



Decizia etapei de încadrare- proiect

Nr. / 741 din.....

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **CONSILIUL JUDETEAN PRAHOVA**, din judetul Prahova, municipiul Ploiesti, B-dul Republicii, nr. 2-4, înregistrată la APM Prahova cu nr. 741/16.01.2023, completata cu nr. 775/17.01.2023 si nr.

în baza Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului si a O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, aprobata cu modificari si completari prin Legea nr. 49/2011, cu modificarile si completarile ulterioare,

APM Prahova decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței CAT din data de 20.01.2023, că proiectul: „**Elaborare documentatie tehnico- economica, Faza SF pentru obiectivul de investitii „Centura de Est a Municipiului Campina”**”, propus a fi amplasat în judetul Prahova, municipiul Campina, conform Certificatului de Urbanism nr. 5/06.01.2023 emis de catre Consiliul Judetean Prahova - **nu se supune evaluarii impactului asupra mediului, nu se supune evaluarii adecvate si nu se supune evaluarii impactului asupra corpurilor de apa.**

Justificarea prezentei decizii:

I Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare în procedura de evaluare a impactului asupra mediului sunt următoarele:

- a) Proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018, Anexa nr. 2, pct. 13(a) *si conform criteriilor de selectie pentru stabilirea efectuării evaluării impactului asupra mediului din Anexa nr. 3 ale aceleasi hotarari, nu se supune procedurii de evaluare a impactului asupra mediului.*
- b) Caracteristicile proiectului:

- dimensiunea si conceptia intregului proiect :

Lungimea totala a drumului este de 2.592 km si este in totalitate drum existent.

Traseul propus pentru Centrura de Est a municipiului Campina se desprinde din viitoarea Varianta de ocolire Banesti - Valea Doftanei la Km 4+ 190 pe raza UAT Banesti si se desfasoara catre vest, peste raul Doftana ajungand in UAT Campina. Pe raza UAT Banesti este neceara amenajarea unui tronson de 100 m. La trecerea peste raul Doftana a fost prevazut un pod cu lungimea de aproximativ 100m. Podul va incepe pe raza UAT Banesti si se va finaliza pe raza UAT Campina.



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI PRAHOVA

Tipurile de lucrari prevazute a fi executate se vor stabili din punct de vedere tehnic si economic cu scopul creerii unei infrastructuri rutiere viabile, adaptarea sistemului rutier si asigurarea sigurantei circulatiei.

Profil transversal

Traseul Centurii de Est a Municipiului Campina se desfasoara intr-un relief de deal, avand in cea mai mare parte un profil transversal mixt. Prin modernizare, drumul va corespunde noilor elemente geometrice.

Latimea benzii de circulatie recomandata pentru un drum de clasa tehnic III este de 3,50 m .

Pentru sectorul de drum studiat se adopta un profil transversal corespunzator unui drum de clasa tehnica III, cu urmatoarele elemente geometrice caracteristice in aliniament :

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

Profil longitudinal

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 partea carosabila se recomanda o structura rutiera supla, cu imbracaminte bituminoasa pe strat de baza din anrobat bituminos.

Benzile de incadrare vor avea o latime de 0,50 m si acelasi sistem rutier ca pe partea carosabila.

Pentru realizarea Centurii de Est a Municipiului Campina, se propune realizarea unei structuri rutiere de tip flexibil formata din straturi asfaltice, asezate pe fundatie din agregate naturale, piatra sparta si balast.

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. Sunt recomandate zidurile de gabioane.



Amenajare santuri si casiuri se vor proiecta si realiza santuri si casiuri pentru colectarea si evacuarea apelor. Dimensiunile si forma santurilor si rigolelor (triunghiulare, trapezoidale) se vor stabili, de la caz la caz in functie de relief, debit si viteza apei, natura terenului.

Amenajarea drumurilor laterale si accesele la proprietati

Intersectiile cu strazile laterale se vor amenaja cu un sistem rutier identic cu cel care va fi proiectat pentru Centura de Est a Municipiului Campina pe o lungime de cca. 5 - 10 m si in continuare acestea vor fi amenajate pe o lungime de cca.25 m si pe latimea existenta

Se va avea in vedere asigurarea continuitatii functionarii elementelor de colectare si scurgere apelor pluviale prin realizarea de podete tubulare transversal drumului lateral intersectat.

Poduri si podete

La inceputul proiectului km 0+000 se va realiza un pod cu lungime de 100 m. Acesta va face legatura cu Varianta de ocolire Banesti – Valea Doftanei.

Podurile si podetele degradate se vor inlocui cu poduri si podete nou proiectate ce vor corespunde clasei tehnice III a drumului judetean. De asemenea se vor proiecta poduri si podete la trecerea drumului peste paraie, torenți, viroage, precum și descărcarea apelor din șanțuri, rigole sau drenuri pe tot traseul de drum nou.

Amenajarea cursurilor de apa

Lucrarile de aparare – consolidare urmaresc sa protejeze terasamentele împotriva actiunii distructive a factorilor climatici si sa mentina calitatea si stabilitatea acestora pe toata durata exploatarii drumului.

Protejarea taluzurilor

Protejarea taluzurilor are drept scop prevenirea si/sau atenuarea degradarilor pe care le-ar putea provoca factorii agresivi.

Traseul drumului prezinta sectoare care se dezvoltă in albia majora a paraului Doftana si a afluentilor acestuia.

In perspectiva modernizarii drumului , viitoarea platforma se va largii si posibil sa se inalte. Astfel sunt necesare prevederea unor lucrari de aparare si consolidare a viitorului taluz spre cursul de rau sau spre vaile montane.

