**AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI MEHEDINTI**

Nr. ................ / ............

**DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE**

**proiect**

 Ca urmare a solicitarii de emitere a acordului de mediu adresate de **Primaria Izvoru Birrzii**, cu sediul în judeţul Mehedinţi, comuna Izvoru Birzii, satul Izvoru Birzii, str.Primariei, înregistrată la Agenţia pentru Protectia Mediului Mehedinti cu nr.6646/14.05.2024, în baza Legii nr.292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului și a Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr.57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr.49/2011, cu modificările şi completările ulterioare, A.P.M. Mehedinţi decide, ca urmare a consultărilor desfasurate în cadrul sedinţei Comisiei de Analiză Tehnică din data de 04.07.2024, că proiectul: ***“modernizare drum satesc”***, propus a fi amplasat în judetul Mehedinţi, comuna Izvoru Barzii, satul Schitul Topolnitei de Sus, str.Drum Principal(str.Bisericii), **nu se supune evaluării impactului asupra mediului**.

 **Justificarea prezentei decizii**

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

 **1.**Proiectul se incadreaza în prevederile Legii nr.292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului, anexa nr.2, pct.10, lit.b)-“proiecte de dezvoltare urbana, inclusiv constructia centrelor comerciale si a parcarilor auto publice”.

 **2.Caracteristicile proiectului**

 **2.1.Dimensiunea si conceptia intregului proiect**

 **Un rezumat al proiectului-**Tronsoanele de drumuri de interes local studiate supuse studiului acestui proiect se afla amplasate pe teritoriul comunei Izvoru Barzii si deserveste localitatea Schitul de Sus, facand legatura intre zonele rezidentiale si drumul judetean DJ 607B. Lucrarile ce sunt proiectate sunt lucrari de modernizare a trei tronsoane din drumul satesc ce deserveste loc. Schitu de Sus in lungime totala de **1137.23 ml.**

 **SITUATIA EXISTENTA-**Tronsoanele de drum studiate care se vor moderniza prin realizarea unei structuri rutiere suple, in lungime de **L = 350,00 ml Tronsonul I, L = 376,84 ml tronsonul II si respectiv L = 410,69 tronsonul III**, avute în studiu sunt in prezent din pamant cu urme de pietrisuri si puternic inierbat, care prezintă degradări sub forma de tasari locale, gropi, făgaşe, ca urmare a infiltraţiilor apelor pluviale, datorită lipsei posibilităţilor de colectare şi evacuare a apelor meteorice. El corespunde clasei tehnice V cu o singura banda de circulatie.

Lăţimea părţii carosabile este variabila fiind cuprinsa intre 3.00 – 3.50 m iar platforma lor are o latime care variaza intre 3.50-4.00 m. Exista de asemenea si stalpi ale retelelor electrice LEA care vor trebui sa ramana in afara partii carosabile.

Şanţurile şi rigolele sunt aproape inexistente (colmatate 100%) nu au elementele geometrice corespunzatoare, nu exista sau sunt colmatate şi înierbate în unele locuri. Exista doua tronsoane modernizare cu imbracaminte rigida din beton de ciment realizate in anii precedenti.

In profil longitudinal, pe tronsoanele de drum studiate declivitatile sunt medii spre mari, acestea fiind in palier alternamd cu rampa si pante pe restul tronsoanelor, rigola de pamant de pe partea dreapta este colmatata 100% si inierbata drept urmare cand ploua se antreneaza o parte din zestrea existenta care ajunge in zonele cu cote mai mici ale drumului.

Podeţele de sanţ şi tubulare transversale nu exista (nu au fost identifiacate pe teren), ceea ce face ca apele care ar trebui să fie preluate de rigole să nu poată fi evacuate din zona drumului, ele circuland pe drum creând suprafeţe cu şiroiri şi făgaşe care crează disconfort pentru participanţii la trafic dar şi pentru pietoni.

In profil longitudinal drumul se prezintă cu tronsoane in palier (in prima parte), cu rampe si pante medii spre mari .

In profil transversal drumul are pante foarte mici, pe multe tronsoane nu exista deloc bombament, aceasta fiind unul din motivele pentru care apele pluviale nu se scurg de pe platforma acestuia, băltind si ducând la degradarea continua a lui.

Datorita acestor inconveniente, circulaţia pe aceast drum satesc se desfăşoară foarte greu, necesitând multe schimbări de viteza. Circulaţia se desfăşoară cu viteza redusa. Pe timp secetos apare praful ca inconvenient major. Pe timp ploios apar bălţile in gropile din carosabil, ceea ce duce la ingreunarea circulaţiei si a diminuării siguranţei si a confortului.

