



## AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CARAȘ-SEVERIN

### Proiect

#### DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. .... din 15.04.2024

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de COMUNA TURNU RUIENI cu sediul administrativ în județul Caraș-Severin, comuna Turnu Ruieni, sat Turnu Ruieni, nr. 45, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Caraș-Severin cu nr. 4180 din data de 19.04.2023, în baza:

- Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;

- Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare,

**Agencia pentru Protecția Mediului Caraș-Severin decide**, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 10.04.2024, că proiectul

**„MODERNIZARE DRUM DE INTERES LOCAL BORLOVA-MUNTELE MIC, COMUNA TURNU RUIENI, JUDEȚUL CARAȘ-SEVERIN”**,

propus a fi amplasat în comuna Turnu Ruieni, județul Caraș-Severin, *nu se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supune evaluării adecvate, nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă.*

#### 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, în anexa nr. 2, punctul 13, litera a) - Orice modificări sau

extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 24 din anexa nr. 1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr. 1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului;

b) Justificarea în conformitate cu criteriile din Anexa nr. 3 a Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului:

### 1. Caracteristicile proiectului

Caracteristicile proiectului trebuie examinate, în special, în ceea ce privește:

a) dimensiunea și concepția întregului proiect:

Prin proiect se dorește modernizarea drumului comunal și a străzii 4.

Necesitatea realizării lucrărilor de investiții este dată de starea tehnică a drumului comunal, respectiv de sectorul de stradă rurală 4, stare tehnică care împiedică desfășurarea circulației în condiții normale de siguranță și confort, respectiv aduc costuri sporite atât utilizatorilor acestui drum - costuri cu reparația și întreținerea autovehiculelor / utilajelor; cât și administrației locale, datorită lucrărilor de întreținere ce trebuie realizate pentru menținerea unui nivel minim de confort.

Suprafața totală modernizată prin realizarea drumului și a străzii cuprinse în cadrul acestui proiect, este de aproximativ ~ **108.000 mp**.

**În plan** s-a urmărit proiectarea unor elemente geometrice corespunzătoare unei viteze de bază 25 km/h cu păstrarea în totalitate a traseului cadastral al drumului comunal și al străzii rurale.

Având în vedere necesitatea de a se păstra în totalitate traseul existent, s-a optat pentru reducere vitezei de proiectare până la valoarea de 10 km/h, în vederea amenajării unor curbe izolate prin racordare cu arc de cerc și convertirea profilului transversal.

**În plan**, traseul proiectat al drumului supuse modernizării urmărește cât mai fidel traseul existent, pentru a evita costurile suplimentare ce pot apărea în special în cazul mutărilor de utilități și instalații existente, iar acolo unde a fost posibil, traseul a fost corectat, urmărindu-se amenajarea unor elemente geometrice în plan corespunzătoare.

Aliniamentele drumului, s-au racordat cu arce de cerc prin intermediul frânturilor (pentru  $U < 197g$ ), raza minimă a racordării cu arc de cerc fiind 10,00 m, iar cea maximă de 1 000,00 m.

În plan, toate racordările din plan cu raze mai mici de 225 m, acolo unde condițiile de amplasament au permis, au fost prevăzute cu supralărgirile necesare și toate racordările cu raze mai mici decât raza recomandabilă au fost amenajate prin convertire.

Racordarea marginilor părții carosabile în zona intersecțiilor se realizează cu racordări arc de cerc având raza cuprinsă între 1,50 m și 12,00 m.

Drumurile laterale se amenajează pe o lungime de 25,00 m, cu lățimea părții carosabile de 4,00 m, respectiv lățimea platformei de 5,00 m.

Panta transversală a părții carosabile s-a proiectat de 2,5 % - pantă unică și panta transversală a acostamentelor de 4,0 %. Racordarea marginilor părții carosabile a drumurilor laterale proiectate se

realizează cu racordări având raze cuprinse între 1,00 m și 30,00 m.

În urma proiectării elementelor geometrice, au rezultat un număr de 21 drumuri laterale.

#### **Platforme de încrucișare**

De asemenea, la drumurile cu o bandă de circulație, în vederea asigurării circulației în condiții de siguranță în ambele sensuri, s-au prevăzut platforme de încrucișare la o distanțe de aproximativ 300,00 - 500,00 m, având o lungime totală de 50,0 m, din care 2 x 15,00 m până de racordare a platformei de încrucișare la partea carosabilă și 20,00 m lungimea platformei de încrucișare. Platformele de încrucișare s-au prevăzut a se realiza cu o lățime de 2,00 m pentru a asigura o lățime a părții carosabile în zona acestora de 6,00 m.

