

**Ministerul Mediului**

 **Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului**

|  |
| --- |
|  **AGENŢIA PENTRU PROTECŢIA MEDIULUI MEHEDINŢI** |

 Nr. ................/………….............

**Decizia etapei de încadrare**

**Proiect**

 Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de COMUNA GRECI, cu sediul în comuna Greci, satul Greci , judeţul Mehedinţi, înregistrată la APM Mehedinţi cu nr. 195din 09.01.2019 si a completarilor inregistrate cu nr. 623 din 17.01.2019 în baza Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului şi a Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările şi completările ulterioare,

autoritatea competentă pentru protecţia mediului APM Mehedinţi decide, ca urmare a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţei Comisiei de analiză tehnică din data de 21.03.2019 că proiectul “Modernizarea infrastructurii de transport in comuna Greci ” propus a fi amplasat în comuna Greci,, intravilanul si extravilanul satelor satelor Greci , Blidaru, Salatruc , judeţul Mehedinţi;

- nu se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supune evaluarii adecvate si nu se supune impactului asupra corpurilor de apa;

Justificarea prezentei decizii:

 **I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării evaluării impactului asupra mediului sunt următoarele:**

1) proiectul se încadrează în prevederile Legii nr.292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului, anexa nr. 2, pct. 13a) – “orice modificari sau extinderi, altele decat cele pravazute la pct.24 din anexa nr.1, ale proiectelor prevazute in anexa nr.1 sau in prezenta anexa, deja autorizate, executate sau in curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului”;

2 **Caracteristicile proiectului**:

2.1) dimensiunea și concepția întregului proiect: proiectul este unul de mici dimensiuni drumurile locale care fac obiectul proiectului de fata sunt amplasate in satele: Greci, Blidaru si fac legatura cu drumul judetean DJ 606D.

 ***Drumurile locale care fac obiectul prezentului studiu au o lungime totală de 6.120 km:***

1. Strada principala Nr.1 Greci – 2.170km

2. Strada principala Nr.2 Greci – 0.490km

3. Strada principala Nr.3 Greci – 0.425km

4. Strada principala Nr.4 Greci – 1.070km

5. Strada principala Nr.5 Greci – 0.655km

6. Strada principala Nr.1 Blidaru– 1.310km

Din punct de vedere al viabilităţii drumurile prezintă o serie de disfuncţionalităţi :

● partea carosabilă prezintă o serie de defecţiuni specifice drumurilor slab pietruite de tipul gropilor, denivelărilor şi făgaşelor, fapt ce împiedică desfăşurarea normală a circulaţiei şi conduce la generarea de praf pe timp uscat, respectiv de noroi pe timp umed

● In profil transversal panta de 2,5 % nu este asigurata, nepermiţând scurgerea apelor de pe partea carosabila, fapt ce conduce la băltirea ei si implicit la degradarea sistemului rutier existent.

● Scurgerea apelor pe traseul studiat, in general este deficitară. Datorita neîntreţinerii şanţurilor laterale, a făcut ca depunerile de material sa îngreuneze scurgerea apelor meteorice. Sistemul de colectare şi evacuare a apelor pluviale este alcătuit din şanţuri de pământ şi podeţe care datorită neîntreţinerii periodice au condus la scurgerea apei pe partea carosabilă şi implicit la degradarea acesteia in amonte şi in aval depodeţe, iar in perioadele ploioase se produc eroziuni datorita lipsei secţiunii de scurgere a şanţurilor.

● Şanţurile existente sunt colmatate, fapt ce necesită curăţirea, decolmatarea acestora, aducerea la profil si pereerea pe sectoarele cu pante longitudinale mai mari de 4% intrucat pe aceste sectoare datorita vitezei mari de curgere a apelor pluviale s-au creat eroziuni ale santurilor de pamant existente cu tendinte de extindere spre partea carosabila.

Drumurile propus spre modernizare se intersecteaza cu drumuri laterale care nu sunt amenajate, fapt ce conduce la aparitia viiturilor pe partea carosabila in perioadele cu precipitatii.

**Lucrări proiectate**

● Latime parte carosabila 3.50 m; 4.0 m

● Acostamente 2 x 0.50 m

● Santurile si rigolele pereate in zonele in care panta longitudinala a drumului depaseste 4%, conform profilelor longitudinale.