Tipurile de degradări apărute la suprastructura rutieră existenta sunt:

* denivelari ale structurii rutiere care prin reţinerea apei accentuează şi grabeşte procesul de degradare;
* infestarea cu pământ si iarba a acostamentelor si a partii carosabile ;
* gropi şi făgaşe;
* impiedicarea scurgerii apelor prin realizarea acceselor la proprietăţi fără podeţe de acces;
* denivelări pronunţate ale suprafeţei de rulare;
* suprafaţa permeabilă şi alunecoasa în perioadele cu ploi si zapezi ;

 Cele mai importante cauze ale aparitiei degradarilor pe partii carosabile care fac obiectul documentatiei, sunt:

* durata de functionare depasita ;
* lipsa elementelor geometrice transversale si longitudinale ;
* prezenta apelor pluviale pe suprafata partii carosabile in perioada de ploi abundente si zapezi;

PRECIZAREA CATEGORIEI DE IMPORTANTA A CONSTRUCŢIEI-Alegerea categoriei de importanţă a construcţiei s-a făcut în conformitate cu prevederile art. 22 Secţiunea 2 "Obligaţii şi răspunderi ale proiectantului" din Legea nr. 10 din 18 ian. 1995, "Legea privind calitatea în construcţii" şi în baza "Metodologiei de stabilire a categoriei de importanţă a construcţiilor" din "Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanţă a construcţiilor" aprobat cu Ordinul MLPAT nr. 3 l/N din 2 oct. 1995 si va fi tratata la un capitol ulterior .

Lucrarea ce face obiectul acestei documentaţii se încadrează la **categoria de importanţă C-construcţii de importanţă normală.**

SOLUŢIA TEHNICA ADOPTATA LA PROIECTARE-Lucrările care fac obiectul prezentului proiect se vor executa pe Domeniul Public, zona fiind în administrarea Comunei IZVORU BARZII, Judetul Mehedinti.

Suprafata totala carosabila pe care se va intervenii asupra drumului satesc Schitu de Sus, este dupa cum urmeaza:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TRONSON** | **LUNGIME (ml)** | **LATIME PARTE****CAROSABILĂ + ACOSTAMENTE (ml)** | **ACOSTAMENTE CONSOLIDATE** |
| **Drum satesc** **km 0+000 – 0+350,00** | 350,00 | 3,50+2x0,25 | Consolidate de beton 2 x 0,25 |
| **Drum satesc** **km 0+545 – 0+921,84** | 376,84 | 3,50+2x0,25 | Consolidate de beton 2 x 0,25 |
| **Drum satesc** **km 0+921,84 – 1+332,23** | 410,39 | 3,50+2x0,25 | Consolidate de beton 2 x 0,25 |
| **Suprafata suplimentara amenajare intersectie cu DJ 607B** |  | 180,00 mp |  |
| **TOTAL LUNGIME****SI SUPRAFATA** | **1137,23 ml** | 4548,92 mp + 180,00 mp **= 4728,92 mp** | **consolidate de beton** |

 Prin lucrările ce se vor executa se urmăreşte viabilizarea zonei, în scopul aducerii acesteia la parametrii tehnici impuşi de normativele în vigoare pentru categoria tehnica şi clasificarea ei .

Pentru intocmirea documentaţiei tehnico economice s-au efectuat măsurători pe teren, s-au întocmit planuri de situaţie sc. 1:500 si profiluri transversale curente in diferite zone, un profil transversal tip precum si profilurile longitudinale pentru toate tronsoanele de drum.

Lucrările proiectate in aceasta etapa se încadrează strict in zona existenta a domeniului public fara a depasi limitele imprejmuirilor, nefiind necesare exproprieri.

In plan a fost respectat în principiu traseul actual al drumului satesc corectarea acestuia s-a făcut acolo unde a fost necesar. In prezent exista doua tronsoane modernizate in anii precedenti tronsoane cu o imbracaminte rigida din beton de ciment.

Proiectul tehnic cuprinde totalitatea lucrarilor ce trebuie executate pentru sistematizarea elementelor geometrice ale drumului atat in plan cat si in profil longitudinal (raze minime ale curbelor in plan, declivitati longitudinale maxime, gabarite, etc.) corespunzatoare unor drumuri de clasa tehnica V, pentru asigurarea unei circulatii fluente in zona. Deoarece drumul se afla intr-o zona bogata in precipitatii, prin proiectare se va asigura scurgerea apelor pluviale prin constructia unor rigole de acostament pereate de beton.

