

DECIZIA ETAPEI DE INCADRARE (proiect)
Nr. 10499 din 28.03.2024

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **COMUNA CARLOGANI** cu sediul social în **Cirlogani, str. Centrala, nr. 104**, înregistrată la APM Olt cu nr. 10499 din 26.10.2023, 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. 49/2001, cu modificările și completările ulterioare, **APM Olt decide**, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de **28.03.2024**, că proiectul: **”MODERNIZARE DRUMURI DE EXPLOATARE AGRICOLA IN COMUNA CARLOGANI”**, propus a fi amplasat în comuna Carlogani, județul Olt, **nu se supune evaluării impactului asupra mediului**

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea 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, lit. b);

Având în vedere starea de viabilitate a drumurilor propuse, total necorespunzătoare, cu denivelări permanente ale suprafeței carosabile, cu noroi și aluviuni pe timp cuprecipitații sau praf pe timp secetos, modernizarea acestora este necesară pentru asigurarea următoarelor oportunități:

- asigură circulația utilajelor și atelajelor agricole în deplină siguranță, fiind trasee care permit scoaterea circulației acestora din drumul județean DJ 644 și drumul comunal DC 22;
- circulația utilajelor și atelajelor agricole la terenurile agricole deservite de drumurile de exploatare se desfășoară din drumul județean DJ 644 și drumul comunal DC 22;
- preluarea traficului de utilaje și atelaje agricole se va desfășura pe aceste drumuri, fără a mai fi nevoie de utilizarea drumurilor județene precum și în deplină siguranță;
- asigură dezvoltarea activităților agricole prin crearea de asociații ale proprietarilor de terenuri agricole, precum și creșterea posibilității de creare a agenților economici cu profil agricol ;
- crește gradul de siguranță la transportul produselor ;
- scurtează durata transportului produselor agricole și al materialelor necesare culturilor: îngrășăminte, materiale fitosanitare, etc ;
- îmbunătățește condițiile de mediu prin diminuarea noxelor și a prafului ;
- asigură protecția zonei drumului împotriva acțiunii necontrolate a apei și a fenomenului de îngheț-dezgheț ;
- reduce costurile de transport și consumul de carburant și lubrefianți ;
- diminuează uzura prematură a componentelor autovehiculelor care transportă produse agricole;
- creșterea condițiilor de recoltare și transport la timpul optim a producției realizate, precum și eliminarea pierderilor la recoltare;
- creșterea condițiilor pentru comasările ulterioare de teren alături de cele deja existente;
- scurgerea surplusului de apă pluvială de pe terenurile agricole prin șanțurile create la drumurile modernizate.

Drumurile de exploatare ce fac obiectul prezentului studiu au o lungime totală de 6,874 km, din care:

1. Drumul de exploatare DE 1137 - L = 798,0m ;
2. Drumul de exploatare DE 1377 - L = 900,0m ;
3. Drumul de exploatare DE 1158 - L = 476,0m ;
4. Drumul de exploatare DE 1326 - L = 636,0m ;
5. Drumul de exploatare DE 1328 - L = 399,0m ;
6. Drumul de exploatare DE 1158 tronson 2 - L = 600,0m ;
7. Drumul de exploatare DE 655 tronson 1 - L = 340,0m ;
8. Drumul de exploatare DE 655 tronson 2 - L = 792,0m ;
9. Drumul de exploatare DE 69 - L = 400,0m ;
10. Drumul de exploatare DE 44 - L = 405,0m ;
11. Drumul de exploatare DE 494 - L = 1128,0m .

Total 6,874 km

Drumurile ce fac obiectul studiului sunt drumuri de exploatare agricolă situate în extravilanul comunei Cârlogani, care asigură accesul către drumul județean DJ 644 și drumul comunal DC 22. Din punct de vedere al stării tehnice, drumurile de exploatare agricolă la care se referă acest proiect se prezintă astfel:

- Nu au capacitate portantă corespunzătoare pentru preluarea unui trafic rutier care este în creștere

- Din punct de vedere al sistemului rutier nu există, drumurile fiind din pământ

- Apa stagnează pe partea carosabilă

- Există numeroase denivelări și gropi

- Geometria transversală și pantele longitudinale nu pot asigura scurgerea apelor

- Podețele de descărcare transversală a apelor meteorice lipsesc sau sunt într-un grad avansat de degradare, subdimensionate gabaritic

- Siguranța circulației este periclitată de o geometrie neamenajată

- Geometria drumului în plan nu asigură siguranță și confort participanților la trafic

- Pantele longitudinale (declivitățile) și cele în sens transversal nu sunt uniforme

Din punct de vedere morfologic traseul studiat străbate zone de dealuri și zone relativ plane cu ușoare pante ale versanților naturali către platforma drumului, favorizând concentrării de ape și înmuierea patului drumului.

Lucrări proiectate

Prin prezentul studiu se propune modernizarea drumurilor de exploatare pe o lungime de 6,874 km.

Este de menționat faptul că traseul în plan se înscrie pe traseul existent al drumurilor, proprietatea Comunei Cârlogani și reprezintă extravilanul.

Elementele geometrice în profil transversal au fost adoptate având în vedere situația existentă din teren obligatia de a păstra traseul existent al drumurilor în vederea evitării expropriilor și importanța acestor drumuri publice, clasei tehnică V, drumuri de exploatare categoria I.

Profil Transversal Tip I - se aplică pe :

1. Drumul de exploatare DE 1158 tronson 1 - L = 476,0m ;

2. Drumul de exploatare DE 1326 - L = 636,0m ;

3. Drumul de exploatare DE 1328 - L = 399,0m ;

4. Drumul de exploatare DE 1158 tronson 2 - L = 600,0m ;

lățimea părții carosabile - 3.50 m

lățimea acostamentelor - 2 x 0.50m

panta transversală în aliniament - panta unica 2,5%

panta transversala acostament - 4%

Profil Transversal Tip II - se aplică pe :

1. Drumul de exploatare DE 655 tronson 2 - L = 792,0m ;

lățimea părții carosabile - 4.00 m

lățimea acostamentelor - 2 x 0.50m

panta transversală în aliniament - panta unica 2,5%

panta transversala acostament - 4%

Structura rutiera

Structura rutieră de drum s-a adoptat în conformitate cu STAS NP 116-04 - Normativ privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru drumuri, în baza Expertizei tehnice și a Studiului geotehnic astfel:

- 4 cm strat de uzura din BAPC 16

- 6 cm strat de legătură BADPS 22,4

- 10 cm strat din macadam ordinar

- 20 cm strat de fundație din balast

- 10 cm strat de formă din pământ consolidat cu 30% balast

cu următoarele operații de bază:

curățirea de vegetație și resturi menajere

săpatura strat vegetal

reprofilarea patului drumului în scopul corectării - denivelărilor din profil transversal și profil longitudinal

realizarea unui strat de formă de 10cm din pământ consolidat cu 30% balast

realizarea strat de fundație din balast cu grosimea de 20 cm, cu respectarea condițiilor de calitate ale balastului

realizarea unui strat din macadam ordinar cu grosimea de 10 cm

realizarea îmbrăcămintii bituminoase din strat de legătură BADPS 22,4 cu grosimea de 6 cm

realizarea îmbrăcămintii bituminoase din strat de uzura din BAPC 16 cu grosimea de 4 cm

Acostamentele vor fi consolidate cu 10cm balast.

