** Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor**

**Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului**

|  |
| --- |
| **Agenţia pentru Protecţia Mediului Dâmboviţa** |

**DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE**

**(PROIECT)**

29.09.2023

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **C.N.A.I.R. S.A. – DIRECȚIA REGIONALĂ DE DRUMURI ȘI PODURI**, cu sediul în mun. București, Bulevardul Iuliu Maniu, nr.401A, înregistrată la sediul Agenției pentru Protecția Mediului (APM) Dâmbovița cu nr. 15955 din 27.10.2022, în baza Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului şi a Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. **[57/2007](https://idrept.ro/00103869.htm)** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. **[49/2011](https://idrept.ro/00139597.htm)**, cu modificările şi completările ulterioare,

**Agenția pentru Protecția Mediului (APM) Dâmbovița decide**, ca urmare a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţei Comisiei de analiză tehnică din data de **24.08.2023** că proiectul ***Ramforsare și refacere structură rutieră pe DN1A km 13+000-km 50+400, SECTOR 2 KM 21+700-KM49+400(Buftea-Bujoreanca)***, propus a fi realizat în com. Butimanu, Cornești, Crevedia, jud. Dâmbovița**, *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 luarea deciziei etapei de încadrare in procedura de evaluare a impactului asupra mediului sunt următoarele:**

a)proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului, Anexa nr. 2 pct. 13, lit. a;

b) impactul realizării proiectului asupra factorilor de mediu va fi redus pentru sol, subsol, vegetație, fauna si nesemnificativ pentru ape, aer si așezările umane;

c)nu au fost formulate observaţii din partea publicului în urma mediatizării depunerii solicitării de emitere a acordului de mediu respectiv, a luării deciziei privind etapa de încadrare;

***1.Caracteristicile proiectelor***

a) ***mărimea proiectului***:

Sectorul analizat se desfășoară pe teritoriul județului Dâmbovița între km km 21+700 – km 49+400.

De-a lungul traseului, studiat, sunt prezente defecțiuni de tipul: tasări, faianțări în plăci sau în pânză de păianjen, fisuri și crăpături multiple pe direcții diferite, mai ales transversale și longitudinale, care în cele mai multe situații sunt extinse și agravate, mergând pânaă la apariția unor gropi, la inceput de mici dimensiuni, dar care apoi se extind. Marginile părții carosabile pe multe porțiuni sunt degradate, rupte, defecțiunile avansând spre interior. Sunt de asemenea întâlnite plombe și reparații cu covoare pe lungime mică, ceea ce confirmă existența unor defecțiuni anterioare, grave.

1. ***Defecțiuni ale suprafeței de rulare***

**Suprafața vălurită și refulări**

Suprafața vălurită se prezintaă cu denivelări în profilul longitudinal sub forma unei table ondulate. Frecvența văluririlor este de aproximativ 1m, iar amplitudinea poate varia de la (10...15) mm la (30...40) mm.

Refulările apar când îmbracămintea devenită plastica este împinsă lateral peste îmbracămintea nedeteriorata sau chiar peste bordură.

Remedierea defecțiunilor se poate face prin decaparea sau frezarea stratului valurit și înlocuirea acestuia cu un nou strat realizat dintr-o mixtură de calitate.

**Suprafața cu ciupituri** prezintă o serie de gropițe cu diametrul în jurul a 20 mm, adâncimea lor putând atinge grosimea stratului de uzură. Ciupiturile pot să apară izolat (2 – 3 pe m2) sau grupate într-un număr mare pe m2.

Remedierea suprafețelor cu ciupituri în cazul apariției acestora pe suprafețe întinse, se poate face prin executarea de tratamente bituminoase sau șlamuri bituminoase pe suprafețele afectate.

1. ***Defecțiuni ale îmbracămintei rutiere***

**Gropile** sunt defecțiuni cu forme și dimensiuni variabile, formate prin dislocarea de material din stratul de uzură sau dislocarea completă a îmbrăcămintei bituminoase și uneori chiar a stratului suport.

**Pelada** este o defectiune formată prin desprinderea parțială a stratului de uzură de pe stratul suport. Suprafața apare neuniformă, cu aspect de insule izolate, care jenează circulația rutieră. Remedierea defecțiunii se poate face în funcție de mărimea suprafeței afectate, astfel:

* prin plombare cu mixtură asfaltică cu agregat mărunt, daca defecțiunile sunt izolate;
* realizarea unui covor asfaltic, cu decaparea stratului de uzură afectat sau direct peste acesta, în cazul când suprafețele afectate sunt mari. Efectuarea plombărilor înainte de executarea covorului asfaltic este obligatorie;

**Rupturile de margine** sunt defecțiuni formate prin ruperea și dislocarea îmbracămintei la marginea părtii carosabile.

Remedierea defecțiunii constă în completarea porțiunilor dislocate cu mixtură asfaltică pe un suport corespunzător și realizarea încadrării îmbrăcamintei cu pene ranfort concomitent cu asigurarea scurgerii apelor.

**Făgașele** sunt denivelări sub formă de albie situate mai evident spre marginea părții carosabile în zona de desfățurare a traficului intens.

Făgașele apar pe acea suprafață a părtii carosabile (în general linia roții) care suporta în mod repetat traficul greu.

Făgașele sunt generate de defecțiuni ale straturilor bituminoase.

În cadrul procedurilor de remediere se vor lua următoarele măsuri:

* în cazul în care făgașele au aparut datorita unei îmbrăcăminti bituminoase necorespunzătoare, se va proceda la frezarea stratului și realizarea unui nou strat bituminos*;*
* în cazul în care cauzele apariției acestor defectiuni sunt determinate de structură rutieră, se va proceda la refacerea întregului complex rutier**.**

***Defecțiuni ale structurii rutiere***

**Fisuri și crăpături**

Fisurile constituie discontinuități în îmbracamintea bituminoasă cu deschiderea foarte fină (sub 3 mm) care apar la suprafața sau în profunzimea stratului bituminos.