In plan traseul proiectat urmareste traseul drumului existent, cu o geometrizare minima a elementelor, astfel incat ampriza proiectata sa se inscrie in zona drumului existent evitandu-se pe cat posibil exproprierile. Acolo unde este necesar infrastructura drumului (terasamentele) se vor realiza din pamant prin imprumuturi din zona pentru completarea terasamentului existent in sectoarele de rambleu, precum si prin compensari in acelasi profil sau intre profile in celelalte sectoare.

Lăţimea platformei este variabila 3.50 – 4.00 m. Viteza de proiectare este de 25 km/h.

*Stabilirea alcatuirii structurii rutiere*

 Deoarece tronsoanele de drum ce se vor moderniza corespund categoriei tehnice V s-a ales varianta :

 In cadrul acestei variante structura rutiera va fi alcatuita din :

* **4 cm strat de uzura din beton asfaltic tip BAPC 16;**
* **6 cm strat de legatura din beton asfaltic tip BADPC 22,4 ;**
* **15 cm strat superior de piatra sparta impanata;**
* **20 cm strat inferior de fundaţie de balast;**

La realizarea investitiei se vor utiliza numai materiale agrementate conform HG 766/1997 si a Legii 10/1995 .

Tronsoanele de drum proiectate are urmatoarele caracteristici tehnice :

* clasa tehnica V ;
* viteza de proiectare de baza - 25 km/h. (zona de deal)
* lungime tronsoane de drum L = 1137,23 ml ;
* suprafata parte carosabila + suprafata intersectie DJ607B = 4728,92 m ;
* suprafata acostamente consolidate = 568,62 mp;
* latime platforma = 4,00 ml ;
* latime parte carosabila + acostamente = 4,00 m (3,50+2x0.25);

In vederea aducerii zonei la o stare normala de exploatare, care sa asigure siguranţa şi confortul circulaţiei s-au proiectat următoarele lucrări :

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |
|  |

4 cm - Strat de uzura din beton asfaltic tip BAPC 16

6 cm - Strat de legatura din beton asfaltic tip BADPC 22,4

15 cm - Strat de superior de fundatie din piatra sparta

20 cm - Strat de inferior de fundatie din balast

**Pentru partea carosabila:**

- trasarea lucrarii si pichetarea ei ;

- saparea la cota de fundare (parte carosabila, acostamente);

- reprofilarea stratului suport (parte carosabila, acostamente)**;**

- pregatirea terenului de fundare prin nivelare si compactare (parte carosabila, acostamente);

- realizarea stratului inferior de fundatie din balast de 20 cm (parte carosabila, acostamente);

- realizarea stratului superior de piatra sparta impanata de 15 cm (parte carosabila, acostamente);

- realizarea stratului de legatura din beton asfaltic tip BAPC 22,4 – 6 cm (parte carosabila, acostamente)

- amorsarea partii carosabile si a acostamentelor consolidate cu EBCR;

- realizarea stratului de uzura din beton asfaltic tip BAPC 16 – 4 cm (parte carosabila, acostamente).

- montare indicatoare rutiere – 1 buc. „STOP” la intersectia cu DJ 607B ;

- realizarea marcajului rutier longitudinal.

**-** materiile prime, energia și combustibilii utilizați, cu modul de asigurare a acestora;

 Materiile prime puse in opera (balast, piatra sparta, betoane) vor si aduse de antreprenor si puse direct opera, fara a se creea depozite pe amplasament.

**-** racordarea la rețelele utilitare existente în zonă;

 Nu este cazul.

**-** descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției;

 Nu este cazul.

**-** căi noi de acces sau schimbări ale celor existente;

 Nu este cazul, se folosesc traseele existente ale strazilor, fara a fi necesare expropieri.

**-** resursele naturale folosite în construcție și funcționare;

Materiile prime naturale puse in opera (balast, piatra sparta) vor si aduse de antreprenor si puse direct opera, fara a se creea depozite pe amplasament.

**-** metode folosite în construcție/demolare;

 - se vor respecta toate fazele de construtie necesare pentru modernizarea drumurilor respective: terasamente, asterneri, turnari de betoane, etc.

