea disconfort minor locuitorilor din zona, cu atat mai mult cu cat lucrarea este in extravilan.

Nu s-au identificat efecte care sa dauneze asupra starii de sanatate a populatiei din zona sau care sa creeze vreun risc semnificativ pentru siguranta locuitorilor.

**- lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public;**

Nu este cazul.



**h) PREVENIREA ȘI GESTIONAREA DEȘEURILOR GENERATE PE AMPLASAMENT ÎN TIMPUL REALIZĂRII PROIECTULUI/ÎN TIMPUL EXPLOATĂRII, INCLUSIV ELIMINAREA:**

*- lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeuri generate;*

Deseuri diverse (solide – balast, pietris, lemn, metal, etc.), vâscoase (bitum, grasimi, uleiuri, etc.), in cantitati modeste, se vor neutraliza sau depozita in locuri special amenajate conform H.G. nr.856/ 2002. Deseurile rezultate in urma executarii lucrarilor de sapaturi, pregatirea suprafetei, sunt pietrisul, surplusul de pamant rezultat in urma sapaturilor, precum si beton. Pietrisul, nisipul, betonul si pamantul dislocat si nerefolosibil in cadrul lucrarii, va fi incarcat si transportat in locurile de depozitare indicate de autoritatea contractanta, cu respectarea conditiilor de refacere a cadrului natural in zonele de depozitare, prevazute in acordul si/sau autorizatia de mediu.

*- programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate; planul de gestionare a deșeurilor;*

Eventualele elementele de beton degradate se vor inventaria si se vor transporta in depozite speciale existente in zona pentru materiale de constructii nerefolosibile sau se vor refolosi la unele lucrari de terasamente. In cazul producerii unor deseuri accidentale la masinile si utilajele folosite la executia lucrarii, acestea se vor capta in rezervoare metalice si se vor transporta la statii speciale de reciclare.

Gunoaietele menajere provenite de la organizarea de santier vor intra in circuitul de evacuare al exploatarii de gospodarie comuna.

Intretinerea utilajelor si vehiculelor folosite in activitatea de constructie si intretinere a drumului se efectueaza doar in locuri special amenajate, pentru a evita contaminarea mediului.

**i) GOSPODĂRIREA SUBSTANȚELOR ȘI PREPARATELOR CHIMICE PERICULOASE:**

*- substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;*

Solutia tehnica proiectata nu prevede utilizarea sau manipularea de substante toxice periculoase pe parcursul executiei sau intretinerii ulterioare a lucrarii.

*- modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.*

In timpul executarii lucrarilor transportul si manipularea carburantilor, lubrifiantilor, a bitumului se va face cu respectarea normelor de protectie a muncii in vigoare.

**B.UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE, ÎN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, A APEI ȘI A BIODIVERSITĂȚII.**

Se considera ca piatra si balastul vor fi cumparate de la cariere/balastiere existente pe raza de constructie a drumului, fara a fi nevoie de deschiderea unor noi balastiere/cariere. Transportul lor se va efectua cel mai probabil cu mijloace auto.

Lucrarile proiectate ce urmeaza a se realiza nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafata, vegetatiei, faunei sau din punct de vedere al zgomotului si mediului inconjurator. Prin executarea lucrarilor de intretinere vor aparea unele influente favorabile asupra factorilor de mediu, cat si din punct de vedere economic si social.

Astfel la proiectare s-au stabilit solutii bazate pe materiale nepoluante, iar la executie vor fi recomandate si tehnologii ameliorate, de exemplu utilizarea mixturilor asfaltice realizate "la rece". Proiectul va fi intocmit astfel incat sa se incadreze in normativele referitoare la sanatatea oamenilor (Ordin nr. 536 al Ministerului Sanatatii din 23.07.1997) a masurilor ergonomice si ecologice.

**VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT:**

*- impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotului și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);*

PUNEREA IN SIGURANTA POD KM 89+140, LINIA 300 BUCURESTI NORD – PREDEAL , ce face obiectul prezentului studiu se gaseste pe raza UAT Banesti, Magureni si Poiana Cimpina, între statiile Floresti Prahova si halta Bobolia. Aceasta nu se află în vecinătatea/traversează arii protejate de interes comunitar, nu se află în vecinătatea/traversează arii acoperite de specii si habitate de interes comunitar protejate, nu are legătură directă si nu este necesar studiu pentru managementul ariilor protejate de interes comunitar.

- extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate);

Nu este cazul.

- magnitudinea și complexitatea impactului;

Nu este cazul.

- probabilitatea impactului;

Nu este cazul.

- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;

Nu este cazul.

- măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;

Nu este cazul.

- natura transfrontalieră a impactului.

Nu este cazul.

### VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI

Prin Decizia etapei de evaluare initiala nr. 2606 din 17.02.2019 s-a stabilit ca, in conformitate cu Legea 292/2018, proiectul se incadreaza la anexa 2, pct .13(a).

Proiectul intra sub incidenta prevederilor articolului 48 pct. 1(d) din Legea apelor nr. 107/1996 cu modificarile si completarile ulterioare.

Proiectul nu intră sub incidența 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.

Administratorul impreuna cu executantul vor monitoriza intrarile, consumurile si iesirile din procesul de executare al lucrarii, astfel incât sa poata fi evidentiata si identificate pierderile. Administratorul va stabili programe si responsabilitati in caz de accidente si avarii, de asemenea va asigura intretinerea cu personal bine pregatit.

In urma evaluarii potentialilor factori de risc pentru mediu mentionati mai sus, propunem urmarirea respectarii, pe durata realizarii si exploatarei lucrarii, a urmatoarelor masuri:

Nr. crt.	Zona de impact	Masuri preventive si de protectie propuse
1.	Calitatea aerului	<ul style="list-style-type: none"> <li>la compactarea terasamentelor se va folosi stropirea cu apa a straturilor de pamânt</li> <li>autovehiculelor ce vor transporta nisipul sau praful de piatra l-i se va impune circulatia cu viteza redusa</li> <li>beneficiarul va avertiza constructorul în cazul în care acesta din urma va utiliza vehicule, echipamente sau masini ce emana fum, si va urmari îndepartarea din aantier a acestora</li> </ul>
2.	Eroziunea solului	<ul style="list-style-type: none"> <li>groapa de împrumut pentru terasamente, va fi finisata dupa utilizare, si apoi se va completa suprafata cu solul vegetal decopertat de pe amplasament</li> <li>lucrari de amenajare casiuri si camere de cadere (linistire)</li> <li>se vor face, pe cât posibil lucrari de înierbare a zonelor afectate, pentru stoparea erodarii solului</li> </ul>
3.	Contaminarea solului cu combustibil sau lubrefianti	<ul style="list-style-type: none"> <li>vehiculele si utilajele vor fi astfel întretinute si folosite încât pierderile de ulei sau de combustibil sa nu contamineze solul</li> <li>depozitarea pe santier a combustibilului se va face, pe cât posibil departe de zonele de protectie severe ale surselor de apa sau de fântâni, la o distanta de minim 100 m.</li> <li>spalarea autovehiculelor si a utilajelor, în timpul procesului tehnologic, se va face numai într-un loc special amenajat de executant, departe de sursele de apa sau de fântâna</li> </ul>
4.	Zgomot	<ul style="list-style-type: none"> <li>pe cât posibil, se va urmari ca activitatile zgomotoase sa se realizeze</li> </ul>

		în zona instituțiilor de învățământ, instituțiilor publice și dispensarului uman, în afara orelor de funcționare a acestora
		<ul style="list-style-type: none"><li>• se va interzice desfășurarea activităților zgomotoase în zona locuințelor, între orele 6 - 8 dimineața.</li></ul>

## **IX. LEGĂTURA CU ALTE ACTE NORMATIVE ȘI/ SAU PLANURI/ PROGRAME/ STRATEGII/ DOCUMENTE DE PLANIFICARE:**

### **A. JUSTIFICAREA ÎNCADRĂRII PROIECTULUI, DUPĂ CAZ, ÎN PREVEDERILE ALTOR ACTE NORMATIVE NAȚIONALE CARE TRANSPUN LEGISLAȚIA UNIUNII EUROPENE:**

Nu este cazul încadrării proiectului în Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).

### **B. SE VA MENȚIONA PLANUL/PROGRAMUL/STRATEGIA/DOCUMENTUL DE PROGRAMARE/PLANIFICARE DIN CARE FACE PROIECTUL, CU INDICAREA ACTULUI NORMATIV PRIN CARE A FOST APROBAT.**

Nu este cazul.

## **X. LUCRARI NECESARE ORGANIZĂRII DE SANTIER**

Organizarea de santier constituie atribuția și răspunderea Antreprenorului General ca amplasament, soluții, dotări.

Totuși trebuie avut în vedere că amplasamentul pe care se vor desfășura lucrările, nu permite amplasarea de construcții specifice cum ar fi stații de betoane, stații de asfalt, ateliere de reparații sau întreținere, puncte de alimentare cu carburanți, sau chiar spații de cazare pentru muncitori.

În situația în care nu vor putea fi utilizate amenajările existente, organizarea de santier va putea fi amplasată în proximitatea zonelor industriale (balastiere, depozite de marfuri, etc) existente în zona astfel încât impactul asupra mediului să fie minim.

Se interzice amplasarea organizării de santier în zonele rezidențiale, în proximitatea cursurilor de apă, a padurilor adiacente și a zonelor protejate.