Profil Transversal Tip III - se aplică pe :

1. Drumul de exploatare DE 1137 - L = 798,0m ;
2. Drumul de exploatare DE 1377 - L = 900,0m ;
3. Drumul de exploatare DE 655 tronson 1 - L = 340,0m ;
4. Drumul de exploatare DE 69 - L = 400,0m ;
5. Drumul de exploatare DE 44 - L = 405,0m ;
6. Drumul de exploatare DE 494 - L = 1128,0m .

lățimea părții carosabile - 4.00 m

lățimea acostamentelor - 2 x 0.50m

panta transversală în aliniament - panta unica 3,0%

panta transversala acostament - 4%

Structura rutieră

Structura rutieră de drum s-a adoptat în conformitate cu STAS NP 116-04 - Normativ privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru drumuri, în baza Expertizei tehnice și a Studiului geotehnic astfel:

- 20 cm strat de piatră spartă cu înnoroire și împănare

- 30 cm strat de fundatie din balast

cu urmatoarele operatii de baza:

curatirea de vegetatie si resturi menajere

sapatura strat vegetal

reprofilarea patului drumului în scopul corectării - denivelărilor din profil transversal și profil longitudinal

realizarea strat de fundație din balast cu grosimea de 30 cm, cu respectarea condițiilor de calitate ale balastului

realizarea unui strat din piatră spartă cu grosimea de 20 cm, cu înnoroire și împănare

Acostamentele vor fi consolidate cu 10cm balast.

Scurgerea apelor

La stabilirea lucrărilor de amenajare a sistemelor de colectare și evacuare a apelor pluviale s-a avut în vedere următoarele:

- proiectarea dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafață se face în conformitate cu situația existentă, astfel încât apele să fie colectate rapid de pe platformă și evacuate lateral, eventual spre canalele sau pâraiele existente, prin locuri care permit acest lucru;

- protejarea pereților dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafață sau păstrarea lor din pământ se va efectua pe baza prevederilor normelor în vigoare, funcție de valoarea declivităților pe care le urmăresc aceste dispozitive și funcție de modalitățile concrete de evacuare a apelor din zona drumurilor respective;

- se apreciază că este necesară prevederea de lucrări de protejare a pereților s-au prevazut rigole pereate, soluție tehnică care asigură și protejarea dispozitivului împotriva colmatării, avand in vedere panta longitudinala a drumurilor, mai mare de 4%.

Protejarea pereților dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafață se va realiza cu beton de ciment C30/37 cu grosimea de 10 cm turnat la fata locului pe strat de nisip de 5 cm ;

- în zona intersecțiilor cu drumurile laterale si pentru a se asigura accesul la terenurile agricole se va asigura continuitatea scurgerii apelor de suprafață prin șanțurile proiectate, prevăzându-se podețe tubulare de dimensiuni adecvate sau dirijând apele în lungul drumurilor cu care se intersectează (dacă este posibil acest lucru);

- apele din șanțuri se vor descărca transversal prin podețe tubulare de dimensiuni corespunzătoare, existente sau proiectate și modul de scurgere a acestora se va realiza transversal sau longitudinal drumului, urmărindu-se îndepărtarea lor din zona construcției.

Podețe

- asigurarea continuității scurgerii apelor de suprafață în zona acceselor prin proiectarea de podețe

tubulare corespunzătoare;

- adaptarea la teren a podețelor tubulare sau dalate utilizate se va efectua în conformitate cu prevederile Normativului P19-2003;

- evitarea scurgerii apelor de suprafață colectate din zona drumurilor respective în terenurile situate lateral acestora.

Scurgerea apelor de pe partea carosabilă este asigurată prin pantele transversale ale profilurilor iar în lungul drumului prin șanțurile existente ce vor fi aduse la profil și prin cele proiectate. Apele pluviale vor fi dirijate către podețele existente și cele proiectate.

1. Drum de exploatare DE 1137 - L = 798,0m

Podețe existente și proiectate

Km 0 + 002 - podeț transversal nou Ø600mm, L=6,90m, timpane, racordare 2 x 5,0m cu șanț periat

Km 0 + 605 - podeț transversal nou Ø600mm, L=6,90m, o cameră de cădere, timpane, racordare 2 x 5,0m cu șanț periat

Km 0 + 735 - podeț transversal nou Ø600mm, L=6,90m, o cameră de cădere, timpane, racordare 2 x 5,0m cu șanț periat

Scurgerea apelor

Km 0 + 000 ÷ Km 0 + 798 - stânga - șanț de pamânt

Drumurile laterale și racordările se vor amenaja cu aceeași structură rutieră ca și cea a drumului principal:

Racordare la DJ 644 - S = 40,0 mp

Racordare la drumuri laterale - S = 40,0 mp

Drumuri laterale

Km 0 + 107 - dreapta - 10,0m X 4,0m = 40,0 mp

Km 0 + 220 - dreapta - 10,0m X 4,0m = 40,0 mp

Km 0 + 320 - dreapta - 10,0m X 4,0m = 40,0 mp

Km 0 + 428 - dreapta - 10,0m X 4,0m = 40,0 mp

Platforme de întâlnire

Pentru siguranța rutieră datorită lățimii mici a părții carosabile (drumuri cu o bandă de circulație) s-au prevăzut platforme de întâlnire conform STAS-022-1999 art.2.3 alin(2) realizate cu aceeași structură rutieră ca și cea a traseului principal.

Km 0 + 300 - stânga - S = 40,0mp

Km 0 + 600 - stânga - S = 40,0mp

Siguranța Circulației

Proiectarea lucrărilor de protecție pentru siguranța circulației (parapete și stâlpi de dirijare) s-a efectuat în conformitate cu prevederile Indicativului AND 591-05 și a ST 1948/1-91 și STAS 1984/2-95. indicatoare rutiere - 5buc

2. Drum de exploatare DE 1377 - L = 900,0m

Podețe existente și proiectate

Km 0 + 125 - stânga - podeț lateral nou Ø400mm, L=6,90m, timpane, racordare 2 x 5,0m cu șanț periat

Km 0 + 225 - stânga - podeț lateral nou Ø400mm, L=6,90m, timpane, racordare 2 x 5,0m cu șanț periat

Scurgerea apelor

Km 0 + 000 ÷ Km 0 + 900 - stânga - șanț de pamânt

Km 0 + 500 ÷ Km 0 + 900 - dreapta - șanț de pamânt

Drumurile laterale și racordările se vor amenaja cu aceeași structură rutieră ca și cea a drumului principal:

Racordare la DJ 644 - S = 40,0 mp

Racordare la drumuri laterale - S = 80,0 mp

Drumuri laterale

Km 0 + 100 - dreapta - 10,0m X 4,0m = 40,0 mp

Km 0 + 125 - stânga - 10,0m X 4,0m = 40,0 mp

Km 0 + 215 - dreapta - 10,0m X 4,0m = 40,0 mp

Km 0 + 225 - stânga - 10,0m X 4,0m = 40,0 mp

Km 0 + 410 - stânga - 10,0m X 4,0m = 40,0 mp

Km 0 + 520 - dreapta - 10,0m X 4,0m = 40,0 mp

Km 0 + 625 - dreapta - 10,0m X 4,0m = 40,0 mp

Km 0 + 730 - dreapta - 10,0m X 4,0m = 40,0 mp

Platforme de întâlnire

Pentru siguranța rutieră datorită lățimii mici a părții carosabile (drumuri cu o bandă de circulație) s-au prevăzut platforme de întâlnire conform STAS-022-1999 art.2.3 alin(2) realizate cu aceeași structură rutieră ca și cea a traseului principal.

Km 0 + 300 - dreapta - S = 40,0mp

3. Drum de exploatare DE 1158 tronson 1 - L = 476,0m

Podete existente și proiectate

Km 0 + 425 - podeț transversal nou Ø400mm, L=6,90m, o cameră de cădere, timpane, racordare 2 x 5,0m cu șanț pereat

Scurgerea apelor

Km 0 + 000 ÷ Km 0 + 476 - dreapta - șanț de pamânt

Drumurile laterale și racordările se vor amenaja cu aceeași structură rutieră ca și cea a drumului principal:

Racordare la DJ 644 - S = 40,0 mp

Racordare la drumuri laterale - S = 10,0 mp

Drumuri laterale

Km 0 + 476 - dreapta - 10,0m X 3,5m = 35,0 mp

Platforme de întâlnire

Pentru siguranța rutieră datorită lățimii mici a părții carosabile (drumuri cu o bandă de circulație) s-au prevăzut platforme de întâlnire conform STAS-022-1999 art.2.3 alin(2) realizate cu aceeași structură rutieră ca și cea a traseului principal.

