



Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor
Agenția Națională pentru Protecția Mediului
Agenția pentru Protecția Mediului Prahova



DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. din

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **CONSILIUL JUDEȚEAN PRAHOVA** reprezentat prin **Iulian DUMITRESCU - Președinte**, cu sediul în Ploiești, B-dul Republicii, Nr. 2-4, Județul Prahova, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Prahova cu nr. 8867 din 03.06.2022, completată cu nr. 7089 din 27.04.2023, nr. 11767 din 25.07.2023, în baza Legii nr. 292/2018, *privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului* și a Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2007, *privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice*, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare,

Agenția pentru Protecția Mediului Prahova decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de analiză tehnică din data de 09.05.2023, 01.08.2023, că proiectul „**STUDIU DE FEZABILITATE PENTRU OBIECTIVUL DE INVESTIȚII – VARIANTA OCOLITOARE BĂNEȘTI – VALEA DOFTANEI**”, propus a fi amplasat în Comuna Bănești, DN1, DJ 100D, Râul Doftana, Pârâul Stupina, Pârâul Șerbănel, Pârâul Valea Rea, Municipiul Câmpina, Râul Doftana, DJ 102I, cale ferată, Comuna Telega, Râul Doftana, DJ 100E, cale ferată, Comuna Brebu, Râul Doftana, Comuna Șotriș, DJ 102I, Râul Doftana, Comuna Valea Doftanei, DJ 102I, Râul Doftana, Pârâul Valea lui Vlădișor, Pârâul Prislopului, Teșila, Trestieni, județul Prahova, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supune evaluării adecvate și nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă.**

JUSTIFICAREA PREZENTEI DECIZII:

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

a) proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018, *privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului*, Anexa nr. 2, pct. 10 (e); conform criteriilor de selecție pentru stabilirea evaluării impactului asupra mediului din Anexa 3 ale aceleiași legi, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului.**

b) Caracteristicile proiectului:





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

b.1. Dimensiunea și concepția întregului proiect:

Varianta Ocolitoare Banesti – Valea Doftanei porneste din drumul national DN1(E60) si trece prin comunele Banesti – Campina – Telega – Brebu – Sotriile – Valea Doftanei – si se intersecteaza cu DJ102I dupa localitatea Valea Doftanei.

Varianta Ocolitoare ce face obiectul prezentei documentații, are o lungime totala de aproximativ 35.8 km.

Traseul Variantei Ocolitoare Banesti – Valea Doftanei ce face obiectul prezentei documentații, va putea fi folosit ca o alternativa a DN1 pentru a ajunge la Brasov. Tronsonul care face obiectul prezentei documentatii se finalizeaza la intersectia cu DJ102I, tronson ce traverseaza muntii Baiului (Garbova) prin pasul Predelut (altitudine 1285 m) si face legatura cu Judetul Brasov.

Viabilitatea Variantei Ocolitoare are ca scop realizarea unei legaturi suplimentare intre partea de sud si partea centrala a tarii si impliciti decongestionarea traficului de pe drumurile nationale DN1 si DN1A, foarte solicitate din acest punct de vedere.

Traseul drumului se desfasoara in bazinul hidrografic al paraului Doftana (Ardeleana), afluent al paraului Tarlung care la randul sau deverseaza in raul Negru, ce are ca emisar direct raul Olt. Terenul pe care este amplasat drumul apartine domeniului public al judetului Prahova.

DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT:

Situatia propusa

Pentru realizarea Variantei Ocolitoare Banesti – Valea Doftanei se va folosi o viteza de proiectare (de baza), corespunzatoare pentru o regiune de deal si clasa tehnica III, de 50 km/h, iar in zonele cu relief accidentat aceasta se poate reduce la 30 km/h.

Traseul in plan reprezinta o succesiune de aliniamente – portiuni rectilinii- racordate intre ele prin curbe (arc de cerc, arce de curba progresiva sau combinatii ale acestora) portiuni curbilinii. Determinarea elementelor geometrice ale traseului se face pe baza vitezei de proiectare si a conditiilor tehnice naturale si economice.

Lungimea aliniamentelor, frecventa curbilor si marimea razelor depind de relieful regiunii, de viteza de proiectare, de conditiile geologice, hidrologice si alte conditii naturale si locale care determina existenta unor puncte obligate sau evitarea unor sectoare necorespunzatoare si deci fac necesara frangerea aliniamentelor si racordarea lor prin curbe.





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

Curbele cu raze mici se vor amenaja în spațiu, prin suprainaltarea și supralargirea acestora pentru asigurarea confortului și siguranței circulației în condițiile de proiectare recomandate.

În plan, traseul Variantei Ocolitoare propus se suprapune peste platforma existentă a drumurilor după cum urmează:

- km 0+000 – km 9+580 - Traseu nou cu desprindere din DN1 prin terenuri proprietăți private și albia râului Doftana
- km 9+580 – km 26+100 - Traseu care se suprapune cu DJ102I
- km 26+100 – km 28+660 - Traseu nou prin albia râului Doftana
- km 28+660 - km 35+812 (final) - Traseu care se suprapune cu Calea Traistenului și Calea Brașovului

Astfel, din cauza amprizei existente foarte mici va fi nevoie de exproprieri de terenuri. Elementele geometrice ale drumului proiectate (raze de racordare în plan, raze de racordare în plan vertical, pas de proiectare, declivități etc.) vor fi cele din STAS 863/85.

Îmbunătățirea elementelor geometrice a fost făcută în așa fel încât viitoarea ampriză a drumului pe cât posibil să se mențină pe cea existentă.

Profil transversal

Traseul Variantei Ocolitoare Banesti – Valea Doftanei se desfășoară într-un relief de deal, având în cea mai mare parte un profil transversal mixt.

Latimea benzii de circulație recomandată pentru un drum de clasă tehnic III este de 3,50m.

Pentru sectorul de drum studiat se adoptă un profil transversal corespunzător unui drum de clasă tehnică III, cu următoarele elemente geometrice caracteristice în aliniament :

- Latime platforma drum $L_p = 9,00$ m
- Latime parte carosabilă $L_{pc} = 2 \times 3,50$ m = 7,00 m (două benzi de circulație)
- Latime benzi de încadrare $l_{bi} = 2 \times 0,50$ m
- Latime acostamente $l_a = 2 \times 0,50$ m
- Panta transversală partea carosabilă: $p = 2,5\%$
- Panta transversală acostament: $p = 4\%$

Profil longitudinal





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

Proiectarea liniei rosii va tine cont de prevederile STAS 863/1985. Astfel, pentru o viteza de proiectare de 50 km/h pasul de proiectare este minim 60 m si exceptional de 40 m, iar pentru 30 km/h este minim 50 m si exceptional 30 m.

In cazul drumurilor declivitatea minima folosita pentru proiectarea liniei rosii este de 0,5%, ceea ce asigura scurgerea apelor din precipitatii. Nu se recomanda folosirea palierului.

Trebuie evitate rampele pierdute si declivitatile exceptionale. Pe sectoarele de drum cu rampe prelungite, a caror medie ponderata este mai mare sau cel putin egala cu 5%, dupa fiecare diferenta de nivel de 75..90 m se introduc odihne de min. 100 m lungime (masurate intre punctele de tangenta ale racordarilor verticale) pe care declivitatile nu vor depasi 2%.

Structuri rutiere propuse

Pentru realizarea Variantei Ocolitoare Banesti Valea Doftanei, tinand cont de zestrea drumului, asa cum reiese din studiul geotehnic intocmit pe baza sondajului efectuat, pentru un trafic de calcul mediu ($N_c = 0,95$ m.o.s.) si o perioada de perspectiva de 15 ani, conform expertizei tehnice se propune urmatoarea structura rutiera supla:

- 4 cm beton asfaltic BA16 RUL 50/70 cf. SR EN 13108-5:2008 si AND 605:2016;
- 6 cm beton asfaltic BAD 22.4 LEG 50/70 cf. SR EN 13108-1:2008 si AND 605:2016;
- 8 cm strat de baza din AB 31.5 cf. SR EN 13108-1:2008 si AND 605:2016;
- 25 cm strat de fundatie din Piatra Sparta cf. STAS 6400/84 si SR EN 13242+A1:2008;
- 20 cm strat de fundatie din Balast cf. STAS 6400:84 si SR EN 13242+A1/2008;
- 15 cm strat de forma din Balast;

Avantajul solutiei propuse este că structura rutiera flexibila prezinta solicitari reduse la nivelul patului drumului, fapt ce conduce la o asigurare sporita la tasarile inegale ale structurii.

Benzile de incadrare vor avea o latime de 2x0,50 m si acelasi sistem rutier ca pe partea carosabila. Avand in vederea conditiile hidrologice defavorabile se recomanda impermeabilizarea acostamentelor prin consolidarea acestora utilizand acelasi sistem rutier ca cel de pe partea carosabila.

Acostamentele vor avea o latime de 0.50m si vor fi impermeabilizate cu urmatoarea structura:

- 4 cm beton asfaltic BA16 RUL 50/70 cf. SR EN 13108-5:2008 si AND 605:2016;
- 6 cm beton asfaltic BAD 22.4 LEG 50/70 cf. SR EN 13108-1:2008 si AND 605:2016;





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- 20 cm strat de fundație din Piatra Sparta cf. STAS 6400/84 și SR EN 13242+A1:2008;

Pe zonele de suprapunere cu DJ102I, Calea Traisteniului și Calea Brașovului se va extinde platforma drumului pentru asigurarea parametrilor unui drum de clasă tehnic III.