În incintă trebuie să existe panouri care să indice:

- Echipamentul de protecție individuală, obligatoriu;
- Numele persoanelor care răspund de Organizarea Șantierului;
- Reguli pe linie de SSM care trebuie să fie respectate în incinta șantierului.

Lucrările de organizare de santier nu au caracter definitiv, astfel încât la terminarea obiectivului trebuie să fie dezafectate în totalitate, iar zonele afectate de organizarea de șantier vor fi curățate, și aduse la starea inițială, în conformitate cu normele și legile de protecția mediului.

Pentru organizarea de santier este necesară închirierea unei amenajări deja existente în zona sau amplasarea de baraci tip container izolate termic dedicate utilizării drept locuințe temporare, precum și WC-uri ecologice ce vor fi vidanțate periodic de o unitate specializată și cu care constructorul va încheia un contract. Alimentarea cu energie electrică se va realiza prin intermediul unui generator electric. Organizarea de santier nu va fi dotată cu rezervoare de combustibil.

Amplasamentul va fi semnalizat cu indicatoare de semnalizare șantier și se va amplasa la loc vizibil Panoul de identificare a investiției.

Se vor respecta normele de mediu și cele cu privire la protecția muncii privind cerințele de securitate și sănătate pentru șantierele temporare precum și cele prevăzute în caietele de sarcini ale fiecărui proiect de execuție.

Localizarea organizării de șantier: Organizarea de santier se va realiza pe un teren pus la dispoziție de către autoritățile locale. În funcție de avansul lucrărilor, organizarea de santier își va muta locația pentru a fi mai aproape de zona de lucru.

Descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier: Impactul asupra mediului va fi minim. Datorită utilizării containerelor dedicate, după mutarea organizării de șantier, zona va putea fi igienizată cu ușurință și adusă la starea inițială.

Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier: Pentru organizarea de șantier se vor folosi containere dedicate utilizării ca locuință temporară și WC-uri ecologice.

Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu: Pentru organizarea de șantier se vor folosi containere dedicate utilizării ca locuință temporară și WC-uri ecologice.

## **XI. LUCRARI DE REFACERE / RESTAURARE A AMPLASAMENTULUI**

Lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;

- aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale:

Activitatea de monitorizare a execuției constă din supravegherea impactului produs asupra factorilor de mediu: aer, apă, sol, zgomot, pe baza măsurătorilor, prelevării probelor și analizelor de laborator.

Datele acestor analize vor fi prezentate atât executantului și beneficiarului, cât și autorităților locale de protecția mediului pentru evaluarea impactului și stabilirea măsurilor de protecție.

Activitatea de monitorizare include organizarea de șantier, fronturile de lucru, depozitele de materiale și carburanți.

Impactul asupra mediului pe perioada de execuție a lucrărilor este minim, având un caracter limitat în timp. O serie de măsuri de protecție a mediului vor fi stabilite și adoptate în timpul execuției lucrărilor și în funcție de condițiile atmosferice.

Materialul se va transporta în condiții care să asigure poluarea minimă a atmosferei cu praf (stropirea materialului, acoperirea etc).

Utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate să fie în stare tehnică bună și să nu emane noxe peste cele admise. Manipularea materialelor (ciment, nisip) în organizarea de șantier se va face astfel încât pierderile în atmosferă să fie minore. Schimbul de ulei și aprovizionarea cu carburanți se va face numai în locuri special amenajate, pentru a nu se polua solul și apele subterane.

- aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației: Nu este cazul.

- modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului:

Lucrările proiectate nu introduc efecte negative suplimentare față de situația existentă asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, faunei. Dimpotrivă, efectul lucrărilor prevăzute este cu preponderență pozitiv prin amenajări care reduc poluarea mediului în zona drumului și vecinătatea acestuia, prin reținerea materialelor rutiere în interiorul limitelor drumului.

După realizarea amenajărilor, impactul asupra mediului va fi benefic, asigurându-se stabilitatea drumului și scurgerea controlată a apelor. Prin proiect, au fost adoptate măsuri de diminuare, în unele cazuri de eliminare a impactului negativ asupra mediului și de a asigura evacuarea rapidă și controlată a apelor de precipitații.

Trebuie avut în vedere că protecția malurilor asigură derularea în condiții corespunzătoare a traficului.

Resturile materiale rezultate vor fi evacuate prin grija executantului, în amplasamente indicate de către autoritățile locale, special destinate acestui scop.

Realizarea asigurării scurgerii apelor va avea un impact pozitiv asupra mediului deoarece va reduce riscul afuierii fundațiilor podului și cel de degradare a malurilor, ceea ce ar avea influențe negative și asupra stabilității din zonă sau chiar devieri locale ale traseelor de transport etc.

