Nr.

**Decizia etapei de încadrare**

**Nr. din .2019**

**DRAFT**

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresată de COMUNA PODENI cu sediul in com. Podeni jud. Mehedinti, inregistrata la Agentia pentru Protectia Mediului Mehedinti cu nr.3527 din 14.03.2019**,** în baza:

* Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului,
* Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare,

Agenția pentru protecția Mediului Mehedinți **decide**, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de analiză tehnică din data de 07.06.2019, că proiectul **"MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT ÎN COMUNA PODENI, JUDEŢUL MEHEDINŢI” *,*** propus a fi amplasat in extravilanul si intravilanul comunei Podeni Judetul Mehedinti

***Nu se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supune evaluarii adecvate și nu se supune evaluarii impactului asupra corpurilor de apa***

**Justificarea prezentei decizii:**

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

* Proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, **anexa nr. 2**, la pct.13.a „ Orice modificari sau extinderi, altele decat cele prevazute 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»
* Sunt propuse lucrari de modernizare a drumurilor de exploatare, ulite si drum comunal in satele Bolovanu, Gornenti, Malarisca, pe o lungime de 3.166km, care faciliteaza legatura cu drumul judetean DJ606C si drumul comunal DC4 , precum si pod peste raul Bahna, lucrari cu impact redus asupra mediului

**2.** **Caracteristicile proiectului**

**2.1** Dimensiunea și concepția întregului proiect

Prin prezentul proiect se propune modernizarea drumurilor de exploatare, ulitelor si drumului comunal cu o lungime de 3.166kmsi a podului situat pe drumul comunal DC4 peste peste paraul Bahna.

Toate lucrările pentru modernizarea infrastructurii de transport legata de drumuri de exploatare, ulite si drum comunal în comuna Podeni, se vor realiza pe domeniul public fără achizitionarea suplimentară de terenuri sau scoatere a acestora din circuitul productiv.

Perioada de implementare propusa pentru realizarea investitiei: 15 luni

Se propun urmatoarele lucrari:

1. Drumul de exploatare Troita - Cusacu are originea in drumul judetean DJ607C. Sunt

prevazute lucrari de asigurarea scurgerii apelor pluviale si a stabilitatii versatilor km 1 + 162 – km 2 + 687.

1. Drumul de exploatare Malarisca – Ciresu are originea in DJ 607C. Sunt prevazute

lucrari de modernizare km 3+400 - km 4+115 si lucrari pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale si sigurantei circulatiei km 0+000 - km 3+400.

1. Drumul comunal DC49 are originea in drumul comunal DC4 si se modernizeaza

1.840 km cuprinsi intre km 0+000 si km 1+840.

4.Ulita Schiopu-Marinescu in sat Bolovanu are originea in drumul vicinal Bolovanu avand o lungime de 0.086 km.

5. Ulita lui Arsu in sat Bolovanu are originea in drumul vicinal Bolovanu avand o lungime de 0.050 km.

6. Ulita Marineasca in sat Gornenti are originea in drumul comunal DC4 avand o lungime de 0.131 km.

7. Ulita Darpeseasca in sat Gornenti are originea in drumul comunal DC4 avand o lungime de 0.248 km.

8. Ulita Babescu - Papava in sat Malarisca avand o lungime de 0.096 km.

Total 3.166km

9. Pod peste raul Bahna – situat pe DC4 – KM 4 + 200.

Elementele geometrice în profil transversal au fost adoptate având în vedere situaţia existentă din teren obligația de a păstra traseul existent al drumurilor în vederea evitării exproprierilor şi importanţa acestor drumuri publice, clasei tehnică V.