Structura rutieră pe zonele de suprapunere cu DJ102I, Calea Traisteniului și Calea Brașovului va avea următoarea alcătuire:

- Frezare straturi asfaltice existente în grosime de 5 cm
- Realizare casete de largire cu următoarea structură:
 - 8 cm strat de bază din AB 31.5 cf. SR EN 13108-1:2008 și AND 605:2016;
 - 25 cm strat de fundație din Piatra Sparta cf. STAS 6400/84 și SR EN 13242+A1:2008;
 - 20 cm strat de fundație din Balast cf. STAS 6400:84 și SR EN 13242+A1/2008;
 - 15 cm strat de forma din Balast;
- Geocompozit antifisura cu lățimea de 1 m pe zonele de îmbinare între casete și structură existentă;
- Aternerea următoarelor straturi asfaltice pe întreaga suprafață:
 - 4 cm beton asfaltic BA16 RUL 50/70 cf. SR EN 13108-5:2008 și AND 605:2016;
 - 6 cm beton asfaltic BAD 22.4 LEG 50/70 cf. SR EN 13108-1:2008 și AND 605:2016;

Colectarea și evacuarea apelor

Evacuarea apelor meteorice este asigurată prin pante longitudinale și transversale ale drumului. Configurația terenului natural și pantele proiectate în profilul longitudinal asigură scurgerea apelor și împiedică stagnarea acestora pe partea carosabilă, astfel încât au fost necesare dispozitive de colectare și evacuare a apelor pluviale pentru zona de traseu situată atât în extravilan cât și în intravilan.

Pentru colectarea, dirijarea și evacuarea apelor meteorice de pe platforma drumului s-au propus rigole pereate în lungime de 66402 m.

Rigolele pereate vor avea o grosime de 10 cm din beton C30/37, realizate pe o fundație de 7 cm de nisip / balast nisipos.

La dimensionarea lucrărilor de artă și hidrotehnice s-au realizat calcule hidraulice care constau în date hidrologice, date topografice (date referitoare la elementele planimetrice și altimetrice ale





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

terenului și elementele topohidrografice ale albiei cursurilor de apă), încadrarea lucrărilor hidrotehnice în clase de importanță (conform STAS-urilor în vigoare).

Dimensionarea lucrărilor de poduri, podețe și lucrările hidrotehnice aferente s-a făcut pentru debitul cu asigurarea corespunzătoare clasei de importanță a podurilor.

Pentru dimensionarea hidraulică a podurilor și podețelor și lucrărilor hidrotehnice sunt necesare calcule hidraulice, din care rezultă nivelurile și vitezele apei.

Din punct de vedere al încadrării lucrărilor hidrotehnice sau lucrărilor de traversare a cursurilor de apă în clase de importanță, conform STAS 4273-83 pct. 2.11, categoria construcției hidrotehnice aferentă drumurilor județene este 4 (traversări și apărări în zona cursurilor de apă).

Conform STAS 4273-83 pct. 5.1 clasa de importanță a construcțiilor hidrotehnice în funcție de categoria 4, durata de exploatare definitivă și rol funcțional principal, este IV.

Conform STAS 4068/2-87 funcție de clasa de importanță a construcției hidrotehnice IV și condiții normale de exploatare, lucrările de artă și hidrotehnice se dimensionează pentru debitul cu probabilitatea anuală de depășire de 5%.

Prin soluțiile tehnice alese, pentru fiecare traversare, s-au respectat prevederile înscrise în Normativul PD 95/2002.

Calculul debitelor maxime se face de proiectant în conformitate cu „Instrucțiunile pentru calculul scurgerii maxime în bazine mici” – elaborat de I.N.H.G.A., normativelor și legislației în vigoare.

Pentru suprafețe mai mici de 10 km², pentru versanți, văi și râuri mici care traversează spații hidrografice ce pot constitui bazine de recepție ale ploilor se calculează bazinele hidrografice și debitele conform metodologiei în vigoare, cu formulele de calcul generic al debitului maxim, cu intensitatea medie a ploii de calcul conform STAS 9470-73.

Principalele caracteristici ce intervin în proiectare la dimensionarea podurilor și podețelor precum și a lucrărilor hidrotehnice sunt:

- debitele maxime cu asigurările impuse de clasa de importanță a căilor de comunicație sau podurilor;
- nivelurile de asigurare;
- coeficienții de rugozitate în albia minoră și majoră;
- pantele suprafeței libere a apei și vitezele corespunzătoare debitelor caracteristice;





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- evoluția morfologică a albiei minore, prin care se poate urmări tendința de erodare a malurilor sau de formare a pragurilor;
- regimul de depuneri și afuieri pentru stabilirea soluțiilor de regularizare și consolidare a albiei.

Pentru calculul debitelor maxime cu probabilitatea de depășire anuală de 5%, se vor determina cu ajutorul STAS 9470-73, STAS 4068/1-82 și a indicațiilor cuprinse în „Instrucțiunile pentru calculul scurgerii maxime în bazine mici” – elaborat de I.N.H.G.A.

Astfel, debitelor maxime se determină cu ajutorul caracteristicilor morfometrice privind obiectul de studiu în interiorul bazinului delimitat cum ar fi:

F - suprafața bazinului;

La - lungimea albiei principale;

ΣL - suma lungimilor albiei principale și a albiilor afluențe;

Lv - lungime medie versant;

Suprafața bazinului F, se determină cu ajutorul hărții pe care s-au delimitat bazinele hidrografice corespunzătoare. Astfel, fiecărui podeț îi va corespunde un bazin hidrografic.

Pentru determinarea debitelor maxime în bazine mici, ploaia de calcul este cea corespunzătoare timpului de concentrare a scurgerii maxime pe bazine. Ploaia maximă de calcul se poate determina ca valoare punctuală și ca valoare medie pe bazin.

Determinarea debitelor provenite din scurgerea apelor de pe platforma drumului se face pe baza STAS 9470-73 și STAS 4068/1-82.

Pentru dimensionarea podețelor funcție de debitele determinate s-a realizat un tabel în care sunt prezentate pentru fiecare podeț în parte:

- debitul maxim total Q5% format din suma debitului provenit din bazinul hidrografic (BH) și debitul provenit din scurgerea apelor de pe platforma drumului (deversat în fiecare podeț);
- lungimea podețului;
- înălțimea liberă a podețului;
- lățimea liberă a podețului;

La verificarea podețelor pentru debitul total maxim de 5% s-a luat în calcul și înălțimea de gardă.





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

Podetele noi vor fi din elemente prefabricate din beton armat așezate pe fundații din beton simplu, cu dimensiuni în funcție de rezultatele dimensionării fiecărui podet în parte.

În partea amonte, torentul sau pârâul se va amenaja cu trepte de cădere din beton simplu pentru atenuarea vitezei de curgere și un pinten cu rol de retenție a aluviunilor.

Intrarea în podet va fi amenajată cu o cameră de cădere prevăzută cu grătar metalic la partea superioară (pentru evitarea pătrunderii buștenilor sau pietrelor de dimensiuni mari în interiorul podetului) și zonă de depozit (pentru reținerea aluviunilor pentru evitarea colmatării în timp a podetului). Ieșirea din podet, partea din aval, se va amenaja cu un prism din anrocamente din piatră brută și se va racorda cu albia existentă a pârâului.

Se vor realiza un numar de 83 podete transversale tip C3.

Pentru continuitatea elementelor de scurgere în dreptul drumurilor laterale (clasificate și neclasificate) s-au prevăzut podete tubulare cu diametrul de Ø 500 mm în număr de 70 de bucăți.

Evacuarea apelor meteorice de pe platforma drumului se va face în vaile existente aflate în zona drumului.

Drumuri laterale

Drumurile laterale care intersectează sectorul de drumul județean proiectat în număr de 70 bucăți se vor amenaja conform profilelor transversale tip, pe o lungime de 20 m. Structura rutiera care se aplică la drumurile laterale este identică cu cea folosită la varianta ocolitoare.

Accese la proprietati

Accesele la proprietati vor avea dimensiunile de 4x5m și se vor realiza din următorul sistem rutier:

- 20 cm, strat de beton C30/37(placă de beton armată)
- 15 cm, strat de balast (STAS 6400:84; SR EN 13242:2013)

De asemenea pentru continuitatea apelor pluviale în dreptul acceselor la proprietati se vor prevedea podete tubulare de 400mm. Numărul acestora este de 180 bucăți.

Amenajare parcuri de scurta durata

Se vor amenaja 6 parcuri de scurta durata de o parte și de alta a drumului pe o suprafață de 66mp fiecare cu aceeași structură rutiera ca și cea folosită pentru modernizarea structurii rutiere existente a drumului.





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

Parcarile vor fi dotate cu mobilier urban ce consta din mese si banci realizate preferabil din beton.

Se va fi asigurata o semnalizarea rutiera orizontala si verticala corespunzatoare.

Amenajarea intersecțiilor

Intersecțiile cu drumurile clasificate vor fi amenajate conform AND 600/2010 si CD 173-1986 in functie de traficul de tranzit ca intersecții in "cruce" sau in "T".

- La intersecția cu drumul national DN1 km 0+000 se va amenaja un sens giratoriu;
- La intersecția cu drum local km 0+920 se va amenaja o structura noua casetata din beton armat
- La intersecția cu drum local km 2+055 se va amenaja o structura noua casetata din beton armat
- La intersecția cu drum local km 3+005 se va amenaja o structura noua casetata din beton armat
- La intersecția cu drum local km 3+094 se va amenaja o structura noua casetata din beton armat
- La intersecția cu DJ100E km 6+700 se va amenaja un sens giratoriu;
- La intersecția cu DJ102I km 9+600 se va amenaja un sens giratoriu;
- La intersecția cu DJ101S km 26+080 se va amenaja un sens giratoriu/ovoid;
- La intersecția cu DJ102I km 28+660 se va amenaja o intersecție in Y;
- La intersecția cu DJ102I km 31+620 se va amenaja un sens giratoriu;
- La intersecția cu DJ102I km 35+882 se va amenaja o intersecție in Y.

Lucrari de consolidare

In conditiile in care in prezent latimea platformei drumului variaza este necesar largirea ei prin lucrari de consolidare, in functie de natura terenului si posibilitatile de expropriere. Largirea platformei se va face atat in amonte, prin sapatura in versant si zid de sprijin de debleu, cat si prin umplutura in aval sprijinita de un zid de sprijin de rambleu.

