

 Ministerul Mediului, Apelor si Padurilor

 Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului

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

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

 Decizia etapei de încadrare

 draft

 Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate CONSILIUL JUDETEAN MEHEDINTI, cu sediul in municipiul Drobeta Turnu Severin , str.Traian , nr.89, judeţul Mehedinţi, înregistrată la APM Mehedinţi cu nr. 10131 din 21.08 2022 si a completarilor inregistrate cu nr. 12950 din 09.11.2022 in 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 ……… că proiectul ,,**Modernizare si reabilitare DJ 562 –Gemeni –Darvari –DN 56 A (Obarsia de Camp)-Intersectie cu DJ 562 cu DN 56 A –(Obarsia de Camp)-Intersectie cu DJ 562 cu DN 56 B + DJ 564 -intersectie DJ 562(Scapau)-,intersectie cu DJ 562 A(Patulele) -intersectie DN 56 A(Nicolae Balcescu) propus a fi amplasat in intravilanul si extravilanul UAT-urilor : Darvari , Obarsia de Camp, Vanju Mare, Patulele, Jian, Devesel, Hinova, sate: Gemeni, Darvari. Obarsia de Camp, Nicolae Balcescu , Viasu , Patulele , Danceu , Jiana, Scapau, Devesel ,Judetul Mehedinti**, nu se supune evaluării impactului asupra mediului ;

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;

Drumurile judetete DJ 562 SI DJ564 , sunt situate in judetul Mehedinti , in intravilanul si extravilanul U.A.T.-urilor: Darvari , Obarsia de Camp , Vanju Mare , Patulele , Jiana , Devesel , Hinova , sate : Gemeni , Darvari , Obarsia de Camp , Nicolae Balcescu , Viasu , Patulele , Danceu , Jiana , Scapau , Devesel .

Drumurile apartin domeniului public , fiind inscrise in cartea funciara cu urmatoarele numere cadastrale :

•51904 UAT Darvari ;

•50758 UAT Obarsia de Camp ;

•54633 UAT Vanju Mare ;

•52205 si 52197 UAT Patulele ;

•55871 si 55850 UAT Jiana ;

•53916 si 53898 UAT Devesel ;

•53120 UAT Hinova.

Primariile UAT-urilor Darvari , Obarsia de Camp , Vanju Mare , Patulele , Jiana , Devesel , Hinova au emis avizele favorabile nr 2379/25.07.2022 , 2747/25.07.2022 , 4267/27.07.2022 , 5330/26.07.2022 , 13/28.07.2022 , 5005/02.08.2022 , 3313/25.07.2022.

Folosinta actuala a terenului : zona drum public , retele alimentare cu apa si canalizare , distribuite energie electrica , retele comunicatii , imbunatatiri funciare

Conform PATJ aprobat al judetului Mehedinti si PUG aprobate UAT-uri Darvari, Obarsia de Camp, Vanju Mare, Patulele, Jiana, Devesel, Hinova, se pot realiza lucrari de modernizare si reabilitare a drumurilor judetene DJ 562 si DJ 564.

Starea de viabilitate a celor 2 drumuri judetene este mediocra/rea , drumul prezentand denivelari, crapaturi , faiantari pe toate sectoarele . Amenajarea scurgerii apelor de pe partea carosabila este deficitara, existand zone in care apa balteste pe partea carosabila. Podetele existente sunt colmatate si deteriorate . In localitati , cu exceptia localitatii Patulele , nu exista trotuare pietonale, circulatia pietonilor in aceasta zona desfasurandu-se pe partea carosabile;

Datorita lipsei trotuarelor, traficul pietonal se desfasoara pe partea carosabila, iar accesele la gospodarii nu sunt amenajate corespunzator

Acostamentele in cea mai mare parte sunt din pamant sau inierbate. In zona localitatilor, partea carosabila nu este incadrata de borduri si trotuarele lipsesc ori se afla intr-o stare avansata de degradare

Din punct de vedere al structurii rutiere , pe toate cele 4 sectoare de drum analizate , aceasta este de tip flexibil, cu îmbrăcăminte asfaltică cu degradări specifice. Sunt defecțiuni de suprafață respectiv suprafață exudată și defecțiuni ale îmbrăcăminții asfaltice respectiv văluriri și refulări, suprafață cu ciupituri, încrețită și peladă. Aceste defecțiuni pot fi tratate prin dispunerea frezării suprafeței asfaltice existente si asternerea unor straturi noi de mixturi asfaltice.

 Lungimea totala a drumurilor propuse pentru modernizare reabilitare este de cca 51 km. Sunt propuse lucrari de infrastructura si suprastructura drum, dispozitive pentru evacuarea apelor pluviale, accese proprietati, trotuare in localitati , amenajarea intersectiilor cu drumurile laterale, amenajare statii de autobuz, reabilitare/modernizare poduri, semnalizare si marcaje rutiere, parapeti de protectie.

Proiectul are drept scop cresterea gradului de siguranta, a vitezei de deplasare, imbunatatirea conditiilor de transport si a accesibilitatii in zona de sud a judetului Mehedinti .

Drumurile judetene DJ 562 si DJ 564, pe traseul carora se doreste implementarea proiectului de reabilitare/modemizare , fac parte din reteaua rutiera administrata de catre Consiliul Judetean Mehedinti, avand o lungime totala de 45,9 km, fiind asfaltate, dar neamenajate in plan orizontal si vertical, cu latimea partii carosabile de cca 5,5m si se desfasoara pe traseul: DJ 562-Gemeni- DN 56A- (Obarsia de Camp)- intersectie DJ 562 cu DN56A- DN56B + DJ 564- intersectie DJ 562 (Scapau) intersectie 562 A (Patulele) intersectie DN56A(Nicolae Balcescu).Lucrarile de modernizare a celor 2 drumuri judetene vor avea ca scop aducerea partii carosabile la parametrii tehnici conform normelor in vigoare, imbunatarirea circulatiei traficului auto, precum si asigurarea scurgerii apelor pluviale in conditii cat mai bune.