**Structura rutiera** pentru drumurile: Drumul de exploatare Malarisca – Ciresu ; Drumul comunal DC49; Ulita Schiopu-Marinescu(Drum 1 Bolovanu) - sat Bolovanu ; Ulita Marineasca - sat Gornenti; Ulita Darpeseasca - sat Gornenti; Ulita Babescu - Papava - sat Malarisca este urmatoarea

* 4 cm strat de uzura din BAPC 16 rul.50/70
* 5 cm strat de baza din binder BADPS 22,4 leg.50/70
* 15 cm strat de fundatie din piatra sparta
* 35 cm strat fundatie de 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

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

• realizarea strat de fundaţie din balast cu grosimea de 35cm, 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 BADPS 22,4 leg.50/70cu grosimea de 5 cm

- strat de uzură din BAPC 16 rul.50/70, cu grosimea de 4 cm

**Pentru drumul: Ulita lui Arsu - sat Bolovanu**

- 18 cm beton de ciment rutier

* 5 cm nisip natural
* 15 cm strat de fundatie din piatra sparta
* 15 cm strat fundatie de 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
* sapatura de pamant pentru aducerea latimii platformei drumului la parametrii proiectati
* realizarea strat de fundaţie din balast cu grosimea de 15cm, cu respectarea condiţiilor de calitate ale balastului
* realizarea unui strat de fundaţie de piatra sparta cu grosimea de 15 cm
* realizarea unui strat de nisip natural in grosime de 15cm
* realizarea unei imbracaminti din beton de ciment rutier de 18cm grosime

**Scurgerea apelor**

- pentru lucrări de protejare a pereţilor şanţurilor pentru declivităţi mai mari de 4 % s-au prevazut rigole pereate, soluţie tehnică care asigură şi protejarea dispozitivului împotriva colmatării ;

- 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

- 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.

**Podetele existente si podete proiectate**

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

- asigurarea continuităţii scurgerii apelor de suprafaţă în zona acceselor prin proiectarea de podeţe tubulare corespunzătoare;

- evitarea introducerii apelor de suprafaţă colectate din zona drumurilor respective în curţile imobilelor situate lateral acestora.

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 existente si cele proiectate.

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

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

Santurile pereate vor avea sectiunea trapezoidala , se vor realiza cu beton de ciment

**1.** **Drumul de exploatare Troita – Cusacu: *Asigurarea scurgerii apelor pluviale si a stabilitatii versantilor pe drumul de exploatare DE Troita – Cusacu***

Podete transversale noi:

* Km 2+166 - Podet transversal tubular Ø800mm, L=6.90m, camere de cadere + coronamente
* Km 2+500 - Podet transversal tubular Ø600mm, L=6.90m, camere de cadere + coronamente
* Km 2+682 - Podet transversal tubular Ø600mm, L=6.90m, camere de cadere + coronamente

Santuri ranfort proiectate :

* Km 1 + 523 – km 1+633 stanga - L=110ml – sant ranfort

Accese proprietatii

* Podete Ø400, L=4.60m + placa beton C30/37 (4.60x2.50)– 5buc

Amenajare torent Km 1+481

Consolidare terasamente – fundatie adancita L =2.00 : Km 1 + 463 – km 1+511 dreapta - L=48.00m

**2. Drumul de exploatare Malarisca – Ciresu:Modernizare drum Km 3 + 400 – km 4+115 - L=715.0m**

Podete transversale noi:

* Km 3+923 - Podet transversal tubular Ø600mm, L=9.20m, camere de cadere + coronamente

Santuri pereate proiectate :

* Km 3 + 400 – km 3+600 stanga+ dreapta - L=400ml – sant pereat
* Km 3 + 882 – km 3+963 stanga+ dreapta - L=162ml – sant pereat

Accese proprietatii

* Podete Ø400, L=4.60m + placa beton C30/37 (4.60x2.50)– 5buc
* Placa beton armat peste sant pereat (4.60x2.50)– 5buc

Siguranta Circulatiei

Proiectarea lucrărilor de protecţie pentru siguranţa circulaţiei (parapete şi stâlpi de dirijare) s-a efectuat în conformitate cu prevederile Indicativului AND 591-05 şi a SR 1848-1:2011.