● Podetele transversale Ø 600mm; Ø 800mm, Ø 1000mm

● Podetele la drumurile laterale Ø 400mm

● Poduri din beton armat cu lumina 12-18m

● Viteza de proiectare 25 km

 **Structura rutiera**

Structura rutiera a drumului

- 4 cm strat de uzura din BAPC 16

- 5 cm strat de baza din binder BADPS

- 15 cm strat de fundatie din piatra sparta ;

- 27 cm strat de fundatie din balast;

cu urmatoarele operatii de baza:-curatirea de vegetatie si resturi menajere

 *Varianta I profil transversal este:*

 lăţimea părţii carosabile

 lăţimea acostamentelor

 - panta transvesală în aliniament unica

 panta transversala acostament

Acest profil este aplicabil pentru următoarele strazi: Strada principala nr.1 Greci; Strada principala nr.5 Greci; Strada principala nr.4 Greci ; Strada principala nr.3 Greci

 *Varianta II profil transversal este:*

 - lăţimea părţii carosabile (rigola carosabila);

 - lăţimea acostamentelor

 - panta transvesală în aliniament unica

- panta transversala acostament

Acest profil este aplicabil pentru strada principala nr.4 Greci

*Varianta III profil transversal este:*

 - lăţimea părţii carosabile

 - lăţimea acostamentelor

 - panta transvesală în aliniament unica

 - panta transversala acostament

Acest profil este aplicabil pentru următoarele uliţe: Strada principala nr.2 Greci;  Strada principala nr.1 Blidaru ;

Structura rutiera a drumului :

* 4 cm strat de uzura din BAPC 16 ;
* 5 cm strat de baza din binder;
* 15 cm strat de fundatie din piatra sparta
* 27 cm strat de fundatie din balast

cu urmatoarele operatii de baza:

-curatirea de vegetatie si resturi menajere

-scarificarea si reprofilarea patului drumului în scopul corectării - denivelărilor din profil transversal şi profil longitudinal, precum si a realizarii stratului de forma din materialul pietros al patului existent

-sapatura de pamant pentru aducerea latimii platformei drumului la parametrii proiectati

-realizarea strat de fundaţie din balast cu grosimea de 27cm, cu respectarea condiţiilor de calitate ale balastului

 -realizarea unui strat de fundaţie de piatra sparta cu grosimea de 15 cm

 -realizarea îmbrăcămintii bituminoase în două straturi

 -strat de legatura din grosimea de 5 cm

 -strat de uzură ,cu grosimea de 4 cm

 **Scurgerea apelor**

La stabilirea lucrarilor de amenajare a sistemelor de colectare si evacuare a apelor pluviale s-a avut in vedere urmatoarele:

- proiectarea dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafaţă se face în conformitate cu situaţia existentă, astfel încât, apele să fie colectate rapid de pe platformă şi evacuate lateral, eventual spre canalele sau pâraiele existente, prin locuri care permit acest lucru;

- protejarea pereţilor dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafaţă sau păstrarea lor din pământ se va efectua pe baza prevederilor normelor în vigoare, funcţie de valoarea declivităţilor pe care le urmăresc aceste dispozitive şi funcţie de modalităţile concrete de evacuare a apelor din zona drumurilor respective;

 - pe sectoarele cu declivitati mai mari de 4 % s-a prevazut executarea de santuri si rigole pereate, soluţie tehnică care asigură şi protejarea dispozitivului împotriva colmatării. Protejarea pereţilor dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafaţă se va realiza cu beton de ciment cu grosimea de 10 cm turnat la fata locului pe strat de nisip de 5 cm ;

 - în zona intersecţiilor cu drumurile laterale se va asigura continuitatea scurgerii apelor de suprafaţă prin şanţurile proiectate, prevăzându-se podeţe tubulare de dimensiuni adecvate sau dirijând apele în lungul drumurilor cu care se intersectează (dacă este posibil acest lucru);

 - apele din şanţuri se vor descărca transversal prin podeţe tubulare de dimensiuni corespunzătoare, existente sau proiectate şi modul de scurgere a acestora se va realiza transversal sau longitudinal drumului, urmărindu-se îndepărtarea lor din zona construcţiei.

**Poduri si podetele existente si proiectate**

- podeţele de dimensiuni sau din materiale necorespunzătoare se vor demola şi înlocui;

- asigurarea continuităţii scurgerii apelor de suprafaţă în zona acceselor se va realiza prin proiectarea de podeţe tip placa din beton armat corespunzătoare;

- podeţele tubulare sau din elemente prefabricate se vor adapta la teren in mod corespunzator ;

- se va evita scurgerea apelor de suprafaţă colectate din zona drumului respectiv în curţile imobilelor situat lateral acestuia.