Lucrarile de consolidare de rambleu au rolul de a sustine platforma drumului pentru a asigura exploatarea drumului in cele mai bune conditii.





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

Lucrarile de consolidare de debleu au rolul de a proteja platforma drumului de alunecari de teren, de surpari sau caderi de pietre.

In proiectarea lucrarilor de consolidare s-a tinut cont de natura terenului si geometria zonei analizate, astfel incat sa fie asigurata siguranta in exploatare a drumului.

Lucrari de consolidare proiectate:

1. Zid de sprijin de beton armat – Rambleu

In zonele de rambleu, unde structurile de sprijin existente sunt deteriorate, acestea se demoleaza si se inlocuiesc cu ziduri de sprijin de beton armat. De asemenea, pe zonele de drum nou, in zonele unde se limiteaza ampriza drumului, sau sunt probleme de instabilitate ale terasamentului, se folosesc ziduri de sprijin de beton armat.

Aceste structuri de sprijin se fundeaza direct, betonul din radier avand aceasi clasa de rezistenta cu cel din elevatii. In spatele elevatiei zidului, betonul se protejeaza cu hidroizolatie, dupa care, oadata cu ridi carea terasamentului se executa si un dren de piatra. Pentru evitarea colmatarii drenului se foloseste geotextil cu rol de separatie. Apa colectata de dren este evacuate prin cunete si barbacane.

2. Zid de sprijin de beton armat – Debleu

Zidurile de sprijin existente in zonele de debleu care sunt deteriorate iar demolarea lor nu pune in pericol stabilitatea versantului, pe perioada de executie vor fi inlocuite cu ziduri de sprijin de beton armat. Deaemenea in zonele de drum nou, pentru asigurarea stabilitatii debleelor se vor proiecta ziduri de sprijin de debleu.

Aceste structure de sprijin se fundeaza direct, iar in spate se executa un dren pentru colectarea apelor. Drenul este din piatra protejata impotriva colmatarii de geotextil. Apele colectate de catre dren vor fi evacuate prin cuneta si barbacane.

3. Reparatii cu mortar special si protective anticoroziva

Zidurile de sprijin existente din zidaria de piatra care au rosturile deteriorate vor fi reparate prin inlocuirea materialului din rosturi cu mortare special. Mortarul deteriorate din rosturi va fi curatat pana va ramane piatra curata, dupa care executia rosturilor se va face conform prescriptiilor producatorului de mortare. De asemenea, tronsoanele de zid care prezinta egrasie datorata umiditatii excesive vor fi tratate cu materiale speciale impotriva acestui fenomen.

4. Curatare barbacane



Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

Barbacanele vor fi curatate prin introducerea de apă sub presiune de 4-6 bari. După curățarea barbacanelor se va elimina tot materialul rezultat, iar barbacana va trebui să rămână la o cota de cel puțin 30-40 cm de acostament sau fundul șanțului. Este foarte important ca administratorul drumului să execute aceste curățări periodice.

5. Captusire cu beton armat $b=15\text{cm}$

Sectoarele de zid care au deteriorări ușoare sau prezintă pe alocuri dizlocări de piatră, vor fi captusite cu beton. Se vor executa conectori cu lungimea de 50 cm (1 conector/2 mp). După executia conectorilor se va pune plasă sudată $100\times 100\times 10$ care se va prinde de conectori lăsând o distanță până la fața zidului de 7-8 cm. Folosind distanțieri de 15 cm se va cofra toată suprafața zidului de sprijin și se va turna beton moale și bine vibrat, cu granula maximă de 16 mm. Se vor lăsa goluri pentru barbacane.

6. Captusire cu beton armat $b=30\text{cm}$

Sectoarele de zid care au deteriorări ușoare sau prezintă pe alocuri dizlocări de piatră, vor fi captusite cu beton. Se vor executa conectori cu lungimea de 50 cm (1 conector/2 mp). După executia conectorilor se va pune plasă sudată $100\times 100\times 10$ care se va prinde de conectori lăsând o distanță până la fața zidului de 15 cm. Folosind distanțieri de 30 cm se va cofra toată suprafața zidului de sprijin și se va turna beton moale și bine vibrat, cu granula maximă de 16 mm. Se vor lăsa goluri pentru barbacane.

7. Refacere coronament zid

Zidurile de sprijin care au zona de coronament deteriorate sau prăbusite vor fi rigidizate prin executia unei grinzi longitudinale din beton armat. Se va elimina toată partea de zid care este dizlocată. Se va curăța zona de lucru. Se va pune o carcasă de armatură cu 4 sau 8 bare și etrieri.

Se va cofra și se va turna beton cu granulație de 16 mm bine vibrat.

8. Drenuri forate orizontale

Zidurile de sprijin de debleu cu înălțimi mai mari de 3 m și care prezintă urme de umiditate (egrasie) necesită lucrări de drenare a apei din spate. Drenarea se va face prin executia unor drenuri forate orizontale care au rolul de a colecta apele din corpul debleului, prin drenaj radial, și a le conduce către emisari. Aceste lucrări vor îmbunătăți parametrii fizico-mecanici ai terenului, lucru ce va duce la reducerea împingerii pământului.

9. Piloti $d=300\text{mm}$



Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

Structurile de sprijin din zonele de debleu care prezinta fenomene de instabilitate, dar nu pot fi demolate din cauza riscului crearii unor fenomene de instabilitate globale, vor fi consolidate in baza printr-o lucrare de intarire a radierului. In fata zidului de sprijin, sub sant, se vor executa pilotii cu diametrul de 300 mm, peste care se va executa o grinda de solidarizare din beton armat. Rolul grinzii este de a impiedica ca zidul de sprijin sa aluneca pe talpa fundatiei.

10. Ancoraje pasive

Zidurile de sprijin de debleu care prezinta fenomene de instabilitate (rotiri sau deplasari) vor fi stabilizate la partea superioara prin executia unor ancoraje pasive cu rolul de a limita deplasările.

11. Coloane forate $d=0.8m$

In zonele cu alunecari de teren se vor executa coloane forate care vor intra in terenul stabil, impiedicand astfel deplasarea masei de pamant alunecatoare. La partea superioara, coloanele vor fi rigidizate printr-o grinda de solidarizare de beton armat.

12. Imbunatatire teren de fundare cu lianti hidraulici si saltea de material granular ranforsata

Pentru zonele cu ramblee foarte inalte ($h > 5 m$) se vor lua masuri de imbunatatire a terenului de fundare, cu lianti hidraulici. De asemenea, pentru asigurarea stabilitatii rambleelor, in baza, peste imbunatatirea cu lianti hidraulici, se va executa o saltea de material granular, ranforsata cu geogrilile.

13. Coloane forate $d=1.2m$

In zonele cu ramblee inalte, care sunt asezate, in profil transversal, pe teren natural cu panta mai mare de 10%, exista riscul de alunecari de teren provocate de incarcarea data de corpul rambleului.

Pentru stabilizarea acestor versanti se vor proiecta coloane forate cu diametrul de 1.2m solidarizate la cap printr-un radier. Pe radier se va executa o elevatie de zid de sprijin. In spatele elevatiei se va executa un dren pentru captarea apelor de infiltratie.

Lucrari hidrotehnice

Pe sectoarele unde traseul drumului este paralel cu paraul Doftana sau alta curgere de apa, se vor proteja taluzele drumului prin executarea unor lucrari de aparare si consolidare maluri. Se vor realiza ziduri de gabioane cu He 2.00-4.00m.

Amenajarea cursurilor de apa

Avand in vedere sinuozitatea albiei minore a paraului Doftana si dese traversari pe care traseul drumului trebuie sa le faca, s-au proiectat lucrari de regularizarea albiei minore a paraurilor din





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

zona drumului, iar acolo unde exista riscul unor eroziuni sau inundații în caz de viituri, s-au prevăzut lucrări de protecție și consolidare a malurilor albiei majore.

Lucrările de apărare – consolidare urmăresc să protejeze terasamentele împotriva acțiunii distructive a factorilor climatici și să mențină calitatea și stabilitatea acestora pe toată durata exploatării drumului.

Poduri

Lucrările proiectate ce fac obiectul prezentei documentații tehnice se încadrează în categoria de importanță "C" – lucrări de importanță normală determinată în conformitate cu HG. Nr. 733/21.11.1997, HG 675/03.07.2002 și a "Metodologiei de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor" elaborate de INCERC aprilie 1996.

Conform reglementării tehnice "Cod de proiectare seismică - Partea 1 – Prevederi de proiectare pentru clădiri" indicativ P 100-1/2013, zona de vârf a accelerației terenului pentru proiectare, în zona studiată, pentru evenimente seismice având intervalul mediu de recurență $IMR=225$ ani, are o valoare $a_g=0,35$ g.

Perioada de control (colț) T_c a spectrului de răspuns reprezintă granița dintre zona de valori maxime în spectrul de accelerație absolute și zona de valori maxime în spectrul de viteze relative. Pentru zona studiată, perioada de colț are valoarea $T_c=1,00$ sec.

Calea pe pod va avea următoarea alcătuire:

- Strat de uzură BA16 – 4cm
- Strat de legătură BAP – 4cm
- Protecție hidroizolație din BA8 – 3cm
- Hidroizolație – 1cm
- Hidroizolație – 1cm

1. Pasaj pe Varianta de ocolire peste drum local km 0+920

La km 0+920 varianta de ocolire supratraversează un drumul local. Traversarea se va realiza prin intermediul unei casete de beton armat cu lumina de 9.00x5.80m.

Secțiunea transversală asigură o parte carosabilă de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă cu parapet pietonal metalic.





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

Principalele elemente de rezistență sunt radierul, pereții și planșul, care au toate comportare de dală. Structura va fi fundată direct pe două blocuri, din care unul din beton armat și unul din beton simplu.

