

 **Ministerul Mediului , Apelor si Padurilor**

 **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 PADINA ,** cu sediul in comuna Padina , sat Padina , judeţul Mehedinţi, înregistrată la APM Mehedinţi cu nr. 14206 din 30.12.2021 si a completarilor inregistrate cu nr. 6491 din 24.05.2022 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 **9.06.2022** că proiectul **,,Modernizarea infrastructurii de transport in comuna Padina- etapa I**” propus a fi amplasat în intravilanul si extravilanul comunei Padina , satele Padina Mare si Slasoma , judetul Mehedinti ;

**- 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. 13(a) – “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 dimensiuni medii;

 **Situatia actuala** etapa I sunt drumuri satesti in satele Padina Mare si Slasoma în comuna Padina care facilitează legatura cu drumurile comunale DC123, DC125, DC126. Lungimea totala a drumurilor proiectate este de 5,153 km.

Studiul îşi propune modernizarea a **5,153 km** de drumuri satesti in satele Padina Mare si Slasoma în comuna Padina:

 **SAT PADINA MARE**

1.Drum satesc 3 – L = 952,0m

2.Drum satesc 4 – L = 324,0m

3.Drum satesc 5 – L = 283,0m

4.Drum satesc 10 – L = 605,0m

5.Drum satesc 11 – L = 343,0m

6.Drum satesc 12 – L = 241,0m

 **SAT SLASOMA**

 **7**. Drum satesc 3 – L = 545,0m

 8. Drum satesc 6 – L = 275,0m

 9. Drum satesc 5 – L = 267,0m

 10. Drum satesc 9 – L = 205,0m

 11. Drum satesc 10 – L = 442,0m

 12. Drum satesc 8 – L = 371,0m

 13. Drum satesc 4 – L = 300,0m

 **Total 5,153km**

Drumurile ce fac obiectul proiectului sunt drumuri satesti in satele Padina Mare si Slasoma în comuna Padina care facilitează legatura cu drumurile comunale DC123, DC125, DC126.

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

● partea carosabilă prezintă o serie de defecţiuni specifice drumurilor 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 (adus pe partea carosabilă de pe acostamente, drumurile laterale, accese sau de pe sectoarele pe care pietruirea existentă este puternic contaminată cu argilă).

● 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. Lipsa şanţurilor si ne intretinerea celor existente, a făcut ca depunerile de material sa îngreuneze scurgerea apelor meteorice.

● 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.

● Podeţele existente prezintă o serie de disfuncţionalităţi astfel:

* coronamente si timpane degradate si incomplet;
* subdimensionarea hidraulică pentru debitul de apă ce debuşează din şanţuri;
* subdimensionarea gabaritică în anumite puncte fapt ce necesită supralărgirea lor;
* lipsa podeţelor la intersecţiile cu drumurile laterale şi în alte puncte critice;
* dirijarea apelor pluviale permite erodarea versanților şi permite aparitia unor alunecări de teren ;

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

 **Lucrari proiectate:**

 - Acostamente 1 x 0.50m + 1 x 0.50m ; 2 x 0.50m 1 x 0.50m ;

 - Podetele transversale Ø 400mm; Ø 600mm; Ø 800mm; Ø 1000mm;

 - Podetele la drumurile laterale Ø 400mm; Ø 600mm;

 - Podete accese la proprietatii placa peste sant pereat/ rigola pereata

 **Profil Transversal Tip 1.1**

 **SAT PADINA MARE** *-* ***Drum satesc 3; Drum satesc 4; Drum satesc 5; Drum satesc 10;***

 ***Drum satesc 11; Drum satesc 12;***

 - lăţimea părţii carosabile - 4.00 m;

 - lăţimea acostamentelor – 2 x 0,50m( balast)

 - panta transvesală în aliniament - panta unica - 2,5%

 - panta transversala acostament - 4%

 **Profil Transversal Tip 1.2**

 **SAT SLASOMA *- Drum satesc 3; Drum satesc 6; Drum satesc 5; Drum satesc 9;***

 ***Drum satesc 4*;**

 - lăţimea părţii carosabile - 4.00 m;

 - lăţimea acostamentelor – 1 x 0,50m( balast) + 1 x 0,50m ( beton ciment )

 - panta transvesală în aliniament - panta unica - 2,5%

 - panta transversala acostament - 4%

 **Profil Transversal Tip 2**

 **SAT SLASOMA *- Drum satesc 10***

 - lăţimea părţii carosabile - 3.50 m;