 Scurgerea apelor de pe partea carosabila este asigurata prin pantele transversale ale profilurilor iar in lungul drumului prin şanţurile existente ce vor fi aduse la profil si prin cele proiectate. Apele pluviale vor fi dirijate catre podetele si podurile existente si catre podetele proiectate:

Pe sectoarele de drum studiat s-a prevazut fie refacerea podetelor existente colmatate si degradate prin inlocuire fie executarea de noi podete dupa cum urmeaza : Strada principala nr.1 Greci, strada principala nr.2 Greci, Pe strada principala nr.3 Greci Strada principala nr.4 Greci Strada principala nr.5 Greci ,Strada principala nr.1 Blidaru

**Asigurarea scurgerii apelor pluviale – santuri si rigole**

Pentru colectarea acestora si pentru apele care ajung la baza taluzului de pe partea carosabila au fost prevazute santuri si rigole;

Au fost prevazute santuri din pamânt pentru a se încadra cât mai bine în mediu, dar si santuri si rigole protejate cu beton monolit acolo unde a fost necesar.

**Santurile si rigolele pereate** se vor realiza cu beton de ciment cu grosimea de 8 cm turnat la fata locului pe strat de nisip de 5 cm.

 Rigolele se vor realiza pe toate cele 6 strazi : .Strada principala nr.1 Greci,Strada principala nr.2 Greci , Strada principala nr.3 Greci ,Strada principala nr.4 Greci, Strada principala nr.5 Greci ,Strada principala nr.1 Blidaru

 ACCESE PROPRIETATI

 1.Strada principala nr.1 Greci - 50buc din care:

 2.Strada principala nr.2 Greci - 5buc (dreapta)

 3.Strada principala nr.3 Greci - 5buc

 4.Strada principala nr.4 Greci - 12buc (stanga)

 5.Strada principala nr.5 Greci - 6buc

 6.Strada principala nr.1 Blidaru - 18buc din care:

 Stanga = 4buc

 Dreapta = 14buc

 Drumuri laterale

Intersectiile cu drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime de 10m cu acceasi structură rutieră ca si cea a drumului principal.

1.Strada principala nr.1 Greci -18buc

2.Strada principala nr.2 Greci - 3buc

3.Strada principala nr.3 Greci – 2buc

4.Strada principala nr.4 Greci – 3buc

5.Strada principala nr.5 Greci - 5buc

6.Strada principala nr.1 Blidaru – 6buc

 Acostamentele se vor consolida cu balast de 9cm grosime.

 ***Siguranta Circulatiei*** Proiectarea lucrărilor de protecţie pentru siguranţa circulaţiei

Strada principala nr.4 Greci : se va executa *Parapet pe fundatie adancita*

**1.Strada principala nr.1 Greci** marcaje longitudinale ,-stalpi si table indicatoare;

**2.Strada principala nr.2 Greci -** marcaje longitudinale ,-stalpi si table indicatoare **;**

**3.Strada principala nr.3 Greci -** marcaje longitudinale ,-stalpi si table indicatoare **;**

**4.Strada principala nr.4 Greci** marcaje longitudinale ,-stalpi si table indicatoare **;**

**5.Strada principala nr.5 Greci** marcaje longitudinale ,-stalpi si table indicatoare **;**

**6.Strada principala nr.1 Blidaru** marcaje longitudinale ,-stalpi si table

**Platforme de intalnire**

Pentru siguranta rutiera datorita latimii mici a partii carosabil s-au prevazut platforme de intalnire realizate cu aceeasi structura rutiera ca si cea a traseului principal pe toate strazile propuse spre modernizare;

**Lucrari diverse :consta in decolmatarea si reamenajarea santului de garda existent pe stada principala nr.2 Greci , lucrari de toaletari arbusti pe strada principala nr.5 Greci , iar pre strada principala nr.1 Greci se va realiza sistem rutier in sapatura ;**

**PODURI PE DC 87**

**Pod din beton armat DC 87 KM 3 + 453 peste paraul Matca Seaca (Ogasul posinaru)-Zona Cojocaresti**

Drumul comunal 87, in satul Salatruc, traversează Valea Cojocaresti, pe un pod din beton armat la km 3 + 453 cu deschiderea de 15,60 m si lungimea totală de 27,30 m si latimaea carosabila de 7,80m;

Suprastructura podului este realizată din grinzi prefabricate din beton precomprimat (fasii cu goluri) cu lungimea de 17,30 m şi înălţimea de 0,80 m.