Pentru drenarea apelor din spatele culeelor sunt prevăzute barbacane.

Racordările cu terasamentele sunt realizate prin intermediul unor aripi din beton armat și a unor plăci de racordare de 3.00m lungime.

2. Pasaj pe Varianta de ocolire peste DJ 100D km 1+200

La km 1+200 varianta de ocolire traversează o vale adâncă. Traversarea se va realiza prin intermediul unui viaduct cu schema statica de grinzi simplu rezemate continuizate la nivelul caili, cu deschideri de 30.00-4x40.00-36.00 si lungimea totala de 242.70m.

Secțiunea transversala asigura o parte carosabila de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă mărginite de parapet pietonal metalic.

Principalele elemente de rezistență cele 4 grinzi prefabricate precomprimate cu înălțimea de H=2.10, lungimea de 30.00 / 40.00m și prin antretoaze de capăt, în conlucrare cu o placă din beton de minim 25cm grosime cu predale și elemente prefabricate de lisă la margini.

Infrastructurile sunt alcătuite din culee masive din beton armat și pile lamelare cu înălțimi variabile, fundate indirect pe piloți forajați de diametru mare solidarizați prin intermediul unor radiere generale.

Apele pluviale de pe pasaj este sunt colectate prin intermediul unor guri de scurgere și transportate la capete prin țevi PVC unde vor fi descărcate în sistemul de colectare al apelor de pe varianta de ocolire. Pentru drenarea apelor din spatele culeelor sunt prevăzute barbacane.

Racordările cu terasamentele sunt realizate prin intermediul unor sferturi de con pereate și a unor plăci de racordare de 6.00m lungime.

Pe toată lungimea viaductului se va amenaja un sistem de iluminat cu lămpi pe bază de LED-uri.

3. Pasaj pe Varianta de ocolire peste drum local km 2+055

La km 2+055 varianta de ocolire supratraversează un drumul local. Traversarea se va realiza prin intermediul unei casete de beton armat cu lumina de 9.00x5.80m.





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

Secțiunea transversală asigură o parte carosabilă de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă cu parapet pietonal metalic.

Principalele elemente de rezistență sunt radierul, pereții și planșeul, care au toate comportare de dală. Structura va fi fundată direct pe două blocuri, din care unul din beton armat și unul din beton simplu.

Pentru drenarea apelor din spatele culeelor sunt prevăzute barbacane.

Racordările cu terasamentele sunt realizate prin intermediul unor aripi din beton armat și a unor plăci de racordare de 3.00m lungime.

4. Viaduct pe Varianta de ocolire peste vale adâncă km 2+320

La km 2+320 varianta de ocolire traversează o vale adâncă. Traversarea se va realiza prin intermediul unui viaduct cu schema statică de grindă simplu rezemată continuizată la nivelul plăcii cu 2 deschideri de 2x30.00 și lungimea totală de 74.70m.

Secțiunea transversală asigură o parte carosabilă de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă mărginite de parapet pietonal metalic.

Principalele elemente de rezistență cele 4 grinzi prefabricate precomprimate cu înălțimea de H=1.80, lungimea de 30.00 și prin antretoaze de capăt, în conlucrare cu o placă din beton de minim 25cm grosime cu predele și elemente prefabricate de lisă la margini.

Infrastructurile sunt alcătuite din culee masive din beton armat și pile lamelare cu înălțimi variabile, fundate indirect pe piloți forajți de diametru mare solidarizați prin intermediul unor radier generale.

Apele pluviale de pe pasaj este sunt colectate prin intermediul unor guri de scurgere și transportate la capete prin țevi PVC unde vor fi descărcate în sistemul de colectare al apelor de pe varianta de ocolire. Pentru drenarea apelor din spatele culeelor sunt prevăzute barbacane.

Racordările cu terasamentele sunt realizate prin intermediul unor sferturi de con pereate și a unor plăci de racordare de 6.00m lungime.

Pe toată lungimea viaductului se va amenaja un sistem de iluminat cu lămpi pe bază de LED-uri.

5. Viaduct pe Varianta de ocolire peste vale adâncă km 2+610





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

La km 2+610 varianta de ocolire traversează o vale adâncă. Traversarea se va realiza prin intermediul unui viaduct cu schema statica de grindă simplu rezemata continuizată deschiderea de 40.00 si lungimea totala de 54.20m.

Secțiunea transversala asigura o parte carosabila de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă mărginite de parapet pietonal metalic.

Principalele elemente de rezistență cele 4 grinzi prefabricate precomprimate cu înălțimea de H=1.80, lungimea de 30.00 și prin antretoaze de capăt, în conlucrare cu o placă din beton de minim 25cm grosime cu preale și elemente prefabricate de lisă la margini.

Infrastructurile sunt alcătuite din culee masive din beton armat, fondate indirect pe piloți forajă de diametru mare solidarizați prin intermediul unor radiere generale.

Apele pluviale de pe pasaj este sunt colectate prin intermediul unor guri de scurgere și transportate la capete prin țevi PVC unde vor fi descărcate în sistemul de colectare al apelor de pe varianta de ocolire. Pentru drenarea apelor din spatele culeelor sunt prevăzute barbacane.

Racordările cu terasamentele sunt realizate prin intermediul unor sferturi de con pereate și a unor plăci de racordare de 6.00m lungime.

Pe toată lungimea viaductului se va amenaja un sistem de iluminat cu lămpi pe bază de LED-uri.

6. Pasaj pe Varianta de ocolire peste drum local km 3+005

La km 3+005 varianta de ocolire supratraversează un drumul local. Traversarea se va realiza prin intermediul unei casete de beton armat cu lumina de 9.00x5.80m.

Secțiunea transversală asigură o parte carosabila de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă cu parapet pietonal metalic.

Principalele elemente de rezistență sunt radierul, pereții și planșeul, care au toate comportare de dală. Structura va fi fundată direct pe două blocuri, din care unul din beton armat și unul din beton simplu.

Pentru drenarea apelor din spatele culeelor sunt prevăzute barbacane.

Racordările cu terasamentele sunt realizate prin intermediul unor aripi din beton armat și a unor plăci de racordare de 3.00m lungime.





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

7. Pasaj pe drum local peste Varianta de ocolire km 3+094

La km 3+094 varianta de ocolire subtraversează un drumul local. Traversarea se va realiza prin intermediul unei casete de beton armat cu lumina de 9.00x5.80m.

Secțiunea transversală asigură o parte carosabila de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă cu parapet pietonal metalic.

Principalele elemente de rezistență sunt radierul, pereții și planșeul, care au toate comportare de dală. Structura va fi fundată direct pe două blocuri, din care unul din beton armat și unul din beton simplu.

Pentru drenarea apelor din spatele culeelor sunt prevăzute barbacane.

Racordările cu terasamentele sunt realizate prin intermediul unor aripi din beton armat și a unor plăci de racordare de 3.00m lungime.

8. Viaduct pe Varianta de ocolire peste vale km 3+700

La km 3+600 varianta de ocolire traversează o vale adâncă. Traversarea se va realiza prin intermediul unui pod cu schema statica de grindă continuă pe multiple deschideri de 65.00-3x80.00-65.00 + 65.00-2x80.00-65.00 și lungimea totala de 677.50m.

Secțiunea transversala asigura o parte carosabila de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă mărginite de parapet pietonal metalic.

Principalele elemente de rezistență sunt tablierul metalic alcătuit din 2 grinzi cu inimă plină cu înălțimea de H=2800mm și antretoaze, în conlucrare cu o placă din beton de minim 30cm grosime cu predale și elemente prefabricate de lisă la margini. Infrastructurile sunt alcătuite din culee masive din beton armat și pile lamelare cu înălțimi variabile, fundate indirect pe piloți forțați de diametru mare solidarizați prin intermediul unor radier generale.

Apele pluviale de pe pasaj este sunt colectate prin intermediul unor guri de scurgere și transportate la capete prin țevi PVC unde vor fi descărcate în sistemul de colectare al apelor de pe varianta de ocolire. Pentru drenarea apelor din spatele culeelor sunt prevăzute barbacane.

Racordările cu terasamentele sunt realizate prin intermediul unor sferturi de con pereate și a unor plăci de racordare de 6.00m lungime.

Pe toată lungimea podului se va amenaja un sistem de iluminat cu lămpi pe bază de LED-uri.





9. Viaduct pe Varianta de ocolire peste vale km 4+720

La km 4+720 varianta de ocolire traversează un deal și o vale prin intermediul unui pod cu schema statică de grindă simplu rezemată pe 32 de deschideri simplu rezemate de 24.00m continuizate la nivelul plăcii și lungimea totală de 793.00m. În dreptul pilei, suprastructura va fi continuizată la nivelul plăcii.

Secțiunea transversală asigură o parte carosabilă de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă mărginite de parapet pietonal metalic.

Principalele elemente de rezistență cele 9 grinzi prefabricate precomprimate cu înălțimea de $H=1.03$, lungimea de 24.00m, în conlucrare cu o placă din beton de minim 20cm grosime cu elemente prefabricate de lisă la margini.

Infrastructurile sunt alcătuite din culee masive din beton armat și pile lamelare cu înălțimi variabile, fondate indirect pe piloți forajați de diametru mare solidarizați prin intermediul unor radiere generale.

Apele pluviale de pe pasaj este sunt colectate prin intermediul unor guri de scurgere și transportate la capete prin țevi PVC unde vor fi descărcate în sistemul de colectare al apelor de pe varianta de ocolire. Pentru drenarea apelor din spatele culeelor sunt prevăzute barbacane.

Racordările cu terasamentele sunt realizate prin intermediul unor sferturi de con pereate și a unor plăci de racordare de 6.00m lungime.