 ***Lucrarile propuse***:

* Reabilitarea facilitatilor de transport existente;
* Amenajarea traseului drumului şi imbunataţirea capacitaţii portante a
* Asigurarea colectarii si descarcarii apelor meteorice
* Facilitarea acceselor la proprietati a riveranilor .

Cele 2 drumuri propuse pentru modernizare/reabilitare , respectiv DJ562 si DJ564 , sunt impartite in 4 sectoare, dupa cum urmeaza:

1.
2.
* **Drumul Judetean DJ 562 – Sectorul 1**

Drumul județean DJ 562 pe sectorul 1 , are o lungime de 12,745 km si se afla in partea de Sud - Est a judeţului Mehedinti, facand legatura intre localitatile Gemeni - Darvari - Obarsia de Camp pana la intersectia cu DN 56A. Inceputul proiectului (inceput sector 1) este la km 3+288 al drumului judetean DJ562. Drumul pe acest sector are o latime a partii carosabile de 5,5m fiind incadrata de 2 acostamente din pamant sau piatra sparta cu latimea de 0,75m. Pe acest sector de drum sunt 7 podete existente degradate/colmatate ce urmeaza a fi reabilitate sau schimbate .

* **Drumul Judetean DJ 564 – Sectorul 2**

Drumul județean DJ 564 - sectorul 2 , are o lungime de cca 12,427 km si se afla in partea de vest- sud vest a judeţului Mehedinti. Acesta face legatura intre localitatile Nicolae Balcescu (intersectie DN 56A) - Viasu – Patulele - Danceu. Drumul pe acest sector are o latime a partii carosabile de 5,5m fiind incadrata de 2 acostamente din pamant sau piatra sparta cu latimea de 0,75m. Pe acest sector de drum sunt 39 podete existente degradate/colmatate ce urmeaza a fi reabilitate sau schimbate .

* **Drumul Judetean DJ 564 – Sectorul 3**

Drumul județean DJ 564 - sectorul 3 , are o lungime de 12,973 km si se afla in partea de vest – sud vest a judeţului Mehedinti. Acesta face legatura intre localitatile Danceu (km 11+800) - Jiana - Scapau (intersectie DJ 562 la km 25+778). Drumul pe acest sector are o latime a partii carosabile de 5,5m fiind incadrata de 2 acostamente din pamant sau piatra sparta cu latimea de 0,75m. Pe acest sector de drum sunt 9 podete existente degradate/colmatate ce urmeaza a fi reabilitate sau schimbate .

* **Drumul Judetean DJ 562 – Sectorul 4**

Drumul județean DJ 562 - sectorul 4 , are o lungime de cca 12,670 km si se afla in partea de vest – sud vest a judeţului Mehedinti. Acesta face legatura intre localitatile Devesel (intersectia cu DN56B) , Scapau si DN 56A. Drumul pe acest sector are o latime a partii carosabile de 5,5m fiind incadrata de 2 acostamente din pamant sau piatra sparta cu latimea de 0,75m. Pe acest sector de drum sunt 8 podete existente degradate/colmatate ce urmeaza a fi reabilitate sau schimbate .

 Lucrarile finalizate pe aceste sectoare de drum sunt urmatoarele:

* **Sectorul 1 - DJ562** , drum asfaltat : facand legatura intre Gemeni - Dirvari - Obarsia de Camp (intersectie DN 56A) , cu lungimea de aproximativ 12,745 km

In cadrul acestui sector de drum s-au executata urmatoarele categorii de lucrari:

-santuri pereate din beton cu sectiune trapezoidala cu latimea de 1.80m;

-santuri pereate din beton cu sectiune trapezoidala cu latimea de 1.90m;

- santuri pereate din beton cu sectiune trapezoidala adiacente drumurilor laterale ,L=75m;

-podete accese proprietati din teava corugata cu diametrul 400 mm-L=4,6m la si L=9,2 m;

-refacere acostamente 2x0,50m pe partea stanga + dreapta pe o lungime de cca 185m

-refacere acostament 1x0,50m pe partea dreapta pe o lungime de cca 180m

* **Sectorul 2 - DJ564** , drum asfaltat : facand legatura intre Nicolae Balcescu (intersectie DN 56A) - Viasu – Patulele - Danceu cu imbracaminte bituminoasa avand o lungime de aproximativ 12,427 km. In cadrul acestui sector de drum sunt in derulare urmatoarele proiecte:

**1)**„Realizare accese Ia proprietati si rigole , sat Nicolae Balcescu, oras Vanju Mare" pe o lungime de cca 1843m - unde s-au executat urmatoarelor categorii de lucrari:

* + - Lucrari de executie a drumurilor laterale;
		- Accesuri auto Ia proprietati;
		- Accesuri pietonale la proprietati;
		- Executie santuri protejate;
		- Podete la drumuri laterale.

**2**)„Realizare accese Ia proprietati si rigole, sat Viasu, comuna Patulele" pe o lungime de cca 1310m - proiect aflat in faza de executie a urmatoarelor categorii de lucrari:

* + - Lucrari de executie drumuri laterale;
		- Accesuri auto la proprietati;
		- Accesuri pietonale la proprietati;
		- Executie santuri protejate;
		- Podete la drumuri laterale;

**3)**Reabilitare/modernizare DJ564 pe sectorul Patulele (Primarie) - Intersectie DJ562A", (L= 0,320 km) – proiect care a inclus urmatoarele lucrari:

* + - Lucrari drum cu parte carosabila de 6.0 m = 0,320 Km;
		- Executie acostament consolidat 1 x (1.00....1.30 m );
		- Executie zona consolidata 1 X (1.90.....5.30 m );
		- Executie rigole de acostament .
		- Sistem rutier - zona pistei de biciclete si acostamente consolidate ( strat de uzura de 4cm grosime ,strat de legatura de 6 cm grosime , strat de piatra sparta impanata de 15 cm grosime , strat de fundatie din balast de 30 cm grosime) iar partea carosabila existenta ( frezare strat de uzura - 4 cm, amorsare si montare geocompozit antifisura pe toata suprafata si asternere strat de uzura - 4cm).
* **Sectorul 3 – DJ564** - are o lungime de 12,973 km si se afla in partea de vest – sud vest a judeţului Mehedinti. Acesta face legatura intre localitatile Danceu (km 11+800) - Jiana - Scapau (intersectie DJ 562 la km 25+778). Drumul pe acest sector are o latime a partii carosabile de 5,5m fiind incadrata de 2 acostamente din pamant sau piatra sparta cu latimea de 0,75m. Pe acest sector de drum sunt 9 podete existente degradate/colmatate ce urmeaza a fi reabilitate sau schimbate .
* **Sectorul 4 - DJ562** , drum asfaltat, cuprins intre Devesel (intersectia cu DN56B) si DN 56A, cu o lungime de 12,670 km.

Prin investitia propusa se urmareste :

* incadrarea corespunzatoare a drumurilor in clasa tehnica V, asa cum reiese din studiul de trafic;
* realizarea parapetilor de protectie (acolo unde este cazul)
* realizarea semnalizarii rutiere temporare si definitive;
* realizarea acceselor la intrare in proprietati;
* amenajarea intersectiilor la drumurile laterale;
* realizarea de trotuare pietonale (numai pe sectoarele situate in intravilan, acolo unde limita de cadastru permite);
* realizarea statiilor de autobuz pentru mijloacele de transport in comun;
* realizarea colectarii , scurgerii si evacuarii apelor pluviale ;
* realizarea/reabilitarea podetelor transversale ;
* consolidare terasamente acolo unde este cazul;
* lucrari de reabilitare/modernizare a podetelor.

Toate cele 63 de podete existente se afla intr-o stare avansata de degradare , fiind in mare parte colmatate iar unele dintre ele neavand o capacitate suficienta de preluare a apelor meteorice . In functie de starea tehnica a podetelor existente se recomanda a se pastra cu reparatii sau sa se inlocuiasca cu podete noi care sa asigure descarcarea apelor meteorice sau permanente in conditii normale.Podeţele necesare asigurarii scurgerii apelor in dreptul acceselor la proprietăţi se vor inlocui cu podete noi tubulare sau rigole carosabile acolo unde situatia o va impune , sau se vor prevedea podete noi .

 Exista 2 poduri : podul pe Drumul Judetean DJ 564 care traverseaza paraul Bahnita la Km 19+802, in apropierea localitatii Jiana si podul peste canal, care este situat pe drumul judetean DJ 564, la Km 23+300, in apropierea localitatii Scapau

* **Pod pe DJ564 – Sector 3 , peste paraul Bahnita**

DJ 564 traversează la Km 19+802 paraul Bahnita pe un pod cu 1 deschidere avind lungimea suprastructurii de 8,00m, si lungimea totala de 17,60m.

* **Pod pe DJ564 – Sector 3 , peste Canal**

DJ 564 traversează la Km 23+300 un canal pe un pod cu 1 deschidere avind lungimea suprastructurii de 12.60m, si o lungime totala de 22,80m.

 Reabilitarea si modernizarea drumurilor se va realiza atat in profil transversal cat si in profil longitudinal;

Pentru realizarea platformei drumului se vor analiza aplicarea diverselor solutii :

 -rigole de acostament carosabilă,

 -rigole triunghiulară,

 -șanțuri de pamant sau betonate ,

* **Structura rutieră**
	+ **DJ564 – Sector 2 si 3**

**Structură rutieră pe zonele cu asfalt existent in intravilanul localitatilor**  :

* Nicolae Balcescu , Viasu si Patulele intre km 7+137 – km 8+983:

 -4 cm strat de uzură din beton asfaltic

 -6 cm beton asfaltic

 - scarificarea si reprofilarea cu adaus de piatra sparta cu grosimea de 10cm

 -20cm indepartare sistem rutier existent pe toata latimea drumului (asfalt + material granular)

 Acostamentele se vor realiza din beton

* Patulele intre km 9+320 – km 9+707 si Scapau

 -4 cm strat de uzură din beton asfaltic ;

 -6 cm beton asfaltic deschis ;

 -geocompozit antifisură

 -3 cm beton asfaltic deschis

 -1-4cm frezare straturi asfaltice existente

Acostamentele se vor realiza din piatra sparta si/sau beton asfaltic;

**Structură rutieră pe zonele cu asfalt existent in extravilanul localitatilor**

 -4 cm strat de uzură din beton asfaltic

 -6 cm beton asfaltic deschis

 -geocompozit antifisură

 -3 cm beton asfaltic deschis

 -1-4cm frezare straturi asfaltice existente

Acostamentele se vor realiza din piatra sparta in grosime de 10cm asezata pe un strat din balast de 15cm.

**Structură rutieră pe zonele de extindere platformă prin casete de lărgire si zonele cu reparatii :**

-10 cm beton asfaltic

-20cm piatră spartă

-35cm balast conform

 Decapare sistem rutier existent sau săpătură zona de casetă

* + **DJ562 – Sector 1**

**Structură rutieră pe zonele cu asfalt existent in intravilanul localitatilor**

* Gemeni ,Darvari intre km 5+672–km 8+220 si Obarsia de Camp intre km 13+566-km 16+033):

 -4 cm strat de uzură din beton asfaltic ;

 -6 cm beton asfaltic deschis;

 -geocompozit antifisură

-3 cm beton asfaltic deschis – reprofilare

 -1-4cm frezare straturi asfaltice existente

Acostamentele se vor realiza din piatra sparta si/sau beton asfaltic;

**Structură rutieră pe zonele cu asfalt existent in extravilanul localitatilor (intre km 8+220 si km 13+566)**

-4 cm strat de uzură din beton asfaltic;

-6 cm beton asfaltic ;

-scarificarea si reprofilarea cu adaus de piatra sparta cu grosimea de 20cm

-15cm indepartare sistem rutier existent pe toata latimea drumului (asfalt + material granular)

Acostamentele se vor realiza din piatra sparta in grosime de 10cm asezata pe un strat din balast de 15cm.