Km 0 + 200 - stânga - S = 40,0mp

Siguranța Circulației

Proiectarea lucrărilor de protecție pentru siguranța circulației (parapete și stâlpi de dirijare) s-a efectuat în conformitate cu prevederile Indicativului AND 591-05 și a ST 1948/1-91 și STAS 1984/2-95. În vederea asigurării siguranței circulației, pe sectoarele asfaltate se vor executa:

marcaje rutiere - 0,500 km

indicatoare rutiere - 2buc

4. Drum de exploatare DE 1326 - L = 636,0m

Scurgerea apelor

Km 0 + 000 ÷ Km 0 + 636 - dreapta - șanț de pamânt

Drumurile laterale și racordările se vor amenaja cu aceeași structură rutieră ca și cea a drumului principal:

Racordare la drumuri laterale - S = 10,0 mp

Drumuri laterale

Km 0 + 630 - stânga - 10,0m X 3,5m = 35,0 mp

Km 0 + 636 - stânga - 10,0m X 3,5m = 35,0 mp

Platforme de întâlnire

Pentru siguranța rutieră datorită lățimii mici a părții carosabile (drumuri cu o bandă de circulație) s-au prevăzut platforme de întâlnire conform STAS-022-1999 art.2.3 alin(2) realizate cu aceeași structură rutieră ca și cea a traseului principal.

Km 0 + 300 - stânga - S = 40,0mp

Siguranța Circulației

Proiectarea lucrărilor de protecție pentru siguranța circulației (parapete și stâlpi de dirijare) s-a efectuat în conformitate cu prevederile Indicativului AND 591-05 și a ST 1948/1-91 și STAS 1984/2-95. În vederea asigurării siguranței circulației, pe sectoarele asfaltate se vor executa:

marcaje rutiere - 0,660 km

indicatoare rutiere - 2buc

5. Drum de exploatare DE 1328 - L = 399,0m

Podete existente și proiectate

Km 0 + 425 - podeț transversal nou Ø600mm, L=6,90m, o cameră de cădere, timpane, racordare 2 x 5,0m cu șanț pereat

Scurgerea apelor

Km 0 + 000 ÷ Km 0 + 399 - dreapta - șanț de pamânt

Drumurile laterale și racordările se vor amenaja cu aceeași structură rutieră ca și cea a drumului principal:

Racordare la drumuri laterale - S = 20,0 mp

Drumuri laterale

Km 0 + 399 - dreapta - 40,0m X 3,5m = 140,0 mp

Platforme de întâlnire

Pentru siguranța rutieră datorită lățimii mici a părții carosabile (drumuri cu o bandă de circulație) s-au prevăzut platforme de întâlnire conform STAS-022-1999 art.2.3 alin(2) realizate cu aceeași structură rutieră ca și cea a traseului principal.

Km 0 + 200 - stânga - S = 40,0mp

Siguranța Circulației

Proiectarea lucrărilor de protecție pentru siguranța circulației (parapete și stâlpi de dirijare) s-a efectuat în conformitate cu prevederile Indicativului AND 591-05 și a ST 1948/1-91 și STAS 1984/2-95. În vederea asigurării siguranței circulației, pe sectoarele asfaltate se vor executa:

marcaje rutiere - 0,450 km

indicatoare rutiere - 1buc

6. Drum de exploatare DE 1158 tronson 2 - L = 600,0m

Podete existente și proiectate

Km 0 + 425 - podet transversal nou Ø600mm, L=6,90m, o cameră de cădere, timpane, racordare 2 x 5,0m cu șanț pereal

Scurgerea apelor

Km 0 + 000 ÷ Km 0 + 600 - dreapta - șanț de pamânt

Drumurile laterale și racordările se vor amenaja cu aceeași structură rutieră ca și cea a drumului principal:

Racordare la DE 1328 - S = 40,0 mp

Platforme de întâlnire

Pentru siguranța rutieră datorită lățimii mici a părții carosabile (drumuri cu o bandă de circulație) s-au prevăzut platforme de întâlnire conform STAS-022-1999 art.2.3 alin(2) realizate cu aceeași structură rutieră ca și cea a traseului principal.

Km 0 + 300 - stânga - S = 40,0mp

Km 0 + 600 - stânga - S = 40,0mp

Siguranța Circulației

Proiectarea lucrărilor de protecție pentru siguranța circulației (parapete și stâlpi de dirijare) s-a efectuat în conformitate cu prevederile Indicativului AND 591-05 și a ST 1948/1-91 și STAS 1984/2-95. În vederea asigurării siguranței circulației, pe sectoarele asfaltate se vor executa:

marcaje rutiere - 0,600 km

indicatoare rutiere - 1buc

7. Drum de exploatare DE 655 tronson 1 - L = 340,0m

Scurgerea apelor

Km 0 + 000 ÷ Km 0 + 340 - dreapta - șanț de pamânt

Km 0 + 000 ÷ Km 0 + 340 - stânga - șanț de pamânt

Drumurile laterale și racordările se vor amenaja cu aceeași structură rutieră ca și cea a drumului principal:

Racordare la drumuri laterale - S = 20,0 mp

Drumuri laterale

Km 0 + 335 - dreapta - 10,0m X 4,0m = 40,0 mp

Siguranța Circulației

Proiectarea lucrărilor de protecție pentru siguranța circulației (parapete și stâlpi de dirijare) s-a efectuat în conformitate cu prevederile Indicativului AND 591-05 și a ST 1948/1-91 și STAS 1984/2-95. Indicatoare rutiere - 1buc

8. Drum de exploatare DE 655 tronson 2 - L = 792,0m

Podete existente și proiectate

Km 0 + 190 - podet transversal nou Ø800mm, L=6,90m, o cameră de cădere, timpane, decarcare aval 10,0m cu șanț pereal

Km 0 + 380 - podet transversal nou Ø800mm, L=6,90m, o cameră de cădere, timpane, decarcare aval 10,0m cu șanț pereal

Scurgerea apelor

Km 0 + 000 ÷ Km 0 + 480 - stânga - șanț pereal cu Ldesf. = 2,10m

Km 0 + 480 ÷ Km 0 + 792 - dreapta - șanț de pământ

Drumurile laterale și racordările se vor amenaja cu aceeași structură rutieră ca și cea a drumului principal:

Drumuri laterale

Km 0 + 790 - stânga - 40,0m X 4,0m = 160,0 mp

Platforme de întâlnire

Pentru siguranța rutieră datorită lățimii mici a părții carosabile (drumuri cu o bandă de circulație) s-au prevăzut platforme de întâlnire conform STAS-022-1999 art.2.3 alin(2) realizate cu aceeași structură rutieră ca și cea a traseului principal.

Km 0 + 170 - dreapta - S = 40,0mp

Km 0 + 360 - dreapta - S = 40,0mp

Acostamente - de 0,5m lățime consolidate cu beton de ciment C30/37

Km 0 + 000 ÷ Km 0 + 480 - stânga - S = 240mp

Siguranța Circulației

Proiectarea lucrărilor de protecție pentru siguranța circulației (parapete și stâlpi de dirijare) s-a efectuat în conformitate cu prevederile Indicativului AND 591-05 și a ST 1948/1-91 și STAS 1984/2-95.