Remedierea fisurilor și crăpăturilor se realizează prin următoarele tehnologii:

* colmatarea fisurilor cu mastic bituminos;
* colmatarea crăpăturilor cu mixtură asfaltică;
* tratament bituminos simplu;
* covor asfaltic sau îmbracăminte bituminoasă, iar în funcție de nivelul de fisurare se pot prevedea elemente antifisură pentru întârzierea transmiterii fisurilor în suprafața de rulare.

In cazul fisurilor și crăpăturilor multiple pe direcții diferite și a fisurilor unidirectionale multiple, prin refacerea îmbrăcămintei bituminoase.

**Suprafețele faianțate** ale îmbracăminții bituminoase atestă o capacitate portantă insuficientă a complexului rutier și în consecință repararea acestora trebuie să includă și refacerea structurii rutiere în totalitate .

Faianțările se prezintă sub forma unei rețele de fisuri longitudinale și transversale.

- faianțări în pânză de păianjen, cu dimensiunea laturii în jur de 5 cm;

- faianțări în plăci cu dimensiunea laturii de 5 cm + 10-15 cm.

Faianțarile apar în zonele unde capacitatea portantă este insuficientă.

Remedierea suprafețelor faianțate se face prin frezarea și decaparea întregii structuri rutiere și a pământului din patul drumului pe o adâncime egală cu adâncimea de îngheț ( 80-90 cm )

**Faianțările aparute izolat** se pot datora existenței în complexul rutier a unor pungi din materiale gelive ( predispuse la îngheț) care prin umectare și-au pierdut capacitatea portantă . În acest caz , repararea acestor degradări se face prin decaparea întregului sistem rutier, inclusiv a pământului geliv din zona activă a terasamentelor și înlocuirea lui, asanarea corpului drumului și refacerea în condiții corespunzătoare a întregii structuri rutiere .

**Faianțările extinse pe suprafețe mari** impun adoptarea unor soluții de remediere cum ar fi, dupa caz :

* + 1. Ranforsarea complexului rutier, inclusiv asanarea corpului drumului
    2. Introducerea unor drenuri de evacuare a apei și refacerea îmbracăminții degradate
    3. Refaceri locale ale sistemului rutier s.a

1. ***Defectiuni ale complexului rutier***

* **Sectoarele degradate masiv**, caracterizate prin făgașe adânci, distrugerea îmbracămintei, denivelări mari ale suprafeței de rulare etc., necesită măsuri de rafacere a structurii rutiere care trebuie să includă, după caz, următoarele operațiuni:
  + 1. Asanarea corpului drumului,
    2. Evacuarea apelor de suprafața în sistemele de șanțuri prevăzute,
    3. Eventuale drenuri de intercepție a pânzelor de apă freatică,
    4. Înlocuirea pământurilor gelive, sau stabilizarea acestora pe grosimi care să le scoată din zona de influență a înghețului,
    5. Refacerea întregului sistem rutier.
* **Tasari locale**

Tasările locale sunt defecțiuni care se produc prin deplasarea pe verticală a structurii rutiere. Aceste defecțiuni afectează planeitatea suprafeței de rulare.

Cauzele apariției lor:

* utilizarea unor materiale necorespunzătoare la realizarea umpluturilor;
* o compactarea necorespunzătoare;
* cedarea terenului de fundație, urmare unei umeziri excesive.

Prevenirea tasărilor locale se poate face prin:

* asigurarea evacuării apelor;
* utilizarea unor pamânturi negelive pentru umpluturi;
* compactarea temeinică a umpluturilor de pământ.

Remedierea tasărilor se face prin completarea cu mixtura asfaltică, după o prealabilă decapare pe contur sau când tasarea se datorează unor cedări de structură, prin decaparea structurii rutiere și refacerea acesteia cu materiale corespunzătoare și o compactare bună.

* **Degradări provocate de înghet-dezgheț**

Degradările din înghet-dezgheț sunt defecțiuni ale complexului rutier datorate fenomenului de umflare neregulată provocată de acțiunea apei în zona de înghet și transformarea acesteia în lentile sau fibre de gheață, precum și diminuării capacitășii portante a drumului.

Prevenirea degradărilor din îngheț-dezgheț se poate face prin:

* evitarea acționării concomitente a celor patru factori (pamânt geliv, înghet, apă și trafic greu);
* asanarea corpului drumului prin evacuarea apelor de suprafața și drenarea apelor subterane;
* proiectarea liniei roșii ținând seama de nivelul apelor subterane;
* dimensionarea corespunzătoare a structurii rutiere ținând seama de acțiunea îngheț-dezgheț;
* introducerea unor restricții privind circulația vehiculelor grele în perioada de dezgheț (bariere de dezgheț).

**LUCRĂRI DE PODURI**

**1. Pod pe DN1A km 28+300**

Defecte și degradari

Elementele principale de rezistență ale suprastructurii:

Dala prezintă defecte și degradări precum:

* Beton cu aspect friabil și/sau zone din beton exfoliat
* Defecte de suprafața ale feței văzute (culoare neuniformă, pete negre, impurități, pete de rugină)
* Lipsa protecției anticorozive sau degradarea celei existente (culoarea neuniformă, mătuiri, exfolieri, pete de rugină, scurgeri de oxizi de fier pe suprafața elementului)
* Elementele de rezistența care susțin calea podului
* Beton cu aspect friabil și/sau zone din beton exfoliat

Defecte de suprafața ale feței văzute (culoare neuniformă, pete negre, impurități, aspect prăfuit, imperfecțiuni geometrice, aspect macroporos).

Lipsa protecției anticorozive sau degradarea celei existente (culoarea neuniformă, mătuiri, exfolieri, pete de rugină, scurgeri de oxizi de fier pe suprafața elementului)

Elementele infrastructurii, aparate de reazem, dispozitive de protectie la actiuni seismice, sferturi de con

Defecte de suprafața ale feței văzute (culoare neuniformă, pete negre, impurități)

Beton cu aspect friabil și/sau zone din beton exfoliat

Lipsa protecției anticorozive sau degradarea celei existente (culoarea neuniforma, matuiri,exfolieri, pete de rugina, scurgeri de oxizi de fier pe suprafata elementului).