- indicatoare rutiere – 2buc

- marcaje rutiere – 0.8km

*Asigurarea scurgerii apelor pluviale si a sigurantei circulatiei Km 0 + 000 – km 3+400*

Santuri pereate proiectate :

* Km 1 + 875 – km 2+314 dreapta - L=439ml – sant pereat
* Km 2 + 114 – km 2+314 stanga - L=200ml – sant pereat
* Km 3 + 289 – km 3+400 stanga - L=111ml – sant pereat Total = 750.0m

**3. Drumul comunal DC49**

Podete proiectate:

* Km 0+002 - Podet transversal nou Ø600mm, L=9.20m, coronamente, camere de cadere amonte
* Km 0+460 - Podet transversal nou Ø800mm, L=6.90m, coronamente, camere de cadere amonte si aval
* Km 0+547 dreapta - Podet lateral nou Ø400mm, L=6.90m, coronamente, camere de cadere amonte
* Km 0+770 Podet transversal nou Ø800mm, L=6.90m, coronamente, camere de cadere amonte
* Km 1+030 Podet transversal nou Ø800mm, L=6.90m, coronamente, camere de cadere amonte
* Km 1+050 dreapta - Podet lateral nou Ø400mm, L=6.90m, coronamente, o camere de cadere amonte
* Km 1+085 stanga - Podet lateral nou Ø400mm, L=6.90m, coronamente, o camere de cadere amonte
* Km 1+635 stanga - Podet lateral nou Ø400mm, L=6.90m, coronamente
* Km 1+647 - Podet transversal Ø800mm, L=6.90m, coronamente, camere de cadere amonte
* Km 1+800 - Podet transversal Ø800mm, L=6.90m, coronamente, camere de cadere amonte

Santuri pereate proiectate :

* Km 0 + 002 – km 0+232 dreapta - L=230m – sant pereat
* Km 0 + 232 – km 0+460 dreapta + stanga - L=456m – sant pereat
* Km 0 + 460 – km 1+030 dreapta - L=570m – sant pereat
* Km 1 + 030 – km 1+230 dreapta+stanga - L=400m – sant pereat
* Km 1 + 480 – km 1+647 stanga - L=167m – sant pereat
* Km 1 + 647 – km 1+697 dreapta + stanga - L=100m – sant pereat
* Km 1 + 697 – km 1+840 dreapta - L=143m – sant pereat

Total = 2066m

Accese proprietatii

* Podete Ø400, L=4.60m + placa beton C30/37 (4.60x2.50)– 3buc
* Placa beton armat peste sant pereat (4.60x2.50)– 25buc

Drumuri laterale

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

* Km 0+547 dreapta, 4.00m x 10.00
* Km 1+050 dreapta, 4.00m x 10.00
* Km 1+085 stanga, 4.00m x 10.00
* Km 1+635 stanga, 4.00m x 10.00
* Km 1+825 stanga, 4.00m x 10.00

**4. Ulita Schiopu-Marinescu**

Rigole carosabile proiectate :

* Km 0 + 000 – km 0+086 stanga - L=86m
* Km 0 + 000 – traversare – l =6.00m + timpane
* Km 0 + 086 stanga camera de cadere

Acostamentele se vor consolida cu balast de 9cm grosime.

**5. Ulita Arsu- sat Bolovanu**

Rigole de acostament

* Km 0 + 000 – km 0+050 stanga - L=50m

Acostamentele se vor consolida cu balast de 9cm grosime.

**6. Ulita Marineasca**

Rigole acostament si Rigole carosabile proiectate :

* Km 0 + 000 – km 0+063 stanga - L=63m – rigola acostament
* Km 0 + 063 – 10.00m traversare – L=10m - rigola carosabila
* Km 0 + 073 – km 0+115 dreapta - L=42m – rigola acostament

Accese proprietatii

* Placa beton armat peste sant pereat (4.60x2.50)– 5buc

Platforme de intalnire

Pentru siguranta rutieră datorită latimii mici a partii carosabile(drumuri cu o banda de circulatie) s-au prevazut platforme de realizate cu aceeasi structura rutieră ca si cea a traseului principal: Ulita Marineasca – 2buc

Acostamentele se vor consolida cu balast de 9cm grosime.