În vederea asigurării siguranței circulației, pe sectoarele asfaltate se vor executa:

marcaje rutiere - 0,850 km

indicatoare rutiere - 2buc

9. Drum de exploatare DE 69 - L = 400,0m

Scurgerea apelor

Km 0 + 000 ÷ Km 0 + 400 - stânga - șanț de pământ

Drumurile laterale și racordările se vor amenaja cu aceeași structură rutieră ca și cea a drumului principal:

Racordare la Strada Hotarului - S = 40,0 mp

Platforme de întâlnire

Pentru siguranța rutieră datorită lățimii mici a părții carosabile (drumuri cu o bandă de circulație) s-au prevăzut platforme de întâlnire conform STAS-022-1999 art.2.3 alin(2) realizate cu aceeași structură rutieră ca și cea a traseului principal.

Km 0 + 200 - dreapta - S = 40,0mp

Siguranța Circulației

efectuat în conformitate cu prevederile Indicativului AND 591-05 și a ST 1948/1-91 și STAS 1984/2-95.

indicatoare rutiere - 1buc

10. Drum de exploatare DE 44 - L = 405,0m

Scurgerea apelor

Km 0 + 000 ÷ Km 0 + 405 - stânga - șanț de pământ

Drumurile laterale și racordările se vor amenaja cu aceeași structură rutieră ca și cea a drumului principal:

Racordare la DC 22 - S = 20,0 mp

Drumuri laterale

Km 0 + 405 - stânga - 10,0m X 4,0m = 40,0 mp

Platforme de întâlnire

Pentru siguranța rutieră datorită lățimii mici a părții carosabile (drumuri cu o bandă de circulație) s-au prevăzut platforme de întâlnire conform STAS-022-1999 art.2.3 alin(2) realizate cu aceeași structură rutieră ca și cea a traseului principal.

Km 0 + 200 - dreapta - S = 40,0mp

Siguranța Circulației

Proiectarea lucrărilor de protecție pentru siguranța circulației (parapete și stâlpi de dirijare) s-a efectuat în conformitate cu prevederile Indicativului AND 591-05 și a ST 1948/1-91 și STAS 1984/2-95.

indicatoare rutiere - 2buc

11. Drum de exploatare DE 494 - L = 1128,0m

Podete existente și proiectate

Km 0 + 325 - podet transversal nou Ø800mm, L=6,90m, o cameră de cădere, timpane,

racordare 2 x 5,0m cu șanț pereat

Km 0 + 400 - stânga - podet lateral nou Ø400mm, L=6,90m, timpane, racordare 2 x 5,0m cu șanț pereat

Scurgerea apelor

Km 0 + 000 ÷ Km 1 + 128 - stânga - șanț de pamânt

Drumurile laterale și racordările se vor amenaja cu aceeași structură rutieră ca și cea a drumului principal:

Racordare la DC 22 - S = 20,0 mp

Racordare la drumuri laterale - S = 10,0 mp

Drumuri laterale

Km 0 + 400 - stânga - 10,0m X 4,0m = 40,0 mp

Platforme de întâlnire

au prevăzut platforme de întâlnire conform STAS-022-1999 art.2.3 alin(2) realizate cu aceeași structură rutieră ca și cea a traseului principal.

Km 0 + 300 - stânga - S = 40,0mp

Km 0 + 600 - dreapta - S = 40,0mp

Km 0 + 900 - dreapta - S = 40,0mp

Siguranța Circulației

Proiectarea lucrărilor de protecție pentru siguranța circulației (parapete și stâlpi de dirijare) s-a efectuat în conformitate cu prevederile Indicativului AND 591-05 și a ST 1948/1-91 și STAS 1984/2-95. indicatoare rutiere - 2buc

Racordarea cu drumuri județene

Racordarea marginilor părții carosabile ale ramurilor drumurilor pentru intersecția dintre un drum secundar cu trafic scăzut (sub 10 vehicule etalon autoturisme/ora de vârf) și un drum principal cu două benzi de circulație, racordarea se face raze de 12...15 m;

Elementele geometrice în profil transversal au fost adoptate având în vedere situația existentă din teren obligatia de a păstra traseul existent al drumurilor în vederea evitării exproprierilor și importanța acestor drumuri publice, clasei tehnică V s-au prevăzut lucrări de viabilizare a tronsoanelor propuse și care constau în principal din:

- corecția elementelor geometrice în plan și în spațiu a profilelor transversale ce reprezintă secțiunea drumului, cu lățimea părții carosabile de 3.50m, 4.00m, o bandă de circulație încadrată de acostamente laterale cu lățimea de 0.50m. Pe lungimea aliniamentelor, profilul transversal are panta unică de 2.5%, iar pentru acostamente de 4%. De menționat că s-a urmărit traseul actual al drumurilor și s-au adoptat raze de racordare minime.

Pentru modernizarea drumurilor în funcție de situația existentă s-au prevăzut următoarele lucrări specifice:

curățirea de vegetație și resturi menajere

săpătura strat vegetal

reprofilarea patului drumului în scopul corectării - nivelărilor din profil transversal și profil longitudinal

realizarea unui strat de formă de 10cm din pământ consolidat cu 30% balast

realizarea strat de fundație din balast cu grosimea de 20 cm, cu respectarea condițiilor de calitate ale balastului

realizarea unui strat din macadam ordinar cu grosimea de 10 cm

realizarea îmbrăcămintii bituminoase în două straturi

- strat de bază din BADPS 22,4 cu grosimea de 6 cm

- strat de uzură din BAPC 16, cu grosimea de 4 cm

- decolmatarea podetelor existente pentru asigurarea scurgerii apei pluviale, precum și executia podetelor transvesale noi

- se vor executa santuri de pământ pentru continuizarea sistemului de scurgere a apei de pe platforma drumului

- executia lucrărilor de siguranța circulației

Acostamentele vor fi consolidate cu 10cm balast.

Pe timpul executiei lucrărilor se vor prevedea la punctele de lucru, semne de circulație

corespunzătoare, precum și piloti de circulație echipați corespunzător cu bluze avertizoare și palete.

Având în vedere că lucrarea se execută sub circulație, la sfârșitul fiecărei zi de lucru se va curăți partea carosabilă pentru eliminarea oricărui eveniment de circulație.

Pentru modernizarea drumurilor în funcție de situația existentă s-au prevăzut următoarele lucrări

specifice:

- curățirea de vegetație și resturi menajere
- săpătura strat vegetal
- reprofilarea patului drumului în scopul corectării - denivelărilor din profil transversal și profil longitudinal
- realizarea unui strat de formă de 10cm din pământ consolidat cu 30% balast
- realizarea strat de fundație din balast cu grosimea de 20 cm, cu respectarea condițiilor de calitate ale balastului
- realizarea unui strat din macadam ordinar cu grosimea de 10 cm
- realizarea îmbrăcămintii bituminoase în două straturi
- strat de baza din BADPS 22,4 cu grosimea de 6 cm
- strat de uzură din BAPC 16, cu grosimea de 4 cm
- decolmatarea podetelor existente pentru asigurarea scurgerii apei pluviale, precum și executia podetelor transvesale noi
- se vor executa santuri de pamant pentru continuizarea sistemului de scurgere a apei de pe platforma drumului
- executia lucrarilor de siguranta circulatiei

Acostamentele vor fi consolidate cu 10cm balast.

Ordinea de realizare a investiției este dată mai jos:

- Predare amplasament
- Organizarea de șantier
- Trasare lucrări
- Executarea sanțurilor de pământ pentru preluarea apei pluviale de pe platforma drumurilor
- Executarea fundației din balast de rău
- Executarea fundației din macadam ordinar
- Executarea îmbrăcăminții rutiere din beton asfaltic
- Execuție podețe noi
- Amenajare podețe existente
- Executarea marcaj și semnalizare rutieră
- Recepția la terminarea lucrărilor a lucrărilor
- Recepția finală a lucrărilor la expirarea perioadei de bună execuție
- Întreținere și reparații curente și capital.