**-** planul de execuție, cuprinzând faza de construcție, punerea în funcțiune, exploatare, refacere și folosire ulterioară – nu este cazul;

**-** relația cu alte proiecte existente sau planificate - nu este cazul;

**-** detalii privind alternativele care au fost luate în considerare - nu este cazul;

**-** alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului - nu este cazul;

**-** alte autorizații cerute pentru proiect – nu este cazul;

Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

**-** planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului- nu este cazul;

**-** descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului- nu este cazul;

**-** căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz- nu este cazul;

**-** metode folosite în demolare- nu este cazul;

**-** detalii privind alternativele care au fost luate în considerare- nu este cazul;

**-** alte activități care pot apărea ca urmare a demolării – nu este cazul;

 **2.2.Cumularea cu alte proiecte existente si/sau aprobate**

Nu este cazul.

 **2.3.Utilizarea resurselor naturale, in special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversitatii**

Atat in perioada de construire cat si in perioada de functionare nu va necesita utilizarea de resurse naturale.

 **2.4.Cantitatea si tipurile de deseuri generate/gestionate**

Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatării, inclusiv eliminarea:

- se vor recicla deseurile refolosibile , prin integrarea lor in lucrarile de umpluturi

- se vor respecta conditiile de refacere a cadrului natural in zonele de depozitare

- intretinerea utilajelor si vehicolelor folosite in activitatea de constructie si intretinere se efectueaza doar in locuri special amenajate pentru a evita contaminarea solului**.**

Deseurile de tip menjer se se vor colecta in pubele sanjabile ce vor fi evacuate prin contract cu firmele de salubritate .

**i**. Gospodărirea substanţelor şi preparatelor chimice periculoase:

Nu exista surse de substanţele şi preparatele chimice periculoase utilizate

şi/sau produse si nu sunt necesare masuri speciale impotriva lor.

 **2.5.Poluarea si alte efecte negative-Surse de poluanţi şi instalaţii pentru reţinerea, evacuarea şi dispersia poluanţilor în mediu**

**VI.** Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile:

**A. Surse de poluanţi şi instalaţii pentru reţinerea, evacuarea şi dispersia poluanţilor în mediu**

**a**. Protecţia calităţii apelor:

Proiectarea lucrarilor de suprastructura se va face astfel incit contaminarea potentiala a cursurilor de apa, a lacurilor, a panzei freatice sa fie evitata.

Apele pluviale vor fi colectate prin amenajarea unor rigole pereate cu beton si se vor deversa la emisar.

**b.** Protecţia aerului:

Pe toata perioada executie solutiile adoptate trebuie sa asigure masuri speciale pentru protectia fonica a surselor generatoare de zgomot si vibratii , pentru a nu depasi pragul admis.

**c**. Protecţia împotriva zgomotului şi vibraţiilor:

Datorita uniformizarii vitezei se scade intensitate zgomotului , iar accesul autovehiculelor cu masa mai mare de 10 to va fi interzisa.

**d.** Protecţia împotriva radiaţiilor:

Nu exista surse de radiatii si nu sunt necesare masuri speciale impotriva lor.

**e.** Protecţia solului şi a subsolului:

Pe perioada lucrarilor nu exista un impact semnificativ asupra mediului inconjurator

**f**. Protecţia ecosistemelor terestre şi acvatice:

Amplasamentul nu este situat intr-un cadru semnificativ ca ecosistem ocrotit prin programe speciale nationale sau locale.

**g**. Protecţia aşezărilor umane şi a altor obiective de interes public:

Prin lucrarile de executie a rigolelor se protejeaza proprietatile din zona prin preluarea de catre santurile laterale a apelor pluviale, se elimina disconfortul creat dedeplasarea frecventa a locuitorilor si lucratorilor acestor asezari prin balti si noroaie.

 **2.6.Riscurile de accidente majore si/sau dezastre relevante pentru proiectul in cauza, inclusiv cele cauzate de schimbari climatice, conform informatiilor stiintifice**

 **S**e vor respecta procedurile de lucru sise vor lua masuri pentru a impiedica producerea de accidente.

 **2.7.Riscurile pentru sanatatea umana**

 Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:

**-** impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ); - nu este cazul;

**-** extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate)- nu este cazul

**-** magnitudinea și complexitatea impactului- nu este cazul;

**-** probabilitatea impactului- nu este cazul;

**-** durata, frecvența și reversibilitatea impactului- nu este cazul;

**-** măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului- nu este cazul;

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

 **3.Amplasarea proiectului**

 **-** distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența  privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea [nr. 22/2001](https://lege5.ro/Gratuit/gmztgnrx/legea-nr-22-2001-pentru-ratificarea-conventiei-privind-evaluarea-impactului-asupra-mediului-in-context-transfrontiera-adoptata-la-espoo-la-25-februarie-1991?d=2019-06-12), cu completările ulterioare – nu este cazul;

