** Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor**

 **Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului**

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

 **DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE**

 **(proiect)**

 **10.07.2023**

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **CONSILIUL JUDEŢEAN DÂMBOVIŢA**,cu sediul în mun. Târgovişte, Piaţa Tricolorului, nr.1, jud. Dâmboviţa înregistrată la sediul Agenției pentru Protecția Mediului (APM) Dâmbovița cu nr. 804 din 17.01.2023, în baza Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului şi a Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. [**57/2007**](https://idrept.ro/00103869.htm) privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. **[49/2011](https://idrept.ro/00139597.htm)**, cu modificările şi completările ulterioare,

**Agenția pentru Protecția Mediului (APM) Dâmbovița decide**, ca urmare a consultărilor desfăşurate în cadrul şedinţei Comisiei de analiză tehnică din data de 15.06.2023 că proiectul ***Drum de legătură pentru creșterea accesibilității în zona urbană a municipiului Târgoviște,*** propus a fi amplasat în Aninoasa, Doicești, Dragomirești, Lucieni, Șotânga, Târgoviște, Ulmi, județul Dâmbovița**, *se supune evaluării impactului asupra mediului, nu se supune evaluării adecvate și nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă***

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit **luarea deciziei etapei de încadrare in procedura** de evaluare a impactului asupra mediului sunt următoarele:

a) proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului, Anexa nr. 1, pct.7, lit. c, respectiv Anexa nr.2, pct 1, lit.d;

b) în raport cu criteriile din anexa nr. 3 a Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului;

c)analiza documentației tehnice și completarea Listei de control, incertitudinile cu privire la impactul proiectului asupra factorilor de mediu;

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

***1.* *Caracteristicile proiectelor***

a) ***mărimea proiectului***:

 Scopul prezentului proiect este acela de a realiza un drum de legatură între DX Găești – Ploiești și DN71 care să fluidizeze traficul rutier în zonele urbane și periurbane ale municipiului Târgoviște.

Zona de interes se desfășoară la vest de municipiul Târgoviște, localitățile deservite fiind Târgoviște, Dumbrava, Viișoara, Dragomirești, Teiș, Săteni și Aninoasa.

 Proiectul prevede lucrări la infrastructură (profilul longitudinal, profil transversal), terasamente, lucrări de colectare și evacuare a apelor, lucrări de arta și mențiuni privind dotările pe care le va avea drumul expres (centru de întreținere), lucrări privind asigurarea iluminatului public, lucrări privind siguranța în trafic (marcare, împrejmuri, montarea de parapeti de protecție).

##  Traseul în plan

 Drumul de legatură se desprinde din DN71 la km 54+840, după ieșirea din localitatea Aninoasa. La limita intravilanului comunei Aninoasa traversează drumul comunal DC 143, traversează calea ferată Târgoviște – Pietroșița, Râul Ialomița și intersectează Drumul Județean DJ 712 care face legatura între municipiul Târgoviște, comunele Sotânga, Vulcana-Pandele și orașul Pucioasa.

 In continuare traseul traversează o zonă de terenuri agricole, Pădurea Teiș, Pârâul Ilfov și Pârâul Mierea. Traseul continuă prin Pădurea Priseaca intersectează Drumul Național DN72A, drum care face legatura între Târgoviște și Câmpulung. Dupa ce trece și prin Pădurea Obreaja, traseul traversează o zonă de terenuri agricole, se înscrie pe un traseu la baza dealului Obreja, intersectează Drumul Național DN72, drum care face legatura între Targoviste și Gaesti, și apoi continuă la baza dealului Dumbrava, traversând, din nou, o zonă de terenuri agricole până la intersecția cu Drumul Expres Valahia – Autostrada A1 – Ploiești (pe raza localității Lucieni).

 Lungimea totală a traseului va fi de 16,3 km și are 4 noduri rutiere propuse:

* km 0+000 – desprindere DN71
* km 8+800 – intersecție DN72A
* km 14+750 – intersecție DN72
* km 16+300 – intersecție DX Valahia.