 - panta transvesală în aliniament - panta unica - 2,5%

 **Profil Transversal Tip 3**

 **SAT SLASOMA** *-* ***Drum satesc 8***

 - lăţimea părţii carosabile - 4.00 m;

 - lăţimea acostamentelor –1 x 0.50m (beton ciment)

 - panta transvesală în aliniament - panta unica - 2,5%

 - panta transversala acostament - 4%

 Structura rutiera

Structura rutiera de drum s-a adoptat privind alcatuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru drumuri,

 -4 cm strat de uzura din

 -5 cm strat de baza din binder

 -15 cm strat de fundatie din piatra sparta

 -35 cm strat fundatie din balast

cu urmatoarele operatii de baza:

 -scarificarea usoara si reprofilare platforma drum

 -fundatie din balast de 35cm

 -fundatie din piatra sparta de 15cm

 -realizarea îmbrăcămintii bituminoase în două straturi

 strat de legatura din cu 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;

 - se apreciază că este necesară prevederea de 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. Protejarea pereţilor dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafaţă se va realiza cu beton de ciment C30/37 cu grosimea de 10cm 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.

**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;

 - adaptarea la teren a podeţelor tubulare sau din elemente prefabricate utilizate se va efectua în conformitate cu prevederile Normativului P19-2003;

- 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**

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 rigole protejate cu beton monolit acolo unde a fost necesar.

**Santurile pereate vor avea sectiunea trapezoidala , se vor realiza cu beton de ciment cu grosimea de 10cm turnat la fata locului pe strat de nisip de 5 cm.**

**Rigolele pereate** vor avea sectiunea triunghiulara , se vor realiza cu beton de ciment cu grosimea de 10 cm turnat la fata locului pe strat de nisip de 5 cm.

**SAT PADINA MARE**

 **1.Drum satesc 3 – L = 952,0m**

 **Podete existente si proiectate:**

* Km 0+002 - Podet transversal existent Ø400mm, L=4.00m, se inlocuieste cu Ø400mm, L=6.90m
* Km 0+215 dreapta - Podet lateral nou Ø400mm, L=6.90m
* Km 0+312 - Podet transversal nou Ø600mm, L=6.90m, o camera de cadere amonte, 20m sant pereat descarcare aval
* Km 0+435 - Podet transversal nou Ø600mm, L=9.20m, o camera de cadere amonte, 20m sant pereat descarcare aval
* Km 0+787 - Podet transversal nou Ø800mm, L=6.90m, o camera de cadere amonte, 10m sant pereat descarcare aval
* Km 0+864 - Podet transversal nou Ø600mm, L=6.90m, o camera de cadere amonte, 5m sant pereat descarcare aval
* Km 0+950 - Podet transversal existent Ø400mm, L=6.90m, se ameneajaza

**Rigole pereate si Santuri pereate :**

 -Km 0 + 000 – km 0+952 dreapta - L=930ml

 **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+108 stanga, 3.50m x 10.00 = 35.00mp
* Km 0+215 dreapta, 3.50m x 10.00 = 35.00mp
* Km 0+308 stanga, 3.50m x 65.00 = 227.50mp
* Km 0+435 stanga, 3.50m x 20.00 = 70.00mp
* Km 0+595 stanga, 3.50m x 50.00 = 175.00mp
* Km 0+705 stanga, 3.50m x 10.00 = 35.00mp

 **Platforme de intalnire**: 4buc x 30.00mp/buc = 120.00mp

 **Parcare (Dispensar si Scoala):** 90.00mp (30m x 3.00m)

 **Acostamentele** se vor consolida cu balast de 10cm grosime.

 **Accese proprietatii**

 Placa din beton armat peste sant pereat = 11buc

 **Siguranta Circulatiei**

 - indicatoare rutiere – 12buc

 - marcaje rutiere – 1.000km – lateral

 - 50.00mp – marcaje diverse

 **2.Drum satesc 4 – L = 324,0m**

 **Podete existente si proiectate:**

 -Km 0+002 - Podet transversal existent Ø400mm, L=4.00m, se inlocuieste cu Ø400mm, L=6.90m