**-** localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor [nr. 2.314/2004](https://lege5.ro/Gratuit/guztmmjv/ordinul-nr-2314-2004-privind-aprobarea-listei-monumentelor-istorice-actualizata-si-a-listei-monumentelor-istorice-disparute?d=2019-06-12), cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului [nr. 43/2000](https://lege5.ro/Gratuit/gezdiobqgy/ordonanta-nr-43-2000-privind-protectia-patrimoniului-arheologic-si-declararea-unor-situri-arheologice-ca-zone-de-interes-national?d=2019-06-12) privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare: - nu este cazul

**-** coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

**1.6.BILANŢ TERITORIAL:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TRONSON** | **LUNGIME (ml)** | **LATIME PARTE****CAROSABILĂ + ACOSTAMENTE (ml)** | **ACOSTAMENTE CONSOLIDATE** |
| **Drum satesc** **km 0+000 – 0+350,00** | 350,00 | 3,50+2x0,25 | Consolidate de beton 2 x 0,25 |
| **Drum satesc** **km 0+545 – 0+921,84** | 376,84 | 3,50+2x0,25 | Consolidate de beton 2 x 0,25 |
| **Drum satesc** **km 0+921,84 – 1+332,23** | 410,39 | 3,50+2x0,25 | Consolidate de beton 2 x 0,25 |
| **Suprafata suplimentara amenajare intersectie cu DJ 607B** |  | 180,00 mp |  |
| **TOTAL LUNGIME****SI SUPRAFATA** | **1137,23 ml** | 4548,92 mp + 180,00 mp **= 4728,92 mp** | **consolidate de beton** |

Coordonatele punctelor topo Stereo 70 care delimiteaza lucrarea sunt:

**Tronsonul I - L = 350,00 ml**

1. X=365111.08 Y=305407.93

2. X=365075.87 Y=305408.53

3. X=365387.32 Y=305550.99

4. X=365387.36 Y=305546.99

**Tronsonul II - L = 376,84 ml**

1. X=365529.08 Y=305669.10

2. X=365527.59 Y=305672.81

3. X=365803.30 Y=305920.46

4. X=365806.58 Y=305918.17

**Tronsonul III - L = 410,39 ml**

1. X=365803.30 Y=305920.46

2. X=365806.58 Y=305918.17

3. X=3656130.97 Y=306157.18

4. X=366128.14 Y=306159.50

 **3.1.Utilizatea actuala si aprobata a terenurilor**

Conform Certificatului de Urbanism nr.28 din 30.04.2024 drumul apartine domeniului public al comunei Izvoru Birzii conform H.C.L. nr.29/27.10.1999 si se afla in intravilanul satului Schitul Topolnitei de Sus-folosinta si destinatia actuala conform PUG-zona drum.

 **3.2.Bogatia, disponibilitatea, calitatea si capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa si biodiversitatea, din zona si din subteranul acesteia**

In etapa de realizare a proiectului, se vor utiliza cantitati limitate de combustibili pentru utilaje, pamant, apa, etc.

 **3.3.Capacitatea de absorbtie a mediului natural, acordandu-se o atentie speciala urmatoarelor zone:**

-zone umede, zone riverane, guri ale râurilor-nu este cazul;

-zone costiere și mediul marin-nu este cazul;

-zonele montane și forestiere-nu este cazul;

-arii naturale protejate de interes național, comunitar, internațional-RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinti;

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

-zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri-nu este cazul;

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

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

 **4.Tipurile si caracteristicile impactului potential**

 **4.1.Importanta si extinderea spatiala a impactului**

Impactul nu va avea extindere geografică, acesta generand efecte la nivelul amplasamentelor, doar in perioada de construire. Perioada de functionare va avea impact pozitiv prin scaderea contităților de noxe generate la nivelul localitaților tranzitate si arealelor adiacente străzilor și drumului comunal.

 **4.2.Natura impactului**

Impactul va fi unul direct pe termen scurt, nesemnificativ, de intensitate redusa, dar negativ in faza de construire. In perioada de exploatare a străzilor și drumului comunal anticipam un impact pozitiv prin reducerea emisiilor de praf și noxe ca urmare a rularii cu viteza constantă. De asemenea utilizarea unei structuri rutiere reabilitate implica și un consum mai mic de carburant, prin urmare se va înregistra o scădere a emisiilor de noxe provenite de la circulația autovehiculelor;

 Impactul asupra interacţiunilor dintre ele va fi pe termen scurt, temporar şi limitat la perioada de execuție a lucrărilor. În perioada de funcționare se va înregistra impact pozitiv ca urmare a reducerii cantitatilor de noxe si praf produse la nivelul localitaților tranzitate si arealelor adiacente străzilor și drumului comunal.