**7. Ulita Darpeseasca**

Podet existent:

* Km 0+231 - Podet transversal Ø400mm, L=4.60m, subdimensionat hidraulic

Podet proiectat:

* Km 0+231 - Podet transversal nou Ø1000mm, L=4.60m, coronamente, camere de cadere amonte, inlocuieste podetul existent Ø400mm, L=4.60m

Rigole de acostament si Santuri pereate proiectate :

* Km 0 + 000 – km 0+092 dreapta - L=92m – rigola acostament
* Km 0 + 092 – km 0+248 dreapta - L=156m – sant pereat
* Km 0 + 092 dreapta –amenajare scurgere- L=10m

Accese proprietatii

* Podete Ø400, L=4.60m + placa beton C30/37 (4.60x2.50)– 5buc
* Placa beton armat peste sant pereat (4.60x2.50)– 10buc

Acostamentele se vor consolida cu balast de 9cm grosime.

**8. Ulita Babescu - Papava**

Rigole carosabile si Rigole de acostament proiectate :

* Km 0 + 000 – km 0+020 stanga - L=20m – rigola carosabila
* km 0+020 traversare - L=8m – rigola carosabila Total = 28m
* Km 0 + 004 – km 0+020 dreapta - L=16m – rigola de acostament
* Km 0 + 020 – km 0+096 stanga - L=76m – rigola de acostament Total = 92m

Drumuri laterale

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

* Km 0+054 dreapta, 10.00m x 3.00

Acostamentele se vor consolida cu balast de 9cm grosime.

Racordarea cu drumuri judetene

Racordarea marginilor partii carosabile ale ramurilor drumurilor pentru intersecţia dintre un drum secundar cu trafic scazut (sub 10 vehicule etalon autoturisme/ora de vârf) si un drum principal cu doua benzi de circulatie, racordarea se face cu raze de 12…15 m;

* **POD PE DRUMUL COMUNAL DC4 – KM 4 + 200, PESTE RAUL BAHNA**

**Situatia actuala**

Drumul comunal DC4 traverseaza raul Bahna la km 4 + 200, pe un pod cu doua deschideri de aproximativ 8.50m si lungimea totala de 20.50m construit in anul 1971 conform informatiilor locale.

Scurgerea apelor pluviale de pe pod este asigurata numai de panta longitudinala.

Podul propus este alcatuit din structura metalica (de tip tabla ondulata protejata anticoroziv si montata in situ), are o lungime totala de 24.00m si doua rampe avand lungimi de cate 5m fiecare. Pe zona rampelor se face racordarea la drumul existent. Suprastructura podului se realizeaza dintr-o structura metalica alcatuita din placi de otel ondulat cu deschiderea de 15.21m peste care se realizeaza o umplutura din material necoeziv.

Structura metalica a podului se monteaza pe doua fundatii continue (b=0.70m, B=3.50m, h=2.95m, L=8.00m) de tip radier, din beton clasa C35/45 armat cu otel PC52 si OB37, executate monolit pe pachete de straturi pentru imbunatatirea capacitatii portante (50cm anrocamente/bolovanis + 30cm balast + 20cm balast stabilizat cu 6% ciment).

Dupa montarea pe fundatii, structura metalica se va incadra cu timpane din beton armat clasa C35/45 cu grosimea de 0.45m intre care se realizeaza o umplutura din material necoeziv (balast sau material granular cu bune proprietati de compactare) armata cu geogrila.

Noua linie rosie va avea aproximativ aceeasi cota cu cea veche, cu o panta longitudinala de 1% catre DC 3A.

In sectiune transversala podul va avea latimea de 7.65m si va cuprinde un trotuar cu latimea de 1.35m protejat de o parte si de alta de un parapet metalic pietonal si un parapet metalic combinat de tip semigreu, precum si o parte carosabila pentru o banda de mers cu latimea de 5.0m incadrata cu borduri din beton cu sectiunea 20x25cm.