-Km 0+172 dreapta - Podet lateral nou Ø400mm, L=6.90m

 **Rigole pereate:**

 -Km 0 + 000 – km 0+324 - L=317ml

 **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+172 dreapta, 3.50m x 10.00 = 35.00mp

 **Platforme de intalnire** : -1buc x 30.00mp/buc = 30.00mp

 **Parcare (Dispensar si Scoala):** 90.00mp (30m x 3.00m)

 **Acostamentele** se vor consolida cu balast de 10cm grosime.

 **Accese proprietatii :** Placa din beton armat peste sant pereat = 4buc

**Siguranta Circulatiei:**

 - indicatoare rutiere – 3buc

 - marcaje rutiere – 0.400km

 **3.Drum satesc 5 – L = 283,0m**

 **Podete existente si proiectate:**

* Km 0+002 - Podet transversal existent dalat, l=0.50m, L=5.00m, se inlocuieste cu Ø400mm, L=6.90m;
* Km 0+243 dreapta - Podet lateral existent Ø400mm, L=4.00m, se inlocuieste cu Ø400mm, L=6.90m + camera de cadere amonte

**Santuri pereate :**

* Km 0 + 000 – km 0+283 - L=276.0ml

 **Acostamentele** se vor consolida cu balast de 10cm grosime.

 **Accese proprietatii**

 Placa din beton armat peste sant pereat = 2buc

**Siguranta Circulatiei**

 - indicatoare rutiere – 3buc

 - marcaje rutiere – 0.300km

 **4.Drum satesc 10 – L = 605,0m**

**Podete existente si proiectate:**

* Km 0+002 - Podet transversal existent Ø500mm, L=5.00m, amenajare
* Km 0+285 - Podet transversal nou Ø800mm, L=6.90m, o camera de cadere amonte
* Km 0+527 - Podet transversal nou Ø600mm, L=6.90m, o camera de cadere amonte si amenajare amonte, 10m sant pereat descarcare aval
* Km 0+595 stanga - Podet lateral nou Ø400mm, L=6.90m

**Santuri pereate :**

 -Km 0 + 000 – km 0+605 stanga - L=600ml

 **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+055 dreapta, 3.50m x 10.00 = 35.00mp
* Km 0+210 dreapta, 3.50m x 10.00 = 35.00mp
* Km 0+405 dreapta, 3.50m x 10.00 = 35.00mp
* Km 0+595 dreapta, 3.50m x 10.00 = 35.00mp
* Km 0+595 stanga, 3.50m x 10.00 = 35.00mp

 **Platforme de intalnire**

 -2buc x 30.00mp/buc = 60.00mp

 **Acostamentele** se vor consolida cu balast de 10cm grosime.

 **Accese proprietatii:** Placa din beton armat peste sant pereat = 4buc

 **Siguranta Circulatiei**:

 - indicatoare rutiere – 6buc

 - marcaje rutiere – 0.700km

 **5.Drum satesc 11 – L = 343,0m**

 **Podete existente si proiectate:**

* Km 0+002 - Podet transversal existent Ø400mm, L=4.00m, se inlocuieste cu Ø400mm, L=6.90m
* Km 0+057 - Podet transversal nou Ø600mm, L=6.90m, o camera de cadere amonte si amenajare amonte, 20m aval descarcare
* Km 0+205 stanga - Podet lateral nou Ø400mm, L=6.90m

 **Santuri pereate :** Km 0 + 000 – km 0+343 stanga - L=336ml

 **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+045 dreapta, 3.50m x 20.00 = 70.00mp
* Km 0+205 stanga, 3.50m x 10.00 = 35.00mp

 **Acostamentele** se vor consolida cu balast de 10cm grosime.

 **Accese proprietatii:** Placa din beton armat peste sant pereat = 7buc

 **Siguranta Circulatiei**

 - indicatoare rutiere – 4buc

 - marcaje rutiere – 0.400km

 **6.Drum satesc 12 – L = 241,0m**

 **Podete existente si proiectate:**

* Km 0+002 - Podet transversal existent dalat, l=0.50m, L=4.00m - degradat, se inlocuieste cu Ø400mm, L=6.90m
* Km 0+135 dreapta - Podet lateral nou Ø400mm, L=6.90m

 **Rigole pereate :** Km 0 + 000 – km 0+241 - L=234ml

 **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+135 dreapta, 3.50m x 10.00 = 35.00mp

 **Acostamentele** se vor consolida cu balast de 10cm grosime.

 **Accese proprietatii :** Placa din beton armat peste rigola = 3buc

**Siguranta Circulatiei**.

 - indicatoare rutiere – 2buc

 - marcaje rutiere – 0.300km

 **SAT SLASOMA**

 **7. Drum satesc 3 – L = 545,0m**

**Podete existente si proiectate:**

* Km 0+310 stanga - Podet lateral nou Ø600mm, L=6.90m
* Km 0+380 - Podet transversal nou Ø600mm, L=6.90m, camere de cadere amonte, aval