 **4.3.Natura transfrontaliera a impactului**

Nu este cazul.

 **4.4.Intensitatea si complexitatea impactului**

Avand in vedere natura obiectivului de investitii putem aprecia ca magnitudinea si complexitatea impactului va fi redusa, acesta manifestandu-se doar la nivelul amplasamentului.

 **4.5.Probabilitatea impactului**

Este mare si de natura negativa nesemnificativa, manifestandu-se pe termen scurt, doar la niveul amplasamentelor și cel mult vecinătățile acestuia. Probabilitatea de producere a impactului se manifesta doar pe termen scurt, in perioada de realizare a lucrarilor. Nu anticipăm probabilitate de producre a impactului în perioada de funcționare.

 **4.6.Debutul, durata, frecventa si reversibiltatea preconizate ale impactului**

Durata va fi pe termen scurt, punctual în perioada construirii, iar pe perioada de funcționare a rețelei de drumuri impactul va fi pozitiv.

 **4.7.Cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente si/sau aprobate**

Nu este cazul.

 **4.8.Posibilitatea de reducere efectiva a impactului**

* realizarea lucrărilor de refacere a solului și covorului vegetal de pe arealele din imediata vecinătate a părții carosabile;
* surplusul de solul vegetal și piatra care nu va fi utilizată pentru reconstrucție ecologica se va depozita pe areale destinate acestor tipuri de materiale în vederea reutilizarii;
* nu se vor depozita materiale de construcții și utilaje în apropierea frontului de lucru;
* vidanjarea ori de câte ori este necesar a toaletelor ecologice;
* realizarea reviziilor la zi pentru utilajele folosite, pentru evitarea producerii unor poluări accidentale ale solului cu hidrocarburi;
* prezența la frontul de lucru a unor materiale absorbante disponibile în situația producerii unei poluări accidentale cu hidrocarburi;
* nu se vor depozita deșeuri la frontul de lucru;
* în cazul surplusului de asfalt, care nu va fi utilizat, acesta se va returna zilnic la prducător;

 **II.Motivele pe baza carora s-a stabilit neefectuarea evaluarii adecvate**

-conform punctului de vedere nr.231/15.05.2024 emis de Biroul C.F.M. din cadrul A.P.M. Mehedinti, nu este necesara continuarea procedurii de evaluare adecvata;

 -s-a obtinut avizul Directiei Administrative Geoparcului Platoul Mehedinti nr.72 din 15.05.2024. Motivele care au stat la baza deciziei de ernitere a avizului favorabil cu couditii sunt urmatoarele:

 **III.Motivele pe baza carora s-a stabilit neefectuarea evaluarii impactului asupra corpurilor de apa**

 -s-a obtinut Avizul de Gospodarire a Apelor nr.32 din 31.05.2024.

 **Realizarea acestui proiect se va face cu respectarea următoarelor condiții:**

-se va respecta legislatia de mediu in viguare si conditiile prevazute în actele de reglementare emise de alte autoritati;

-beneficiarul răspunde de realizarea corectă a lucrărilor propuse si se vor respecta datele şi specificaţiile din documentaţia tehnica;

-se vor monta panouri indicatoare in zona de realizare a lucrarilor prin care se va informa populatia cu privire la durata lucrarilor si programul de lucru;

-se vor respecta masurile prevazute prin proiect in vederea diminuarii impactului asupra factorilor de mediu;

-se vor lua masuri pentru respectarea ordinii, curateniei si linistii publice in perimetrul limitrof obiectivului;

-personalul va fi instruit cu privire la raspunderile ce le revin privind depozitarea si eliminarea deseurilor, masurilor de protective a speciilor protejate, masurilor de protective si prim-ajutor;

-in perioada desfasurarii executiei proiectului se va delimita zona de lucru in vederea limitarii riscului de poluare;

-în vederea asigurarii evitarii producerii de disconfort populatiei pe perioada realizarii investitiei se vor lua urmatoarele masuri:

 -se vor utiliza doar echipamente si utilaje cu nivel redus de zgomote si vibratii;

 -se va asigura stropirea materialelor de constructie utilizate si fronturile de lucru in vederea reducerii emisiilor de particule din atmosfera;