În profil longitudinal, s-a urmărit proiectarea unor elemente geometrice corespunzătoare unei viteze de bază de 25 km/h.

În profil longitudinal, linia roșie s-a proiectat cu respectarea prevederilor STAS 10144/3-91 și STAS 863/85 și ORDIN nr. 50/1998 Norme tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile rurale și ORDIN nr. 1296/2017.

Pentru a se asigura o circulație comodă precum și vizibilitatea necesară, discontinuitățile mari (bisectoare peste 5 cm) se elimină, prevăzându-se la trecerea de pe o declivitate pe alta, racordarea lor prin curbe circulare simetric așezate față de punctul de schimbare a declivităților.

Racordările în plan vertical pot fi convexe, la care centrul curbei de racordare se găsește sub nivelul racordării și concave, la care centrul curbei de racordare se află deasupra curbei de racordare.

Traseele proiectate urmăresc pe cât posibil declivitățile existente ale drumului comunal și al străzii rurale proiectate supuse modernizării, urmărindu-se următoarele criterii: asigurarea unor elemente geometrice în profil longitudinal corespunzătoare unei viteze de bază de 25 km/h; urmărirea cât mai fidelă a declivităților existente, acolo unde este posibil, pentru a avea un volum de terasamente cât mai mic; realizarea unor declivități cu lungime cât mai mare; realizarea racordărilor verticale cu raze mari astfel încât valoarea lungimii racordării verticale să fie cel puțin egală cu valoarea vitezei de bază; respectarea eventualelor punctelor de cotă obligate - cote existente a drumurilor publice intersectate.

Declivitățile pe axele proiectate pentru strada rurală și drumul comunal ce urmează a fi modernizate, sunt cuprinse între minim 0,47 % și maxim 23,04 %, respectiv razele de racordare verticale sunt cuprinse între  $R_{\min} = 300,00$  m și  $R_{\max} = 10\ 000,00$  m.

În profil transversal, având în vedere situația existentă din teren și importanța drumului comunal, a străzii rurale și a drumurilor laterale supuse modernizării, s-au proiectat următoarele elemente geometrice:

#### **Drum comunal Borlova - Muntele Mic și drumuri laterale:**

-lățime parte carosabilă - 4,00 m;

-lățime platformă - 5,00 m;

- panta transversală în aliniament - 2,50 % - unică;
- încadrare parte carosabilă: acostament din balast/rigola de
- acostament din beton/șanț cu secțiune neprotejată;
- lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
- panta transversală acostamente - 4,0 %;
- lățime rigolă monolită:0,50 - 1,25 m;
- lățime bază șanț:0,50 cm;
- adâncime șanț: min. 0,40 cm;
- tip parapet de siguranță: H<sub>2</sub>;

#### **Strada 4:**

- lățime parte carosabilă - 3,00 m;
- lățime platformă - 4,00 m;
- panta transversală în aliniament - 2,50 % - unică;
- încadrare parte carosabilă: acostament din balast/rigola de acostament din beton;
- lățime acostamente: 2 x 0,50 m;
- panta transversală acostamente - 4,0 %;
- lățime rigolă monolită: 0,50 - 1,25 m.

Panta transversală a părții carosabile în aliniament s-a proiectat sub formă de pantă unică, funcție de modul de colectare adoptat pentru apele de pe platforma drumului, cu respectarea valorii specifice fiecărei îmbrăcăminti rutiere (2,5 % pentru îmbrăcăminti bituminoase), iar pentru acostamente realizate din agregate naturale s-a prevăzut panta transversală cu valoarea de 4%.

În ceea ce privește încadrarea părții carosabile a drumului supuse modernizării, aceasta s-a realizat prin acostamente completate cu materiale granulare, respectiv din aceeași structură rutieră ca și partea carosabilă, iar pe sectoarele unde sunt prevăzute dispozitive de colectare a apelor de suprafață în acostament (rigole de acostament cu secțiune betonată), partea carosabilă va fi încadrată de acestea. Acostamentele vor fi completate cu materiale granulare locale pe măsura realizării fiecărui strat rutier, cu compactarea corespunzătoare a acestora și cu asigurarea scurgerii laterale a apelor din precipitații de pe partea carosabilă, prin pante transversale proiectate, urmând ca în final cotele acostamentelor să fie la același nivel cu cele ale îmbrăcămintei rutiere.

#### **Structura rutieră proiectată:**

##### **Drumul comunal Borlova - Turnu Ruieni și drumurile laterale:**

- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic tip BA 16 rul 50/70;
- 6 cm strat de legătură din beton asfaltic tip BAD 22,4 leg 50/70;
- 15 cm strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal, sort 0...63 mm;
- 25 cm strat de fundație inferior din balast;
- 15 cm strat de forma din balast pentru straturi anticapilare.