Alternative:

La realizarea proiectului s-au realizat mai multe scenarii:

Scenariu 1

Pentru sistemul rutier scenariu 1 este scenariu în care beneficiarul va trebui să facă minimul de lucrări în scopul menținerii circulației la nivelul minim de funcționalitate. Lucrările vor consta în executarea unor lucrări de reprofilare la nivelul platformei, în limita fondurilor disponibile la nivel de alocații bugetare sau fonduri proprii ale primăriei.

Scenariu 2 - Imbracaminti asfaltice

Pentru sistemul rutier din cadrul acestui scenariu se va moderniza prin realizarea unei structuri rutiere noi cu îmbrăcămintă asfaltică.

- 4 cm strat de uzura din BAPC 16
- 6 cm strat de legătură BADPS 22,4
- 10 cm strat din macadam ordinar
- 20 cm strat de fundatie din ballast (fractiuni 0-7.1mm peste 50%)
- 10 cm substrat de formă din nisip

Durata de executie 12 luni

Scenariu 3 - Sistem rutier din agregate

Pentru sistemul rutier din cadrul acestui scenariu se va moderniza prin realizarea a două straturi de agregate

- 10 cm strat din macadam ordinar
- 20 cm strat de piatră spartă cu înnoroire și împănare
- 20 cm strat de fundatie din balast (fractiuni 0-7.1mm peste 50%)

Durata de executie 12 luni

Scenariu 4 - Imbracaminti din beton de ciment

Pentru sistemul rutier in cadrul acestui scenariu se va moderniza prin realizarea unei structuri rutiere noi cu imbracaminte din beton de ciment

- 15 cm strat de uzura din beton de ciment cala BcR 4.5
- 15 cm strat de fundatie din piatra sparta
- 15 cm strat de fundatie din balast (fractiuni 0-7.1mm peste 50%)

Durata de realizare 14 luni.

Având în vedere diversitatea structurilor rutiere existente a fost ales scenariul 2 - Imbracaminti asfaltice și scenariul 3 ca fiind scenariile optime, corespunzatoare si care sunt conform expertizei tehnice efectuate.

b) cumularea cu alte proiecte: in zona nu sunt preconizate alte proiecte

c) utilizarea resurselor naturale: Pentru realizarea drumurilor se va folosi: balast, piatra sparta pentru drumuri, nisip, aggregate concasate, bitum pentru drumuri

d) producția de deșeuri :

În perioada de constructie deșeurile rezultate sunt de următoarele categorii:

- deșeuri menajere produse de personalul care lucrează pe șantierul de construcții, constituite în principal din hârtie, pungi, folii de polietilenă, ambalaje PET, materii organice (resturi alimentare);
- deșeuri tehnologice: pamant si pietre din aducerea la cota a suprafetei drumului, realizarea santurilor si decolmatarea santurilor - va fi evacuat si utilizat la completarea cu material a zonelor din carosabil cu gropi;

Deseurile menajere generate pe amplasament vor fi colectate selectiv în pubele inscripționate amplasate in cadrul organizarii de santier si predate operatorului de salubritate al comunei Tuglui. Deseurile din constructii vor fi depozitate in spatii special amenajate si vor fi preluate de pe amplasament de catre constructorul autorizat si predate unor firme specializate pentru reciclare/eliminare.

Pamantul rezultat din sapturi se va folosi la completarea terasamentelor. Se vor reface toate taluzurile afectate de sapturi, prin protectie cu piatra si se vor inierba taluzele libere

- lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeuri generate;

-20 03 01 deșeuri municipale amestecate

17 01 01 Beton

17 05 04 pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03

15 01 01 ambalaje de hârtie și carton

15 01 02 ambalaje de material plastic

- programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate;

2. Amplasarea proiectului:

2.1. Amplasamentul proiectului se afla in situl Proiectul se va implementa in imediata vecinatate a ROSCI0296 Dealurile Dragasaniului

Folosinta actuala a terenului pe care este amplasat podul este cale de comunicatie -drum. Prin lucrarile prevazute in proiect nu se modifica destinatia acestui teren.

2.2. Bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale reurselor naturale: *nu sunt probleme legate de calitatea si capacitatea de regenerare a resurselor naturale din zona.*

3. capacitatea de absorție a mediului, cu atenție deosebita pentru:

a) zone umede, zone riverane, guri ale râurilor: *proiectul nu se implementează in astfel de zone ;*

b) zone costiere și mediul marin: *nu este cazul;*

c) zonele montane si forestiere: *nu este cazul;*

d) arii naturale protejate: **situl Natura 2000 ROSCI0296 Dealurile Dragasaniului;**

e) 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;*

Amplasamentul se afla in arie naturala protejata.

f) 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*;

g) ariile dens populate: *nu este cazul*

h) peisaje cu semnificație istorică, culturală și arheologică. Amplasamentul proiectului nu se suprapune cu niciun sit arheologic menționat în Repertoriul Arheologic Național instituit prin OG nr.43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Lucrările aferente proiectului nu afectează în niciun mod Monumente Istorice sau Situri Arheologice.

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

a) importanța și extinderea spațială a impactului - zona geografică și dimensiunea populației care poate fi afectată:

Protecția calității apelor:

În perioada de construcție

- organizarea de șantier va fi prevăzută cu toalete ecologice pentru nevoi igienico-sanitare, toalete ce vor fi vidanjate periodic cu firme specializate și autorizate.

- nu se vor evacua ape uzate în apele de suprafață sau subterane, nu se vor manipula sau depozita deșeuri, reziduuri sau substanțe chimice, fără asigurarea condițiilor de evitare a poluării directe sau indirecte a apelor de suprafață sau subterane;

- tehnologia de execuție a lucrărilor de realizare a proiectului și lucrările adiacente acestuia nu va influența calitatea apelor de suprafață și subterane;

În perioada de funcționare

Ape pluviale posibil amestecate cu produse petroliere

- decolmatarea podetelor existente pentru asigurarea scurgerii apei pluviale, precum și execuția podetelor transvesale noi

- se vor executa santuri de pământ pentru continuizarea sistemului de scurgere a apei de pe platforma drumului

S-a prevăzut montarea unor separatoare de hidrocarburi, montate îngropat prevăzute cu trapa de namol, filtru coalescent.

b) protecția aerului:

În perioada de funcționare:

- autovehiculele vor degaja pulberi și gaze de ardere-escapament (pulberi, SO₂, NO, și CO). - instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

- **instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;**

În perioada de construcție:

- se va avea în vedere stropirea suprafețelor de teren la zi și curățirea corespunzătoare a mijloacelor de transport la ieșirea din șantier;

- impunerea de restricții de viteză pentru autocamioanele de transport;

- autovehiculele și utilajele folosite pentru executarea lucrărilor, vor respecta condițiile impuse prin verificările tehnice periodice în vederea reglementării din punct de vedere al emisiilor gazoase în atmosferă;

- se va întocmi și respecta graficul de execuție a lucrărilor cu luarea în considerație a condițiilor locale și a condițiilor meteorologice;

- transportul materialelor și deșeurilor produse în timpul executării lucrărilor de construcție se va face cu mijloace de transport adecvate, acoperite cu prelată, pentru evitarea împrăștierei acestora;

- respectarea prevederilor Legii nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător;

- pe perioada execuției lucrărilor vor fi asigurate măsurile și acțiunile necesare pentru prevenirea poluării factorilor de mediu cu pulberi, praf și noxe de orice fel;

În perioada de funcționare:

- pe perioada funcționării obiectivului vor fi asigurate măsurile și acțiunile necesare pentru prevenirea poluării factorilor de mediu cu pulberi, praf și noxe de orice fel;

- se va asigura restricționarea vitezei de circulație a autovehiculelor în corelare cu factorii locali;

- emisiile de la autovehicule trebuie să corespundă condițiilor tehnice prevăzute la inspecțiile tehnice

- curățarea drumurilor asfaltate și stabilizarea celor neasfaltate pentru a reduce transferul solului în afara amplasamentului și pentru a evita generarea prafului.