 **Acostament consolidat :**

 - Km 0 + 000 – km 0+307 stanga - L=307m (l = 0.50)

 - Km 0 + 307 – km 0+381 dreapta - L=74m (l = 0.50)

 -Km 0 + 381 – km 0+545 stanga - L=164m (l = 0.50)

 Total=545m

 **Santuri pereate :**

* Km 0 + 000 – km 0+307 stanga - L=307m
* Km 0 + 307 – km 0+381 dreapta - L=74m
* Km 0 + 381 – km 0+545 stanga - L=164m

 Total=545m

 **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+120 dreapta, 3.50m x 10.00 = 35.00mp
* Km 0+310 stanga, 3.50m x 10.00 = 35.00mp
* Km 0+385 dreapta, 3.50m x 30.00 = 105.00mp (cimitir)
* Km 0+535 stanga, 3.50m x 10.00 = 35.00mp

 **Parcare cimitir :** Km 0+385 dreapta - 3.50m x 30.00 = 105.00mp (cimitir)

 **Platforme de intalnire**

* Km 0+535 stanga - 1buc x 30.00mp/buc = 30.00mp

**Acostamentele** se vor consolida cu balast de 10cm grosime.

 **Accese proprietatii :** Placa din beton armat peste sant pereat = 2buc

**Siguranta Circulatiei**.

 - indicatoare rutiere – 5buc

 - marcaje rutiere – 0.700km

 **8. Drum satesc 6 – L = 275,0m**

 **Podete existente si proiectate:**

* Km 0+020 stanga - Podet lateral nou Ø600mm, L=6.90m, camere de cadere amonte si aval
* Km 0+143 - Podet transversal existent Ø300mm, L=4.00m, se inlocuieste Ø800mm, L=6.90m, camere de cadere amonte si amenajare descarcare aval sant pereat 5.00m
* Km 0+180 stanga - Podet lateral nou Ø600mm, L=9.20m, camere de cadere amonte si aval si 10.00m sant pereat pe drumul lateral km 0 + 180 stanga (descarcare in camera cadere aval)

 **Acostament consolidat :**Km 0 + 000 – km 0+275 stanga - L=275m (l = 0.50)

 **Santuri pereate :**Km 0 + 000 – km 0+275 stanga - L=275m

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

 -Km 0+180 stanga, 4.00m x 10.00 = 40.00mp

 **Platforme de intalnire** :1buc x 30.00mp/buc = 30.00mp

 **Acostamentele** se vor consolida cu balast de 10cm grosime.

 **Accese proprietatii :**Placa din beton armat peste sant pereat = 8buc

 **Siguranta Circulatiei**.

 - indicatoare rutiere – 2buc

 - marcaje rutiere – 0.300km

 **9. Drum satesc 5 – L = 267,0m**

**Podete existente si proiectate:**

* Km 0+138 - Podet transversal oblic existent Ø600mm, L=7.50m, colmatat - se renunta
* Km 0+128 - Podet transversal oblic nou Ø1000mm, L=9.20m, camera de cadere amonte si descarcare aval 10m sant pereat
* Km 0+265 stanga - Podet lateral existent Ø600mm, L=4.00m, degradat, se inlocuieste cu Ø800mm, L=9.20m + camera de cadere amonte + 10m sant pereat

 **Acostament consolidat :**

* Km 0 + 000 – km 0+267 stanga - L=267m (l = 0.50)

 **Santuri pereate :** Km 0 + 000 – km 0+267 stanga - L=267m

 **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+035 dreapta, 3.50m x 10.00 = 35.00mp
* Km 0+130 dreapta, 3.50m x 10.00 = 35.00mp
* Km 0+265 dreapta, 3.50m x 10.00 = 35.00mp
* Km 0+265 stanga, 3.50m x 10.00 = 35.00mp