Prezenta vegetației pe elementele infrastructurii.

Calea podului și elementele aferente

- Calea pe pod sau pe trotuare este degradată (suprafața cu ciupituri, poroasa, încrețită).

- Cale cu făgașe și denivelări

- Cumularea la un element al structurii a mai multor degradări (coroziune, crăpături, striviri etc.)

- Degradarea (betonului si/sau coroziunea armăturii) parapetului, dislocarea stâlpului de prindere a parapetului, lipsa rostului în parapet.

- Denivelări ale căii pe pod

- Parapet cu geometrie generală necorespunzătoare

- Lipsa sau degradarea parapetului de siguranța și/sau a unor elemente din parapetul podului.

**2. Pod pe DN 1A km 37+300**

Defecte și degradari

Elementele principale de rezistența ale suprastructurii

Grinzile prezintă defecte și degradări precum:

- Beton cu aspect friabil și/sau zone din beton exfoliat

- Defecte de suprafață ale feței văzute (culoare neuniformă, pete negre, impurităti, pete de rugină).

- Lipsa protecției anticorozive sau degradarea celei existente (culoarea neuniformă, mătuiri, exfolieri, pete de rugină, scurgeri de oxizi de fier pe suprafața elementului).

Elementele de rezistența care susțin calea podului.

Beton cu aspect friabil și/sau zone din beton exfoliat.

Defecte de suprafața ale feței văzute (culoare neuniformă, pete negre, impurități, aspect prăfuit, imperfecțiuni geometrice, aspect macroporos).

Lipsa protecției anticorozive sau degradarea celei existente (culoarea neuniformă, mătuiri, exfolieri, pete de rugină, scurgeri de oxizi de fier pe suprafața elementului)

Elementele infrastructurii, aparate de reazem, dispozitive de protecție la acțiuni seismice, sferturi de con.

Defecte de suprafața ale feței văzute (culoare neuniformă, pete negre, impurități).

Beton cu aspect friabil și/sau zone din beton exfoliat.

Lipsa protecției anticorozive sau degradarea celei existente (culoarea neuniformă, mătuiri, exfolieri, pete de rugină, scurgeri de oxizi de fier pe suprafața elementului).

Prezența vegetației pe elementele infrastructurii.

Calea podului și elementele aferente

- Calea pe pod sau pe trotuare este degradată (suprafața cu ciupituri, poroasă, încrețită).

- Cale cu făgașe și denivelări

- Cumularea la un element al structurii a mai multor degradări (coroziune, crăpături, striviri etc.)

- Degradarea (betonului și/sau coroziunea armăturii) parapetului, dislocarea stâlpului de prindere a parapetului, lipsa rostului în parapet.

- Denivelări ale căii pe pod

- Parapet cu geometrie generală necorespunzătoare

- Lipsa sau degradarea parapetului de siguranța și/sau a unor elemente din parapetul podului.

**3. Pod pe DN 1A km 40+676 – km 40+840**

Defecte și degradări

Elementele principale de rezistența ale suprastructurii

- Placa monolită prezintă defecte și degradări ale feței văzute (pete).

- Lipsa protecției anticorozive pe placa de beton armat din consola trotuarului.

Elementele de rezistența care susțin calea podului

Lipsa protecției anticorozive sau degradarea celei existente (culoarea neuniformă, mătuiri, exfolieri)

Elementele infrastructurii, aparate de reazem, dispozitive de protecție la acțiuni seismice, sferturi de con

Defecte de suprafața ale feței văzute (culoare neuniformă, pete negre, impurități).

Calea podului și elementele aferente

- Calea pe pod sau pe trotuare este degradată (suprafața cu ciupituri, poroasă, încrețită).

- Degradarea (betonului și/sau coroziunea armăturii) lisei de beton armat.

- Denivelari ale căii pe pod

- Degradarea parapetului de siguranța (rugina).

**4. Pod pe DN 1A km 42+707 – km 42+800**

Defecte și degrădări

Elementele principale de rezistența ale suprastructurii

- Placă monolită dintre grinzi prezintă defecte și degradări ale betonului

- Lipsa protecției anticorozive pe placa de beton armat între grinzi și consola trotuarului.

Elementele de rezistența care susțin calea podului

Lipsa protecției anticorozive sau degradarea celei existente (culoarea neuniformă, mătuiri, exfolieri)

Lipsa dispozitivelor de scurgere a apei, apa se scurge în prezent prin niste găuri în placa de suprabentonare

Sunt prezente degradări și defecte ale plăcii de beton armat (găuri, armături fără strat de acoperire)

Elementele infrastructurii, aparate de reazem, dispozitive de protecție la acțiuni seismice, sferturi de con

Defecte de suprafață ale feței văzute (culoare neuniformă, pete negre, impurități).

Aparatele de reazem trebuie curățate și întreținute.

Albia, aparări de mal, rampe de acces la pod și instalațiile pozate sau suspendate de pod

Prezența vegetației pe sferturile de con

Degradarea betonului de pe sferturile de con.

**5. Pod pe DN 1A km 49+398**

Defecte și degradari

Elementele principale de rezistența ale suprastructurii

- În zona casetelor sunt defecte de suprafața ale feței văzute (culoare neuniformă, pete negre, impurități)

- Lipsa protecției anticorozive pe placa de beton armat între grinzi.

Elementele de rezistență care susțin calea podului

Lipsa protecției anticorozive sau degradarea celei existente (culoarea neuniformă, mătuiri, exfolieri)

Elementele infrastructurii, aparate de reazem, dispozitive de protecție la acțiuni seismice, sferturi de con.

Defecte de suprafața ale feței văzute (culoare neuniformă, pete negre, impurități).

Aparatele de reazem trebuie curatate si intretinute.