- respectarea prevederilor Legii nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător;

Emisiile rezultate din procesul tehnologic vor respecta prevederile:

-conform STAS 12754-87: pulberi sedimentabile 17 g/m²/lună ;

-conform STAS 12754-87 : pulberi în suspensie 0,5 mg/m³ la 30 min. (medie de scurtă durată) și 0,15 mg/m³ la 24 ore (medie de lungă durată);

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

- sursele de zgomot și de vibrații;

• În perioada de executare a proiectului, sursele de zgomot și vibrații sunt reprezentate de către utilaje și mijloacele de transport.

• În perioada de funcționare sursele de zgomot și vibrații rămân cele existente la această dată, nivelul zgomotului se va reduce deoarece prin dispariția gropilor conducerea uniformă creează mai puțin zgomot decât frecvențele schimbări de accelerație și frână.

- amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

În perioada de execuție se vor lua o serie de măsuri de natură organizatorică și tehnologică:

-desfasurarea lucrărilor strict pe amplasamentele supuse avizării, astfel rezultând o limitare a zgomotelor produse de trafic în zona;

-vor fi utilizate numai utilajele și vehiculele cu inspecția tehnică la zi;

-se va respecta programul de lucru pe timpul zilei;

-conducerea preventivă a autovehiculelor grele (conducerea calmă creează mai puțin zgomot decât frecvențele schimbări de accelerație și frână).

Protecția împotriva radiațiilor:

1) sursele de radiații;

Executarea lucrărilor de construire a podului, nu presupune crearea sau manipularea de surse de radiații.

2) amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor;

Nu este cazul.

e. Protecția solului și a subsolului:

În perioada de construire:

- deseuri menajere

- deseuri din construcții

- eventuale pierderi de produse petroliere de la utilaje și mijloace de transport

În perioada de funcționare:

- posibile pierderi de produse petroliere de la autovehiculele care folosesc drumurile reabilitate

lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului; lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;

• amenajările și dotările pentru protecția solului și a subsolului

În perioada de construcție:

- colectarea selectivă a deșeurilor menajere în spații amenajate corespunzător, betonate și în puștele înscrisurate predate prin contract unor firme specializate și autorizate

- evitarea scurgerilor accidentale de produse petroliere de la utilajele și autovehiculele transportatoare precum și dotarea corespunzătoare cu substanțe absorbante;

- evitarea depozitării necontrolate a materialelor de construcție folosite și deșeurilor rezultate din acestea direct pe sol în spații neamenajate corespunzător;

- interzicerea evacuării de ape uzate, necontrolat pe teren; în cazul poluării accidentale a solului cu produse petroliere și uleiuri minerale de la vehiculele grele și de la echipamentele mobile se va proceda imediat la utilizarea materialelor absorbante, la decopertarea solului contaminat, stocarea temporară a deșeurilor rezultate și a solului decopertat în recipiente adecvate în vederea neutralizării de către firme specializate;

- alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport se va face de la stații de distribuție carburanți autorizate;

- se va asigura controlul strict al transportului materialelor de construcție cu autovehicule, pentru prevenirea deversărilor accidentale pe traseu;

În perioada de funcționare:

- monitorizarea traficului de către beneficiar și intervenția cu materiale absorbante în cazul pierderilor de produse petroliere accidentale

- Curățarea drumurilor asfaltate și stabilizarea celor neasfaltate pentru a reduce transferul solului în afara amplasamentului și pentru a evita generarea prafului

Materialul rezultat de la nivelarea suprafeței drumului și din santuri (pământ în amestec cu nisip și pietriș) se va depozita rațional astfel încât să fie acoperite suprafețele cât mai mici de pământ. O parte din acesta se va utiliza la realizarea patului drumului, surplusul va fi evacuat și utilizat la întreținerea drumurilor din cadrul comunei.

Se vor lua măsuri de diminuare a surselor de poluare prin umectarea tronsoanelor de drum pe care se lucrează, limitarea vitezei autovehiculelor și utilajelor terasiere pe sectoarele de drum în lucru și încadrarea în normele admise a emisiilor de gaze de la acestea.

Nu se va face schimbul de ulei în punctele de lucru. Schimbul de ulei se va face la agenți economici specializați care vor prelua uleiul uzat și filtrele de ulei când va fi cazul. În cazul unor pierderi accidentale de produse petroliere se va interveni cu materiale absorbante pentru împiedicarea poluării solului. Materialul contaminat va fi colectat și depozitat în container metalic. Utilajele vor fi în stare tehnică bună, în situația în care vor apărea defecțiuni urmate de pierderi de produse petroliere pe perioada staționării se va interveni cu material absorbant (care ulterior va fi colectat și depozitat în container metalic). Va fi prevăzut un container metalic închis pentru deseuri cu conținut de produse petroliere. Nisipul, piatra spartă, betonul asfaltic și betonul bituminos se vor aduce ritmic, pe măsura avansării lucrărilor, de la agenții economici autorizați și vor fi puse în opera fără depozitare intermediară.

- S-a prevăzut montarea unor separatoare de hidrocarburi, montate îngropat prevăzute cu trapa de namol, filtru coalescent.

Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

. Lucrările prevăzute nu afectează negativ patrimoniul istoric și cultural al zonei. Dacă în timpul lucrărilor prevăzute (decapări sau excavări) se vor descoperi vestigii arheologice sau alte bunuri de patrimoniu, lucrările vor fi întrerupte și vor fi anunțate autoritățile locale, precum și Direcția Județeană pentru Cultură și Patrimoniu Național (în maximum 72 ore).

Se vor analiza următoarele aspecte :

- impactul potențial asupra condițiilor economice locale, piața de muncă, dinamica somerilor
- investiții locale și dinamica acestora
- public posibil nemulțumit de existența proiectului
- informații despre rata îmbolnăvirilor la nivelul locuitorilor
- impactul potențial asupra condițiilor de viață ale locuitorilor (schimbări asupra calității mediului, zgomot.)

Componentele cele mai importante ale potențialului impact negativ generat de realizarea proiectului se manifestă în perioada de execuție prin :

- prezența santierului provoacă întotdeauna disconfort populației riverane, marcate prin zgomot, concentrația de pulberi, prezența utilajelor de construcție în mișcare
- posibile conflicte de circulație datorită autovehiculelor de tonaj ridicat, care transportă materialele de construcție la punctul de lucru.
- posibile conflicte între angajații constructorului și populația locală
- deseurile solide generate de activitățile de construcție și care nu au fost evacuate la timp provoacă dezgheț locuitorilor și trecătorilor

Măsuri de diminuare a impactului :

- în fronturile de lucru se vor prevedea instalații sanitare mobile, cu neutralizare chimică sau fose etanșe vidanșate periodic. De asemenea aici se vor interzice operațiuni de schimbare a uleiului, demontarea sau dezasblarea utilajelor sau mijloacelor de transport
- apele rezultate din procesele tehnologice de staționare a terasamentelor, udarea tamburilor de la cilindrii compresori sau alte procese vor fi controlate, pentru a nu se evacua pe terenurile limitrofe.
- executarea umpluturilor din pământ se va face astfel încât în caz de ploi puternice suprafețele să nu fie spalate și erodate cu transportul de materie solidă în afara amprizei lucrărilor.
- fronturile de lucru în activitate vor fi delimitate de restul teritoriului cu benzi reflectorizante pentru a demarca perimetrele ce intră în răspunderea executanților. De asemenea ele vor fi marcate cu panouri mobile pe care se vor înscrie elementele lucrării, cu numele și telefonul persoanei de contact responsabile
- pe perioada efectivă de lucru în santier se poate afecta la modul general peisajul, dar dacă este bine organizat și gospodărit se crează în final o imagine dinamică, uneori chiar de apreciere a unei

lucrari noi, in curs de edificare.

- identificarea obiectivelor de interes

lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public;

- rutele de transport pentru utilajele de mare tonaj vor fi atent alese.