 Viteza de proiectare este 80 km/h, stabilită în funcție de complexitatea traseului și a obstacolelor ce trebuiesc evitate având în vedere că drumul de legatură este în imediata apropiere a unor construcții existente, proprietăti particulare sau a unor investiții publice realizate recent.

* razele de racordare minime 240m
* distanța minimă de vizibilitate 100m

 Pentru bretelele de acces la nodurile rutiere viteza de proiectare este de 50km/h cu următoarele caracteristici:

* razele de racordare minime 95m
* distanța minimă de vizibilitate 55m.

##  Profil transversal tip

 Pentru drumul expres linia roșie este caracterizată prin declivități cuprinse între valori de 0.5% - 3,54% acestea având racordări concave cu valoarea minimă de 2200m sau convexe cu valoarea minima de 3000m.

Pentru bretele de acces racordarile verticale adoptate sunt:

* 800m la racordari convexe
* 400m la racordari concave.

## Profil transversal tip

 Profil transversal tip Nr 1 – pe sectorul aferent drumului de legatura:

* latime platforma 21,50 m;
* latime parte carosabila 2x7,00m + supralargiri;
* acostamente 2 x 2,25 m = 5,00 m (din care banda de incadrare 2 x 0,75 m).
* banda mediana b=3,00m (din care banda de incadrare 2 x 0,75 m), cu separator de sens din beton H=1.00m
* patforma se extinde cu 1,75m aferenta latimii de lucru a parapetului

Profil transversal tip Nr 2 – pe bretelele cu doua benzi si un sens de circulatie

* latime platforma 10,50 m;
* latime parte carosabila 2x3,50 m + supralargire;
* acostamente 2 x 1,00m (din care banda de incadrare 2 x 0,25 m).
* Platforma se extinde cu 1,50m aferenta latimii de lucru a parapetului

Profil transversal tip Nr 3 – pe bretelele cu o banda si un sens de circulatie

* latime platforma 7,50 m;
* latime parte carosabila 1x4,00 m + supralargire;
* acostamente 2 x 1,00m (din care banda de incadrare 2 x 0,25 m).
* Platforma se extinde cu 1,50m aferenta latimii de lucru a parapetului

Profil transversal tip Nr 4 – pe sectorul aferent drumului DN71

* latime platforma 10,00 m;
* latime parte carosabila 7,00 m;
* acostamente 2 x 1,75 m = 3,00 m (din care banda de incadrare 2 x 0,75 m).
* Platforma se extinde cu 1,50m aferenta latimii de lucru a parapetului

Profil transversal tip Nr 5 Restabiliri drumuri locale de clasa tehnica IV si V

* latime platforma 8,00 m;
* latime parte carosabila 6,00 m;
* acostamente 2 x 1,00 m = 2,00 m (din care banda de incadrare 2 x 0,25 m).
* Platforma se extinde cu 1,50m aferenta latimii de lucru a parapetului

Profil transversal tip Nr 6 Restabiliri drumuri vicinale

* latime platforma 7,00 m;
* latime parte carosabila 2x2,75m = 5,50m;
* acostamente 2 x 0,75 m = 1,50 m.

## Structura rutiera

 Structura rutiera propusa a fost aleasa in functie de traficul estimat, rezultat in urma Studiului de Trafic, si in functie de materialele existente in zona:

Pentru drumul de legatura:

* 4.0 cm strat de uzura din beton asfaltic MAS 16 rul. PMB 45/80
* 6.0 cm strat de legatura din beton asfaltic deschis BAD22.4 leg 50/70
* 10.0 cm strat de baza din anrobat bituminos AB31.5 baza 50/70
* 20.0 cm strat superior de fundatie din agregate naturale stabilizate cu ciment
* 40.0 strat inferior de fundatie din balast

Pentru bretele cu un sens de circulatie

* 4.0 cm strat de uzura din beton asfaltic MAS 16 rul. PMB 45/80
* 6.0 cm strat de legatura din beton asfaltic deschis BAD22.4 leg 50/70
* 8.0 cm strat de baza din anrobat bituminos AB31.5 baza 50/70
* 20.0 cm strat superior de fundatie din agregate naturale stabilizate cu ciment
* 40.0 strat inferior de fundatie din balast

Pentru DN71

* 4.0 cm strat de uzura din beton asfaltic MAS 16 rul. PMB 45/80
* 6.0 cm strat de legatura din beton asfaltic deschis BAD22.4 leg 50/70
* 8.0 cm strat de baza din anrobat bituminos AB31.5 baza 50/70
* 20.0 cm strat superior de fundatie din agregate naturale stabilizate cu ciment
* 40.0 strat inferior de fundatie din balast

Stratul de uzura si cel de legatura va fi realizat cu bitum modificat.