Calea podului și elementele aferente

Calea pe pod sau pe trotuare este degradată (suprafața cu ciupituri, poroasă, increțită).

Cumularea la un element al structurii a mai multor degradări (coroziune, crăpături, striviri etc.)

Degradarea (betonului și/sau coroziunea armăturii) lisei de beton armat.

Rosturile de dilatație parțial acoperite cu asfalt și prezintă denivelări

Denivelări ale căii pe pod

Degradarea parapetului de siguranță.

**SITUAȚIA PROPUSĂ**

Soluția propune reciclarea în-situ a straturilor bituminoase existente cu aport de material granular și ranforsarea structurii existente prin realizarea unor straturi noi din mixturi asfaltice dupa cum urmează:

* frezarea mixturii existente pe 30cm și păstrarea materialului frezat în amplasament;
* 25 cm material frezat cu aport de strat granular stabilizat cu lianți hidraulici ;
* emulsionarea suprafeței cu emulsie cationică cu rupere rapidă de 0.9kg/mp
* strat de bază din AB31,5;
* emulsionarea suprafeței cu emulsie cationică cu rupere rapidă de 0.6kg/mp
* strat de legatură din BAD 22,4;
* emulsionarea suprafeței cu emulsie cationică cu rupere rapidă de 0.6kg/mp;
* strat de uzură din MASF 16;

**Amenajarea benzilor de încadrare și ale acostamentelor:**

Pentru asigurarea profilului transversal proiectat în zona acostamentelor sunt necesare lucrări de completare a profilului acostamentului existent.

Partea carosabilă va fi delimitată cu acostamente de 2 x 1,00 m, din care se va executa câte o banda de încadrare de 0,50 m cu acelasi tip de îmbrăcăminte ca și partea carosabilă.

Acostamentele existente vor fi curățate, reparate și reprofilate, în completarea lor executându-se casete pentru asigurarea lățimii de 100 cm din care 50 cm bandă de încadrare.

Pe tronsoanele de drum unde nu există benzi de încadrare se vor executa casete de încadrare peste care se vor executa straturile de ranforsare.

Acostamentele vor fi realizate în funcție de dispozitivele de scurgerea apelor și de amplasarea lor în localităti sau în extravilan din același tip de îmbrăcăminte ca și partea carosabilă ( în localități ) sau din pământ inierbat ( în afara localităților ).

În prealabil, se vor executa lucrări de reprofilare a acostamentelor la nivelul carosabilului existent, de tăiere a cavalierilor sau de completări cu material granular în funcție de nivelul existent .

Materialul necorespunzator va fi înlaturat și se vor face completări cu material granular, toată suprafața fiind compactată înaintea așternerii stratului de piatră spartă.

**Parcări și stații autobuz**

Sunt necesare lucrări de reparații, completări la parcările și stațiile mijloacelor de transport în comun, atât ale celor amenajate cât și pentru alte pozitii noi, acolo unde acestea sunt necesare.

Pe drumurile publice pe care se desfășoară frecvent circulația autobuzelor sau microbuzelor pe linii regulate de transport în comun se vor prevedea stații de transport în comun, de tip alveolar, în afara părții carosabile. Amplasarea lor se va efectua la propunerea administrației publice locale, cu avizul administratorului drumului și al politiei rutiere.

Amplasarea stațiilor de transport în comun în acelasi profil transversal al drumului este interzisă.

Stațiile de transport în comun nu pot fi folosite ca locuri de staționare sau parcare.

**Intersecții cu drumuri laterale**

Sunt necesare lucrări de racordare a drumurilor laterale la profilul nou al îmbrăcăminții.

Aceste lucrări se vor executa diferențiat în functie de importanța și îmbrăcămintea existentă pe drum lateral, dupa cum urmează :

a) Pentru drumurile laterale modernizate, respectiv cu îmbrăcăminte asfaltică, din beton de ciment sau pavaje, racordarea se va asigura cu o pana având în principiu aceeași alcătuire cu a straturilor de ranfosare de pe drumul național. Grosimea minimă a acestei pene va fi de 4 cm, iar profilul ei se va racorda la margine în profilul existent, prin frezare. Lățimea medie a acestei racordări va fi de 5,00 m.

b) Pentru drumurile laterale împietruite, racordarea profilului nou al îmbracăminții se va realiza cu un strat de piatră spartă cu grosimea minimă de 10 cm, prin decapare pe această grosime la capătul racordării. Lungimea acestei racordări va fi de 15.00 m.

c) Drumurile laterale din pamânt se vor racorda la profilul îmbrăcăminții noi executate printr-o împietruire cu grosimea de 30 cm, pe o lungime de 25 m.

Amenajarea intersecțiilor la același nivel între două drumuri se va realiza numai pe baza unui calcul de capacitate a intersecției, luându-se în considerare traficul orar de perspectiva, corespunzător celei de-a 30-a ore, în conformitate cu reglementările în vigoare.

În cazul depășirii capacității pentru o intersecție la nivel cu circulația reglementată prin indicatoare rutiere se poate avea în vedere soluția semaforizarii intersecțiilor situate în localități. În afara localităților, în asemenea situații, se va prevedea sens giratoriu sau intersecție denivelată.

**Marcaje rutiere**

La terminarea lucrărilor de refacere a sistemului rutier se vor executa marcaje rutiere longitudinale în ax și la marginea părții carosabile pe toata lungimea drumului și transversal în localități;

Pentru evitarea apariției defecțiunilor la îmbrăcămințile rutiere bituminoase, în scopul asigurării unei viabilităti corespunzătoare a drumului se impune ca la construcția și întreținerea drumurilor să se urmărească:

* utilizarea unor materiale cu caracteristici corespunzătoare, conform normativelor în vigoare;
* executarea unor lucrări de foarte bună calitate, cu respectarea strictă a tehnologiilor prescrise de normative și a parametrilor prevăzuți în proiecte;
* întretinerea drumurilor prin lucrări de calitate, executate la timp, urmărindu-se asigurarea unui caracter preventiv activității de întreținere.