 -toate vehiculele care transporta asfalt, beton, agregate si pamant de orice tip vor trebui echipate cu scuturi protectoare si maturi si vor trebui curatate inainte de folosirea drumurilor publice;

-in perioada desfasurarii executiei proiectului se vor folosi utilaje noi, performante, care sa corespunda tehnic; situatiile accidentale se vor remedia prin retragerea utilajelor;

-se vor folosi doar căile de acces existente iar tonajul utilajelor se va adapta tipului de drum folosit;

-se vor respecta obiectivele specifice de conservare si masurile minime de conservare ale siturilor de importanta comunitara;

-respectarea masurilor asumate prin "Memoriul de prezentare" al proiectului in vederea prevenirii si diminuarii impactului asupra speciilor ce constituie obiectivele de conservare din siturile de importanta cornunitara;

-titularul proiectului trebuie sa respecte art.33 alin.(l) si (2) din O.U.G. nr.57/2007 aprobata cu modificari si completari prin Legea nr.49/2011, cu modificarile si cornpletarile ulterioare;

-gestionarea deseurilor tehnologice si a celor menajere se va realiza conform legislatiei in vigoare, respectiv 0. *U.* G. *nr. 92/2021 privind regimul deseurilor, cu modificiirile si completarile ulterioare;*

-echipele de lucratori vor fi instruite cu privire la existenta siturilor de importanta comunitara . In zona de derulare a proieCtului, eu precadere asupra masurilor si responsabilitatilor ce le revin privind protectia acestora.

-respectarea prevedcrilor legale In domeniul protectiei factorilor de mediu pentru toate lucrarile executate in cadrul proiectului derulat;

-in cazul producerii accidentale a unui prejudiciu ce afecteaza obiectivele de conservare pentru care au fost desemnate siturile de importanta comunitara se va anunta in cel mai scurt timp administratorul in vederea stabilirii masurilor de remediere ce vor fi puse in aplicare de cel care a produs prejudiciul;

-utilizarea cailor de acces existente si evitarea, pe cat posibil, realizarii unor noi cai de acces:

-se vor folosi utilaje si mijloace de transport cu motoare performante, dotate cu atenuatoare de zgomot si capotaje in vederea incadrarii in nivelul de zgomot admis, respectiv limitarea, pe cat posibil, a activitatilor generatoare de poluare fonica;

-pentru evitarea poluarii aerului cu praf, in timpul perioadelor uscate ale anului, se va efectua umectarea drumurilor neasfaltate folosite pcntru deplasarca utilajelor si a tuturor mijloacelor de transport, iar circulatia pe aceste drumuri se va face cu viteza redusa;

-sunt interzise schimbarile de lubrifianti si reparatiile utilajelor si ale mijloacelor de transport utilizate in procesul tehnologic pe perimetrul amplasamentului proiectului si in interiorul siturilor;

-pentru a preveni poluarile accidentale reprezentate de scurgeri ale combustibilului/uleiurilor si infiltrarea accstora in sol, titularul proiectului se va asigura ca toate utilajele se vor mentine in buna stare de functionare, avand toate inspectiile tehnice periodice efectuate; de asemenea personalul care deserveste utilajele de pe amplasament va fi instruit sa supravegheze functionarea

acestora si sa ia masurile necesare pentru a evita poluarea mediului in caz de avarie a acestora.

 **a)pentru factorul de mediu apă:**

-în perioada de execuţie a proiectului se va delimita foarte bine zona de lucru şi se va evita ocuparea, suplimentarea sau lărgirea frontului de lucru în afara amplasamentului în vederea limitării riscului de poluare a solului și a panzei freatice;

-apa potabilă pentru muncitori va fi procurată din surse controlate iar grupurile sanitare vor fi asigurate de o toaletă ecologică;

-se vor regăsi pe amplsament produse absorbante ce se vor folosi în cazul unor poluări accidentale;

-lucrările se vor executa numai pe terenuri reglementate din punct de vedere juridic;

-este interzisă aruncarea oricărui material/materie primă/deșeu pe amplasament sau în proximitatea acestuia și spălarea utilajelor în interiorul amplasamentului;

 **b)pentru factorul de mediu aer:**

-la implementarea proiectului se vor folosi utilaje periodic verificate tehnic, de generație recentă, dotate cu sisteme catalitice de reducere a poluanților;

-transportul de materiale se va face numai pe căile de acces existente;

-adaptarea vitezei de circulație în raport cu tipul de drum;

-măsuri pentru reducerea emisiilor de noxe toxice prin menținerea utilajelor şi mijloacelor de transport în stare tehnică corespunzătoare;