#### **Strada 4:**

- 6 cm strat de uzură din beton asfaltic tip BA 16 rul 50/70;
- 15 cm strat de fundație superior din piatră spartă amestec optimal, sort 0...63 mm;
- 20 cm strat de fundație inferior din balast;
- 15 cm strat de forma din balast pentru straturi anticapilare.

Acostamentele vor fi completate cu materiale granulare locale pe măsura realizării fiecărui strat rutier cu compactarea corespunzătoare a acestora și cu asigurarea scurgerii laterale a apelor din precipitații de pe partea carosabilă, prin pante transversale proiectate, urmând ca în final cotele acostamentelor să fie la același nivel cu cele ale îmbrăcămintei rutiere.

**Pentru desfășurarea circulației în condiții normale de siguranță pe traseul drumului, conform SR 1848 - 7:2015, se vor realiza următoarele marcaje rutiere:**

- marcaje reflectorizante tip "M" - linie discontinuă simplă pentru delimitarea părții carosabile;
- marcaje reflectorizante tip "L" - linie continuă simplă la racordările părții carosabile din intersecțiile cu drumurile laterale și pe 20,00 m lungime de o parte și de cealaltă a acestor racordări;
- marcaje transversale diverse pentru stop.

În ceea ce privește semnalizarea verticală prin indicatoare rutiere, s-au prevăzut următoarele indicatoare conform SR 1848/7 - 2015, astfel:

- indicatoare de avertizare pentru semnalizarea sectoarelor cu curbe succesive sau deosebit de periculoase, pentru semnalizarea intersecțiilor cu drumuri fără prioritate;
- indicatoare de reglementare a priorității la intersecțiile cu drumurile laterale;
- panouri adiționale referitoare la lungimea sectorului periculos;
- indicatoare de informare cu privire la platformele de încrucișare;
- indicatoare kilometrice și hectometrice din mase plastice.

Pentru asigurarea unui grad de siguranță cât mai ridicat pe traseul drumului comunal, s-au prevăzut parapete metalice deformabile de tip H2, în lungime totală de **800,00 m**, cu protecția anticorozivă a parapetului prin zincare termică. Pe parapete vor fi montați catadioptrii bifaciali reflectorizanți, omologați, de culoare roșie și albă, în concordanță cu direcția de deplasare a autovehiculelor.

**Proiectarea dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafață** s-a realizat în conformitate cu situația existentă, prevăzându-se realizarea unor dispozitive de scurgere noi (șanțuri cu secțiune neprotejată, rigole de acostament cu secțiune betonată, astfel:

- șanțuri cu secțiune neprotejată, cu lățimea la bază de 0,50 m și adâncimea de min. 0,40 m, însumând o lungime de 676,00 m;
- rigole de acostament cu secțiune betonată cu adâncimea de 0,07 m și cu lățimea cuprinsă între 0,50
- 1,25 m realizate dintr-un beton de clasă C 35/45 turnat pe un strat de repartiție din nisip cu grosimea de 10,0 cm, însumând o lungime totală de 10.108,00 m.

Pentru descărcarea șanțurilor și rigolelor proiectate și asigurarea continuității acestora în dreptul drumurilor laterale, respectiv pentru traversarea ogașelor existente, s-au proiectat următoarele tipuri de podețe:

**-Podețe tubulare**, cu diametrul de 600 mm, cu cămin de descărcare cu lungimea de 7,00 m, realizate din țevă de polietilenă de înaltă densitate, cu diametrul de 600 mm, dispuse pe un strat de nisip pentru pozare tuburi în grosime de 15 cm și un strat de fundație din balast în grosime de 20 cm, podețele sunt protejate la capete cu pereu din piatră brută înglobate în beton de clasa C 35/45 cu o grosimea de min. 20 cm, pe o lungime de 2,00 m. Pereul din piatră brută este dispus pe o fundație din beton simplu de clasa C 30/37 cu dimensiunile în plan 50x50 cm și lungimea de 2,20 m. Fundul ogașului/canalului/șanțului existent se va proteja în aval pe o lungime de aproximativ 2,00 m cu piatră brută. Încadrarea structurii rutiere proiectate se va face cu acostament protejat cu beton de ciment în grosime de 10 cm, de clasa C35/45, pe o lungime totală de 2,00 m.