Grinzile nu sunt solidarizate în secţiune transversală prin antretoaze de capat.

In secţiune transversală sunt amplasate 9 grinzi prefabricate.

Infrastructura este alcătuită din două culee masive cu elevatile din beton si banchete de rezemare, ziduri întoarse si ziduri de garda din beton armat, fundate direct.

Partea carosabilă pe pod are lăţime de 7,80 m cu doua trotuare denivelate de cate 0,60 m fiecare. La marginea trotuarelor sunt dispuse doua lise din beton armat de 0,20 m fiecare. Pe lise sunt montate parapete pietonale metalice din ţeava rotunda.

Calea pe pod este realizata din balast.

Racordarea cu terasamentele este realizata cu sferturi de con din pamant. Sferturi de con din amonte spre rampa DN6 are la baza un zid de sprijin din beton. De asemenea sfertul de con din aval spre rampa DJ606D, are zidul de picior din beton cu elevaţia prăbuşită in albie.

Calea pe rampe este din balast si are o lăţime de 7.80 m si doua acostamente de cate 1,00 m. Pe rampe nu sunt prevăzute parapete direcţionale, scări si casiuri.

 Albia văii Cojocaresti nu este amenajata in zona podului, se constata o afuiere vizibila la culea spre DJ606D de aprox. 0,50m.

Starea tehnica a podului

a) Elementele principale de rezistenţă ale suprastructurii sunt cele 9 fasi cu goluri care prezintă defecte precum:

 - armaturi fara strat de acoperire si ruginite;

-zone cu beton exfoliat;

-defecte de suprafaţa ale fetei văzute (culoare neuniforma, pete negre, impurităţi, pete de rugina, aspect prăfuit, imperfecţiuni geometrice);

- fisuri din contracţie (neorientate, scurte, superficiale);

b)Elementele de rezistenţă care susţin calea podului lisele de trotuar ale căror defecte si degradări sunt:

 -zone cu beton exfoliat;

 - infiltraţii si eflorescente;

-defecte de suprafaţa ale fetei văzute (culoare neuniforma, pete negre, impuritati, pete de rugina, aspect prăfuit, imperfecţiuni geometrice);

-fisuri din contracţie (neorientate, scurte, superficiale), faiantarea betonului;

- uzura betonului.

c) Infrastructura este alcătuită din două culee masive cu elevaţiile si fundaţiile din beton si banchete de rezemare si ziduri intoarse din beton armat, fundate direct.

Elevaţiile culeelor prezintă defecte si degradări precum:

- armatura fara strat de acoperire;

- defecte de suprafaţa ale fetei văzute (culoare neuniforma, pete negre, impurităţi, imperfecţiuni geometrice) la banchetele de rezemare.

- segregari ale betonului ;

- infiltraţii, eflorescente;

d)Albia `paraului Valea Cojocaresti este conturata si neamenajata prezentand :

 -vegetatie pe maluri ;

- afuiere la culee;

-lipsa scarilor de acces si a casiurilor;

-acces dificil pe trotuarele podului ;

e) Calea pe pod a fost realizata din balast si prezinta:

-gropi , denivelari;

-parapet pietonla degradat;

- nu exista parapet de siguranta a circulatiei;

-nu exista dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie , rosturile fiind blocate la nivelul suprastructurii si a caii;

**Pod din beton armat DC 87 km 4+355 peste paraul Matca Seaca ( ogasul Posinaru )-Zona Bogdanesti;**

Drumul comunal 87, in satul Salatruc, traversează paraul Matca Seaca (Ogasul Posinaru) zona Bogdanesti, pe un pod din beton armat la km 4 + 355 cu deschiderea de 17,30 m si lungimea totală de 25,10 m si latimea carosabila de 7,80m ;

Suprastructura podului este realizată din grinzi prefabricate din beton precomprimat (fasii cu goluri) cu lungimea de 17,30 m şi înălţimea de 0,80 m. Grinzile nu sunt solidarizate în secţiune transversală prin antretoaze de capat.

In secţiune transversală sunt amplasate 9 grinzi prefabricate.