-pentru realizarea investiției se vor utiliza doar căile de acces existente iar transportul materialelor se va face respectându-se graficul de lucrări în sensul limitării traseului, a vitezei de deplasare şi programului de lucru în scopul evitării creeării de disconfort locuitorilor din zonă;

-nu se vor bloca căile de acces în zonă cu materii prime/materiale/utilaje,

-se vor umecta căile de acces în vederea evitării formării particulelor în suspensie;

 **c)pentru factorul de mediu sol:**

-în perioada de execuție a investiției pot apărea accidental poluări ale solului prin pierderea de carburanți, uleiuri, combustibili de la utilajele folosite, fapt pentru care se vor lua măsuri de asigurare a substanțelor absorbante pe amplasament;

-orice schimb de ulei/piese/reparaţii/spălarea/alimentarea cu combustibil a utilajelor şi autovehiculelor în incinta amplasamentului este interzisă; aceste operaţiuni, în cazul în care se impun, se vor realiza doar în locuri special amenajate la societăţile autorizate in acest sens;

-pentru a preveni poluarile accidentale reprezentate de scurgeri ale combustibilului/uleiurilor si infiltrarea acestora in sol, titularul proiectului se va asigura ca toate utilajele se vor mentine in buna stare de functionare, avand toate inspectiile tehnice periodice efectuate, de asemenea, personalul care deserveste utilajele de pe amplasament va fi instruit sa supravegheze functionarea acestora si sa ia masurile necesare pentru a evita poluarea mediului in caz de avarie a acestora;

-în timpul lucrarilor se vor folosi utilaje performante care nu produc pierderi de substante poluante în timpul functionarii si care nu genereaza zgomot peste limite admisibile;

-la finalizarea lucrărilor-terenul se va aduce la starea inițială;

 **d)pentru factorul de mediu zgomo**t**:**

-investiția se va realiza doar in timpul zilei fără a se creea disconfort fonic locuitorilor din zonă; se vor folosi doar căile de acces existente iar tonajul și viteza de deplasare a utilajelor se va adapta tipului de drum folosit;

-se vor folosi utilaje si mijloace de transport cu motoare performante, dotate cu atenuatoare de zgomot si capotaje in vederea incadrarii in nivelul de zgomot admis, respectiv limitarea, pe cat posibil, a activitatilor generatoare de poluare fonica.

 **e)gospodărirea deșeurilor rezultate pe amplasament**:

-deşeurile rezultate pe perioada implementarii proiectului vor fi colectate selectiv si vor fi depozitate in locuri special amenajate in vederea valorificarii/eliminarii prin operatori autorizati;

-deşeurile vor fi gestionate conform prevederilor OUG 92/2021 privind regimul deşeurilor şi H.G. nr.856/2002, privind evidenţa gestiunii deşeurilor şi pentru aprobarea listei cuprinzând deşeurile, inclusiv deşeurile periculoase, cu modificările ulterioare;

-se vor respecta prevederile si procedurile H.G. nr.1061/2008 privind transportul deseurilor periculoase si nepericuloase pe teritoriul Romaniei;

-se interzice abandonarea deseurilor si/sau depozitarea in locuri neautorizate;

 *La finalizarea lucrarilor se va notifica Agentia penru Protectia Mediului Mehedinti in vederea intocmirii procesului verbal de constatare a realizarii lucrarilor prevazute in actul de reglementare. Procesul-verbal incheiat la verificarea respectarii prezentei decizii se anexeaza si face parte integranta din procesul-verbal de receptie la terminarea lucrarilor.*

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

 *Orice persoană care face parte din publicul interesat 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 sau omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor*

*Legii contenciosului administrativ nr.544/2004, cu modificările și completările ulterioare.*

 *Se poate adresa instanței de contencios administrativ competente și orice organizație neguvernamentală care îndeplinește cerințele prevăzute la art.2 lit.f), considerându-se că acestea sunt vătămate într-un drept al lor sau într-un interes legitim.*

 *Actele sau omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului se atacă în instanțe odată cu decizia etapei de încadrare, cu acordul de mediu sau, după caz, cu decizia de respingere a solicitării 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 au obligația să solicite autorității publice emitente a deciziei menționate 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 răspunde la plângerea prealabilă prevăzută la alin.(1) în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia la acea autoritate.*

 *Procedura de soluționare a plângerii prealabile prevăzută la alin.(1) și (2) este gratuită și trebuie să fie echitabilă, rapidă și corectă.*

 *Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii nr. 292/2018 şi ale Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările şi completările ulterioare.*