 **Acostamentele** se vor consolida cu balast de 10cm grosime.

 **Accese proprietatii** -Placa din beton armat peste sant pereat = 8buc

 **Siguranta Circulatiei**

 - indicatoare rutiere – 4buc

 - marcaje rutiere – 0.350km

 **10. Drum satesc 9 – L = 205,0m**

**Podete existente si proiectate:**

* Km 0+120 - Podet transversal existent Ø800mm, L=2.50m, se inlocuieste cu Ø1000mm, L=6.90m + camera de cadere amonte si aval
* Km 0+133 stanga - Podet lateral nou Ø600mm, L=6.90m, camera de cadere, sant pereat 10m pe drumul lateral

 **Acostament consolidat :**

 -Km 0 + 000 – km 0+120 stanga - L=120m (l = 0.50)

 -Km 0 + 120 – km 0+205 dreapta - L=85m (l = 0.50)

 Total = 205m

  **Santuri pereate :**

 Km 0 + 000 – km 0+170 stanga - L=165m

 Km 0 + 120 – km 0+205 dreapta - L=85m

 Total = 250m

 **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+116 dreapta, 3.00m x 10.00 = 30.00mp
* Km 0+133 stanga, 3.00m x 10.00 = 30.00mp

 **Acostamentele** se vor consolida cu balast de 10cm grosime.

 **Accese proprietatii :**Placa din beton armat peste sant pereat = 4buc

**Siguranta Circulatiei**.

 - indicatoare rutiere – 4buc

 - marcaje rutiere – 0.250km

 **11. Drum satesc 10 – L = 442,0m**

**Podete existente si proiectate:**

* Km 0+115 stanga - Podet lateral nou Ø600mm, L=6.90m

 **Santuri pereate :** Km 0 + 000 – km 0+442 stanga - L=442m (langa partea carosabila)

 **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+115 stanga, 3.50m x 10.00 = 35.00mp
* Km 0+425 stanga, 3.50m x 10.00 = 35.00mp

 **Platforme de intalnire** :2buc x 30.00mp/buc = 60.00mp

 **Acostamentele** se vor consolida cu balast de 10cm grosime.

 **Accese proprietatii :**Placa din beton armat peste sant pereat = 7buc

**Siguranta Circulatiei**.

 - indicatoare rutiere – 3buc

 - marcaje rutiere – 0.500km

 **12. Drum satesc 8 – L = 371,0m**

**Podete existente si proiectate:**

* Km 0+002 - Podet transversal dalat existent L=5.00m, B=2.00m, se ameneajeaza albia 10m amonte si aval + reparatii suprastructura+ coronamente cu parapet metalic
* Km 0+200 stanga - Podet lateral nou Ø400mm, L=6.90m

 **Acostament consolidat :** Km 0 + 000 – km 0+371 stanga - L=371m (l = 0.50)

 **Santuri pereate :** Km 0 + 000 – km 0+371 stanga - L=371m

 **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+200 stanga, 3.50m x 10.00 = 35.00mp
* Km 0+350 stanga, 3.50m x 20.00 = 70.00mp

**Acostamentele** se vor consolida cu balast de 10cm grosime.

 **Accese proprietatii**

Placa din beton armat peste sant pereat = 5buc

**Siguranta Circulatiei**

 - indicatoare rutiere – 4buc

 - marcaje rutiere – 0.450km

**13. Drum satesc 4 – L = 300,0m**

**Podete existente si proiectate:**

 -Km 0+178 stanga - Podet lateral nou Ø600mm, L=6.90m, camera de cadere + sant pereat 10m pe drumul lateral

 -Km 0+295 stanga - Podet lateral nou Ø600mm, L=6.90m, camera de cadere + sant pereat 10m pe drumul lateral

 **Acostament consolidat :**

 -Km 0 + 000 – km 0+300 stanga - L=300m (l = 0.50)

 **Santuri pereate :**

 -Km 0 + 000 – km 0+300 stanga - L=285m

 **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+178 stanga, 3.50m x 10.00 = 35.00mp

 -Km 0+295 stanga, 3.50m x 10.00 = 35.00mp

 **Platforme de intalnire** :1buc x 30.00mp/buc = 30.00mp

 **Acostamentele** se vor consolida cu balast de 10cm grosime.

 **Accese proprietatii :**Placa din beton armat peste sant pereat = 8buc

 **Siguranta Circulatiei**

 - indicatoare rutiere – 3buc

 - marcaje rutiere – 0.350km

Drumurile au **ampriza de 33145mp**, din care **suprafata carosabila de 21586 mp**.