**Structură rutieră pe zonele de extindere platformă prin casete de lărgire si zonele cu reparatii**

 -10 cm beton asfaltic deschis ;

 -20cm piatră spartă ;

 -35cm balast ;

 -Decapare sistem rutier existent sau săpătură zona de casetă

**Structură rutieră pe zonele cu asfalt existent in intravilanul localitatilor**

* **Devesel , Scapau**

 -4 cm strat de uzură din beton asfaltic

 -6 cm beton asfaltic

 -scarificarea si reprofilarea cu adaus de piatra sparta cu grosimea de 20cm

 -25cm indepartare sistem rutier existent pe toata latimea drumului (asfalt + material granular)

 Acostamentele se vor realiza din beton asfaltic si/sau beton

**Structură rutieră pe zonele cu asfalt existent in extravilanul localitatilor**

* **1. intre km19+532 si km22+122**

 -4 cm strat de uzură din beton asfaltic

 -6 cm beton asfaltic deschis ;

 -scarificarea si reprofilarea cu adaus de piatra sparta cu grosimea de 20cm

 -25cm indepartare sistem rutier existent pe toata latimea drumului (asfalt + material granular)

 Acostamentele se vor realiza din piatra sparta in grosime de 10cm .

* 2. **intre km16+086 - km17+294 si km23+741 – km28+756**

 -4 cm strat de uzură din beton asfaltic ;

 -6 cm beton asfaltic deschis ;

 -geocompozit antifisură;

 -3 cm beton asfaltic deschis – reprofilare;

 -1-4cm frezare straturi asfaltice existente

Acostamentele se vor realiza din piatra sparta in grosime de 10cm asezata pe un strat din balast de 15cm.

**Structură rutieră pe zonele de extindere platformă prin casete de lărgire sau zonele cu reparatii :**

 -10 cm beton asfaltic deschis

 -20cm piatră spartă conform

 -35cm balast

 -Decapare sistem rutier existent sau săpătură zona de casetă

 Intre km 26+000 si km 28+704 , datorita constrangerilor din teren si a lucrarilor costisitoare necesare de realizat, se va pastra latimea existenta a partii carosabile . Tot pe aceasta zona , din aceleasi considerente, avand in vedere faptul ca profilul drumului existent nu permite largirea platformei drumului , acolo unde este cazul , amplasarea parapetului de protectie se va realiza in taluzul drumului .

**Structură trotuare pe toate sectoarele DJ562 si DJ564**

-4 cm strat de uzură din beton asfaltic)

-10cm strat de beton de ciment

-20cm balast

-săpătură

Gropi, fisuri, faianțări și crăpături, tasări locale și degradări din îngheț-dezgheț – se va înlocui punctual sistemul rutier prin aplicarea unei soluții pentru sistem rutier nou, respectiv:

-10cm mixtura asfaltica

-20cm piatră spartă

 -35cm balast

-55-65cm decapare locală sistem rutier afectat

Geocompozitul antifisură va fi tip GCO și va respecta obligatoriu caracteristicile din

(geocompozitele antifisură tip R + STR + B). Functiile indeplinite de geocompozitul antifisura trebuie sa fie conform standardului

• STR – reducerea eforturilor (antifisura)

• R – armare

• B – bariera (sigilare)

Geocompozitul antifisura trebuie sa indeplineasca urmatoarele caracteristici tehnice:

 masa pe unitate de masura ,geometria geogrilei minim 25 x 25 mm;rezistenta la tractiune (longitudinala si transversala) va fi de minimum 120 KN/m; alungirea maxima la rupere transversal si longitudinal, geotextil netesut din polipropilena cu masa pe unitatea de suprafata minim 80 g/mp;retentia de bitum a geotextilului din materialul geocompozit va fi de minimum 0,9 kg/m²;

Pe întregul traseu al drumurilor trebuie să ia măsuri pentru colectarea și evacuarea apelor din precipitații.

Acostamentele se vor executa din piatră spartă, beton de ciment sau beton asfaltic conform solutiilor de mai sus , la noua cotă a asfaltului.

Pe zonele cu sisteme de scurgere a apelor din beton aflate în apropierea platformei drumului se recomandă acostamente consolidate.

**S****ituatia existenta a podetelor :**

DJ 562\_Sector 1\_Podete existente:

| Nr.Crt. | Pozitie km existenta | Situatie existenta |
| --- | --- | --- |
| 1 | 6+668 | Podet colmatat, deteriorat  |
| 2 | 7+503 | Podet colmatat, deteriorat  |
| 3 | 7+794 | Podet tubular D=600mm, colmatat, deteriorat  |
| 4 | 14+019 | Podet tubular D=1000mm, colmatat, deteriorat  |
| 5 | 14+234 | Podet tubular D=600mm, colmatat, deteriorat  |
| 6 | 14+517 | Podet colmatat, deteriorat |
| 7 | 14+921 | Podet tubular D=1000mm, colmatat, deteriorat  |