10 Pod pe Varianta de ocolire peste canal km 7+360

La km 7+360 varianta de ocolire traversează un canal prin intermediul unui pod cu schema statică de grindă simplu rezemată pe 3 de deschideri simplu rezemate de 24.00m continuizate la nivelul plăcii și lungimea totală de 83.00m. În dreptul pilei, suprastructura va fi continuizată la nivelul plăcii.

Secțiunea transversală asigură o parte carosabilă de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă mărginite de parapet pietonal metalic.

Principalele elemente de rezistență cele 9 grinzi prefabricate precomprimate cu înălțimea de $H=1.03$, lungimea de 24.00m, în conlucrare cu o placă din beton de minim 20cm grosime cu elemente prefabricate de lisă la margini.





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

Infrastructurile sunt alcătuite din culee masive din beton armat și pile lamelare cu înălțimi variabile, fondate indirect pe piloți forți de diametru mare solidarizați prin intermediul unor radiere generale.

Apele pluviale de pe pasaj este sunt colectate prin intermediul unor guri de scurgere și transportate la capete prin țevi PVC unde vor fi descărcate în sistemul de colectare al apelor de pe varianta de ocolire. Pentru drenarea apelor din spatele culeelor sunt prevăzute barbacane.

Racordările cu terasamentele sunt realizate prin intermediul unor sferturi de con pereate și a unor plăci de racordare de 6.00m lungime.

11. Pod pe Varianta de ocolire peste Raul Doftana km 9+530

La km 9+530 varianta de ocolire traversează Râul Doftana. Traversarea se va realiza prin intermediul unui pod cu schema statica de grindă cadru pe 3 deschideri de 25.00-30.00-25.00m și lungimea totala de 92.00m.

Secțiunea transversala asigura o parte carosabila de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă mărginite de parapet pietonal metalic.

Principalele elemente de rezistență sunt tablierul metalic alcătuit din 2 grinzi cu inimă plină cu înălțimea de H=1300mm și antretoaze, în conlucrare cu o placă din beton de minim 30cm grosime cu predate și elemente prefabricate de lisă la margini.

Infrastructurile sunt alcătuite din culee masive din beton armat și pile lamelare cu înălțimi variabile, fondate indirect pe piloți forți de diametru mare solidarizați prin intermediul unor radiere generale.

Apele pluviale de pe pasaj este sunt colectate prin intermediul unor guri de scurgere și transportate la capete prin țevi PVC unde vor fi descărcate în sistemul de colectare al apelor de pe varianta de ocolire. Pentru drenarea apelor din spatele culeelor sunt prevăzute barbacane.

Racordările cu terasamentele sunt realizate prin intermediul unor sferturi de con pereate și a unor plăci de racordare de 6.00m lungime.

12. Pod pe Varianta de ocolire peste Raul Doftana km 19+640

La km 19+640 varianta de ocolire traversează Râul Doftana pe un pod existent cu suprastructura mixtă oțel beton. În baza expertizei tehnice, se propune demolarea suprastructurii existente și realizarea uneia noi. Traversarea se va realiza prin intermediul unui pod cu schema statica





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

de grindă simplu rezemată pe două deschideri de 21.00m și lungimea totală de 52.00m. În dreptul pilei, suprastructura va fi continuată la nivelul plăcii.

Secțiunea transversală asigură o parte carosabilă de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă mărginite de parapet pietonal metalic.

Principalele elemente de rezistență cele 9 grinzi prefabricate precomprimate cu înălțimea de H=1.03, lungimea de 21.00m, în conlucrare cu o placă din beton de minim 20cm grosime cu elemente prefabricate de lisă la margini.

Infrastructurile sunt alcătuite din culee masive din beton armat și 5 pile lamelare cu înălțimi variabile, fundate direct. Pilele 1 și 3 vor fi demolate, iar la restul elementelor de infrastructură se vor realiza reparații locale.

Apele pluviale de pe pasaj este sunt colectate prin intermediul unor guri de scurgere și transportate la capete prin țevi PVC unde vor fi descărcate în sistemul de colectare al apelor de pe varianta de ocolire. Pentru drenarea apelor din spatele culeelor sunt prevăzute barbacane.

Racordările cu terasamentele sunt realizate prin intermediul unor sferturi de con pereate și a unor plăci de racordare de 6.00m lungime.

13. Pod pe Varianta de ocolire peste Valea Doftanei km 21+980

La km 21+980 varianta de ocolire traversează Râul Doftana pe un pod existent în arc din beton armat. În baza expertizei tehnice, se propun doar reparații minore la nivelul căii și a intradosului structurii. Traversarea se va realiza prin intermediul unui pod cu schema statică de arc dublu încastrat cu deschiderea de 31.00m și lungimea totală de 52.00m.

Secțiunea transversală asigură o parte carosabilă de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă mărginite de parapet pietonal metalic.

Racordările cu terasamentele se vor reface și vor fi realizate prin intermediul unor plăci de racordare de 6.00m lungime.

14. Pod pe Varianta de ocolire peste lac acumulare km 22+400

La km 22+400 varianta de ocolire traversează lacul de acumulare al Barajului Paltinu pe un pod existent. În baza expertizei tehnice, se propun doar reparații minore la nivelul căii și a intradosului





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

structurii. Traversarea se va realiza prin intermediul unui pod cu schema statică de cadru pe multiple deschideri de 6x30.00m și lungimea totală de 190.00m.

Secțiunea transversală asigură o parte carosabilă de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă mărginite de parapet pietonal metalic.

Elementele principale de rezistență sunt alcătuite dintr-o casetă monolită din beton precomprimat în conlucrare cu pile zvelte din beton armat.

Racordările cu terasamentele se vor reface și vor fi realizate prin intermediul unor plăci de racordare de 6.00m lungime.

15. Pod pe Varianta de ocolire peste curs de apă necadastrat km 25+190

La km 25+190 varianta de ocolire traversează un curs de apă necadastrat pe un pod existent în sistem de boltă din bolțari prefabricați. În baza expertizei tehnice, se propun cămășuirea bolții și a zidurilor de sprijin aferente acesteia. Traversarea se va realiza prin intermediul unui pod cu schema statică de boltă pe o singură deschidere de 10.00m și lungimea totală de 15.40m.

Secțiunea transversală asigură o parte carosabilă de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă mărginite de parapet pietonal metalic.

Elementele principale de rezistență sunt alcătuite dintr-o boltă din beton bolțari prefabricați din beton.

Racordările cu terasamentele se vor reface și vor fi realizate prin intermediul unor ziduri de sprijin.

16. Pod pe Varianta de ocolire peste Raul Negras km 31+580

La km 31+850 varianta de ocolire traversează Râul Doftana pe un pod existent cu suprastructura din beton. În baza expertizei tehnice, se propune demolarea podului existent și realizarea unui nou. Traversarea se va realiza prin intermediul unui pod cu schema statică de grindă simplu rezemată pe o deschidere de 24.00m și lungimea totală de 34.25m.

Secțiunea transversală asigură o parte carosabilă de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă mărginite de parapet pietonal metalic.





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

Principalele elemente de rezistență cele 9 grinzi prefabricate precomprimate cu înălțimea de $H=1.03$, lungimea de 24.00m, în conlucrare cu o placă din beton de minim 20cm grosime cu elemente prefabricate de lisă la margini.

Infrastructurile sunt alcătuite din două culee masive din beton armat podfundate indirect pe piloți forajați de diametru mare solidarizați prin intermediul unor radier generale.

Apele pluviale de pe pasaj este sunt colectate prin intermediul unor guri de scurgere și transportate la capete prin țevi PVC unde vor fi descărcate în sistemul de colectare al apelor de pe varianta de ocolire. Pentru drenarea apelor din spatele culeelor sunt prevăzute barbacane.

Racordările cu terasamentele sunt realizate prin intermediul unor sferturi de con pereate și a unor plăci de racordare de 6.00m lungime.

17. Pod pe Varianta de ocolire peste Raul Doftana km 33+440

La km 33+440 varianta de ocolire traversează Râul Doftana pe un pod existent cu suprastructura din beton. În baza expertizei tehnice, se propune demolarea podului existent și realizarea unuia nou. Traversarea se va realiza prin intermediul unui pod cu schema statica de grindă simplu rezemată pe 3 deschideri de 24.00m și lungimea totala de 83.00m. În dreptul pilelor, suprastructura va fi continuizată la nivelul plăcii.

Secțiunea transversala asigura o parte carosabila de 7.80m încadrată de borduri prefabricate de 20x25cm, parapet direcțional metalic de tip foarte greu H4b-W5 și trotuare de câte 1.00m lățime utilă mărginite de parapet pietonal metalic.

Principalele elemente de rezistență cele 9 grinzi prefabricate precomprimate cu înălțimea de $H=1.03$, lungimea de 21.00m, în conlucrare cu o placă din beton de minim 20cm grosime cu elemente prefabricate de lisă la margini.

Infrastructurile sunt alcătuite din două culee masive din beton armat și două pile lamelare din beton armat, fundate indirect pe piloți forajați de diametru mare solidarizați prin intermediul unor radier generale.

Apele pluviale de pe pasaj este sunt colectate prin intermediul unor guri de scurgere și transportate la capete prin țevi PVC unde vor fi descărcate în sistemul de colectare al apelor de pe varianta de ocolire. Pentru drenarea apelor din spatele culeelor sunt prevăzute barbacane.

Racordările cu terasamentele sunt realizate prin intermediul unor aripi din beton armat și a unor plăci de racordare de 6.00m lungime.





Pe toate podurile vor fi prevazute parapete de siguranta H4B.

Siguranta circulatiei

In cea mai mare parte lucrarile de modernizare se vor executa sub circulatie, pe jumatate de cale, pe tronsoane bine stabilite, in concordanta cu tehnologia de executie. Pentru aceasta se va intocmi un plan de management a traficului si vor fi stabilite masurile speciale de siguranta care vor fi aplicate pe timpul executiei lucrarilor.

Se va asigura o semnalizare corespunzatoare atat la capetele tronsonului cat si pe santier.