**Parapeti de protectie**

Factorii de luat în calcul la amplasarea sistemelor de protecție sunt: categoria drumului, amplasamentul acestuia, configuratia terenului, prezenta unor structuri vulnerabile, zone adiacente periculoase, - conditii meteorologice locale nefavorabile (ceata frecventa, fum, etc.).

Diversele tipuri de dispozitive se clasifica astfel:

1. dispozitive de protectie a vehiculelor:

* parapete de siguranta, parapete de siguranta pentru lucrari de arta, atenuatori de soc,
* extremitati/racordari,
* paturi de oprire.

1. dispozitive de protectie pentru pietoni:

* parapete pietonale.

Pe tronsonul de drum supus expertizei au fost indentificate mai multe zone în care sunt aplasate dispozitive de protecție a vehiculelor.

Dispozitive de protecție a vehiculelor sunt amplasate de regula înainte și după lucrările de artă ( poduri și pasaje ) și pe coronamentele podețelor .

Cu referire la partea de drum, tratată dispozitivele de protecție a vehiculelor sunt parapeți de siguranță permanenți, montați pe acostamentele ambelor rampe ale podului/pasajului și pe podețe ca mână curentă pentru pietoni, pe ambele sensuri de circulație .

De regula aceste dispozitive de protecție nu sunt corespunzătoare din punct de vedere al clasei de performanța și al nivelului de protecție, lipsesc sau sunt degradate ( ruginite, deformate, etc.)

**LUCRĂRI DE POD**

**1. Pod pe DN 1A, km 28+300, în localitatea Cocani peste canal;**

* demolarea trotuarelor și desfacera căii până la structura de rezistență
* realizarea unei placi de suprabetonare C35/45 peste suprastructura existentă care să asigure (cale 7.80m + trotuare 2x1.50m utili)
* demolarea liselor de parapet pietonal;
* refacerea betonului de pantă, care are rol și de strat suport pentru hidroizolație
* realizarea hidroizolației (tip membrană) din materiale performante;
* realizarea stratului de protecție a hidriozolației;
* refacerea caii pe pod din două straturi;
* refacerea trotuarelor;

- curățirea prin sablare, a betoanelor segregate și a armăturilor neacoperite, corodate și ruginite;

- îndepărtarea totală a tencuielii de pe suprastructura și injectarea fisurilor ;

- îndepărtarea totală a tencuielii la infrastructură;

- în cazul în care, după îndepărtarea tencuielilor, se constată existența unor fisuri, acestea se vor injecta potrivit tehnologiilor existente;

- reparații cu betoane/mortare speciale la infrastructuri;

- cămășuirea fundatiilor;

- realizarea de ziduri de gardă noi și bancheta de rezemere a grinzilor nouă;

- protecția anticorozivă a infrastructurilor;

- protecția anticorozivă la suprastructură;

- realizarea unor aripi noi din beton armat;

- realizarea de scari și cașiuri;

- curățarea albiei pe o lungime de cca. 50m, amonte și aval de pod;

- amenajarea acostamentelor;

**2. Pod pe DN 1A, km 37+300, în localitatea Butimanu ;**

* demolarea plăcii de suprabetonare și a trotuarelor până la grinzi;
* executarea unei plăci de suprabetonare peste suprastructura de rezistența existentă care să aibă o lățime de 11.70m (cale 7.80m + trotuare 2x1.50m utili)
* demolarea liselor de parapet pietonal;
* refacerea betonului de pantă, care are rol și de strat suport pentru hidroizolație,
* realizarea hidroizolației (tip membrană) din materiale performante;
* realizarea stratului de protecție a hidriozolației;
* refacerea caii pe pod din două straturi;
* refacerea trotuarelor;
* reparații cu betoane/mortare speciale la infrastructuri;
* consolidarea fundațiilor;
* realizarea de ziduri de garda noi și bancheta de rezemare a grinzilor nouă;
* protectia anticorozivă a infrastructurilor;
* protectia anticoroziva la suprastructură;
* realizarea racordărilor cu terasamentul.

**3. Pod pe DN 1A, km 40+676 , în localitatea Cătunu peste Ialomița;**

- desfacerea straturilor căii până la structura de rezistența;

- repararea liselor de parapet pietonal;

- refacerea căii pe pod din două straturi;

- refacerea trotuarelor;

Se va reface stratul hidroizolator de protecție și racordul acestuia către gurile de scurgere existente, acestea fiind amplasate la limita părții carosabile și la interiorul curbelor în pozitia de minim a tablierului. La capetele structurilor vor fi refăcute cașiurile de descarcăre amenajate pereat pe taluz și dirijarea acestora la baza rampelor către emisar. Va fi menținută soluția existentă cu privire la modalitatea de preluare a apelor pluviale din zona podurilor; de asemenea, vor fi menținute capacitătile de scurgere prin secțiunea podurilor.

**4. Pod pe DN 1A, km 42+707 , în localitatea Cătunu;**

* desfacerea straturilor căii până la structura de rezistența;
* repararea liselor de parapet pietonal și suprabetonare;
* refacerea căii pe pod din două straturi;
* refacerea trotuarelor;
* repararea cu mortare speciale a defecțiunilor întâlnite după decopertări;
* montarea de guri de scurgere la interiorul curbei;
* protecție anticorozivă la elementele de suprastructură;
* repararea cu mortare speciale în zona pilelor;
* protecție anticorozivă la infrastructură;
* refacerea cașiului și scărilor pe taluze;
* montarea unor dispozitive de protecție la acțiuni seismice;
* vor fi menținute cu reparații locale actualele sisteme de colectare și evacuare ape pluviale. Se va reface stratul hidroizolator de protecție ți racordul acestuia către gurile de scurgere existente, acestea fiind amplasate la limita părții carosabile și la interiorul curbelor în poziția de minim a tablierului. La capetele structurilor vor fi refăcute cașiurile de descărcare amenajate pereat pe taluz și dirijarea acestora la baza rampelor către emisar. Va fi menținută soluția existentă cu privire la modalitatea de preluare a apelor pluviale din zona podurilor; de asemenea, vor fi menținute capacitățile de scurgere prin secțiunea podurilor.