DJ 564\_Sector 2\_Podete existente

| Nr.Crt. | Pozitie km existenta | Situatie existenta |
| --- | --- | --- |
| 1 | 0+639 | Podet dalat, L=3m , deteriorat |
| 2 | 0+860 | Podet dalat, L=1m, colmatat, deteriorat  |
| 3 | 0+980 | Podet dalat, L=1m , colmatat, deteriorat |
| 4 | 1+066 | Podet dalat, L=1m , colmatat, deteriorat  |
| 5 | 1+220 | Se desfiinteaza |
| 6 | 1+344 | Podet tip P1 , colmatat, deteriorat  |
| 7 | 1+603 | Podet dalat, L=1m , colmatat, deteriorat |
| 8 | 1+857 | Podet dalat tip D2,deteriorat |
| 9 | 2+242 | Podet dalat, L=1m, colmatat, deteriorat  |
| 10 | 2+506 | Podet dalat, L=1m , colmatat, deteriorat , capacitate de preluare a apelor pluviale insuficienta |
| 11 | 2+983 | Podet dalat, L=1m, colmatat, deteriorat , capacitate de preluare a apelor pluviale insuficienta |
| 12 | 3+192 | Podet dalat, L=1m , colmatat, deteriorat , capacitate de preluare a apelor pluviale insuficienta |
| 13 | 3+334 | Podet dalat, L=1m colmatat, deteriorat  |
| 14 | 3+539 | Podet dalat, L=1m , colmatat, deteriorat , capacitate de preluare a apelor pluviale insuficienta |
| 15 | 3+764 | Podet dalat, L=1m, colmatat, deteriorat , capacitate de preluare a apelor pluviale insuficienta |
| 16 | 3+823 | Podet dalat, L=1m, colmatat, deteriorat , capacitate de preluare a apelor pluviale insuficienta |
| 17 | 3+967 | Podet dalat, L=2m , colmatat, deteriorat , capacitate de preluare a apelor pluviale insuficienta |
| 18 | 4+048 | Podet dalat , L=1m, colmatat, deteriorat , capacitate de preluare a apelor pluviale insuficienta |
| 19 | 4+341 | Podet dalat, L=1m, colmatat, deteriorat , capacitate de preluare a apelor pluviale insuficienta |
| 20 | 4+341 | Tubular D=600mm, colmatat, deteriorat , capacitate de preluare a apelor pluviale insuficienta |
| 21 | 4+532 | Podet dalat, L=3m colmatat, deteriorat |
| 22 | 4+706 | Tubular D=800mm, colmatat, deteriorat , capacitate de preluare a apelor pluviale insuficienta  |
| 23 | 4+826 | Podet dalat , L=4m, h=3m, colmatat, deteriorat  |
| 24 | 6+111 | Podet dalat, L=1m, colmatat, deteriorat , capacitate de preluare a apelor pluviale insuficienta |
| 25 | 6+968 | Podet dalat, L=2m, colmatat, deteriorat |
| 26 | 7+323 | Podet dalat, L=1m , colmatat, deteriorat |
| 27 | 7+434 | Tubular D=600mm, colmatat, deteriorat , capacitate de preluare a apelor pluviale insuficienta  |
| 28 | 7+536 | Tubular D=800mm , colmatat, deteriorat  |
| 29 | 7+754 | Podet dalat, L=2m , colmatat, deteriorat  |
| 30 | 7+942 | Podet dalat, L=1m , colmatat, deteriorat  |
| 31 | 8+034 | Tubular D=1000mm, colmatat, deteriorat |
| 32 | 8+142 | Tubular D=1000mm,deteriorat |
| 33 | 8+240 | Podet dalat, L=1m , colmatat, deteriorat |
| 34 | 8+331 | Podet dalat, L=1m , colmatat, deteriorat  |
| 35 | 8+435 | Podet dalat, L=1m , colmatat, deteriorat  |
| 36 | 8+533 | Podet dalat, L=1m, colmatat, deteriorat  |
| 37 | 8+628 | Podet dalat, L=1m, colmatat, deteriorat  |
| 38 | 8+728 | Tubular D=1000mm, colmatat, deteriorat |
| 39 | 8+825 | Tubular D=1000mm , colmatat, deteriorat |

DJ 564\_Sector 3\_Podete existente

| Nr.Crt. | Pozitie km existenta | Situatie existenta |
| --- | --- | --- |
| 1 | 12+163 | Podet tubular, D=800m, colmatat, deteriorat , capacitate de preluare a apelor pluviale insuficienta |
| 2 | 13+826 | Podet tubular, D=800m, oblic, colmatat, deteriorat  |
| 3 | 17+919 | Podet dalat, L=2m, colmatat, deteriorat  |
| 4 | 18+362 | Podet dalat , colmatat, deteriorat  |
| 5 | 22+654 | Podet colmatat, deteriorat |
| 6 | 22+733 | Podet colmatat, deteriorat |
| 7 | 23+841 | Podet tubular, 3 x 1.000mm colmatat, deteriorat |
| 8 | 25+052 | Podet dalat, L=1m, oblic, colmatat, deteriorat  |
| 9 | 25+722 | Podet dalat, L=3m deteriorat |

DJ 562\_Sector 4\_Podete existente

| Nr.Crt. | Pozitie km existenta | Situatie existenta |
| --- | --- | --- |
| 1 | 18+787 | Podet tubular, D=1000mm, colmatat, deteriorat , capacitate de preluare a apelor pluviale insuficienta  |
| 2 | 20+636 | Podet dalat D=2m, colmatat , deteriorat  |
| 3 | 22+395 | Podet tubular 2 x D=1000mm, colmatat |
| 4 | 22+719 | Podet dalat D=2m, colmatat,deteriorat  |
| 5 | 23+036 | Podet dalat D=2m, colmatat, deteriorat  |
| 6 | 23+080 | Podet dalat D=2, oblic, cu timpane degradate, aripi aval degradate |
| 7 | 23+143 | Podet dalat D=2m, colmatat |
| 8 | 27+621 | Podet tubular, D=1000mm colmatat , deteriorat , capacitate de preluare a apelor pluviale insuficienta |

In functie de starea tehnica a podetelor existente , acestea fie se vor cu repa sau se vor inlocui cu podete noi care sa asigure descarcarea apelor meteorice sau permanente in conditii normale.

Podeţele necesare asigurarii scurgerii apelor in dreptul acceselor la proprietăţi se vor inlocui cu podete noi tubulare sau rigole carosabile acolo unde situatia o va impune , sau se vor prevedea podete noi .