La semnalizarea rutieră se va ține seama de STAS 1848/3 – 2004, STAS 1848/2 – 2004, STAS 1848/1 – 2004, SR 6900 și 1848/7 – 2004.

Pe zonele in care diferența de nivel între marginea taluzului și cota fundului santului este mai mare de 2,00 m, in curbe cu raze mici si pe lucrarile de consolidare in rambleu se vor monta parapet pentru protectie de tip H1, H2, H3 pentru protejarea la eventuale ieșiri de pe partea carosabila si pentru redirectionare, dupa cum urmeaza:

Se recomanda ingroparea in exteriorul amprizei drumului a capetelor parapetului, pentru a creste gradul de siguranta rutiera pe tronsonul respectiv.

Semnalizarea rutieră a punctelor de lucru, precum și asigurarea circulației pe timpul execuției lucrărilor se vor prevedea conform “Normelor metodologice privind condițiile de închidere a circulației și/sau de instituire a restricțiilor de circulație în lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului” aprobată prin Ord. MI și MT nr. 1124/411 din 2000.

In vederea executarii lucrarilor sunt necesare urmatoarele lucrari:

A. Lucrari de reabilitare drum

- *indepartare cale existenta si evacuare la groapa de gunoi autorizata;*
- *scarificare terasament existent;*
- *executie umpluturi terasamente si straturi sistem rutier;*
- *executie lucrari de consolidare: ziduri de sprijin de debleu sau ziduri de sprijin de rambleu;*
- *amenajarea scurgerii apelor cu ajutorul santurilor, rigole, casiuri;*
- *executie podete noi;*
- *amenajare drumuri laterale si amenajare accese proprietati.*



Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- lucrari de aparare terasamente impotriva actiunii distructive a factorilor climatici pentru a mentine calitatea si stabilitatea acestora pe toata durata exploatarei drumului.

B. Lucrari de reabilitare poduri

Lucrari la infrastructuri:

- forare piloti , armare si betonare piloti,
- verificare continuitate si calitate beton in piloti;
- cofrare, armare, betonare culee,
- cofrare, armare, betonare dale de racordare cu terasamentele,
- montare rosturi de dilatare etanse intre culee si suprastructura;
- protejare suprafete in contact cu terenul cu emulsie bituminoasa aplicata in doua straturi;
- protejare suprafete vizibile cu solutii poliuretanic;
- racordare cu sferturi de con, executie pereu din beton pe sfert de con;
- executie casiuri si scari prevazute cu balustrada.

Lucrari la suprastructura:

- montare grinzi pe aparate de reazem sau pe pat de mortar;
- cofrare, armare, betonare placa de suprabetonare si antretoaze,
- aplicare hidroizolatie pe pod;
- realizare sistem rutier pe pod - carosabil si trotuare,
- montare parapete de siguranta si parapete pietonale,
- protejare suprafete vizibile cu vopseluri poliuretanic.

Lucrari in albie:

- curatirea de vegetatia abundenta si calibrarea albiei. Calibrarea albiei se va face: in amonte pe o lungime de cel putin de doua ori lungimea podului si in aval pe cel putin o lungime de pod;
- protejarea albiei cu saltele si gabioane din piatra bruta

Lucrari la rampe:

- decapare pamant vegetal;
- executie umpluturi compactate;
- realizare straturi ale sistemului rutier;



Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- realizare acostamente, rigole, santuri;
- montare parapete de siguranta pe rampe,

Lucrari pentru siguranta circulatiei:

- semnalizare orizontala prin marcaje rutiere,
- semnalizare cu indicatori de circulatie pentru denumirea raurilor traversate.

Lucrari de desfacere/demolare:

- demolare cale si suprastructura poduri existente sau poduri provizorii;
- demolare infrastructura podurilor existente sau ale podurilor provizorii;
- evacuare continua a molozului la groapa de gunoi autorizata;
- curatirea zonei.

ORGANIZAREA DE ȘANTIER:

Dezvoltarea organizarii de santier se va realiza intr-un singur amplasament din considerente de ordin economic si de protectie a mediului, precum si datorita extinderii reduse a lucrarilor prevazute in acest proiect.

Vor fi amenajate spatii speciale pentru colectarea si stocarea temporara a deseurilor (deseuri metalice, deseuri menajere), astfel încât deseurile nu vor fi niciodata depozitate direct pe sol. Toate deseurile vor fi eliminate controlat de pe amplasament în baza contractelor incheiate cu firme specializate.

Organizarea de santier va fi echipata cu facilitatile sanitare pentru muncitori in scopul reducerii poluarii cu ape uzate, deseurile vor fi colectate si depozitate in spatii speciale. Spatiul ocupat de organizarea de santier va fi limitat la strictul necesar.

Dupa executarea lucrarilor, constructorul va reda terenul respectiv destinatiei originale, fara degradari.

b.2. Cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate: nu este cazul.

b.3. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității:
Nu este cazul.

b.4. Cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate:

In urma realizarii lucrarilor din cadrul acestui proiect deseurile rezultate (beton, amestucuri bituminoase, pamant, piatra) vor fi transportate si depozitate in spatii special amenajate, si vor fi





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

ridicate de către o unitate prestatoare de servicii de salubritate, pe baza unui contract încheiat de firma care execută proiectul.

Deseurile rezultate vor fi ținute strict sub control printr-o depozitare corespunzătoare precum și o asigurare corespunzătoare a stării tehnice a utilajelor folosite pentru depozitare. Se vor evita efectele negative asupra factorilor de mediu sensibili: sol și apă subterană.

După terminarea lucrărilor, Constructorul va asigura curățenia spațiilor de desfășurare a activităților prin supravegherea dirigintei de șantier.

Materialul rezultat va fi încărcat prin mijloace mecanice în mijloacele de transport și evacuat de pe amplasament.

În perioada de operare, titularul va încheia contract cu operatori de salubritate și va asigura preluarea periodică a deșeurilor din activitățile de operare a obiectivului.

Lucrările proiectate nu vor introduce alte efecte negative suplimentare, față de situația existentă asupra factorilor de mediu: solul, microclimatul, ape de suprafață, vegetație, faună, sau din punct de vedere al zgomotului și peisajului.

Nu sunt afectate obiectivele de interes istoric sau cultural și prin executarea lucrărilor proiectate vor apărea influențe favorabile atât asupra factorilor de mediu, cât și asupra mediului socio-economic.

b.6. Riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice: nu este cazul.

b.7. Riscurile pentru sănătatea umană (de ex. din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice):

❖ **Protecția calității apelor:**

Măsurile de protecție a apelor:

Pentru a evita poluarea apelor se vor lua măsuri specifice de managementul apelor, după cum urmează:

- se interzice depozitarea deșeurilor de construcții, a materialelor și staționarea utilajelor în albia cursului de apă;
- orice material sensibil la acțiunea apei, utilizat în construcții va fi depozitat în spații închise;
- manipularea materialelor, a pământului și a altor substanțe se va face astfel încât să se evite dizolvarea și antrenarea lor de către apele de precipitații;





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- se vor adopta măsuri pentru evitarea eroziunii hidraulice a suprafețelor excavate sau a depozitelor temporare de pământ și a materialelor solubile sau antrenabile de curenții de apă;
- acolo unde calitatea pământului excavat este dubitabilă, depozitarea definitivă a acestuia se va face doar după verificarea calității și conform rezultatelor determinărilor analitice, pentru a se evita degradarea corpului de apă prin spălarea acestor pământuri;
- se vor utiliza toalete tip cabine ecologice.

În concluzie, lucrările de construcție prevăzute în proiect vor avea un impact minim asupra factorului de mediu apă, în măsura în care se vor respecta măsurile de protecție prevăzute.

❖ Protecția calității aerului:

Măsuri de protecție a aerului:

În vederea reducerii poluării aerului se vor întreprinde o serie de acțiuni dintre care menționăm:

- întreținerea utilajelor, reparațiile acestora se vor face periodic, conform recomandărilor firmelor producătoare pentru evitarea degajării suplimentare de noxe în timpul funcționării;
- se vor folosi în principal utilaje și echipamente performante care să nu producă un impact semnificativ asupra mediului prin noxele emise;
- mijloacele de transport a materiilor prime și utilajele vor avea reviziile tehnice facute. Emisiile de poluanți din gazele de eșapament sunt limitate prin reviziile tehnice;
- transportul pământului sau a materialelor de construcție se va face cu ajutorul autocamioanelor acoperite cu prelată pentru evitarea împrăștierei particulelor fine de vânt.

❖ Protecția solului și a subsolului:

Măsuri de protecție a solului și subsolului:

În faza de execuție, impactul asupra factorului de mediu sol poate fi diminuat prin:

- realizarea unei organizări de șantier corespunzătoare din punct de vedere al facilităților;
- prevederea de toalete ecologice pentru personalul din șantier;
- colectarea tuturor deșeurilor rezultate din activitatea de construcții și sortarea deșeurilor pe categorii; se va urmări cu rigurozitate valorificarea tuturor deșeurilor rezultate;
- evitarea pierderilor de carburanți la staționarea utilajelor de construcții; în acest sens, toate utilajele de construcții și transport folosite vor fi mai întâi atent verificate;
- evitarea degradării zonelor învecinate amplasamentului și a vegetației, prin staționarea utilajelor, efectuări de reparații, depozitarea de materiale etc;





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- după terminarea lucrărilor de construcție, terenul afectat sub orice formă, precum și terenul ocupat de organizarea de șantier va fi redat categoriei inițiale de folosință.

c) Amplasarea proiectului:

c.1. Utilizarea actuală și aprobată a terenurilor:

Regimul juridic:

Imobilul (teren) este situat parțial în intravilanul și extravilanul localităților Banesti, Campina, Telega, Șotriile și Valea Doftanei și parțial în extravilanul comunei Brebu și aparține:

-în **comuna Banesti**, parțial domeniului public al statului aflat în administrarea AN Apele Române, CNAIR și parțial domeniului public al județului Prahova și al comunei Banesti, conform HGR nr. 1359/2001 cu modificările și completările ulterioare, parțial aparține domeniului privat al comunei Banesti și parțial unor proprietari particulari.