În amonte de podeț, acesta este prevăzut cu un cămin de descărcare realizat dintr-o țevă de polietilenă de înaltă densitate, cu diametrul de 1000 mm, dispus vertical, care are o adâncime de 1,50 m, prevăzut la partea inferioară cu un radier din beton de ciment în grosime de 15 cm, de clasa C 35/45, dispus pe un strat de nisip pentru pozare tuburi în grosime de 5 cm și un strat de fundație din balast în grosime de 15 cm. La partea superioară căminul de descărcare este prevăzut cu o placă de acoperire pentru cămine cu grosimea de 20 cm și diametrul exterior de 1,50 m, prevăzut cu o gaură unde se va monta gura de scurgere din fontă și piesa de sprijin pentru grătar.

Pentru o conducere cat mai rapidă a apelor pluviale și adaptarea la teren a gurii de scurgere, în jurul acesteia se realizează o rigola de acostament din beton în grosime de 10 cm, de clasă C35/45.

În vederea asigurării etanșeității conectării între tubul din polietilenă cu diametrul de 600 mm și cel de 1000 mm, s-a prevăzut o garnitură de etanșare din cauciuc dispusă pe circumferința tubului.

**- Podeț tubular**, cu diametrul de 800 mm cu de cădere cu lungimea de 9,00 m realizat din țevă de polietilenă de înaltă densitate, cu diametrul de 800 mm, prevăzute cu timpane având grosimea variabilă de 25 cm la partea superioară și 30 cm la partea inferioară, lungimea de 2,30 m și înălțimea de 1,80 m, al căror coronamente este cu minim 15 cm deasupra căii. Timpanele sunt realizate pe o fundație din beton simplu de clasă C 30/37 și lățimea de 0,60 m, lungimea de 2,40 m și înălțimea de 0,80 m. Camera de cădere se va realiza din beton simplu clasa C 35/45, cu grosimea pereților variabilă având 0,25 m la partea superioară respectiv 0,35 m la partea inferioară și dimensiunile exterioare în plan de 1,90 m x 2,20 m și înălțimea exterioară de 1,55 m.

Protecția canalului/șanțului/ogașului existent, s-a realizat cu pereu din beton simplu clasa C35/45 pe o lungime de 2,00 m, grosimea betonului este de 10 cm dispus pe un strat de repartiție din nisip în grosime de 10 cm.

Pentru asigurarea condițiilor de siguranță rutieră în trafic, pe podețele transversale se va monta parapet metalic deformabil de tip H2, în lungime totală de 16,00 m pe fiecare parte a podețului, cu

protecție anticorozivă prin zincare termică.

Pe parapete vor fi montați catadioptrii bifaciali reflectorizanți, omologați, de culoare roșie și albă, în concordanță cu direcția de deplasare a autovehiculelor.

**-Podețe dalate și cadru:**

**-Podeț cadru**, cu deschiderea de 2,00 m, H = 1,18 m - km 6+3598,00 - podețul proiectat a fost dimensionat pentru convoi de calcul LM2, lățimea podețului este de  $G_i = 9,18$  m la care se adaugă lățimea spațiului pentru amplasarea parapetelor de câte 0,30 m fiecare, rezultând o lățime totală de 9,78 m.

În cadrul lățimii podețului se asigură: lățimea părții carosabile  $c = 5,00$  m; lățimea acostamentelor  $A = 2 \times 2,08$  m; lățimea minimă necesară pentru amplasarea parapetelor (glisierelor) de siguranță  $S_p = 2 \times 0,46$  m. Podețul este prevăzut a se realiza din 7 cadre prefabricate tip P2, din beton armat de clasa C 35/45, ce se montează pe o fundație directă din beton simplu de clasa C 30/37 cu lungimea 10,18 m, având înălțimea de 1,00 m și lățimea de 3,08 m. Fundația podețului se realizează pe un strat de egalizare din balast, având grosimea de 15 cm. Racordarea infrastructurilor podețului cu terasamentele se realizează prin intermediul elementelor de capăt prefabricate tip CP2, realizate din beton armat de clasa C35/45, acestea fiind pozate pe același sistem de fundație ca și în cazul cadrelor P2. În spatele cadrelor prefabricate tip P2 se realizează suportul de dren cu o lățime de 0,46 m, pe care se realizează drenul din piatră brută, numai după realizarea hidroizolației din spatele elementelor prefabricate. Pe toate suprafețele în contact cu drenul sau cu terasamentele se vor executa hidroizolații cu materiale specifice pentru hidroizolarea lucrărilor de artă (poduri și podețe), apele colectate în dren se conduc prin rigola drenului către barbacane realizate din țevă PVC Ø 50. Pe cadrele prefabricate tip P2 se va dispune hidroizolația care va fi protejată prin realizarea unui strat de protecție din beton de clasa C 30/37 armat cu plasă Ø6/10, având grosimea de 5 cm.