 **SAT PADINA MARE**

 **1. Drum satesc 3**

 Ampriza – 6338mp

 Suprafata carosabila – 3958mp

 **2. Drum satesc 4**

 Ampriza – 2136mp

 Suprafata carosabila – 1326mp

 **3. Drum satesc 5**

 Ampriza – 1840mp

 Suprafata carosabila – 1132mp

 **4. Drum satesc 10**

 Ampriza – 3993mp

 Suprafata carosabila – 2480mp

 **5.Drum satesc 11**

 Ampriza – 2230mp

 Suprafata carosabila – 1372mp

 **6. Drum satesc 12**

 Ampriza – 1567mp

 Suprafata carosabila – 964mp

**Total ampriza = 18104 mp**

**Total**  **suprafata carosabila = 11232 mp**

 **SAT SLASOMA**

 **7. Drum satesc 3**

 Ampriza – 3678mp

 Suprafata carosabila – 2315mp

 **8. Drum satesc 6**

 Ampriza – 1818mp

 Suprafata carosabila – 1830mp

 **9. Drum satesc 5**

 Ampriza – 1736mp

 Suprafata carosabila – 1068mp

 **10. Drum satesc 9**

 Ampriza – 1333mp

 Suprafata carosabila – 820mp

 **11. Drum satesc 10**

 Ampriza – 2270mp

 Suprafata carosabila – 1607mp

 **12. Drum satesc 8**

 Ampriza – 2226mp

 Suprafata carosabila – 1484mp

 **13. Drum satesc 4**

 Ampriza – 1980mp

 Suprafata carosabila – 1230mp

 **Total ampriza = 15041mp** ,**total suprafata carosabila = 10354 mp**

 Pentru execuţie se propune următoarea ordine tehnologică:

 -executie podete transversale

 - reprofilare pat drum existent

 - scarificare şi afânare pat drum existent

 - aşternere strat balast

 - compactare pat drum cu cilindri compactori cu rulouri netede, 10-12

 - treceri pentru grad de compactare minim 98%

 - aşternere strat piatra sparta

 - compactare strat piatra sparta

 - cilindrare strat piatra sparta

 - aşternere straturi mixtură asfaltică,

 -executie acostamente

 - executie santuri

 - executie podete laterale

 - amenajare intersecţii cu drumuri laterale

 - amenajare accese curti.

 Durata de realizare a proiectului - 14 luni

**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 executie,

- **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 Padina ;

**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 protectie conform Punctului de Vedere nr. 02/03.01.2022, 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 populatia satelor Padina Mare , Slasoma ;

**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.

 **5.Observatii din partea publicului :pe perioada parcurgerii procedurii nu au fost formulate observatii din partea publicului:**

**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 naturale 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. 1382 din 03.10.2019, 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 nu se află amplasat în vecinătatea vreunui corp de apă –proiectul detine aviz de gospodarire a apelor emis de de A.N. ”Apele Române” – Administratia bazinala de Apa Jiu –SGA Mehedinti nr .20 din 17.05.2022 cu următoarele condiții impuse:

Beneficiarul avizului va aduce la cunostiinta A.B.A.Jiu - S.G.A. Mehedinti, data inceperii executiei lucrarilor cu 10 zileinainte 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 :

a).raului Drincea I

b). Paraului . Iablanita

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 M.A.P. nr. 828/2019.

 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 Ordinului M.A.P.nr. 891/2019**.**

**Realizarea acestui proiect se va face cu respectarea următoarelor condiții :**

**a) pentru factorul de mediu apă:**

 - se vor folosi toalete ecologice pentru personalul ce execută lucrarea;

 -în perioada de execuţie a proiectului se va delimita foarte bine zona de lucru şi se va evita ocuparea, suplimentarea sau lărgirea frontului de lucru în afara amplasamentului în vederea limitării riscului de poluare al apei şi solului;

 -organizarea de şantier se va realiza numai pe amplasamentul proiectului, limitându-se minim suprafeţele ocupate; în cazul organizării de şantier se va crea un sistem adecvat de drenaj al apelor pluviale – rigole perimetrale impermeabilizate; suprafaţa ocupată de organizarea de şantier fie se va betona, fie se va impermeabiliza; apa potabilă va fi procurata din surse controlate iar grupurile sanitare (toalete ecologice) folosite la organizarea de santier se vor vidanja cu firme autorizate;dupa terminarea lucrarilor suprafata ocupata de spatiile de depozitare/organizarea de santier – va fi adusa la starea initiala;