- programul de lucru, respectiv orarul traficului auto va fi stabilit de comun acord cu comunitatea locală, obținându-se de fiecare dată acordul scris al acesteia

- folosirea unor utilaje noi, performante care respecta legislatia in vigoare

- programul de lucru al surselor de zgomot și vibrații în zona locuită va fi adaptat în funcție de cerințele populației rezidențiale;

- pentru prevenirea poluării fonice programul de lucru va fi stabilit astfel încât să producă un disconfort cât mai mic cetățenilor;

- respectarea duratei de execuție a proiectului astfel încât disconfortul generat de poluarea fonică să fie cât mai redus ca timp

- **Impactul potential asupra patrimoniului istoric si cultural**

In amplasamentul podului nu sunt prezente monumente istorice.

Daca in timpul executarii lucrarilor se descopera vestigii arheologice se vor urma procedurile legale.

b) natura impactului:

Impactul negativ este direct, moderat generat de implementarea proiectului produs de efectele generate de lucrarile de constructie si de amplasare conducte de alimentare cu apa si canalizare, insa este unul temporar, pe termen mediu, 15 luni.

Exploatarea obiectivelor construite nu genereaza un impact negativ de luat in considerare.

Nu putem vorbi de impact cumulativ, nu sunt proiecte existente sau propuse in zonă, lucrarile se realizeaza etapizat si nu exista impact remanent.

De asemenea nu se va implementa un alt proiect generator de impact in zona de amplasare a proiectului, cum ar fi constructii, reabilitari, extinderi de retele de alimentare cu apa si canalizare sau alte investitii propuse in zona proiectului

c) natura transfrontalieră a impactului: nu este cazul, deoarece lucrarile propuse prin proiect nu au efecte transfrontaliere;

d) extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate);

aria geografică și numărul persoanelor/ceste elemente. Nu este cazul

Impact local, numai în zona de lucru pe perioada de realizare a lucrărilor prevăzute în proiect, impactul va fi redus și reversibil;

în perioada de funcționare efectul cumulat este prognozat a fi redus dacă este respectată legislația în vigoare;

e) magnitudinea și complexitatea impactului. impactul asupra factorilor de mediu generat în perioada de execuție a proiectului prin lucrările de construcție, utilaje, mijloacele de transport și organizarea de șantier este mediu

f) probabilitatea impactului; Avand in vedere lipsa de complexitate a proiectului si conditiile specifice locale, se estimeaza ca probabilitatea de aparitie a impactului va fi foarte redusa.

g) durata, frecvența și reversibilitatea impactului

maxim 15 luni, local, în zona de lucru, pe perioada lucrărilor de construcții și vor avea caracter temporar; reduse în perioada de exploatare a investiției.

- măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;

realizarea unui program de lucru cu un orar bine stabilit;

- realizarea lucrărilor din intravilan ca lucrări prioritare, finalizate cât mai rapid, ținându-se cont însă și de respectarea procesului și timpilor tehnologici;

- curățarea de pământ sau alte materiale a pneurilor autovehiculelor de transport sau a altor utilaje ce părăsesc zonele de lucru;

- efectuarea de controale la transportul de beton cu autobetoniere, pentru a se preveni în totalitate descărcări accidentale pe traseu sau spălarea tobelor și aruncarea apei cu lapte de ciment în parcursul din localități sau pe drumurile publice.

- folosirea unor utilaje si mijloace de transport verificate periodic din punct de vedere al emisiilor de gaze de esapament in aer

- intretinerea periodica a acestora prin repararea la servisiuri autorizate și alimentarea in statii PECO autorizate

- umezirea periodica a drumurilor de acces in perioadele secetoase
- gestionarea atenta a deseurilor menajere si din constructii
- limitarea spatiului pe cat posibil pentru organizarea de santier

II. Motivele pe baza cărora s-a stabilitca nu este necesara efectuarea evaluării adecvate sunt următoarele: proiectul propus nu intră sub incidența art. 28 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei sălbatice, cu modificările si completările ulterioare.

Proiectul se va implementa in imediata vecinatate a ariei naturale protejate de interes comunitar ROSCI0296 Dealurile Dragasaniului.

Situl Natura2000 ROSCI0296 Dealurile Dragasaniului a fost infiintat prin Ordinul nr. 2387/2011 pentru modificarea Ordinului Ministrului Mediului si Dezvoltarii Durabile nr. 1964/2007 privind instituirea regimului de arie naturala protejata a siturilor de importanta comunitara, ca parte integranta a rețelei ecologice europene Natura 2000 in Romania.

Scopul instituirii regimului de protectie consta in asigurarea si mentinerea unei stari de conservare favorabila pentru protectia si conservarea unor specii si habitate de interes comunitar pe teritoriile sale si, acolo unde este cazul, de a readuce intr-o stare de conservare favorabila speciile si habitatele afectate.

Acest scop urmareste mentinerea interactiunii favorabile a omului cu ecosistemele naturale, prin protejarea diversitatii habitatelor, a speciilor si a peisajului, promovand pastrarea folosintelor traditionale ale terenurilor, incurajarea si consolidarea activitatilor, practicilor si culturii traditionale ale populatiei locale, si oferind publicului posibilitati de recreere sau turism.

Situl Natura 2000 include rezervatiile naturale 2.796 Padurea Tisa Mare, cu o suprafata de 50ha si 2.797 Padurea Silea cu o suprafata de 25ha situate pe teritoriul administrativ al comunei Lungesti. Situl Natura2000 nu are Plan de management aprobat, in sa pentru asigurarea starii de conservare a speciilor si habitatelor din sit. Agentia Nationala pentru Arii Naturale Protejate a stabilit obiectivele specific de conservare ale sitului.

Situl de importanta comunitara ROSCI0296 Dealurile Dragasaniului are o suprafata de 7605,6ha. Din Formularul standard de declarare al sitului si obiectivele specifice de conservare stabilite de ANANP rezulta ca pe teritoriul sitului Natura 2000 au fost identificate 3 habitate de interes comunitar si 3 specii de nevertebrate identificate in sit enumerate in Anexa II a Directivei Habitate

Proiectul propune modernizarea unor drumuri de exploatare agricola existente.

In ceea ce priveste prezenta habitatelor pe amplasamentul proiectului, acesta nu se va implementa in niciun habitat de interes comunitar din sit, proiectul se va implementa in imediata vecinatate a sitului Natura 2000 ROSCI0296 Dealurile Dragasaniului

Avand in vedere caracteristicile habitatului speciei, aceasta nu poate fi prezenta pe amplasament sau in zona proiectului.

Proiectul nu are legătură directă si nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar ROSCI0296 Dealurile Dragasaniului

Durata de manifestare a acestor impacturi va fi dupa cum urmeaza:

- Etapa de implementare nu poate manifesta impacturi mai mari de 15 de luni, perioada de executie estimata.

- Etapa de functionare, va manifesta o serie de impacturi nesemnificative pe toata perioada de exploatare, acestea fiind gestionate evolutiv in functie de planul de mentenanta adoptat pentru proiectul functional.

Pot exista forme de impact ce se pot evidentia atat pentru etapa de construire cat si pentru etapa de functionare cum ar fi zgomotul si emisiile de noxe produse in etapa de construire

Etapa de executie a proiectului

In etapa de executie a proiectului pot aparea urmatoarele tipuri de impacturi: zgomotul, alterarea calitatii aerului prin noxele generate in urma functionarii autovehiculelor si a utilajelor.

Pierderea habitatelor

Nu vor exista forme de impact ce pot influenta suprafetele existente ale habitatelor aflate in situl Natura2000, avand in vedere faptul ca proiectul se va desfasura in afara acestora.

Alterarea habitatelor

Respectarea conditiilor impuse pentru realizarea proiectului privind reducerea noxelor, a zgomotului produs de utilaj, precum si transportul materialelor folosite in proiect la punctul de

lucru vor duce la reducerea semnificativa a oricarui posibil impact generat asupra speciilor si habitatelor existente in vecinatatea amplasamentului.