Infrastructura este alcătuită din două culee masive cu elevatile din beton si banchete de rezemare, ziduri întoarse si ziduri de garda din beton armat, fundate direct.

La marginea trotuarelor sunt dispuse doua lise din beton armat. Pe lise sunt montate parapete pietonale metalice din ţeava rotunda.

Calea pe pod este realizata din balast, iar scurgerea apelor pluviale de pe pod se face prin intermediul a patru guri de scurgere, cate doua pe fiecare parte.

Racordarea cu terasamentele este realizata cu sferturi de con din pamant.

Calea pe rampe este din balast si are o lăţime de 5.00 m si doua acostamente de cate 1,00 m. Pe rampe nu sunt prevăzute parapete direcţionale, scări si casiuri.

Albia văii Bogdanesti nu este amenajata in zona podului.

**Starea tehnica a podului**

a)Elementele principale de rezistenţă ale suprastructurii sunt cele 9 fasi cu goluri care prezintă defecte precum:

- armaturi fara strat de acoperire si ruginite;

-defecte de suprafaţa ale fetei văzute (culoare neuniforma, pete negre, impurităţi, pete de rugina, aspect prăfuit, imperfecţiuni geometrice)

- fisuri din contracţie (neorientate, scurte, superficiale), faiantarea betonului;

- infiltraţii puternice si eflorescente;

Se constata neprotejarea ancorajelor fascicolelor la fasiile cu goluri.

b) Elementele de rezistenţă care susţin calea podului lisele de trotuar ale căror defecte si degradări sunt:

-absenta antrezoarelor la capetele fasiilor din faza de executie;

-degradari ale betonului din lisele de parapete (reducerea sectiuni, armaturi vizibile si ruginite);

c) Infrastructura este alcătuită din două culee masive cu elevaţiile si fundaţiile din beton si banchete de rezemare si ziduri intoarse din beton armat, fundate direct.

Elevaţiile culeelor prezintă defecte si degradări precum:

-defecte de suprafaţa ale fetei văzute (culoare neuniforma, pete negre, impurităţi, imperfecţiuni geometrice) la banchetele de rezemare.

-prezenta unor zone pe suprafata elementelor in care agregatele nu sunt inglobate in pasta de ciment;

- dislocarea unei margini din bancheta de rezemare a culeelor;

- segregari ale betonului;

-infiltraţii, eflorescente

d) Albia este conturata si neamenajata prezentand:

 -vegetatie ata pe maluri cat si in albie

 -afuiere la culee ;

- lipsa scarilor de acces si a casiurilor ;

-acces dificil pe trotuarele podului;

e) Calea pe pod a fost realizată din balast si prezintă :

- parapetul pietonal degradat;

- gropi, denivelari;

 -nu exista parapet de siguranta a circulatiei

-nu exista dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatie, rosturile fiind blocate la nivelul suprastructurii si a caii.

**Pod din beton armat DC 87 Km 5+616 peste paraul Matca Seaca ( Ogasul Posinaru )-Zona Savita**

Drumul comunal 87, in satul Salatruc, traversează Valea Savita, pe un pod din beton armat la km 5 + 616 cu deschiderea de 13,60 m si lungimea totală de 15,20 m si latime 7,50m;

Suprastructura podului este realizată din grinzi prefabricate din beton precomprimat (fasii cu goluri) cu lungimea de 13,60 m şi înălţimea de 0,72 m. Peste fasiile cu goluri este turnat un beton de panta

In secţiune transversală sunt amplasate 8 grinzi prefabricate.

Infrastructura este alcătuită din două culee masive cu elevatile din beton si banchete de rezemare, ziduri întoarse si ziduri de garda din beton armat, fundate direct.

Partea carosabilă pe pod are lăţime de 7,50 m fara trotuare. La marginea partii carosabile sunt dispuse doua lise din beton armat de 0,40 m fiecare. Pe lise sunt montate parapete pietonale metalice din ţeava rotunda.

Calea pe pod este realizata din balast.

Racordarea cu terasamentele este realizata cu taluzuri din pamant iar in aval la culeea spre rampa DJ606D, racordarea se face cu o aripa din beton armat.

Calea pe rampe este din balast si are o lăţime de 5.00 m.

Albia Văii Slavita nu este amenajata in zona podului.