Pentru drumurile locale de clasa tehnica IV si V s-a prevazut:

* 4 cm BA 16 rul 50/70;
* 6 cm AB 22.4 baza 50/70;
* 20.0 cm strat superior de fundatie din agregate naturale stabilizate cu ciment
* 25.0 strat inferior de fundatie din balast

Restabiliri legaturi rutiere (altele decat drumurile clasificate - DN, DJ, DC)

* 20 cm piatra sparta;
* 25 cm fundatie de piatra sparta;
* 7 cm nisip.

Se va asigura la nivelul terenului de fundare (patului drumului) o capacitate portanta minima recomandata, caracterizata prin valoarea modulului de elasticitate dinamic echivalent de 100 Mpa. Pe zonele unde aceasta valoare nu este asigurata se va prevedea un strat de forma care sa asigure aceasta valoare minima.

De asemenea, se va prevedea un strat de forma si in zonele in care structura rutiera precizata mai sus nu se verifica la actiunea fenomenului de inghet - dezghet. Verificarea la actiunea fenomenului de inghet - dezghet se va face in baza adancimii maxime de inghet conform *STAS 1709/1 - 90 Actiunea fenomenului de inghet-dezghet la lucrari de drumuri. Adancimea de inghet in complexul rutier. Prescriptii de calcul*.

## Terasamente

Terasamentele rutiere au fost considerate a fi executate din pamanturi aflate la distante de maxim 25 km. Inaltimea minima a terasamentelor a fost considerata de 1.50 m.

Pe intreaga suprafata afectata de lucrare se va decapa stratul vegetal, care va putea fi folosit la „imbracarea” taluzurilor la ramblee.

Pantele adoptate la proiectarea taluzelor sunt:

* 2:3 pentru taluze cu inaltimea <=6.00m
* 2:3 pentru primii 6.00m pe ramble cu inaltimea > 6.00m si 1:2 pentru ce depaseste 6.00m, cu executia unor berme cu latimea de 3 m si colectarea apelor in rigole betonate.
* 1:2 pentru deblee cu adancimea >6.00m, cu executia unor berme, din 6.00 in 6.00m, cu latimea de 3 m si colectarea apelor in rigole betonate.

Taluzele vor fi protejate prin inierbare.

In zonele unde nu a fost posibila executia rambleelor sau debleelor cu taluze inclinate s-a adoptat solutia de pamant armat cu fata vazuta din blocuri de beton.

Volumele de terasamente estimate sunt:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | ***Volum decapare strat vegetal (mc)*** | ***Volum sapaturi (mc)*** | ***Volum umpluturi (mc)*** |
| **Drum principal de legatura** | 186,853.18 | 253,189.72 | 1,098,039.47 |
| **Bretele de acces si restabiliri legaturi rutiere** | 149,147.20 | 70,884.42 | 895,339.12 |

##  Lucrari de colectare si evacuare a apelor

Apele de suprafata vor fi colectate si evacuate prin santuri din beton de ciment pe pat de nisip, executate de o parte si de alta a drumului.

Deasupra taluzelor de debleu pentru interceptarea apelor de suprafata ce se indreapta dinspre versant spre drum, se vor executa santuri de garda. Santurile de garda au rolul de a proteja taluzurile de debleu si de a impiedica supraincarcarea santurilor longitudinale ale drumului cu apele ce se scurg de pe versanti.

Descarcarea apelor colectate in santul de garda, cat si a celor de pe rampele inalte, se va face prin intemediul unor casiuri in trepte menite sa reduca viteza de curgere a apei si sa micsoreze eroziunile in zona de debusare a acestora.