## **XII. ANEXE - PIESE DESENATE:**

Se atașează prezentei documentații;

## **XIII. PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZĂ PE APE SAU AU LEGĂTURĂ CU APELE, MEMORIUL ESTE COMPLETAT CU URMĂTOARELE INFORMAȚII, PRELUATE DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE:**

1. Localizarea proiectului:

- bazinul hidrografic: Spațiul hidrografic Buzău-Ialomița, bazinul hidrografic Ialomița, sub-bazinul Prahova.

- cursul de apă: denumirea și codul cadastral: raul Prahova, cod cadastral XI. 1.20.00.00.00 hm585

- corpul de apă (de suprafață și/sau subteran):

<b>Nume rau</b>	<b>Denumire corp de apă</b>	<b>Codul corpului de apă</b>	<b>Tipologie corp de apă</b>	<b>Denumire secțiune</b>
Prahova	Prahova: CF. DOFTANA_Aricestii Rahtivani	RORW11.1.20_B3	RO10*a	loc. Banesti CF.VALEA BELIEI_CF.

2. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă.

Cod tipologic	Elemente biologice	Condiții fizico-chimice generale	Poluanți specifici	Stare ecologică	Potential ecologic	Stare chimică
	Evaluare elemente biologice	Evaluare elemente fizico-chimice generale	Poluanți specifici (pentru starea/potențial ecologic)			Stare chimică (substanțe prioritare)
RO10*a	FB	B	B	B	3	B

3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz.

- nu este cazul

**XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV.**

1. Caracteristicile proiectelor

Caracteristicile proiectelor trebuie examinate, în special, în ceea ce privește:

a) dimensiunea și concepția întregului proiect;

b) cumulara cu alte proiecte existente și/sau aprobate;

c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității;

d) cantitatea și tipurile de deșuri generate/gestionate;

e) poluarea și alte efecte negative;

f) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice;

g) riscurile pentru sănătatea umană - de exemplu, din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice.

2. Amplasarea proiectelor

Sensibilitatea ecologică a zonelor geografice susceptibile de a fi afectate de proiecte trebuie luată în considerare, în special în ceea ce privește:

a) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor;

b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia;

c) capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

1. zone umede, zone riverane, guri ale râurilor;

2. zone costiere și mediul marin;

3. zonele montane și forestiere;

4. arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional;

5. zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate, zonele de protecție instituite conform prevederilor legislației din domeniul apelor, precum și a celei privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică;

6. zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de

Se intenționează protejarea pilelor 6,7,8  
Se cumulează cu proiectul din Urgența 1  
ce a fost deja materializat în teren  
(devierea râului cu dig din saci de nisip)  
Se vor realiza lucrări de sistematizare și recalibrare a albiei, gabioane umplute cu balast și traverse de beton de cale ferată existente în albie.

deseuri accidentale din organizarea de șantier, resturi de materiale utilizate la confecționarea gabioanelor, ambalaje, vegetație provenită din curățarea albiei  
Tulburarea și poluarea accidentală a apei va fi temporară, doar pe durata lucrărilor.  
Risc de inundație înainte de terminarea lucrărilor

Risc de tulburare și poluare a apei

Nu se modifică utilizarea terenului  
Apa de suprafață

Amplasamentul investiției se află în zona albiei râului Prahova  
NU ESTE CAZUL  
NU ESTE CAZUL  
NU ESTE CAZUL  
NU ESTE CAZUL

calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri;

7. zonele cu o densitate mare a populației;

8. peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic.

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

Efectele semnificative pe care le pot avea proiectele asupra mediului trebuie analizate în raport cu criteriile stabilite la pct. 1 și 2, având în vedere impactul proiectului asupra factorilor prevăzuți la art. 7 alin. (2) din prezenta lege, și ținând seama de:

a) importanța și extinderea spațială a impactului - de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată;

b) natura impactului;

c) natura transfrontalieră a impactului;

d) intensitatea și complexitatea impactului;

e) probabilitatea impactului;

f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului;

g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate;

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului.

NU ESTE CAZUL

NU ESTE CAZUL

Poluarea apelor poate avea impact asupra faunei și a tuturor zonelor locuite din aval.

Tulburarea apelor, poluarea cu hidrocarburi utilizate în cursul lucrărilor

NU ESTE CAZUL

redușă și temporară

mare

pe durata lucrărilor de regularizare a albiei

NU ESTE CAZUL

verificarea stării tehnice a utilajelor

Procedura pentru obținerea avizului de Gospodărire a Apelor este finalizată, fiind emis avizul nr. 2511 / 01.07.2019 de către ADMINISTRATIA BAZINALA DE APA BUZAU - IALOMITA, prin SGA Prahova.

Intocmit,

**INFRA SYSTEM PROIECT S.R.L.,**

ing. Hutuleac Maria



ing. Irena Chivaran