**5. Pod peste râul Cricovul Dulce, pe DN 1A km 49+398, loc. Păstârnacu, județul Dâmbovița**

-desfacerea straturilor căii până la structura de rezistența;

-repararea liselor de parapet pietonal;

-refacerea căii pe pod din două straturi;

-refacerea trotuarelor;

-montarea unor dispozitive de protecție la acțiuni seismice;

- vor fi menținute cu reparații locale actualele sisteme de colectare și evacuare ape pluviale. Se va reface stratul hidroizolator de protecție și racordul acestuia către gurile de scurgere existente, acestea fiind amplasate la limita părtii carosabile și la interiorul curbelor în poziția de minim a tablierului. La capetele structurilor vor fi refăcute cașiurile de descărcare amenajate pereat pe taluz și dirijarea acestora la baza rampelor către emisar. Va fi menținută soluția existentă cu privire la modalitatea de preluare a apelor pluviale din zona podurilor; de asemenea, vor fi menținute capacitățile de scurgere prin secțiunea podurilor.

***Lucrări propuse la sistemul de colectare și evacuare a apelor pluviale, format din rigole, șanțuri și podețe****:*

* descărcarea apelor din rigole de acostament se va face prin casiuri amenajate pe taluze. Șanțurile de gardă vor fi pereate, indiferent de pantă.
* amplasarea șanțurilor de gardă se va face la distanța minimă de 5,00 m față de muchia taluzului debleului, iar în situația în care se aflî la piciorul rambleului, se va face la distanța minimă de 1,50 - 2,00 m, iar banda de teren dintre piciorul rambleului și șanțul de gardă va avea panta de 2% spre șanț.
* șanțurile existente vor fi decolmate, reparate și se va realiza completarea suprafețelor și a nivelului corelat cu nivelul acostamentului. Pe tronsoanele la care secțiunea actuală nu mai corespunde, se va realiza completarea secțiunii cu umplutură până la cota din proiect astfel încât să rezulte o suprafață constantă în secțiune transversală și se va asigura panta longitudinală de scurgere.

Podețele identificate sunt următoarele:

* Podeț pe DN A km 23+835 – L = 3,00 m;
* Podeț pe DN A km 28+540 – L = 2,00 m;
* Podeț pe DN A km 35+758 – L = 5,00 m;
* Podeț pe DN A km 39+955 – L = 5,00 m;
* Podeț pe DN A km 43+615 – L = 3,00 m;
* Podeț pe DN A km 46+385 – L = 4,00 m;
* Podeț pe DN A km 46+710 – L = 3,00 m;
* Podeț pe DN A km 47+090 – L = 5,00 m
* Podeț pe DN A km 49+300 – L = 5,00 m.
* Podețele existentese vor repara din punct de vedere al betoanelor de fata văzută prin asigurarea armăturilor și refacerea stratului de acoperire cu beton la dimensiunile constructive inițiale. Nu se vor modifica înalțimea liberă sub podeț sau deschiderea acestora. Vor fi asigurate debușeele de scurgere conform capacitătilor aprobate pentru acest obiectiv.
* Camerele de cădere se vor decolmata și reface astfel încat să se asigure sistemul de preluare și descărcare al apelor din zona drumului național.
* Vor fi decolmatate amenajările aval ale podețelor astfel încât să permita descărcarea gravitaționala a sistemului de preluare și colectare ape pluviale prin secțiunea acestora.

b) ***cumularea cu alte proiecte***: nu este cazul;

c) ***utilizarea resurselor naturale***: se vor utiliza resurse naturale în cantităţi limitate, iar materialele necesare realizării proiectului vor fi preluate de la societăţi autorizate;

d) ***producţia de deşeuri***: deşeurile generate în perioada de execuţie vor fi stocate selectiv şi predate către societăţi autorizate din punct de vedere al mediului pentru activităţi de colectare/valorificare/eliminare;

e) ***emisiile poluante, inclusiv zgomotul şi alte surse de disconfort***: lucrările şi măsurile prevăzute în proiect nu vor afecta semnificativ factorii de mediu (aer, apă, sol, aşezări umane);

f) ***riscul de accident, ţinându-se seama în special de substanţele şi de tehnologiile utilizate***: riscul de accident, pe perioada execuţiei lucrărilor este redus, deoarece nu se utilizează substanţe periculoase.

***3.Localizarea proiectelor***

2.1. utilizarea existentă a terenului: conform Certificatului de urbanism nr. 155 din 22.09.2022, categoria de folosință a terenului este neproductiv(drum);

2.2. relativa abundenţă a resurselor naturale din zonă, calitatea şi capacitatea regenerativă a acestora: nu este cazul;

2.3. *capacitatea de absorbţie a mediului, cu atenţie deosebită pentru*:

1. zonele umede: nu este cazul;
2. zonele costiere: nu este cazul

c) zonele montane şi cele împădurite: nu este cazul;

d) parcurile şi rezervaţiile naturale: nu este cazul;

e) ariile clasificate sau zonele protejate prin legislaţia în vigoare: nu este cazul;

f) zonele de protecţie specială, mai ales cele desemnate prin Ordonanţa de Urgenţă a Guvernului nr. **[57/2007](file:///D:\\MIRELA\\saptamanal%202010\\1_NOUTATI%20Procedura%20EIA(Dalia)_SEPT_2009\\Documents%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00103869.htm)** privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, cu modificările şi completările ulterioare, zonele prevăzute prin Legea nr. **[5/2000](file:///D:\\MIRELA\\saptamanal%202010\\1_NOUTATI%20Procedura%20EIA(Dalia)_SEPT_2009\\Documents%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00033752.htm)** privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional – Secţiunea a III – a – zone protejate, zonele de protecţie instituite conform prevederilor Legii apelor nr. **[107/1996](file:///D:\\MIRELA\\saptamanal%202010\\1_NOUTATI%20Procedura%20EIA(Dalia)_SEPT_2009\\Documents%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00008742.htm)**, cu modificările şi completările ulterioare, şi Hotărârea Guvernului nr. **[930/2005](file:///D:\\MIRELA\\saptamanal%202010\\1_NOUTATI%20Procedura%20EIA(Dalia)_SEPT_2009\\Documents%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00085898.htm)** pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul şi mărimea zonelor de protecţie sanitară şi hidrogeologică: proiectul nu este inclus în zone de protecţie specială desemnate;