**Starea tehnica a podului**

a)Elementele principale de rezistenţă ale suprastructurii sunt cele 8 fasi cu goluri care prezintă defecte precum:

-infiltraţii puternice si eflorescente;

-defecte de suprafaţa ale fetei văzute (culoare neuniforma, pete negre, impurităţi, pete de rugina, aspect prăfuit, imperfecţiuni geometrice);

- fisuri din contracţie (neorientate, scurte, superficiale), faiantarea betonului;

- fisuri si crapaturi ale betonului longitudinale mai mari de 0.2mm;

 b)Elementele de rezistenţă care susţin calea podului lisele de trotuar ale căror defecte si degradări precum :

- absenta antretoazelor la capetele fasiilor din faza de executie;

-erozoiunea si uzura betonului la lisa de parapet;

c)Infrastructura este alcătuită din două culee masive cu elevaţiile si fundaţiile din beton si banchete din beton armat, fundate direct.

Elevaţiile culeelor prezintă defecte si degradări precum:

- defecte de suprafaţa ale fetei văzute (culoare neuniforma, pete negre, impurităţi, imperfecţiuni geometrice) la banchetele de rezemare;

-fisuri din contracţie (neorientate, scurte, superficiale);.

-infiltraţii, eflorescente;

Albia paraului Valea Savita este conturata si neamenajata prezentand :

-vegetatie pe maluri;

-depuneri de materila solid in albie in zona podului;

Calea pe pod a fost realizată din balast iar scurgerea apelor pluviale de pe pod nu a fost asigurata.

Nu exista parapet de siguranţa a circulaţiei.

Nu exista dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatie, rosturile fiind blocate la nivelul suprastructurii si a caii.

Lucrari necesare de refacere a podurilor

Pentru readucerea podurilor la parametrii iniţiali de exploatare se vor executa următoarele lucrări:

-desfacerea caii de pe pod si a elementelor aferente pana la partea superioara a fasiilor cu goluri;

- desfacerea umpluturii din spatele culeelor;

- demolarea zidurilor de garda si a zidurilor întoarse la ambele culee pana la nivelul banchetei de rezemare a fâşiilor;

- realizarea antretoazelor pe culee;

- refacerea zidurilor de garda astfel incat sa permită realizarea rosturilor de dilatatie la ambele culee;

- refacerea zidurilor intoarse ale culeelor pe zonele demolate;

- montare de placi de racordare pe zidurile de garda;

- refacerea umpluturilor in spatele culeelor;

- refacerea etanseitatii intre fâşiile cu goluri;

- realizarea unei placi de suprabetonare cu console de trotuar si lise de parapete, in conlucrare cu suprastructura existenta pentru realizarea unei parti carosabile pentru doua fire de circulaţie, conform normelor in vigoare si 2 trotuare pietonale denivelate pe care sa fie montate parapete pietonale si parapete de siguranţa. Placa de suprabetonare se va realiza astfel incat sa asigure o panta longitudinala de minim 1 % pentru scurgerea apelor;

- asternerea hidroizolaţiei tip membrana din material performante, pe cale şi trotuare; turnarea unui strat de beton asfaltic pentru protecţia hidroizolaţiei conform normelor in vigoare;

- montarea de borduri noi la marginea partii carosabile;

- refacearea caii pe pod din doua straturi de îmbrăcăminte asfaltica conform normelor in vigoare;

- montarea de parapete direcţionale şi parapete pietonale noi, conform normelor in vigoare;

- refacerea caii pe rampe;

- montarea de dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatatie noi, ce vor fi de tip etanş;

- reparaţii cu mortare sau betoane speciale ale suprafeţelor cu defecte ale infrastructurilor;

- reparaţii cu mortare speciale ale suprafeţelor cu defecte ale fâşiilor cu goluri si injecţii cu răşini epoxidice ale fisurilor longitudinale;

- efectuarea de găuri de aerisire la intradosul fâşiilor cu goluri;

- protecţia anticoroziva a suprafeţelor de beton ale fâşiilor cu goluri si a infrastructurilor;

- completarea si profilarea taluzurilor pe ambele rampe, pe zona de racordare pod – rampe;

- refacerea racordărilor cu terasamentele;

- execuţia scărilor si casiurilor pe zona de racordare pod-rampe;

- lucrări de degajare si calibrare a albiei sub pod, in amonte si in aval;

- executarea de aparari de maluri, pe ambele maluri, amonte si aval, pe minim 10,00 m lungime, racordate la fata elevaţiei culeelor;

- montare parapete direcţionale pe rampe, acolo unde este cazul;

Pe timpul execuţiei lucrărilor circulaţia se va desfasura pe jumătate de cale cu semnalizarea corespunzătoare a circulaţiei inclusiv pe timpul nopţii sau pe rute ocolitoare.