Evacuarea apelor se va face in emisarii existenti sau bazine de retentie. Inainte de evacuare, apa pluvial va fi dirijata prin separatoare de hidrocarburi cu rolul de separare a hidrocarburilor si materiilor insolubile.

Au fost prevazute 10 podete de traversare pentru apele pluviale colectate pe terenurile adiacente drumului proiectat si asigurarea scurgerii acestora in regim natural.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr .crt. | Poziția km | Tip podeț | Deschidere [m] | Lungime[m] | Q1% [m3/s] |
| 1 | 0+530 | dalat | 2 | 75 | 0.10 |
| 2 | 4+815 | dalat | 2 | 37 | 0.20 |
| 3 | 6+960 | dalat | 2 | 54 | 0.21 |
| 4 | 8+200 | dalat | 2 | 54 | 0.18 |
| 5 | 10+430 | dalat | 2 | 54 | 0.09 |
| 6 | 11+750 | dalat | 2 | 54 | 0.27 |
| 7 | 12+630 | dalat | 2 | 54 | 0.38 |
| 8 | 13+175 | dalat | 2 | 54 | 0.23 |
| 9 | 14+180 | dalat | 2 | 54 | 0.35 |
| 10 | 15+900 | dalat | 2 | 54 | 0.69 |

## Lucrari de arta

### Lucrarile de pasaje, poduri, podete

Pe traseu sunt prevazute urmatoarele lucrari de poduri si pasaje:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr. Str. | Denumire plansa | Nr deschideri | Lungime totala (m) | Latime | Suprafata (mp) |
| P01 | Pasaj pe breteaua 02 peste BR01 la Km 0+452.47 | 1x24,00 m | 27.60 | 6.6 | 182.16 |
| P02 | Pasaj pe bretea 01 peste DN71 la Km 0+211.46 | 1x24,00 m | 44.90 | 6.6 | 296.34 |
| P03 | Pasaj pe bretea 01 peste CF Km 0+495.94 la Km 0+400.08 | 2x24,00 m | 67.35 | 13.6 | 915.96 |
| P04 | Pasaj pe bretea 02 peste CF Km 0+152.33 la Km 0+106.00 | 2x24,00 m | 67.35 | 13.6 | 915.96 |
| P05 | Pasaj pe bretea 02 peste DC143 la Km 0+262.80 | 1x24,00 m | 24.00 | 13.6 | 326.40 |
| P06 | Pasaj pe bretea 02 peste DN71 la Km 0+358.46 | 1x24,00 m | 24.00 | 6.6 | 158.40 |
| P07 | Pod pe drum de legatura peste RAUL IALOMITA la Km 1+540.92 | 7X36,00 m | 263.10 | 21.7 | 5,709.27 |
| P08 | Pasaj pe drum de legaturapeste DL 02 SI DJ712 la Km 2+009.33 | 8x36,00+24,00+36,00 | 348.00 | 21.7 | 7,551.60 |
| P09 | Pasaj pe D.L. 03 Km 119.02 peste drum de legatural a Km 2+593.76 | 1x36,00 | 49.50 | 11.5 | 569.25 |
| P10 | Pasaj pe drum de legatura peste DL 04 la Km 3+006.55 | 3X36,00 m | 108.00 | 21.7 | 2,343.60 |
| P11 | Pasaj pe drum de legatura peste DL 05 la Km 4+241.24 | 1x36,00 m | 36.00 | 21.7 | 781.20 |
| P12 | Pod pe drum de legatura peste PARAUL ILFOV la Km 5+012.00 | 1x36,00 m | 46.20 | 21.7 | 1,002.54 |
| P13 | Pod pe drum de legatura peste PARAUL MIEREA la Km 5+885.31 | 1x36,00 m | 46.20 | 21.7 | 1,002.54 |
| P14 | Pod pe drum de legatura peste VALEA RADACINII la Km 6+426.92 | 1x36,00 m | 52.20 | 21.7 | 1,132.74 |
| P15 | Pod pe drum de legatura peste VALEA CU APA la Km 7+265.81 | 1x24,00 m | 38.55 | 21.7 | 836.54 |
| P16 | Viaduct pe drum de legatura peste VALE la Km 7+590.68 | 6x36,00 m | 234.05 | 21.7 | 5,078.89 |
| P17 | Pasaj pe drum de legatura peste D.N. 72A la Km 8+692.10 | 5x36,00 m | 183.90 | 21.7 | 3,990.63 |
| P18 | Pasaj pe drum de legatura peste DL 06 la Km 10+199.56 | 3x24,00 m | 86.45 | 21.7 | 1,875.97 |
| P19 | Pasaj pe drum de legatura peste DJ 702D la Km 11+300.13 | 1x24,00 m | 40.35 | 21.7 | 875.60 |
| P20 | Pasaj pe drum de legatura peste D.N. 72 la Km 14+678.50 | 4x36,00 m | 148.05 | 21.7 | 3,212.69 |
| P21 | Pasaj pe bretea 02 peste BR03 SI DX la Km 0+746.46 | 7x36,00 m | 284.50 | 11.7 | 3,328.65 |
| P22 | Pasaj pe DX GAIESTI-PLOIESTI peste BR03 la Km 33+245.87 | 1x36,00 m | 53.80 | 21.7 | 1,167.46 |
|   | Total |  | 2,274.05 |  | 3,254.37 |