Se vor introduce podete noi sau rigole carosabile la drumurile laterale

**Pod pe DJ564 – Sector 3 , peste paraul Bahnita**

DJ 564 traversează la Km 19+802 paraul Bahnita pe un pod cu 1 deschidere avand lungimea suprastructurii de 8,00 m, si lungimea totala de 17,60 m.

Deschiderea simplu rezemata avind lungimea de 8,00m traverseaza normal albia paraului Bahnita.Podul este drept.Antretoazele sunt din beton armat.

Pentru asigurarea circulatiei pietonale, pentru trotuare s-au montat elemente prefabricate tip „catel”, unele dintre acestea in prezent fiind degradate.Pe pod nu exista parapet pietonal.

Lăţimea părţii carosabile pe pod este de 7,80m si corespunde cu latimea partii carosabile pe drum.Calea pe pod este alcatuita din beton de panta cu grosime variabila, hidroizolatie si beton asfaltic, nefiind incadrata de parapet de siguranta

Podul nu are guri de scurgere.Infrastructura este alcatuita din 2 culei tip “masiv”, realizate din beton armat, fundate direct.

Pe culee nu sunt prevazute aparate de reazem, fisiile rezemind prin intermediul unui strat de mortar.

Podul este echipat cu dispozitive de acoperire a rosturilor tip liră din tabla.

Racordarea cu terasamentele se face cu ziduri intoarse in sens longitudinal podului si taluze in sens transversal.

Pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta cu mentinerea podului la caracteristicile estetice si tehnice initiale, sunt necesare următoarele lucrări:

-desfacerea straturilor căii,desfacerea dispozitivelor de acoperire ale rosturilor, si degajarea rostului dintre suprastructura si zidul de garda al culeei,desfacerea elementelor prefabricate de trotuar,desfacerea hidroizolatiei si a betonului de panta pana la nivelul superior al fisiilor cu goluri,demolarea zidurilor intoarse si a zidului de garda pana la nivelul banchetelor de rezemare,demolarea antretoazelor de capat existente,desfacerea grinzilor de rezemare si a placilor de racordare,inlocuirea fisiilor marginale cu grinzi noi cu aceasi lungime si inaltime ca a fasiilor cu goluri ce se inlocuiesc.executarea de gauri de aerisire la intradosul fasiilor,refacerea antretoazelor de capat, realizarea unei placi de suprabetonare care sa permitao parte carosabila de 7,80m si doua trotuare pietonale,montarea parapetelor pietonale noi, zincate,refacerea straturilor Montarea dispozitivelor de acoperire ale rosturilor, etanse, cu prelungirea lor minim 50mm in exteriorul lisei,montarea de parapete de siguranta circulatiei la marginea partii carosabile,

* protejarea impotriva factorilor externi de mediu, a intregii suprafate a elementelor principale de rezistenta ale suprastructurii cu materiale de protectie specifice protectiei betonului,
* curatarea banchetelor de rezemare ale culeelor de depunerile de praf, moloz sau diferite alte depuneri,
* indepartarea betonului degradat de pe elevatia culeelor pana la betonul sanatos
* repararea elevatiilor culeelor cu mortare speciale cu aderenta si rezistenta ridicate, in zonele corodate, afectate de infiltratii si carbonatari,
* refacerea zidurilor de garda si a zidurilor intoarse ale culeelor la inaltimea si latimea suprastructurii dupa realizarea placii de suprabetonare, si la noua linie a profilului longitudinal,
* protejarea impotriva factorilor externi de mediu, a intregii suprafete a elementelor principale de rezistenta ale infrastructurii cu materiale de protectie specifice protectiei betonului,
* montarea opritorilor antiseismici pe banchetele culeelor,refacerea grinzilor de rezemare si a placilor de racordare,readucerea sferturilor de con si a racordarilor cu terasamentele la forma initiala,refacerea pereelor la sferturile de con,amenajarea casiurilor pe taluz,
* amplasarea scarilor de acces cu mina curenta pentru inspectia tehnica a personalului de specialitate,
* argirea platformei drumului la ambele capete ale podului si racordarea acestuia la profilul curent al drumului pe o lungime de cate 25m. inainte si dupa pod,
* adaptarea latimii rampelor inainte si dupa pod la latimea podului, inclusiv trotuarele,
* asigurarea continuitatii trotuarelor de pe pod pe acostamentele drumului,
* racordarea acostamentelor de pe rampe la latimea trotuarelor de pe pod,
* realizarea marcajelor rutiere si montarea indicatoarelor rutiere pe pasaj si rampe,
* curatarea albiei de obstacolele care afecteaza scurgerea apelor paraului Bahnita,
* refacere pereu canal / pereu nou  dupa caz, pe zona canalului
* refacerea cadrului natural dupa terminarea lucrarilor,
* realizarea semnalizarilor si marcajelor rutiere,

Pe durata derularii lucrarilor de reabilitare a podului, circulatia se poate desfasura pe jumatate de cale, cu restrictii de viteza si tonaj precum si semnalizare pe timpul noptii.

**Pod pe DJ564 – Sector 3 , peste Canal**

DJ 564 traversează la Km 23+300 un canal pe un pod cu 1 deschidere avind lungimea suprastructurii de 12.60m, si o lungime totala de 22,80m.

Deschiderea simplu rezemata avind lungimea de 12,00m traverseaza oblic albia canalului , in apropierea localitatii Scapau.

Suprastructura este grinda simplu rezemata.

Secţiunea transversală a suprastructurii este alcatuita din 4 grinzi din beton armat, turnate monolit.

Pentru o conlucrare transversala mai buna grinzile sunt solidarizate in sens transversal, pe culee, cu antretoaze.

Antretoazele sunt din beton armat.

Peste grinzi s-a turnat o placa de beton, prevazuta cu console pentru amenajarea trotuarelor. Troturele nu au fost amenajate, iar consola placii este partial deteriorata.