 - este interzisă spalarea utilajelor in orice curs de apa din apropiere;

 -se vor regasi pe amplsament produse absorbante ce se vor folosi in cazul unor poluari accidentale;

 **b)pentru factorul de mediu aer:**

 -la implementarea proiectului se vor folosi utilaje periodic verificate tehnic, de generație recentă, dotate cu sisteme catalitice de reducere a poluanților;

 -transportul de materiale se va face pe trasee optime;

 -reducerea vitezei de circulației;

 -măsuri pentru reducerea emisiilor de noxe toxice prin: menținerea utilajelor și mijloacelor de transport în stare tehnică corespunzătoare, impunerea de restricții de viteză pentru mijloacele de transport;

 -pentru realizarea investiției se vor utiliza doar căile de acces existente iar transportul materialelor se va face respectându-se graficul de lucrări în sensul limitării traseului şi programului de lucru în scopul evitării creeării de disconfort de orice fel locuitorilor din zonă;

 -depozitele de materii prime ce pot fi antrenate de vant se vor acoperi evitandu-se fenomenul de vantuire;

 **c)pentru factorul de mediu sol:**

-în perioada de execuție a investiției pot apărea accidental poluări ale solului prin pierderea de carburanți, uleiuri/combustibili de la utilajele folosite, fapt pentru care se vor lua măsuri de asigurare a substanțelor absorbante pe amplasament; orice schimb de ulei/piese/reparaţii în incinta amplasamentului este interzisă – aceste operaţiuni – în cazul în care se impun- se vor realiza doar în locuri special amenajate la societăţile autorizate in acest sens;

**d)pentru factorul de mediu zgomo**t:

-investiția se va realiza doar in timpul zilei fără a se creea disconfort fonic populației și cu respectarea programului de odihnă al acesteia; se vor folosi doar căile de acces existente iar tonajul utilajelor se va adapta tipului de drum folosit;

**e) gospodărirea deșeurilor rezultate pe amplasament**:

-deşeurile menajere vor fi depozitate controlat, în locuri bine stabilite şi amenajate corespunzător prevederilor în vigoare şi a unei depozitări temporare în pubele destinate fiecărui tip de deşeu în parte; pentru evidenţierea acestei operaţiuni se vor alege pubele de culori diferite şi inscripţionate conform tipului de deşeu pe care îl conţin.

-deşeurile menajere vor fi preluate de către o societate de salubritate locală, autorizată pentru activităţi precum colectarea, sortarea, transportul şi depozitarea deşeurilor menajere în locuri special amenajate;

-este interzisa depunerea şi acumularea de deşeuri menajere în locuri neconforme şi necontrolat, pentru a nu se constitui ca zone de hranire pentru speciile de animale si pasari din zonă în scopul de a evita atragerea /îmbolnăvirea/accidentarea acestora;

-după executarea lucrărilor de investiţii zonele afectate vor fi renaturalizate; este interzis să se abandoneze orice tip de deşeu (menajer şi din construcţie)/materie primă pe amplasament sau în vecinatatea acestuia după executarea lucrărilor,

- Titularii pe numele cărora au fost emise autorizatii de construire si/sau desfiintari conform Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executarii lucrarilor de constructii, republicata, cu modificarile şi completarile ulterioare, au obligatia să gestioneze deseurile din constructii şi desfiintari, astfel încât să atinga progresiv, până la data de 31 decembrie 2020, potrivit anexei nr. 6 din Legea nr. 211/2011 - republicata, un nivel de pregătire pentru reutilizare, reciclare şi alte operatiuni de valorificare materiala, inclusiv operaţiuni de rambleiere care utilizeaza deseuri pentru a inlocui alte materiale, de minimum 70% din masa cantitatiilor de deseuri nepericuloase provenite din activitati de constructie şi desfiintari (cu excepţia codului de deseu 17 05 04);

 **La finalizarea lucrarilor se va notifica APM Mehedinti , in vederea intocmirii procesului verbal de constatare a realizarii lucrarilor prevazute in actul de reglementare. Procesul verbal incheiat la verificarea respectarii prezentei decizii se anexeaza si face parte integranta din procesul –verbal de receptie la terminarea lucrarilor;**

*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,**

 **Constantin Viorel VISAN**

 **Sef serviciu A.A.A.,**

Dragos Nicolae **TARNITA**

 **Intocmit**

Ilse **PALALOGA**