Pentru asigurarea condițiilor de siguranță rutieră în trafic, se va monta parapet metalic deformabil de tip H2, în lungime totală de 16,00 m pe fiecare parte a podețului, cu protecția anticorozivă prin zincare termică. Pe parapete vor fi montați catadioptrii bifaciali reflectorizanți, omologați, de culoare roșie și albă, în concordanță cu direcția de deplasare a autovehiculelor.

De asemenea pentru prevenirea asigurării scurgerii apei în condiții optime, albia s-a prevăzut a se realiza protejată cu beton simplu între extremitățile elementelor prefabricate, respectiv pe încă 2,00 m lungime cu saltele din piatră brută, atât în amonte cât și în aval de podeț. Protecția albiei se realizează cu un pereu de 15 cm grosime, din beton simplu de clasă C 35/45, pe un strat de egalizare din balast.

**-Podețe dalate**, cu lumina = 5,90 m - km 7+660,00, km 7+978,00, km 8+970,00 și km 9+099,00, lățimea podețului este  $G_i = 8,62$  m la care se adaugă lățimea spațiului de siguranță pentru amplasarea parapetelor de câte 0,53 m fiecare parte, rezultând o lățime totală de  $L_p = 9,68$  m.

În cadrul lățimii podețului se asigură: lățimea părții carosabile  $c = 4,00$  m (4,70 m); lățimea

acostamentelor  $A = 2 \times 2,58 \text{ m}$  (2,23 m); lățimea minimă necesară pentru amplasarea parapetelor (glisierelor) de siguranță  $S_p = 2 \times 0,53 \text{ m}$ .

Infrastructura este prevăzută a se realiza din 6 elevații tip L3 din beton armat clasa C35/45. Fundarea elevațiilor se realizează prin intermediul fundațiilor directe din beton de clasă C 30/37, având înălțimea de 1,50 m, lățimea de 2,00 m și lungimea de 9,68 m. Fundația culeelor se realizează pe un beton de egalizare de clasă C 8/10, având grosimea de 10 cm.

Racordarea infrastructurilor podețelor cu terasamentele se realizează prin intermediul aripilor prefabricate tip A3, acestea fiind pozate pe o fundație din beton de clasă C 25/30, având înălțimea de 1,00 m. Lungimea fundațiilor aripilor prefabricate este de 3,75 m, iar lățimea 2,00 m. Fundația aripilor se realizează pe un beton de egalizare de clasă C 8/10, având grosimea de 10 cm.

În spatele culeelor și aripilor se realizează suportul de dren cu o lățime de 0,50 m, pe care se realizează drenul din piatră brută, numai după realizarea hidroizolației din spatele elevațiilor și a aripilor. Pentru prevenirea colmatării drenului din piatră brută acesta se va proteja cu un strat de geotextil cu rol de filtrare, separare și drenare.

Pe toate suprafețele în contact cu drenul sau cu terasamentele se vor executa hidroizolații cu materiale specifice pentru hidroizolarea lucrărilor de artă (poduri și podețe), apele colectate în dren se conduc prin rigola drenului către barbacane realizate din țevă PVC Ø 110.

Racordarea suprastructurii cu terasamentele se realizează prin intermediul plăcilor de racordare din balast stabilizat având o lungime de 2,50 m și o grosime variabilă de la 0,55 m la 0,25 m.

Pentru a se asigura lățimea podețelor conform normativelor în vigoare, suprastructura s-a proiectat cu 12 dale prefabricate din beton precomprimat cu armătură preîntinsă - tip D5 - cu lungimea de 5,90 m și înălțimea de 0,40 m. Din cele 12 dale prefabricate, 10 sunt dale tip D5 - curente, iar două sunt dale tip D5 - marginale.

După pozarea celor 12 dale prefabricate tip D5 se va realiza, în vederea asigurării unei pante transversale de 2,5 %, betonul de pantă de clasă C 25/30, cu grosimea de 6,0 cm.

Hidroizolarea suprastructurii se realizează cu materiale specifice pentru hidroizolarea lucrărilor de artă (poduri și podețe), conform indicativ AND 577-2002 și indicativ AND - PD 165 -2012.

Hidroizolația va fi protejată prin realizarea unui strat de protecție din beton de clasa C 25/30 armat cu plasă Ø6/10, având grosimea de 5,0 cm.

De asemenea pentru prevenirea apariției afuiurilor și pentru asigurarea scurgerii apei în condiții optime, albia s-a prevăzut a se realiza protejată cu beton simplu între extremitățile aripilor, respectiv pe încă 2,00 m lungime amonte și 2,00 m aval cu saltele din piatră brută.

Protecția albiei se realizează cu un pereu de 15 cm grosime, din beton simplu de clasă C 35/45, pe un strat de egalizare din balast în grosime de 15 cm.