-în **municipiul Campina**, parțial domeniului public al statului aflat în administrarea AN Apele Române, parțial domeniului public al județului Prahova și al mun. Campina conform HGR nr. 1359/2001 cu modificările și completările ulterioare, parțial aparține domeniului privat al mun. Campina și parțial unor proprietari particulari.

- în **comuna Telega**, parțial domeniului public al Statului aflat în administrarea AN Apele Române, parțial domeniul public al județului Prahova conform HGR 1359/2001 cu modificările și completările ulterioare și parțial unor proprietari particulari

-în **comuna Brebu** parțial domeniului public al comunei Brebu, conform HGR 1359/2001 cu modificările și completările ulterioare, parțial aparține domeniului privat al comunei Brebu și parțial domeniului public al statului aflat în administrarea AN Apele Române și parțial unor proprietari particulari.

-în **comuna Șotriile**, parțial domeniului public al județului Prahova și al comunei Șotriile, conform HGR 1359/2001 cu modificările și completările ulterioare, parțial domeniului public al statului aflat în administrarea AN Apele Române și parțial unor proprietari particulari.

-în **comuna Valea Doftanei**, parțial domeniului public al județului Prahova și al comunei Valea Doftanei, conform HGR 1359/2001 cu modificările și completările ulterioare, parțial domeniului public al statului aflat în administrarea AN Apele Române și parțial unor proprietari particulari.

Conform PATJ Prahova, PUG-uri și RLU-uri ale localităților -documentații aprobate, terenul studiat este situat:





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- **comuna Banesti** - partial in zone cu propuneri amenajari intersectii, strazi nou propuse și străzi propuse pentru modernizare, zone de protectie sanitară râul Doftana, conducta de aductiune apa, conducta transport produse petroliere, zone protectie LEA 20 kV, LEA 400 kV, zona de protectie DN1 si DJ100D, fibra optica monitorizare trafic, amenajari hidrotehnice si in zona cu restrictie de construire pentru amenajare nod rutier, de acces in comuna Banesti din traseul propus pentru Autostrada Bucuresti – Brasov si partial în zonă propusă pentru viitorul traseu al autostrăzii București – Brașov.

-**mun. Câmpina** - partial in zone cu interdicție temporară de construire (conform studiului de fundamentare hidrotehnic si de inundabilitate), cu interdicție temporară de construire (până la realizare de studii geotehnice pe fiecare parcelă-cu minim 3 puturi forate), cu propuneri amenajari intersectii și străzi propuse pentru modernizare, zone de protectie sanitară râul Doftana, conducta de aductiune apa, conducta de aductiune apa ESZ si MHC, stație de epurare, statii de tratare apa, zone protectie LEA 110 kV, LEA 400 kV, statie de transformare 110/10KV, DJ 102I, DJ100E, cale ferată uzinală (propusă parțial spre dezafectare), zona cu interdicție de construire până la elaborare de studii geotehnice, zone cu alunecări de teren cu interdicție definitivă de construire, zona inundabila la debite catastrofale ale raului Doftana si in caz de avarie la barajul Paltinu si zona culoar depresionar salifer. Pentru CF Campin-Campinita-Telega km CF 0+245/5+148 Directia Judeteana de Cultura Prahova a inceput procedura de clasare conform adresei nr.2047/04.11.2021. Conform hărții de risc la alunecări de teren a localității – documentație aprobată – terenul se află parțial în zone cu risc mare la alunecări de teren

- **in comuna Telega** - partial in zona de protectie a raului Doftana, DJ 100E, cale ferata si LEA 20kV. Conform hartii de hazard a localitatii- documentatie aprobata- terenul este situat in zona mediu cu risc la alunecari de teren

- **in comuna Brebu-** partial in zona de protectie sanitara statie epurare, partial in zona propusa pentru largire poduri, in zona de protectie microhidrocentrale, in zona lucrari hidrotehnice pentru apararea malurilor, in zona lucrari stabilizare versanti, in zona lucrari de stabilizarea terenurilor pentru drumuri, in zona tectonizata(autorizarea doar cu proiect de rezistenta), in zona inundabila in ipoteza ruperii barajului Paltinu, in zona de protectie LEA 400kV, in zona de protectie sanitara a raului Doftana si in rezervatia naturala "Cheile Brebului".





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

-în **comuna Șotrile**, parțial în zone de protecție DJ 102 I, LEA 20kV, zone de protecție sanitară râul Doftana, stație de tratare și microhidrocentrală, zone cu alunecări de teren, zonă inundabilă, zone cu interdicție temporară și definitivă de construire până la întocmire PUZ/PUD, zone de protecție conducte de aducțiune apă (ESZ, MHC) și conducte de transport produse petroliere, zona cu intersecții propuse pentru modernizare, parțial în zona cu restricție de construire pentru întocmire studii geotehnice aprofundate, parțial în zona cu alunecări eroziuni teren, în zona deversor stavilar Voila MHC și în zona cu risc de inundabilitate aferentă barajului Paltinu. Conform Hartii de risc la alunecări de teren a localității **Șotrile**, terenul se află în zone de risc mare la alunecări și puncte de alunecare.

-în **comuna Valea Doftanei**, zone de protecție DJ 102I, LEA 20 kV, LEA 400 kV, conductă de petrol, zona cu interdicție temporară de construire, Sit Natura 2000- Cheile Doftanei ROSCI0283, zone de protecție sanitară cursuri apă (râul Doftana, paraul Valea lui Vladisor). Conform Hartii de risc la alunecări de teren a localității **Valea Doftanei**, terenul se află în zone de risc mare la alunecări și puncte de alunecare

În această zonă s-au emis de către Consiliul Județean Prahova certificatele de urbanism nr. 51/09.05.2019 "Studiu de fezabilitate pentru "Proiectul regional de dezvoltare a infrastructurii de apă și apă uzată din județul Prahova în perioada 2014-2020" și nr. 55/19.06.2020 pentru " EXECUȚIE REȚELE DE ALIMENTARE APĂ ȘI CANALIZARE ÎN CÂMPINA ȘI POIANA CÂMPINA (CL1) DIN CADRUL PROIECTULUI REGIONAL DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII DE APĂ ȘI APĂ UZATĂ A JUDEȚULUI PRAHOVA"

Regimul economic:

Terenul pe care se vor desfășura lucrările are categoria de folosință: **curți-construcții, drum, cale ferată, curs apă, pășune, fâneată, neproductiv, pădure.**

Destinația stabilită prin PUG-urile localităților - documentații aprobate - este:

- **comuna Banesti:** IS - zona pentru institutii și servicii de interes general, L1- zona rezidențială cu cladiri P, P+1, P+2, I- zona unitatilor industriale, P- zona verde , C-ZONA PENTRU CAI DE COMUNICATIE SI CONSTRUCTII AFERENTE- subzona Cr- cai rutiere , TA ZONA TERENURILOR AFLATE PERMANENT SUB APE- subzona TAc - apa curgatoare și conform categoriei de folosință ion extravilan

- în **mun. Câmpina**





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

C- zona căi de comunicație rutieră, TE – zona de echipamente tehnico-edilitară, TH – zona terenurilor aflate aflate permanent sub ape, SP3-- Zona spațiilor verzi de protecție, paduri și plantații forestiere EX1 – Zone rezervate pentru traseul străzii (inclusiv zona de protecție a acesteia) , EX3 – Zone rezervate pentru activități forestiere și "EX 2" - zone rezervate pentru activități agricole (pasunat)

- în comuna Telega:

-zona terenurilor aflate permanent sub ape TA – subzona ape curgătoare Tac;

- în comuna Brebu:

TH - terenuri acoperite permanent de ape, EX1 - Zone rezervate pentru activități agricole (toate terenurile cu funcție agricolă din extravilan), EX3 - Zone cu calități naturale complexe delimitate provizoriu cu statut de “ rezervatii naturale de interes județean, L1 – zona locuințe individuale în zone tradiționale, ID - zona unități industriale și de depozitare (funcțiunea dominantă a zonei) și G1 – subzona construcții și amenajări gosp. comunale ”

-în comuna Sotriile : este pentru zonă căi de comunicație și construcții aferente CC subzone căi rutiere Ccr , L- zona de locuințe TA- terenuri aflate permanent sub ape, N- zona cu riscuri naturale și conform categoriei de folosință a terenului în extravilan

-în comuna Valea Doftanei: zona căi de comunicație și construcții aferente CC subzona căi rutiere CCR, LM- zona rezidențială, zona terenuri aflate permanent sub ape TA subzona TAR- râuri și pârâuri și conform categoriei de folosință în extravilan

Date conform Certificat de urbanism nr. 16 din 10.02.2022, emis de Consiliul Județean Prahova.

c.2. Bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia: Nu este cazul.

c.3. Capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

- zone umede, zone riverane, guri ale râurilor; - nu este cazul;
- zone costiere și mediul marin; - nu este cazul;
- zonele montane și forestiere; - nu este cazul;





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

➤ arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional; proiectul se află parțial în perimetrul Situl de Importanță Comunitară „Cheile Doftanei” ROSAC0283 (ROSCI0283), precum și în imediata vecinătate;

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

➤ 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*;

➤ zonele cu o densitate mare a populației; - *nu este cazul*;

➤ peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic; - *nu este cazul*.

d) Tipurile și caracteristicile impactului potențial:

d.1. Importanța și extinderea spațială a impactului - de exemplu, zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată: *nu este cazul*;

d.2. Natura impactului: impact relativ redus și local pe perioada de implementare a proiectului;

d.3. Natura transfrontalieră a impactului: *nu este cazul*;

d.4. Intensitatea și complexitatea impactului: *nu este cazul*;

d.5. Probabilitatea impactului: impact cu probabilitate redusă atât pe parcursul realizării investiției cât și după darea în exploatare a acestuia, deoarece măsurile prevăzute de proiect nu vor afecta semnificativ factorii de mediu (aer, apă, sol, așezări umane).

d.6. Debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului: *Nu este cazul*.

d.7. Cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate: - *nu este cazul*;

d.8. Posibilitatea de reducere efectivă a impactului: *nu este cazul*.