Se vor realiza aparari cu anrocamente , cu gabioane, cu casete sau protectie antierozionala cu geotextile si pamant armat.

Siguranta circulatiei



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI PRAHOVA

Pentru aceasta se va întocmi un plan de management a traficului și vor fi stabilite măsurile speciale de siguranță care vor fi aplicate pe timpul execuției lucrărilor.

Se va asigura o semnalizare corespunzătoare atât la capetele tronsonului cât și pe șantier.

Organizarea de șantier - va ocupa o suprafață cât mai redusă, după terminarea lucrărilor se va aduce terenul la starea inițială.

- **cumularea cu alte proiecte:** nu este cazul.

- **utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității:** nu este cazul;

- **cantitatea și tipuri de deșuri generate/gestionate :** în timpul lucrărilor vor fi generate următoarele tipuri de deșuri: - beton - cod 17 01 01; - pământ și pietre - cod deșeu 17 05 04; - deșuri menajere - cod 20 03 01; - asfalturi, altele decât cele specificate la 17 03 01 - cod 17 03 02; - alte deșuri de la construcții și demolări - cod 17 09 00.

Deșuri rezultate din lucrări vor fi predate către unități autorizate, eventualul surplus de pământ va fi eliminat în depozite autorizate/valorificare conform prevederilor legale în vigoare.

- **poluarea și alte efecte negative;** nu este cazul;

- **riscurile de accidente majore și /sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice;** nu este cazul;

- **riscurile pentru sănătatea umană (de ex., din cauza contaminării apei sau a poluării atmosferice) :** nu este cazul.

c) Amplasarea proiectului:

- **utilizarea actuală și aprobată a terenurilor:**

- terenul pe care beneficiarul urmează să execute lucrările propuse este situat parțial în intravilan și parțial în extravilan; categoria de folosință: curs de apă, curți construcții, pădure, pasune, drum, neproductiv, cale ferată, conform Certificatului de Urbanism nr. 5/06.01.2023 emis de către Consiliul Județean Prahova.

- **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;

- **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;

➤ arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional; - nu este cazul;

➤ 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

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI PRAHOVA

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.

c) Tipurile și caracteristicile impactului potențial:

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

- **natura impactului:** impact relativ redus și local pe perioada executiei lucrării.

- **natura transfrontalieră a impactului:** nu este cazul;

- **intensitatea și complexitatea impactului:** nu este cazul;

- **probabilitatea impactului**- impact cu probabilitate redusă atât pe parcursul realizării investiției cât și după darea în exploatare a acestuia, deoarece lucrările prevăzute de proiect nu vor afecta semnificativ factorii de mediu (aer, apă, sol, așezări umane) în condițiile respectării proiectului tehnic și măsurilor propuse prin acesta.

- **debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului:** - nu este cazul

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

- **posibilitatea de reducere efectivă a impactului**- prin respectarea normelor metodologice specifice la realizarea lucrărilor, prin luarea măsurilor de diminuare a impactului conform proiectului și prin monitorizarea mediului în perioada lucrărilor.

II Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea efectuării/neefectuării evaluării evaluării adecvate : nu este cazul - amplasamentul nu se află în perimetrul sau în apropierea unei arii naturale protejate de interes național/comunitar.

III Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea efectuării/neefectuării evaluării impactului asupra corpurilor de apă : proiectul propus intra sub incidența art.48 și art.54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare și detine Aviz de Gospodărire a Apelor Nr.



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI PRAHOVA

..... si are o influenta nesemnificativa din punct de vedere cantitativ asupra corpului de apa subteran si nu este necesar elaborarea SEICA.

Condițiile de realizare a proiectului:

- aveti obligatia sa colectati si sa depozitati corespunzator deseurile rezultate in urma lucrarilor efectuate;
- la terminarea lucrarilor de construire se va asigura salubritatea intregului amplasament, inclusiv a zonelor adiacente, prin eliminarea tuturor materialelor si resturilor rezultate din executia obiectivului;
- depozitarea provizorie a materialelor pe amplasament se va realiza astfel incat sa se reduca riscul poluarii solurilor si a apei freaticice;
- este interzisa poluarea in orice mod a resurselor de apa;
- se vor respecta prevederile OUG 92/2021 privind regimul deseurilor cu modificarile si completarile ulterioare;
- deseurile rezultate din lucrari se vor valorifica/elimina, pe masura acumularii lor, prin societati autorizate;
- privitor la protectia impotriva zgomotului: alegerea unor echipamente de munca adecvate, care sa emita cel mai mic nivel de zgomot posibil, folosirea de utilaje si mijloace de transport silentioase, reducerea la minim a traficului utilajelor in apropierea zonelor locuite;
- organizarea de santier se va realiza corespunzator din punct de vedere al facilitatilor si al protectiei factorilor de mediu prin ocuparea unor suprafete de teren cat mai mici;
- nu se vor stoca combustibili in organizarea de șantier;
- alimentarea cu carburanți, repararea si întreținerea mijloacelor de transport si a utilajelor folosite pe șantier se va face numai la societati specializate si autorizate;
- alegerea de trasee optime din punct de vedere al protecției mediului pentru vehiculele care transporta materiale de construcție ce pot elibera in atmosfera particule fine; transportul acestor materiale se va realiza cu vehicule acoperite cu prelate și pe drumuri care vor fi umezite;
- se va asigura fluidizarea traficului in zona;
- fara afectarea zonei forestiere din vecinatate;
- la parasirea incintei organizării de șantier, roțile autovehiculelor se vor curata;
- respectarea tuturor avizelor solicitate prin Certificatul de Urbanism.