Parapetul metallic pentru protecție este parapet de siguranță deformabil de tip H2, în lungime totală de 29,40 m pe fiecare parte a podețului, cu protecție anticorozivă prin zincare termică. Pe parapete



vor fi montați catadioptrii bifaciali reflectorizanți, omologați, de culoare roșie și albă, în concordanță cu direcția de deplasare a autovehiculelor.

În urma proiectării elementelor geometrice, a rezultat necesară amenajarea:

-29 podețe transversale cu diametrul de 600 mm și lungimea de 7,00 m, cu cămin de descărcare;

-1 podeț transversal cu diametrul de 800 mm și lungimea de 9,00 m, cu cameră de cădere;

-un podeț cadru H=1,18 și L=2,00 m;

-4 podețe dalate cu  $L_{supr} = 5,90$  m.

Evacuarea apelor de pe drumul comunal supus modernizării din comuna Turnu Ruieni, se va realiza prin pantele longitudinale și transversale către dispozitivele de scurgere proiectate, în final ajungând în văile și ogașele existente din zonă.

Pentru refacerea amplasamentului vor fi realizate următoarele: desfacere împrejmuire în jurul organizării de șantier, deplantarea stâlpilor din împrejmuirea zone unde se va face organizarea de șantier, transport pământ și moloz în depozit, împrăștiere pământ afânat cu buldozer pe șenile, compactare pământ în umpluturi, udarea straturilor de pământ, nivelarea platformei de pământ cu autogreder, demontarea elementelor prefabricate necesare organizării de șantier: container vestiar, container sanitar, container depozitare, container birou etc.

Resursele naturale folosite se vor reduce la: agregate de carieră și agregate de balastieră. Consumul de apă va fi limitat strict la necesarul igienico-sanitar și cel pentru executarea lucrărilor de construcție. În etapa de execuție a proiectului, vor fi respectate normativele tehnice și standardele din domeniu. Vor fi respectate normele și legislația în vigoare în ceea ce privește sănătatea și securitatea în muncă.

Amplasamentul proiectului se suprapune parțial cu situl de interes comunitar ROSCI 0126 Munții Țarcu, administrat de către ANANP - Serviciul Teritorial Caraș-Severin. Prin implementarea proiectului nu se va genera un impact negativ semnificativ asupra ariei naturale protejate.

Prin lucrările propuse prin proiect nu se anticipează un impact semnificativ, direct sau indirect, pe termen scurt, mediu sau lung asupra mediului înconjurător sau sănătății populației, deoarece proiectul prevede modernizarea unui drum existent și nu va avea un impact asupra peisajului sau asupra confortului vizual. Proiectul nu prevede reduceri ale suprafețelor habitatelor de interes comunitar și nu provoacă scăderea numărului de exemplare a speciilor de interes comunitar deoarece în zona de suprapunere cu situl nu s-au identificat areale de distribuție ale speciilor incluse în formularul standard. Nu se ocupă teren suplimentar față de cel cadastrat pentru drumul existent.

Nu se produce fragmentarea suplimentară a habitatelor de interes comunitar sau ale habitatelor speciilor incluse în fișele siturilor deoarece lucrările prevăd modernizarea drumului existent, care deja este asimilat mediului. Nu se produce impact semnificativ asupra factorilor care determina menținerea stării actuale de conservare a ariei naturale protejate de interes comunitar deoarece

proiectul nu interferă cu obiectivele de conservare ale sitului.

Nu se produc modificări ale dinamicii relațiilor care definesc structura și/sau funcția ariilor naturale protejate. Nu se vor taia arbori în locurile unde propuse lucrări de supralărgire a drumului.

Execuția lucrărilor de construcții se va face astfel încât să se evite deteriorarea rețelelor de alimentare cu apă existente în vecinătatea amplasamentului proiectului. Lucrările de execuție se vor desfășura numai în limitele perimetrului pus la dispoziție de titular și au un caracter temporar.

**Organizarea de șantier** va ocupa o suprafață estimativă de  $S = 570$  mp, propusă a se realiza în intravilanul localității Borlova, pe proprietatea comunei Turnu Ruieni, și constă în următoarele amenajări temporare: zona de depozitare materiale, zona amenajată pentru depozitarea temporară a deșeurilor de diferite categorii, amplasare containere necesare organizării de șantier - 2 bucăți, amplasare grupuri sanitare, amplasare tablou electric, amplasare cabină de pază.

Lucrările pentru organizarea de șantier cuprind: curățarea și nivelarea terenului, amenajarea platformelor, construcții sumare, provizorii, împrejmuirea incintei, amplasarea de containere.