**2.2)** cumularea cu alte proiecte: nu este cazul;

**2.3)**utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei şi a biodivesităţii: în cantităţi limitate se folosesc agregate minerale, piatră spartă, apă, combustibili  pentru utilaje, achiziționate de la firme autorizate;

**2.4)**cantitate și tipurile de deșeuri generate/gestionate:

- proiectul va genera deşeuri  fără caracter periculos  în etapa de execuţie, deşeuri din construcţii și deșeuri menajere.

**2.5**)poluarea și alte efecte negative:

**- AER:** pe perioada execuţiei lucrărilor de construcţii, sursele de poluare a aerului atmosferic sunt reprezentate de:

-lucrările de săpătură pentru realizare sistem rutier , lucrari de sapatura pentru executarea de podete noi – generează emisii slabe de praf în atmosferă;

-utilajele/echipamentele cu care se execută lucrările prevazute prin proiect – emisii specifice arderilor motoarelor cu combustie internă;

- pe perioada de funcţionare – nu este cazul.

**- APĂ:** pe perioada de construire a obiectivului de investiţii există posibilitatea apariţiei poluării accidentale datorită utilajelor/maşinilor prost întreţinute. În cazul unor scurgeri accidentale, aceste substanţe pot pătrunde în pânza freatică superioară, afectând ecosistemul acvatic.

- **SOL:** în timpul perioadei de execuţie, solul ar putea fi poluat fie local, fie pe zone restrânse cu poluanţi de natura produselor petroliere sau uleiurilor minerale provenite de la utilajele de execuţie,

- **ZGOMOT:**zgomotul și alte surse de disconfort pot apărea de la utilaje în timpul executării proiectului;

**2.6**) riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice:   nu se vor utiliza substanţe periculoase, tehnologia nu prezintă risc de accidente majore. Datorită dimensiunilor reduse ale proiectului nu se vor degaja cantități notabile de gaze cu efect de seră;

**2.7)**riscurile pentru sănătatea umană: la faza de implementare a proiectului nu sunt identificate riscuri pentru sănătatea umană.

**3. Amplasarea proiectului**:

**3.1**) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor: terenul pe care se va implementa proiectul este situat în intravilanul si extravilanul comunei Greci, satele Greci, Blidaru, Salatruc – din comuna Greci și este destinat zona drumuri publice , zona ape , retele de utilitati conform PUG aprobat;

**3.2)** bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale (inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea) din zonă și din subteranul acesteia –   proiectul va utiliza în cantităţi limitate - combustibili  pentru utilaje, agregate minerale, apă -în etapa de realizare a proiectului;

**3.3)** capacitatea de absorbţie a mediului natural:

**i**.zone umede, zone riverane, guri ale râurilor: nu este cazul;

**ii**.zone costiere și mediul marin: nu este cazul;

**iii**.zonele montane și forestiere: nu este cazul;

**iv**.arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional: amplasamentul pe care urmează să se realizeze proiectul se află în afara oricărei arii de protecţie conform Punctului de Vedere nr. 16 din 10.01.2019, emis de Biroul Calitatea Factorilor de Mediu din cadrul APM Mehedinți;

**v**.zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: nu este cazul;

**vi**.zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de 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: nu este cazul.

**vii**.zonele cu o densitate mare a populației: lucrările se vor realiza în zone populate, de-o parte şi de alta a uliţelor existând gospodăriile locuitorilor satelor aferente;

**viii**.peisajele și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic: nu este cazul.

**4.Tipurile și caracteristicile impactului potențial:**

**4.1)** importanța și extinderea spațială a impactului: proiectul va avea impact local, numai în zona de lucru, în perioada de execuție, fără a fi afectată populația localităților Greci , Blidaru, Salatruc;

**4.2)** natura impactului:

- la faza de execuție sursele de poluare vor avea un impact minor asupra aerului datorită emisiilor de particule în suspensie, rezultate din săpături, emisii de poluanți specifici gazelor de eșapament rezultate de la utilajele cu care se vor executa operațiile și de la vehiculele pentru transportul materialelor,