g) ariile în care standardele de calitate a mediului stabilite de legislaţie au fost deja depăşite: nu au fost înregistrate astfel de situaţii;

h) ariile dens populate: nu e cazul;

i) peisajele cu semnificaţie istorică, culturală şi arheologică: nu este cazul;

**3.*Caracteristicile impactului potenţial:***

a) extinderea impactului: aria geografică şi numărul persoanelor afectate: impactul va fi local, numai în zona de lucru, pe perioada execuţiei ;

b) natura transfrontieră a impactului: nu este cazul;

c) mărimea şi complexitatea impactului: impact relativ redus şi local pe perioada execuţiei proiectului;

d) probabilitatea impactului: impact cu probabilitate redusă atât pe parcursul realizării investiţiei, cât şi după realizarea acestuia, deoarece măsurile prevăzute de proiect nu vor afecta semnificativ factorii de mediu (aer, apă, sol, aşezări umane);

e) durata, frecvenţa şi reversibilitatea impactului: impact cu durată, frecvenţă şi reversibilitate reduse datorită naturii proiectului şi măsurilor prevăzute de acesta.

**II.** Proiectul propus nu intră sub incidenţa art. 28 din O.U.G. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, cu modificările si completările ulterioare, amplasamentul propus nu se află în/sau vecinătatea unei arii naturale protejate sau alte habitate sensibile.

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

Conform adresei ADMINISTRAȚIEI BAZINALE DE APĂ BUZĂU-IALOMIȚA nr. 11033 din 17.07.2023, nu este necesară întocmirea SEICA având în vedere că lucrările care se vor executa, nu produc un impact negativ semnificativ asupra apelor de suprafață și asupra apelor subterane.

***Condiţiile de realizare a proiectului****:*

***Titularul are obligaţia de a urmări modul de respectare a legislaţiei de mediu în vigoare pe toata perioada de execuţie a lucrărilor şi după realizarea acestuia să ia toate măsurile necesare pentru a nu se produce poluarea apelor subterane, de suprafaţă, a solului sau a aerului***.

* ***Respectarea condițiilor impuse prin avizele solicitate în Certificatul de Urbanism.***
* ***Titularul are obligația respectării condițiilor impuse prin actele de reglementare emise/solicitate de alte autorități.***

**Pentru organizarea de şantier:**

* este interzisa amplasarea organizării de șantier în albia minoră a cursurilor de apă sau în zona inundabilă a acestora;
* organizarea de șantier nu se va amplasa în apropierea zonelor locuite, reducându-se pe cât posibil desfășurarea traficului greu;
* depozitarea materialelor de construcţie şi a deşeurilor rezultate se va face în zone special amenajate fără să afecteze circulaţia în zonă;
* utilajele de construcţii se vor alimenta cu carburanţi numai în zone special amenajate fără a se contamina solul cu produse petroliere;
* întreţinerea utilajelor/mijloacelor de transport (spălarea lor, efectuarea de reparaţii, schimburile de ulei) se vor face numai la service-uri/baze de producţie autorizate;
* toate echipamentele mecanice trebuie să respecte standardele referitoare la emisiile de zgomot în mediu conform H.G. nr. 1756/2006 privind emisiile de zgomot în mediu produse de echipamentele destinate utilizării în exteriorul clădirilor;
* deşeurile menajere se vor colecta în europubelă şi se vor preda către unităţi autorizate;
* pentru lucrările specifice de şantier se vor utiliza toalete ecologice;
* nu se vor depozita în albia cursurilor de apă materialele rezultate/folosite la execuția lucrărilor;
* este interzisă depozitarea deșeurilor, rezultate în urma executarii proiectului, în albia minora sau în albia majoră(zone inundabile) a cursurilor de apă;
* deșeurile menajere din organizarea de șantier, precum și cele rezultate din tehnologiile de executie, se vor depozita în spații special amenajate, până la preluarea acestora de firme specializate;

**Protecţia apelor**

***Se vor respecta conditiile impuse prin Avizul de gospodărire al apelor nr. 168 din 02.10.2023;***

***Pe tronsonul vizat de proiect nu se vor realiza lucrări în albia minoră a cursurilor de apă și nu vor exista lucrări provizorii în albiile cursurilor de apă vizate de proiect.***

* nu se vor evacua ape uzate în apele de suprafaţă sau subterane, nu se vor manipula sau depozita deşeuri, reziduuri sau substanţe chimice, fără asigurarea condiţiilor de evitare a poluării directe sau indirecte a apelor de suprafaţă sau subterane;

**Protecţia aerului**

* materialele de construcţie se vor depozita în locuri închise şi ferite de acţiunea vântului, pentru evitarea dispersiei particulelor de praf, ciment, var etc.;
* materialele de construcţie pulverulente se vor manipula în aşa fel încât să se reducă la minim nivelul de particule ce pot fi antrenate de curenţii atmosferici;
* emisiile de poluanţi rezultaţi de la vehiculele rutiere trebuie să se încadreze în normele tehnice privind siguranţa circulaţiei rutiere şi protecţiei mediului, verificaţi prin inspecţia tehnică periodică; cantităţile anuale de poluanţi emişi din activitatea de transport se calculează folosind metodologia specifică;
* concentraţiile noxelor emise de la motoarele termice care funcţionează pe motorină nu vor depăşi limitele maxime admise de H.G. 743/2002;
* în perioadele secetoase şi ori de câte ori este nevoie se vor umecta căile de acces pentru evitarea poluării cu praf;