Alimentarea utilajelor pentru realizarea construcției se va face în exteriorul amplasamentului, nu vor fi amplasate rezervoare de combustibil în interiorul proprietății.

Se va asigura împrejmuirea șantierului precum și păstrarea curățeniei în șantier.

În timpul fazei de execuție a proiectului vor fi respectate toate normele privind protecția mediului (lucrările de construcție se vor desfășura numai în intervalul orar stabilit, vor fi stropite drumurile în vederea reducerii emisiilor de pulberi, deșeurile vor fi colectate selectiv etc.), cât și normele și legislația în vigoare în ceea ce privește sănătatea și securitatea în muncă.

Pentru prevenirea emisiilor în aer sunt prevăzute măsuri specifice precum: manipularea pământului excavat și a materialelor de construcții (nisip, pietriș) va fi efectuată la o înălțime corespunzătoare față de sol, pentru a se evita formarea și dispersia pulberilor; căile de acces vor fi stropite în permanentă cu apă; circulația rutieră - din cadrul organizării de șantier - va fi limitată pentru a se evita generarea de zgomot și emisii de noxe; utilajele folosite pe durata de realizare a lucrărilor, precum și mijloacele de transport, vor avea o stare tehnică corespunzătoare, astfel încât să fie exclusă orice posibilitate de poluare a mediului înconjurător cu combustibil ori material lubrifiant direct sau indirect. În faza de execuție nu este necesară refacerea amplasamentului întrucât terenul va fi amenajat în întregime.

**Perioada de implementare propusă - 18 luni.**

**Valoarea investiției - 15.820.750,97 lei.**

b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate: nu este cazul;

c) utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității: în faza de construcție se vor folosi resurse naturale uzuale unei astfel de lucrări - nisip, pietriș, etc.;

d) cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate:

Deșeurile generate pe amplasament, în etapa de realizare a proiectului, sunt deșeuri tipice organizării de șantier, cum ar fi:

	Deșeu	Cod deșeu	Estimare Cantitate (tone)
1	pământ în exces	17 05 04	7900
2	amestecuri de beton, cărămizi, țigle și materiale ceramice, altele decât cele specificate la 17 01 06	17 01 07	0
3	deșeuri de ambalaje plastic rezultate de la ambalarea materialelor de construcții	15 01 02	0.1
4	deșeuri de ambalaje din hârtie și carton	15 01 01	0.1
5	deșeuri menajere	20 03 01	0.5

Deșeurile vor fi colectate separat în funcție de tipul lor, la locul de producere, depozitarea temporară a deșeurilor se va face în loc special amenajat/container special, containerele vor fi inscripționate cu denumirea și codul deșeurilor. Eliminarea deșeurilor se va face prin societăți autorizate pentru aceste tipuri de deșeuri, iar transportul la locul de eliminare se va face cu mijloace de transport specializate și autorizate.

e) poluarea și alte efecte negative:

- în perioada de execuție: noxe din gaze de eșapament, pulberi în suspensie, praf, zgomot, provenite de la utilaje, mijloace de transport, manipulare materiale de construcții;

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

g) riscurile pentru sănătatea umană: nu este cazul.

## 2. Amplasarea proiectului

a) utilizarea actuală și aprobată a terenului: conform Certificatului de Urbanism nr. 122/04.04.2023, emis de către Consiliul Județean Caraș-Severin, terenul este situat în afara intravilanului comunei Turnu Ruieni, , domeniul public de interes local, folosința actuală drumuri, destinația stabilită cale de comunicație rutieră destinată circulației și echipării tehnico edilitare, conform PUG.

b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia: impact nesemnificativ asupra resurselor naturale.

c) capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

1) zone umede, zone riverane, guri ale râurilor: nu este cazul;

2) zone costiere și mediul marin: nu este cazul;

3) zonele montane și forestiere: nu este cazul;

4) arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional: amplasamentul proiectului se suprapune parțial cu situl de interes comunitar ROSCI 0126 Munții Țarcu.

5) 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 hidrogeologica: amplasamentul proiectului se suprapune parțial cu situl de interes comunitar ROSCI 0126 Munții Țarcu;

6) 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;

7) zonele cu o densitate mare a populației: nu este cazul;

8) peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic: nu este cazul.

### **3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial:**

a) importanța și extinderea spațială a impactului: impact local, nesemnificativ, fără afectarea populației;

b) natura impactului: nu este cazul;

c) natura transfrontieră a impactului: nu este cazul;

d) intensitatea și complexitatea impactului: impact redus, de mică complexitate, în timpul execuției lucrărilor nesemnificativ;

e) probabilitatea impactului: minimă, în perioada executării lucrărilor;

f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea preconizate ale impactului: impact redus, de scurtă durată, reversibil odată cu terminarea executării lucrărilor;

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

h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului: nu este cazul.