Structura rutiera (calea de rulare) prevazuta a se executa pe pod si rampe este urmatoarea:

- 4cm beton asfaltic de tip BAPC16;

- 5cm binder de tip BADPS22.4;

- 15cm piatra sparta;

- umplutura din balast/material granular.

Structura de pe trotuar este:

- folie polietilena (asezata pe umplutura din balast);

- 10cm beton simplu clasa C35/45.

Pentru problema legata de infiltrarea apelor sub sistemul rutier, se pozeaza o geomembrana cu trei straturi si anume: primul strat este din geotextil (500g/mp), al doilea este membrana din PP sau PHDE, cu grosimea de 1mm , iar al treilea strat tot din geotextil (500g/mp).

Racordarea cu terasamentele se va face prin sferturi de con din pamant bine compactat si protejat cu o saltea antierozionala din material geocompozit care permite cresterea vegetatiei.

Partea carosabila de pe pod este prevazuta a se executa in doua ape (profil de tip "acoperis") cu pante de 2.5% catre timpane.

Trotuarul este prevazut a se executa cu panta de 1% catre carosabil.

Pe rampe partea carosabila se va racorda la drumul existent pornind de la parte carosabila de 5,00m la parte carosabila de 4,00m.

Trecerea de la trotuarul podului la acostamentul drumului se va face prin acostamente din balast de 10cm grosime cu latimea variabila de la 1.80m la 0.50m pe o lungime de 5.00m.De cealalta parte a carosabilului acostamentul va avea o latime constanta de 0.50m.

Pantele taluzului la rampe vor fi de 2:3.

Pe toata lungimea rampelor se vor executa santuri trapezoidale din beton simplu C35/45 ce vor descarca apele pluviale in raul Bahna prin intermediul a 4 casiuri din beton simplu C35/45.

Pe rampele podului, la marginea exterioara acostamentelor, se monteaza parapete directionale deformabile cu o lungime de 6m de fiecare parte.

**Lucrari de amenajare a albiei pe zona podului**

Intre cele doua fundatii ale podului si de o parte si de alta a acestuia pe o lungime de 17.50m (7.75m amonte si 9.75m aval de ax pod) se va proteja fundul albiei si taluzurile acesteia pe o inaltime de 2.55m cu o saltea de anrocamente de 50cm grosime incadrata in amonte si aval cu cate un pinten din beton C8/10. Peste salteaua de anrocamente se va turna 10cm beton C8/10 pe o folie de polietilena pentru evitarea pierderii betonului.

Albia amenajata va avea sectiunea de scurgere de forma trapezoidala cu urmatoarele dimensiuni:

- latime fund albie = 12.50m;

- latimea la partea superioara a albiei (intre coronamentele taluzurilor inclinate cu panta de 1:1) = 17.60m;

- inaltimea sectiunii = 2.55m;

- taluzuri cu panta de 1:1.

La capetele amenajarii (amonte si aval) se vor executa 2 pinteni din beton C8/10 cu adancimea de 1,50m (masurat de la fundul albiei amenajate) pe tot perimetrul sectiunii amenajate.

Panta longitudinala a albiei amenajate va fi de 0,035%.

Dupa finalizarea protectiei albiei se va continua cu calibrarea albiei (racordarea albiei amenajate la albia naturala) pe cca.10m amonte si cca. 10m aval.

**2.2** Cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate: nu se deruleaza alte proiecte in zona

**2.3** Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității

Pentru realizarea drumurilor se va folosi: balast, piatra sparta pentru drumuri, nisip, agregate concasate, bitum pentru drumuri.

La prepararea betonului, fundaţia de balast şi a stratului de piatra spartă se vor utiliza agregate naturale si concasate, provenite din balastiere şi cariere omologate.

Pentru deplasarea utilajelor în timpul execuţiei investiţiei este nevoie de cca 1000 l/zi cantitate de combustibil, în special motorină, funcţie de numarul şi capacităţile utilajelor folosite în execuţia lucrărilor de drum.