- de asemenea la faza de execuție a proiectului, impactul asupra factorului de mediu sol/subsol poate fi unul semnificativ dacă se produc poluări cu produse petroliere provenite de la utilaje, stocarea necontrolată a deșeurilor, etc;

- la implementarea proiectului sursele potențiale de zgomot sunt lucrările propriuzise de realizare a sistemului rutier, transportul materialelor;

**4.3)** natura transfrontieră a impactului – nu este cazul;

**4.4)** intensitatea şi complexitatea impactului –proiectul propus generează un impact pozitiv indirect, pe termen lung asupra calităţii aerului (lispa prafului şi a fenomenelor de vântuire datorită asfaltării), din punct de vedere social şi economic, contribuind la dezvoltarea comunităţii;

**4.5)** probabilitatea impactului – redusă, numai pe perioada de execuţie

**4.6)** debutul, durata, frecvenţa şi reversibilitatea preconizate ale impactului – durata aproximativă a implementării proiectului și implicit a impactului asupra mediului este evaluată la un an;

**4.7)** cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate: nu este cazul;

**4.8)** posibilitatea de reducere efectivă a impactului: se vor respecta condiţiile de realizare impuse prin prezentul act.

II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării evaluării adecvate sunt următoarele:

-proiectul nu intră sub incidenţa art.28 din O.U.G. nr.57/2007 privind regimul ariilor natural protejate, conservarea habitatelor natural, a florei şi faunei sălbatice, aprobată prin Legea nr.49/2011, cu modificările şi completările ulterioare - conform punctului de vedere nr.16/10.01.2019, emis de Biroul Calitatea Factorilor de Mediu din cadrul Agenţiei pentru Protecţia mediului Mehedinţi.

III. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării evaluării impactului asupra corpurilor de apă –

Proiectul propus a primit Avizul de Gospodarire a a Apelor emis de A.N. ”Apele Române” – Administratia bazinala de Apa Jiu –SGA Mehedinti nr. 3/11.02.2019 inregistrat la APM MH cu nr 2034/12.02.2019 cu următoarele condiții impuse:

-pe parcursul executiei lucrarilor , beneficiarul si constructorul vor permite in caz de necessitate accesul si interventia A.B.A JIU –SGA MEHEDINTI pentru executarea unor lucrari sau actiuni necesare in caz de inundatii , poluari accidentale cu alte situatii specific cursurilor de apa;

- lucrarile proiectate se vor corela functional sub aspect hidrotehnic cu lucrarile existente executate in zona , dupa caz;

-sa nu arunce material de nici un fel in albie sau pe malurile paraului Matca Seaca ( Ogasul Posinaru);

-lucrarile se vor executa numai pe terenuri reglementate din punct de vedere juridic;

*Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a proiectului, iar în situația în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifică condițiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligația de a notifica autoritatea competentă emitentă.*

*Orice persoană care face parte din publicul interesat și care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanței de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanțial, actele, deciziile ori omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.*

*Se poate adresa instanței de contencios administrativ competente și orice organizație neguvernamentală care îndeplinește condițiile prevăzute la art. 2 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, considerându-se că acestea sunt vătămate într-un drept al lor sau într-un interes legitim.*

*Actele sau omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului se atacă în instanță odată cu decizia etapei de încadrare, cu acordul de mediu ori, după caz, cu decizia de respingere a solicitării de emitere a acordului de mediu, respectiv cu aprobarea de dezvoltare sau, după caz, cu decizia de respingere a solicitării aprobării de dezvoltare.*

*Înainte de a se adresa instanței de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art. 21 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului au obligația să solicite autorității publice emitente a deciziei prevăzute la art. 21 alin. (3) sau autorității ierarhic superioare revocarea, în tot sau în parte, a respectivei decizii. Solicitarea trebuie înregistrată în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoștința publicului a deciziei.*

*Autoritatea publică emitentă are obligația de a răspunde la plângerea prealabilă prevăzută la art. 22 alin. (1) în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia la acea autoritate.*

*Procedura de soluționare a plângerii prealabile prevăzută la art. 22 alin. (1) este gratuită și trebuie să fie echitabilă, rapidă și corectă.*

*Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și ale Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.*

 **Director Executiv,**

 **Dragoş Nicolae TARNIŢĂ**

 **Şef serviciu A.A.A., Şef birou C.F.M.,**

 **Marilena FAIER Liviu CAPRESCU**

 **Întocmit , Întocmit,**

 **Ilse PALALOGA Magda DUMBRĂVEANU**