Pe pod nu exista parapet pietonal.

Lăţimea părţii carosabile pe pod este de 7,80m. si corespunde cu latimea partii carosabile pe drum.

Calea pe pod este alcatuita din beton de panta cu grosime variabila, hidroizolatie si beton asfaltic.

Partea carosabila nu este incadrata de parapet de siguranta

Podul nu are guri de scurgere.

Infrastructura este alcatuita din 2 culei tip “masiv”, realizate din beton armat, fundate direct.

Pe culee nu sunt prevazute aparate de reazem, grinzile rezemind prin intermediul unui strat de mortar.

Podul este echipat cu dispozitive de acoperire a rosturilor tip liră din tabla.

Racordarea cu terasamentele se face cu ziduri intoarse.

Pentru ca circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta cu mentinerea podului la caracteristicile estetice si tehnice initiale, sunt necesare următoarele lucrări:

-desfacerea straturilor căii,desfacerea dispozitivelor de acoperire ale rosturilor, si degajarea rostului dintre suprastructura si zidul de garda al culeei,desfacerea hidroizolatiei si a betonului de panta pana la nivelul superior al grinzilor,desfacerea grinzilor de rezemare si a placilor de racordare,demolarea zidurilor intoarse si a zidului de garda pana la nivelul banchetelor de rezemare;repararea zonelor degradate ale grinzilor, antretoazelor si intradosului placii prin aplicare de mortare speciale cu aderenta si rezistenta ridicate dupa tratarea in prealabil a armaturilor corodate, eventual inlocuirea sau completarea acestora,

consolidarea grinzilor existente cu fisii de carbon

**Se va realiza o placa de suprabetonare care sa permita:**

-o parte carosabila de 7,80m plus supralargirile necesare,

-doua trotuare pietonale, realizarea unei hidroizolatii performante, moderne, din membrane bituminoase,protectia hidroizolatiei , refacerea trotuarelor pietonale (umpluturi, borduri),montarea parapetelor pietonale noi, zincate,refacerea straturilor caii (profil longitudinal, profile transversale),montarea dispozitivelor de acoperire ale rosturilor, etanse, cu prelungirea lor minim 50mm in exteriorul lisei,montarea de parapete de siguranta circulatiei la marginea partii carosabile,Curatarea banchetelor de rezemare ale culeelor de depunerile de praf, moloz sau diferite alte depuneri,indepartarea betonului degradat de pe elevatia culeelor pana la betonul sanatos,repararea elevatiilor culeelor, cu mortare speciale,refacerea zidurilor de garda si a zidurilor intoarse ale culeelor la inaltimea si latimea suprastructurii dupa realizarea placii de suprabetonare,montarea opritorilor antiseismici pe banchetele culeelor,refacerea grinzilor de rezemare si a placilor de racordare,readucerea sferturilor de con (aripilor) si a racordarilor cu terasamentele la forma initiala,refacerea pereelor la sferturile de con,amenajarea casiurilor pe taluz,amplasarea scarilor de acces cu mina curenta pentru inspectia tehnica a personalului de specialitate,largirea platformei drumului la ambele capete ale podului si racordarea acestuia la profilul curent al drumului pe o lungime de cate 25m. inainte si dupa pod,

adaptarea latimii rampelor inainte si dupa pod la latimea podului, inclusiv trotuarele,asigurarea continuitatii trotuarelor de pe pod pe acostamentele drumului,racordarea acostamentelor de pe rampe la latimea trotuarelor de pe pod,realizarea marcajelor rutiere si montarea indicatoarelor rutiere pe pasaj si rampe,

curatarea albiei de obstacolele care afecteaza scurgerea apelor in canal,refacere pereu canal / Pereu nou dupa caz, pe zona canaluluirefacerea cadrului natural dupa terminarea lucrarilor,realizarea semnalizarilor si marcajelor rutiere,

Pe durata derularii lucrarilor de reabilitare a podului, circulatia se poate desfasura pe jumatate de cale, cu restrictii de viteza si tonaj precum si semnalizare pe timpul noptii.

Suprafata totala (suprafata cadastrata) a celor 2 drumuri judetene ce urmeaza a fi modernizat in cadrul acestui proiect este de cca. 742.516,9mp.

Podeţele necesare asigurarii scurgerii apelor pluviale ,in dreptul acceselor la proprietăţi se vor inlocui cu podete noi tubulare sau rigole carosabile acolo unde situatia o va impune , sau se vor prevedea podete noi .

Se recomanda a se introduce podeţe noi sau rigole carosabile la drumurile laterale.

**- căi noi de acces sau schimbări ale celor existente:nu este cazul** . Lucrarile de modernizare a drumurilor/podurilor se desfasoara pe jumatate din latimea caii traficul fiind deviat temporar pe jumatate din cale, semaforizat. .

 Materiile prime utilizate la implementarea proiectului:

 Principalele resurse naturale folosite sunt:agregate minerale (piatra sparta, balast, pietris, nisip) si apa.

Materiile prime ca betonul si mixturile asfaltice nu se vor prepara pe amplasamentul lucrarii, ele se vor prepara si va fi transportat cu mijloace de transport specifice de la statiile de betoane si asfalt din zona punctelor de lucru , autorizate in acest sens.

Materiale prefabricate de beton vor fi fabricate conform dimensiunilor stabilite si vor putea fi aduse din locatii unde exista fabrici specializate. Emulsia cationica pentru amorsare straturi bituminoase, vopseaua si diluantul pentru marcaje vor fi aduse pe amplasamentul lucrarii in recipienti etans din care vor fi descarcate in utilajele de lucru specifice aplicarii lor

Vopselele si diluantii utilizate in cadrul lucrarilor de intretinere, protectie si marcaje rutiere, vor fi aduse in recipienti etans din care vor fi descarcate in utilajele de lucru specifice. Bidoanele goale vor fi restituite producatorilor sau distribuitorilor, dupa caz.