Toate materialele necesare în execuţia investiţiei din comuna Podeni sunt procurate de la firme specializate, autorizate în livrarea de materiale şi materii prime necesare.

Prin proiect nu se afectează zone în afara amplasamentului.

Pentru refacerea ecologica nu sunt necesare lucrări de amenajare : modelari, nivelari, plantari pomi şi semănare gazon.

**2.4** Cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate

Din activitățile desfășurate în mod curent în cadrul obiectivului vor rezulta deșeuri de tip menajer si deseuri din constructii

Se va asigura colectarea selectiva a deseurilor rezultate in urma operatiunilor de modernizare, depozitarea temporarara corespunzatoare a fiecarui deseu rezultat in recipienti, cutii metalice, containere etc. Deseurile si materialele valorificabile vor fi transportate in zone special amenajate in vederea refolosirii lor sau valorificarii la terti

**2.5** Poluarea și alte efecte negative

În faza de realizare a proiectului, stratele de sol vor fi impactate ca urmare a amenajărilor de pregătire a terenului. Pe perioada de realizare a proiectului nu vor fi deversate în afara amplasamentului cantități de ape reziduale.

Pentru realizarea proiectului se va face apel la utilaje sau echipamente de putere medie dotate cu motoare de ardere internă ce vor conduce temporar la emisii de noxe atmosferice.

***Aer:*** *Pe perioada execuţiei lucrărilor de construcţie*, sursele de poluare a aerului atmosferic sunt reprezentate de utilajele/echipamentele cu care se execută lucrările prevăzute prin proiect, rezultând emisii specifice arderilor motoarelor cu combustie internă.

Alte emisii care afectează factorul de mediu aer sunt cele de pulberi (praf) rezultate în timpul excavării și nivelării materialului rezultat.

***Apă****:* Potențialele surse de poluare a factorului de mediu apă sunt reprezentate de eventualele scurgeri accidentale de carburanți din zona utilajelor.

***Sol****:* *În timpul execuţiei investiției*, solul ar putea fi poluat local, în urma unor avarii, cu substanțe de natura produselor petroliere sau uleiurilor minerale provenite de la utilajele/echipamentele cu care se execută lucrările prevăzute prin proiect.

***Zgomot****: Pe perioada execuţiei lucrărilor de construcţie*, sursele de zgomot și vibrații sunt reprezentate de utilajele/echipamentele cu care se execută lucrările prevăzute prin proiect.

Perioadele de lucru vor coincide doar cu perioadele active diurne, pentru a se evita apariția oricăror zgomote în măsură a induce un deranj local.

**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

Realizarea acestei investiţii are un impact favorabil asupra populaţiei.

Toate componentele, materialele şi accesorii prevăzute în proiect au avizul ministerului sănătăţii.

**3. Amplasarea proiectelor**

**3.1** Utilizarea actuală și aprobată a terenului

Terenurile pe care se desfasora proiectul sunt in proprietatea publica a comunei Podeni si sunt aferente drumurilor localedin localitatile Podeni, malarisca, Gornenti .

Folosinta terenurilor proiectului , cf. PUG aprobat, este de zona drumuri com,unale si ulite, retele utilitati

**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

Centrul de comună (satul Podeni) este străbătut de râul Bahna care își are izvoarele în amonte de Podeni. Cele două sate apartinatoare, Gornenți si Malarișca se gasesc pe partea dinspre podisul Mehedinți, dar în compunerea comunei există cîteva cătune pe dealurile care mărginesc malul drept al râului Bahna (către orașul Băile Herculane din județul Caraș Severin). E vorba despre Sarafinești, Bolovanul și Satu din Mijloc.

Proiectul se va derula in interiorul ariei naturale protejate Platoul Mehedinti, sit de importanta comunitara ROSCI0198, ce face parte din Reţeaua Natura 2000 ce reprezintă principalul instrumentul al Uniunii Europene pentru conservarea naturii în statele membre. Natura 2000 se materializează într-o reţea de zone desemnate de pe teritoriul Uniunii Europene în cadrul căreia sunt conservate specii şi habitate vulnerabile la nivelul întregului continent

In faza de realizare a proiectului, impactul asupra speciilor faunistice de pe amplasament si din zona adiacenta este nesemnificativ, in trucat proiectul se deruleaza intr-o zona intens circulata, zona aflata in plin proces de dezvoltare.