## **II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit neefectuarea evaluării adecvate sunt următoarele:**

Proiectul propus intră sub incidența art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare.

Amplasamentul proiectului se suprapune parțial cu situl de interes comunitar ROSCI 0126 Munții Țarcu, administrat de către ANANP - Serviciul Teritorial Caraș-Severin.

Prin implementarea proiectului nu se va genera un impact negativ semnificativ asupra ariei naturale protejate.

În vederea asigurării menținerii statutului favorabil de conservare a speciilor de interes conservativ, precum și a prevenirii potențialelor efecte adverse asupra mediului, se vor respecta următoarele măsuri:

- Lucrările se vor desfășura strict în perimetrul delimitat în proiect,
- Se vor utiliza utilaje și mijloace de transport silențioase pentru a diminua zgomotul rezultat din lucrările planificate, care pot afecta speciile protejate,
- Se vor folosi utilaje care să nu prezinte un grad de uzură ridicat sau pierderi de carburanți/lubrifianți cu inspecția tehnică periodică realizată,
- Se vor crea condiții necesare refacerii naturale a vegetației caracteristice zonei pe suprafețele afectate de lucrările stabilite în proiect și se interzice plantarea de specii alohtone,
- În ceea ce privește protecția speciilor de plante și animale sălbatice terestre, acvatice și subterane prevăzute în anexele nr.4A și 4B din O.U.G. nr. 57/2007, cu excepția speciilor de păsări, și care trăiesc atât în ariile naturale protejate, cât și în afara lor.

A fost emis Aviz nr. 7/07.03.2024, de către ANANP - Serviciul Teritorial Caraș-Severin.

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

Proiectul propus intră sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările.

A fost emisă Consultanță tehnică nr. 32/19.09.2023, de către Administrația de Apă Banat Timișoara.

#### **Condițiile de realizare a proiectului:**

1. Realizarea proiectului cu respectarea prevederilor documentației depuse la Agenția pentru Protecția Mediului Caraș-Severin, documentație care a stat la baza emiterii prezentei decizii.
2. Respectarea prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare, a prevederilor înscrise în actele de reglementare și a condițiilor impuse de toate avizele prealabile emise pentru aprobarea investiției.
3. Respectarea Consultanței tehnice nr. 32/19.09.2023, de către Administrația de Apă Banat Timișoara.
4. Respectarea Avizului nr. 7/07.03.2024, emis de către ANANP - Serviciul Teritorial Caraș-Severin.
5. Organizarea de șantier se va amplasa numai în limitele amplasamentului deținut de titularul proiectului, fără ocuparea altor terenuri, și va include amenajările specifice pentru protecția mediului.
6. Administrarea corespunzătoare a deșeurilor generate prin următoarele:

- Conformarea la prevederile Ordonanței de Urgență nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare;
- Deșeurile menajere provenind de la personalul angrenat în lucrări vor fi depozitate temporar în pubele prevăzute în organizarea de șantier și ridicate de către firma de salubritate pe bază de contract;
- Se interzice abandonarea, precum și eliminarea acestora în afara spațiilor autorizate;
- Se interzice incinerarea deșeurilor;
- Monitorizarea gestiunii deșeurilor conform Hotărârii Guvernului României nr.856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, cu modificările și completările ulterioare.

7. Monitorizarea lucrărilor de execuție pentru prevenirea poluării factorilor de mediu vor avea în vedere verificarea zilnică a stării utilajelor și autovehiculelor și a încadrării în perimetrul aprobat pentru depozitarea materialelor, deșeurilor, respectiv a zonei de parcare și alimentare utilaje.

8. Refacerea ecologică a zonelor afectate.

***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 în scris autoritatea competentă emitentă.***

Orice persoană care face parte din publicul interesat și care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanței de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanțial, actele, deciziile ori omisiunile autorității publice competente, care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Se poate adresa instanței de contencios administrativ competente și orice organizație neguvernamentală care îndeplinește condițiile prevăzute la art. 2 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, considerându-se că acestea sunt 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 emiterie 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 zile de la data aducerii la cunoștința publicului a deciziei.

Autoritatea publică emitentă are obligația de a raspunde 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**  
**Florina Doina TĂNASIE**

**Șef Serviciu Avize,  
Acorduri, Autorizații**  
**Marius VODIȚĂ**

**Șef Serviciul Calitatea  
Factorilor de Mediu**  
**Petru Albert SEREȘ**

Întocmit: Marius VODIȚĂ/3.ex./.....