In afara acestui aspect, impactul potential ce poate genera alterare de habitate este nesemnificativ

Fragmentarea habitatelor

Lucrarile nu se vor desfasura in interiorul sitului Natura2000, iar drumurile utilizate in cadrul acestei etape sunt existente, se propune modernizarea acestora.

Nu se va produce fragmentarea habitatelor.

Perturbarea activitatii speciilor

Data fiind biologia speciilor protejate in sit, specii cu habitat forestier, activitatea acestora de hranire, reproducere si vietuire nu poate fi afectata. Impact nul.

· Etapa de operare a proiectului

Formele de impact din cadrul etapei de operare a proiectului sunt nesemnificative, avand in vedere faptul ca dupa modernizarea drumurilor va conduce la o circulatie fluanta a autovehiculelor, va reduce cantitatea de praf pe timpul anotimpului cald si imbunatatirea conditiilor de circulatie. In aceasta etapa nu se genereaza deseuri.

Alterarea habitatelor

In cadrul etapei de operare nu exista forme de impact care pot duce la alterarea habitatelor.

Perturbarea activitatii speciilor

Perioada de functionare a proiectului nu va perturba in nici un fel activitatea speciilor.

Reducerea efectivelor populationale ale speciilor de fauna

In cadrul etapei de operare nu exista forme de impact care pot duce la reducerea efectivelor populationale ale speciilor existente in situl Natura2000 invecinat cu proiectul.

Pentru eliminarea/reducerea oricarei forme de impact asupra speciilor si habitatelor din situl Natura 2000 ROSCI0296 Dealurile Dragasaniului, proiectul se va realiza cu urmatoarele conditii:

- colectarea selectivă a deșeurilor menajere si tehnologice, in recipiente de capacitate suficienta pentru colectarea deșeurilor rezultate in perioada de executie;
- amplasarea de toaleta ecologice vidanjabile;
- verificarea zilnica a starii tehnice a utilajelor;
- interzicerea alimentarii cu combustibili a mijloacelor de transport pe amplasamentul investitiei;
- interzicerea schimbarii uleiului de motor/transmisie la utilaje si/sau vehicule de transport pe amplasamentul investitiei;
- dotarea santierului cu tăvi de retentie si materiale absorbante pentru interventie cazul producerii unor poluari accidentale cu produse petroliere;
- refacerea solului (reconstructie ecologica) in zonele unde acesta a fost afectat prin lucrarile de excavare, depozitare de materiale, stationare de utilaje si mijloace de transport; zonele astfel afectate vor fi readuse la categoria de folosinta detinuta initial;
- se interzice deversarea apelor uzate direct pe sol.
- instruirea personalului care participa la realizarea lucrarilor asupra existentei in imediata vecinatate a amplasamentului proiectului a sitului Natura 2000 ROSCI0296 Dealurile Dragasaniilor.
- respectarea programului de lucru de 8 ore.

Astfel concluzionam ca impactul produs de realizarea proiectului în imediata vecinatate a ariei naturale protejate comunitare ROSCI0296 Dealurile Dragasaniilor va fi unul temporar, minor si tranzitoriu pe perioada de executie a lucrarilor, inasa realizarea acestuia duce la imbunatatirea conditiilor de trafic din zona.

Aviz ANANP nr.17/22.04.2024

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

Proiectul nu intra sub incidenta legii apelor

Prezenta decizie de încadrare se emite cu respectarea urmatoarelor condiții:

- Respectarea documentației tehnice, a normativelor si prescripțiilor specifice care a stat la baza deciziei etapei de incadrare. **Orice modificare**, care poate avea **efecte semnificative** asupra

mediului, se va notifica la A.P.M. Olt. Notificarea se va realiza obligatoriu înainte de modificarea proiectului;

- Respectarea legislației de mediu în vigoare.
- **Organizarea de șantier.**

Pentru aceasta suprafața necesară organizării de șantier există obligația contractuală, asumată de constructor în fața proprietarului terenului, de a readuce aceste suprafețe la folosința inițială, sau în circuitul productiv, dacă aceste suprafețe fac parte din această categorie.

Locația acestora va fi stabilită de comun acord cu autoritățile implicate în realizarea acestui obiectiv, cu respectarea regulamentelor și legislației în vigoare în domeniul protecției mediului, în cadrul următoarelor etape de dezvoltare a proiectului.

Interdicții privind amplasarea organizării de șantier:

nu va fi amplasată în interiorul sau în apropierea siturilor de interes comunitar, ariilor speciale de protecție avifaunistică și a altor arii naturale protejate, în apropierea apelor de suprafață, în albiile unor cursuri de apă, în zona de curgere a torenților sau în zone sensibile din punct de vedere social (cimitire, spitale etc.)

- În perioada de execuție a proiectului se vor lua toate măsurile care se impun pentru evitarea poluării atmosferei, solului, apelor subterane, pentru protecția tuturor factorilor de mediu și se vor lua măsuri de prevenire și combatere a poluărilor accidentale.
- Începerea lucrărilor de execuție este permisă numai după obținerea tuturor avizelor impuse prin Certificatul de Urbanism și de către membrii Comisiei de Analiză Tehnică
- Deșeurile rezultate, indiferent de natura lor, se vor gestiona în conformitate cu prevederile OUG nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare.
- Se va reface cadrul natural afectat în timpul execuției lucrărilor. În cazul în care se constată o degradare a terenului, vor fi aplicate măsuri de reconstrucție ecologică.
- Perimetrul afectat de lucrări poate fi susceptibil de potențial arheologic, existând posibilitatea ca în urma unor lucrări de construire, excavări, exploatare, amenajări, etc. să fie evidențiate eventuale urme ale manifestărilor umane (descoperiri de vestigii arheologice, pentru care titularul investiției are obligația de a opri lucrările și de a informa de urgență Direcția Județeană pentru Cultură Olt, conform art. 5(10) și art. 6 din O.G. nr. 43/2000, pentru a se lua măsurile de protejare a patrimoniului arheologic evidențiat întâmplător.
- La finalizarea proiectului, titularul are obligația de a înștiința autoritatea de mediu în vederea efectuării unui control de specialitate pentru verificarea respectării prevederilor deciziei etapei de încadrare. Procesul-verbal de constatare întocmit în această etapă se anexează și face parte integrantă din procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor.

Informații cu privire la procesul de participare a publicului în procedura derulată:

- pe parcursul derulării procedurii, informarea publicului și participarea acestuia la luarea deciziei s-a realizat astfel:

1. anunț pe site-ul propriu a A.P.M. Olt la depunerea solicitării în data de 12.03.2024; titular prin publicare în ziarul Anunț public din data de 13.03.2024, afișare la sediul Primăriei Carlogani 13.03.2024.
2. anunț pe site-ul propriu a A.P.M. Olt privind decizia etapei de încadrare în data de; titular prin publicare în ziarul Anunț public din data de 24.04.2024, afișare la sediul Primăriei Carlogani 24.04.2024

Prezenta decizie este valabilă pe toată perioada de realizare a proiectului, iar în situația în care intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii prezentei decizii, sau se modifică condițiile care au stat la baza emiterii acesteia, titularul proiectului are obligația de a notifica APM Olt, înaintea obținerii aprobării de dezvoltare

Răspunderea pentru corectitudinea informațiilor puse la dispoziția autorității competente pentru protecția mediului și a publicului revine în întregime titularului.

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 vătămăte 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 prelabile 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,
Gheorghe NEACȘA**

**ȘEF SERVICIU A.A.A.,
Elena ZULUFOIU**

**Întocmit,
Anca Truță**

**ȘEF SERVICIU C.F.M.,
Dorin ROGOJINARU**

**Întocmit,
Mihaela Draga**