**3.3** Capacitatea de absorbție a mediului natural

**i**. *Zone umede, zone riverane, guri ale râurilor*:

**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 proiectului se găsește în extravilanul si intravilanul com. Podeni și se află în interiorul Parcului Natural Geoparcul Platoul Mehedinti

**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 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*: lucrarile proiectului constau in modernizarea drumurilor si a ulitelor din interirul satelor Bolovanu, Gornenti , Malarisca , zone cu densitate mica a populatiei.

**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 are dimensiuni medii si nu va produce modificări ale cadrului natural al amplasamentului.

Suprafaţa totală ocupată de drumurile modernizate este de 20641mp, din care suprafaţa carosabilă 13442mp.

**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 transfrontalieră a impactului: nu este cazul;

**4.4** Intensitatea și complexitatea impactului: proiectul propus generează un impact pozitiv indirect, deoarece modernizarea structurii rutierer a drumurilor conduce pe termen lung la imbunatatirea calităţii aerului (lispa prafului şi a fenomenelor de vântuire datorită asfaltării), iar din punct de vedere social şi economic, contribuie la dezvoltarea comunităţii;

**4.5** Probabilitatea impactului: impact redus pe perioada de executie

**4.6** Debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului

În perioada de execuţie a proiectului, impactul lucrărilor asupra factorilor de mediu va fi temporar. Lucrărilor proiectului se preconizează a fi executate pe o perioada de 15 luni

**4.7** Cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate: nu e cazul

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

1. **Observații din partea publicului**: pe perioada parcurgerii etapei de incadrare nu au fost observații din partea publicului
2. **Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuarii evaluării adecvate**

* Conform punctului de vedere nr.349 / 18.03.2019, emis de Biroul Calitatea Factorilor

de Mediu – Biodiversitate din cadrul Agenției pentru Protecția Mediului Mehedinți, proiectul 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, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare*,fiind demarata procedura de evaluare adecvata, intrucat proiectul urmeaza a se derula in Parcul Natural Geoparcul Platoul Mehedinti**;**

* Pe amplasamentul proiectului nu exista habitate de interes comunitar aflate in stare de conservare.
* In faza de realizare a proiectului, impactul asupra speciilor faunistice de pe amplasament si din zona adiacenta este nesemnificativ, amplasamentul fiind situat intr-o zona intens circulata, zona aflata in plin proces de dezvoltare. Avand in vedere ponderea foarte mica a acestor specii in zona amplasamentului, nu se va inregistra un dezechilibru pentru populatiile speciilor din zona
* Administrarea Geoparcului Platoul Mehedinti a emis AVIZ Favorabil nr.48/14.03.2019 pentru proiectul ”MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT ÎN COMUNA PODENI, JUDEŢUL MEHEDINŢI **„**
* Conditii impuse titularului :
* Respectarea : OUG nr. 195/2005 aprobata prin Legea nr.265/2006; O.U.G. 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; Legea nr. 50/1991, actualizata in 2018, cu modificarile si completarile ulterioare, privind autorizarea lucrarilor de constructii