Energia electrica necesara desfasurarii activitatilor de constructie va fi furnizata din sistemul energetic national, prin bransarea la reteaua locala de energie electrica sau de grupuri electrogene ale constructorului.

Alimentarea cu combustibili a utilajelor tehnologice se va realiza la punctele de alimentare din incinta organizării de santier sau la unitatile specializate.

Transportul carburantilor in amplasamentul organizarilor de santier va fi efectuat cu cisterne auto autorizate pentru acest scop, ori de cate ori va fi necesar.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse in santier in perfecta stare de functionare, avand facute reviziile tehnice si schimburile de lubrifianti. Schimbarea lubrifiantilor se va executa dupa fiecare sezon de lucru in ateliere specializate, unde se vor efectua si schimburile de uleiuri hidraulice si de transmisie.

 Organizarea de santier :

Organizarea de şantier va cuprinde spaţii de cazare/birouri de tipul containerelor. In cadrul organizării de şantier vor fi amenajate grupuri sanitare care vor cuprinde toalete, dusuri, lavoare. Se vor amenaja spatii de depozitare pentru materiale si utilaje şi zone de parcare pentru utilaje si echipamente.

În cadrul organizării de şantier se va organiza stocarea temporară şi colectarea deşeurilor în containere etanşe depozitate în locuri special amenajate.

Se va asigura organizarea functionala a incintei organizarii de santier astfel incat desfasurarea activitatii sa se limiteze la spatiile proiectate, in functie de specific (depozitare, spatii manevra etc.).

 Principalele lucrari necesare organizarii de santier sunt: amplasarea constructiilor temporare modulare (containere) sau realizarea unor constructii temporare de tipul magaziilor; crearea unui sistem adecvat de drenaj al apelor pluviale – rigole perimetrale impermeabilizate; impermeabilizarea unor suprafete fie prin betonare fie prin utilizarea unor material impermeabile de tipul foliei de polietilena; lucrari pentru realizarea conectarii la retelele de utilitati existente in zona – daca se considera necesar.

Pentru a asigura conditii igienico-sanitare lucratorilor la locul de munca se vor lua urmatoarele masuri:

* vor fi prevazute grupuri sanitare tip toalete ecologice, care vor fi golite periodic de catre o societate autorizata;
* vor fi prevazute truse de prim ajutor la toate punctele de lucru pe santier; intreg personalul va fi instruit sa asigure prim ajutor;

**Localizarea organizarii de santier**

Organizarea de santier va fi amplasata in zona drumurilor judetene ce urmeaza a fi reabilitate si va fi stabilita si autorizata de catre Antreprenor la faza executiei lucrarilor .

**Caile de acces** nu vor fi schimbate nici nu se vor realiza unele noi.

Dotari principale ale organizarii de santier:

* imprejmuire
* platforma balastata
* container birou si magazie
* cabina paza;
* punct PSI;
* grup sanitar de tip ecologic care vor fi vidanjate periodic, astfel incat apele uzate menajere nu vor avea un impact semnificativ asupra mediului.
* tablou electric  complet echipat
* indicatoare pentru circulatie
* bransare la utilitati

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 (piatra sparta, balast, pietris, nisip) , apa , beton si mixturile asfaltice 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-nu este cazul;

3. Amplasarea proiectului:

3.1) utilizarea actuală și aprobată a terenurilor: terenul pe care se va implementa proiectul este situat intravilanul si extravilanul comunelor Darvari , Obarsia De Camp , Vanju Mare , Patulele, Jiana , Devesel , Hinova . ;

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: proiectul urmeaza sa se implementeze in interiorul ROSPA0011 Blahinita si ROSAC 0306 Patulele ,conform Punctului de Vedere nr. 393/01.09.2022 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 –conform punct de vedere emis de Directia de cultura Mehedinti inregistrat la APM Mehedinti cu nr. 12208/21.10.2022;

 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 comunelor

Darvari , Obarsia De Camp , Vanju Mare , Patulele, Jiana , Devesel , Hinova . ;

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 deseurilor, 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 observati 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 naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobată prin Legea nr.49/2011, cu modificările şi completările ulterioare - conform punctului de vedere nr. 393/01.09.2022 emis de Biroul Calitatea Factorilor de Mediu din cadrul Agenţiei pentru Protecţia mediului Mehedinti, deorece suprafetele de teren aflate in cele 2 situri Natura 2000, supuse modernizarii si reabilitarii , au fost scoase de sub regimul de protective specific ariilor naturale protejate conform hartilor HG 971/2011 , avand regim intravilan.

III. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării evaluării impactului asupra corpurilor de apă – proiectul detine proiectul de aviz SGA MH emis cu urmatoarele conditii impuse beneficiarului :

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 :*raul Bahna, raul Topolnita ,raul. Balta*

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 MAP 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.

 *Prezentul aviz nu se refera la rezistenta si stabilitatea lucrarilor si nu exclude obligativitatea solicitarii si obtinerii si a celorlalte avize si acorduri legale .*

 Avizul de gospodarire a apelor isi mentine valabilitatea pe toata perioada de executie a lucrarilor daca acestea au inceput in termen de 2(doi) ani de la emitere si daca au fost respectate prevederile inscrise in aviz , in caz contrar acesta isi piede valabilitatea.

 Un exemplar din documentatie, stampilat si semnat spre neschimbare s-a transmis solicitantului, impreuna cu un exemplar din aviz.

* 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.

La finalizarea lucrărilor se va notifica Agenţia pentru Protecţia Mediului Mehedinţi - în vederea verificarii realizarii proiectului în conformitate cu cerinţele legale şi cu condiţiile din prezentul act şi intocmirii procesului verbal de constatare a respectării tuturor condiţiilor impuse, proces-verbal care va face parte din procesul-verbal de recepţie la terminarea lucrărilor;

 *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., Intocmit

Dragos Nicolae TARNITA Ilse Palaloga