**Protecția împotriva zgomotului**

- toate echipamentele mecanice trebuie să respecte standardele referitoare la emisiile de zgomot în mediu conform H.G. nr. 1756/2006 privind emisiile de zgomot în mediu produse de echipamentele destinate utilizării în exteriorul clădirilor;

- în timpul execuţiei şi funcţionării proiectului nivelul de zgomot echivalent se va încadra în limitele SR 10009-2017/C91:2020 – Acustică - limite admisibile ale nivelului de zgomot în mediul ambiant, STAS 6156/1986 - Protecţia împotriva zgomotului in construcţii civile și social - culturale şi OM nr. 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă şi sănătate publică privind mediul de viaţă al populaţiei, cu modificările și completările ulterioare respectiv:

* 65 dB - la limita zonei funcţionale a amplasamentului;
* 55 dB în timpul zilei/45 dB noaptea (orele 23.00-7.00) – la fațada clădirilor învecinate, considerate zone protejate;

**Protecţia solului**

* mijloacele de transport vor fi asigurate astfel încât să nu existe pierderi de material sau deşeuri în timpul transportului;
* utilajele de construcţii se vor alimenta cu carburanţi numai în zone special amenajate fără a se contamina solul cu produse petroliere;
* întreţinerea utilajelor/mijloacelor de transport (spălarea lor, efectuarea de reparaţii, schimburile de ulei) se vor face numai la service-uri/baze de producţie autorizate;
* alimentarea cu carburanţi a mijloacelor de transport se va face de la staţii de distribuţie carburanţi autorizate, iar pentru utilaje alimentarea se va face numai cu respectarea tuturor normelor de protecţie mediului;
* se vor amenaja spaţii amenajate corepunzător pentru depozitarea materialelor de construcţie şi pentru depozitarea temporară a deşeurilor generate;
* se interzice poluarea solului cu carburanţi, uleiuri uzate în urma operaţiilor de staţionare, aprovizionare, depozitare sau alimentare cu combustibili a utilajelor şi a mijloacelor de transport sau datorită funcţionării necorespunzătoare a acestora;
* în perioada de funcționare se vor amenaja spații pentru depozitarea deșeurilor rezultate din activitate

***Modul de gospodărire a deşeurilor***

***Titularul are obligaţia respectării prevederilor Ordonanței de Urgenţă a Guvernului României privind protecţia mediului nr. 195/2005, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 265/2006, Ordonanței de Urgență nr. 92/2021 privind regimul deşeurilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.17/2023;***

- deşeurile reciclabile rezultate în urma lucrărilor de construcţii se vor colecta selectiv prin grija executantului lucrării, selectiv pe categorii şi vor fi predate la firme specializate în valorificarea lor;

- deşeurile menajere se vor colecta în europubelă şi se vor preda către firme specializate;

- este interzisă depozitarea deșeurilor, rezultate în urma executării proiectului, în albia minoră sau în albia majoră(zone inundabile) a cursurilor de apă.

**Lucrări de refacere a amplasamentului**

- în cazul unor poluări accidentale se va reface zona afectată;

- la încetarea activităţii se vor dezafecta construcţiile/instalaţiile existente şi se va readuce terenul la starea inițială în vederea utilizării ulterioare a terenului;

**Monitorizarea**

**În timpul implementării proiectului:** în scopul eliminării eventualelor disfuncţionalităţi, pe întreaga durată de execuţie a lucrărilor vor fi supravegheate:

- respectarea cu stricteţe a limitelor şi suprafeţelor ;

- modul de depozitare a materialelor de construcţie;

- respectarea rutelor alese pentru transportul materialelor de construcţie;

- respectarea normelor de securitate a muncii;

- respectarea măsurilor de reducere a poluării;

- refacerea la sfârşitul lucrărilor a zonelor afectate de lucrările de organizare a şantierului;

- nivelul de zgomot – în cazul apariţiei sesizărilor din partea populaţiei datorate depăşirii limitelor admisibile se vor lua măsuri organizatorice şi/sau tehnice corespunzătoare de atenuare a impactului.

***Proiectul propus nu necesită parcurgerea celorlalte etape ale procedurilor de evaluare a impactului asupra mediului, evaluarea adecvată și evaluarea impactului asupra corpurilor de apă****.*

Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a proiectului, iar în situaţia în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifică condiţiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligaţia de a notifica autoritatea competentă emitentă.

Orice persoană care face parte din publicul interesat şi care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanţei de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanţial, actele, deciziile ori omisiunile autorităţii publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. [**554/2004**](https://idrept.ro/00079384.htm), cu modificările şi completările ulterioare.

Se poate adresa instanţei de contencios administrativ competente şi orice organizaţie neguvernamentală care îndeplineşte condiţiile prevăzute la art. 2 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului, considerându-se că acestea sunt vătămate într-un drept al lor sau într-un interes legitim.

Actele sau omisiunile autorităţii publice competente care fac obiectul participării publicului se atacă în instanţă 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 instanţei de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art. 21 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului au obligaţia să solicite autorităţii publice emitente a deciziei prevăzute la art. 21 alin. (3) sau autorităţii 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 cunoştinţa publicului a deciziei.

Autoritatea publică emitentă are obligaţia 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 soluţionare a plângerii prealabile prevăzută la art. 22 alin. (1) este gratuită şi trebuie să fie echitabilă, rapidă şi corectă.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului şi ale Legii nr. [**554/2004**](https://idrept.ro/00079384.htm), cu modificările şi completările ulterioare.

**DIRECTOR EXECUTIV**,

**Laura Gabriela BRICEAG**

**Șef Serviciu A.A.A.**, **Întocmit,**

**Maria MORCOAȘE consilier AAA**

**Grațiela CIOCOIU- BUNILĂ**

**p. Șef Serviciu C.F.M.,**

**Dorela MIRICĂ**