**III.** **Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării impactului asupra corpurilor de apă**

* A.N. ”Apele Române” – Administrația Bazinală de Apă Jiu a transmis adresa nr.7349/04.06.2019 in care se metioneaza ca pentru “ proiectul propus “ NU este necesara elaborarea Studiului de Evaluare a Impactului asupra Corpurilor de Apa ( SEICA)”
* Conditiile impuse beneficiarului prin draftul Avizului de gospodarire a Apelor sunt:
* Beneficiarul avizului va aduce la cunostiinta A.B.A.Jiu - S.G.A. Mehedinti, data inceperii executiei lucrarilor cu 10 zile inainte de aceasta;
* Pe parcursul executiei lucrarilor, beneficiarul si constructorul vor permite in caz de necesitate accesul si interventia A.B.A.Jiu - S.G.A. Mehedinti pentru executarea unor lucrari sau actiuni necesare in caz de inundatii, poluari accidentale sau alte situatii specifice cursurilor de apa .
* Lucrarile proiectate se vor corela functional sub aspect hidrotehnic cu lucrarile existente , executate in zona, dupa caz .
* Sa nu arunce materiale de nici un fel in albie sau pe malurile raului Bahna.
* Lucrarile se vor executa numai pe terenuri reglementate din punct de vedere juridic
* In conditiile in care se modifica prevederile prezentului aviz sau se vor executa lucrari suplimentare fata de cele avizate, se va solicita aviz modificator conform Ordinului MMGA nr. 15/2006
* La punerea in functiune a lucrarilor, beneficiarul va solicita unei societati certificate intocmirea documentatiei tehnice in vederea obtinerii Autorizatiei de Gospodarire a Apelor, normativul de continut al acesteia fiind conform OrdinuluiM.M.P.nr.799/2012.

***Realizarea acestui proiect se va face cu respectarea urmatoarelor conditii:***

a) Pentru factor de mediu **aer:**

* folosirea de utilaje periodic verificate tehnic, de generație recentă, dotate cu sisteme catalitice de reducere a poluanților;
* transportul de materiale se va face pe trasee optime;
* se recomandă utilizarea de utilaje și echipamente tehnice care au emisii reduse de zgomot;
* să se asigure măsuri și dotări speciale pentru izolarea și protecția fonică a surselor generatoare de zgomot și vibrații;

b)Pentru factor de mediu sol**:**

* se va asigura gestionarea corespunzătoare, prin depozitarea temporară, în locuri amenajate, a tuturor tipurilor de deșeuri, până la ridicarea lor de către societatea de salubrizare autorizată;
* în cazul producerii unor poluări accidentale în timpul lucrărilor acestea vor fi neutralizate cu substanțe absorbante, vor fi depozitate temporar în recipienți speciali și se vor preda firmelor autorizate in vederea eliminării;
* Organizare de santier

1. *sănătatea umană:* Lucrările de execuţie a infrastructurii rutiere se vor realiza doar in timpul zilei fara a se creea disconfort fonic populației și cu respectarea programului de odihnă al acesteia;
2. gospodărirea deșeurilor rezultate pe amplasament:

* se vor recicla deşeurile refolosibile;
* se vor respecta condiţiile de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare,
* întreţinerea utilajelor şi vehiculelor folosite în activitatea de construcţie şi întreţinere se vor efectua doar în locuri special amenajate pentru a evita poluarea solului;
* deseurile de tip menajer se vor colecta în pubele ce vor fi evacuate prin contract cu firmă de salubritate autorizată.

1. atât beneficiarul cât și proiectantul vor urmări executarea lucrărilor prevăzute in proiect;
2. după executarea lucrărilor de investiții zonele afectate vor fi renaturalizate –unde este cazul;
3. În situația în care, după emiterea prezentului act și înaintea obținerii autorizației de construire, proiectul va suferi modificări, veți notifica Agenția pentru Protecția Mediului Mehedinți;
4. la finalizarea investiției, va fi notificată Agenția pentru Protecția Mediului Mehedinți, în vederea verificării realizării proiectului în conformitate cu cerințele legale și cu condițiile din prezentul act și întocmirii procesului verbal de constatare a respectării condițiilor impuse;

Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a proiectului, cu excepția situațiilor în care:

1. apar elemente noi , necunoscute la data emiterii prezentului act;
2. este modificată legislația relevantă,
3. este schimbat regimul de protecție;
4. sunt modificate datele care au stat la baza emiterii.

*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,**

Dragoș Nicolae TARNIȚĂ

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

Marilena FAIER Liviu CĂPRESCU

Magda DUMBRAVEANU