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





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

Proiectul se află parțial în perimetrul Sitului de Importanță Comunitară „Cheile Doftanei” ROSAC0283 (ROSCI0283), precum și în imediata vecinătate.

Agenția Națională pentru Arii Naturale Protejate – Serviciul Teritorial Prahova, în calitate de administrator al sitului, a emis avizul favorabil nr.....din....., cu următoarele condiții:.....

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

Proiectul propus intră sub incidența Art. 48 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare și deține Aviz de Gospodărire a Apelor Nr. din, emis de A.N.A.R. – A.B.A. Buzău – Ialomița – Sistemul de Gospodărire a Apelor Prahova, având o influență nesemnificativă din punct de vedere cantitativ asupra corpului de apă subteran și de suprafață, nefiind necesară elaborarea SEICA.

Precizări din punct de vedere al gospodăririi apelor:

- După recepția finală, de la terminarea lucrărilor avizate, bunurile imobile reprezentând terenurile afectate de lucrări, aflate în administrarea A.N. „Apele Române”, inclusiv noua albie în cazul zonelor unde se realizează corecția/devierea albiei cursului de apă Prahova, se vor da în administrarea Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor – A.N. „Apele Române”.
- Raportat la bunurile imobile reprezentând terenurile afectate de lucrări, aflate în administrarea A.N. „Apele Române”, titularul de proiect/beneficiarul răspunde pentru remedierea oricărui vicii care apar pe perioada de garanție, până la recepția finală a lucrărilor.
- Activitățile ce vor fi desfășurate pe amplasament vor respecta prevederile Legii Apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare și ale art. 53 din O.M.A.P./O.M.A.I. nr. 459/78/2019 pentru aprobarea "Regulamentului privind gestionarea situațiilor de urgență generate de fenomene hidrometeorologice periculoase având ca efect producerea de inundații, seceta hidrologică precum și incidente/accidente la construcții hidrotehnice, poluări accidentale ale cursurilor de apă și poluări marine în zona costieră".
- Activitățile ce vor fi desfășurate pe amplasament vor ține cont de prevederile art. 27: "în nicio situație nu este permisă deteriorarea calității apei".
 - Poluarea în orice mod a resurselor de apă este interzisă. Este obligatorie respectarea normelor sanitare și de protecție a calității apelor.





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- Punerea in opera a agregatelor minerale extrase din albie (daca este cazul) se va face in baza actelor de reglementare prevazute de legislatia in vigoare si a abonamentului de utilizare – exploatare a nisipurilor si pietrisurilor, incheiat cu S.G.A. Prahova.
- Se va obtine acceptul detinatorilor lucrarilor hidrotehnice existente in zona lucrarilor propuse si se vor respecta conditiile impuse de acestia.
- Beneficiarul raspunde de eventualele pagube produse riveranilor sau lucrarilor hidrotehnice existente in zona, ca urmare a blocarii sectiunii de curgere a apelor, pe perioada executiei sau exploatarii podurilor.
- Beneficiarul are obligatia sa urmareasca evolutia albiilor cursurilor de apa in timp si sa ia toate masurile necesare pentru asigurarea stabilitatii acestora in zona lucrarilor propuse.
- Se vor prevedea instalatii si aparate, repere pentru urmarirea constructiilor in timp si montarea pe una dintre culeele podului a doua borne de avertizare, cat si a unei mire hidrometrice intre borne. Amplasarea celor trei mijloace de avertizare mentionate mai sus se va face in partea dinspre amonte a culeei intr-un loc vizibil.
 - Proprietarii/administratorii lucrarilor ingineresti de arta (poduri) sunt obligati sa asigure sectiunea optima de scurgere a apelor, pe cheltuiala proprie, in limita a doua lungimi ale lucrarii de arta (poduri) in albia majora in amonte si in limita unei lungimi a lucrarii de arta (poduri) in albia minora aval, pentru a respecta parametrii avizati.
 - Curgerea normala in albiile cursurilor de apa si inlaturarea plutitorilor si a ghetii, vor fi asigurate in timpul executiei lucrarilor de catre constructor, iar dupa terminarea acestora, de catre beneficiar.
 - Nu se vor depozita in albie niciun fel de materiale sau utilaje, nici in timpul executiei lucrarilor, nici dupa terminarea acestora.
- Dupa terminarea lucrarilor, constructorul are obligatia de a indeparta din albie toate materialele ramase si de a aduce albia la forma naturala, iar lucrarile provizorii din albie se vor desfiinta dupa executia lucrarilor.
- Orice alte lucrari viitoare care vor avea legatura cu apele de suprafata sau subterane vor fi reglementate din punct de vedere al gospodarii apelor potrivit prevederilor Legii Apelor nr.107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare, in baza unei documentatii tehnice intocmite de proiectant acreditat M.M.A.P. cu respectarea prevederilor O.M.A.P.nr. 828/2019.





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- Prezentul aviz nu va scuteste de obtinerea tuturor actelor de reglementare prevazute de legislatia in vigoare.
- In situatia in care se modifica prevederile prezentului aviz de gospodarire a apelor se va solicita obtinerea unui aviz modificator de gospodarirea apelor.

CONDIȚIILE DE REALIZARE A PROIECTULUI:

Se vor respecta soluțiile tehnice care au stat la baza emiterii deciziei etapei de încadrare: memoriul tehnic, acte și avize emise de alte autorități.

- a) aveți obligația să colectați și să depozitați corespunzător deșeurile rezultate în urma lucrărilor efectuate;
- b) la terminarea lucrărilor se va asigura salubritatea întregului amplasament, inclusiv a zonelor adiacente, prin eliminarea tuturor materialelor și resturilor rezultate din execuția obiectivului;
- c) se interzice depozitarea deșeurilor de orice fel în alte locuri decât în cele special amenajate;
- d) este interzisă poluarea în orice mod a resurselor de apă;
- e) se vor respecta prevederile OUG nr. 92/2021, privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare;
- f) deșeurile rezultate din lucrări se vor valorifica/elimina, pe măsura acumulării lor, prin societăți autorizate;
- g) privitor la protecția împotriva zgomotului: alegerea unor echipamente de muncă adecvate, care să emită cel mai mic nivel de zgomot posibil, folosirea de utilaje și mijloace de transport silențioase, reducerea la minim a traficului utilajelor în apropierea zonelor locuite;
- h) organizarea de șantier se va realiza corespunzător din punct de vedere al facilităților și al protecției factorilor de mediu prin ocuparea unor suprafețe de teren cât mai mici;
- i) nu se vor stoca combustibili în organizarea de șantier;
- j) alimentarea cu carburanți, repararea și întreținerea mijloacelor de transport și a utilajelor folosite pe șantier se va face numai la societăți specializate și autorizate;
- k) alegerea de trasee optime din punct de vedere al protecției mediului pentru vehiculele care transportă materiale de construcție ce pot elibera în atmosferă particule fine; transportul acestor materiale se va realiza cu vehicule acoperite cu prelate și pe drumuri care vor fi umezite;





Agenția pentru Protecția Mediului Prahova

- l) se vor împrejmui zonele unde se vor efectua lucrările și se vor instala panouri de înștiințare privind proiectul și perioada propusă pentru executarea acestora;
- m) lucrările se vor desfășura astfel încât să se asigure fluidizarea traficului în zonă;
- n) la parasirea incintei organizării de șantier, roțile autovehiculelor se vor curăța;
- o) respectarea tuturor avizelor solicitate prin Certificatul de Urbanism;
- p) este interzisă depozitarea materialelor de construcție și a deșeurilor pe spațiile cu vegetație spontană sau direct pe sol;
- q) se vor respecta prevederile legislației de mediu în vigoare, condițiile impuse prin acordurile, avizele și punctele de vedere emise de autoritățile implicate în avizarea proiectului.
- r) Solicitantul și proiectantul sunt direct răspunzători de veridicitatea și corectitudinea datelor și informațiilor prezentate în documentație.
- s) ***La terminarea lucrărilor, terenurile ocupate temporar vor fi aduse la starea lor inițială;***

Informarea și participarea publicului la procedura de reglementare:

Autoritatea competentă pentru protecția mediului a asigurat și garantat accesul liber la informație a publicului interesat/afectat de proiect.

Astfel, publicul a fost informat cu privire la depunerea solicitării în vederea obținerii acordului de mediu și asupra deciziei luate:

- afișate pe pagina proprie de internet a autorității competente pentru protecția mediului și la sediul acesteia;
- afișate de titular în data de și în ziarul „.....” și la sediul Primăriei
- afișate de titular în data de și în ziarul „.....” și la sediul Primăriei

Documentația aferentă proiectului a fost accesibilă spre consultare de către public pe toată durata derulării procedurii de reglementare la sediul APM Prahova.

Precizăm că nu au existat sesizări și comentarii din partea publicului interesat/potențial afectat pe parcursul procedurii de reglementare.

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





Agencia pentru Protecția Mediului Prahova

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,

Florin DIACONU



AGENCIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI PRAHOVA

Str. Gh.Gr.Cantacuzino, nr.306, Ploiești, Cod 100466

E-mail: office@apmph.anpm.ro; Tel. 0244 544134; Fax. 0244 515811

Operator de date cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679

Pagina 37 din 38



Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor
Agencia Națională pentru Protecția Mediului
Agencia pentru Protecția Mediului Prahova



ȘEF SERVICIU A.A.A.,
Gabriela MUNTEANU

Întocmit,
Georgiana Victoria SOARE

DRAFT