Podurile si pasajele de pe drumul expres sunt prevazute a fi executate ca doua structure paralele, cate una pentru fiecare sens.

#### STRUCTURA 1 - PASAJ PE BRETEA 02 PESTE BR 01 LA KM 0+452.47

Pasajul este amplasat pe breteaua 02 si traverseaza breteaua 01 la km 0+452.47 cu o inaltime de gabarit de 6,95 m.

Este alcatuit dintr-o deschidere cu lungimea de 24.00 m si are o lungime totala de 27,60 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.03 m, L=24.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata la partea superioara a grinzilor.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 4. Calea pe pasaj este 5,00 m marginita de 2 lise din beton armat de cate 0,60 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 6,60 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 2 - PASAJ PE BRETEA 01 PESTE DN 71 LA KM 0+211.46

Pasajul este amplasat pe breteaua 01 si traverseaza DN71 la km 0+211.46 cu o inaltime de gabarit de 7,40 m.

Este alcatuit dintr-o deschidere cu lungimea de 24.00 m si are o lungime totala de 44,90 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.03 m, L=24.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata la partea superioara a grinzilor.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 4. Calea pe pasaj este 5,00 m marginita de 2 lise din beton armat de cate 0,60 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 6,60 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 3 - PASAJ PE BRETEA 01 PESTE CF KM 0+425.94 LA KM 0+400.08

Pasajul este amplasat pe breteaua 01 si traverseaza CF Km 0+425.94 la Km 0+400.08 cu o inaltime de gabarit de 7,90 m.

Este alcatuit din 2 deschideri cu lungimea de 24.00 m fiecare si are o lungime totala de 67,35 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura, pe fiecare sens de circulatie, este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.03 m, L=24.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate la partea superioara printr-o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 4. Calea pe pasaj este 5.00 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 lise din beton armat de cate 0,60 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 13,60 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 4 - PASAJ PE BRETEA 02 PESTE CF KM 0+152.33 LA KM 0+106.00

Pasajul este amplasat pe breteaua 02 si traverseaza CF Km 0+152.33 la Km 0+106.00 cu o inaltime de gabarit de 8,40 m.

Este alcatuit din 2 deschideri cu lungimea de 24.00 m fiecare si are o lungime totala de 67,35 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura, pe fiecare sens de circulatie, este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.03 m, L=24.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate la partea superioara printr-o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 4. Calea pe pasaj este 5.00 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 lise din beton armat de cate 0,60 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 13,60 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 5 - PASAJ PE BRETEA 02 PESTE DC 143 LA KM 0+262.80

Pasajul este amplasat pe breteaua 02 si traverseaza DC 143 la km 0+262.80 cu o inaltime de gabarit de 7,95 m.

Este alcatuit dintr-o deschidere cu lungimea de 24.00 m si are o lungime totala de 43,30 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.03 m, L=24.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata la partea superioara a grinzilor.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 4. Calea pe pasaj este 5,00 m marginita de 2 lise din beton armat de cate 0,60 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 6,60 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 6 - PASAJ PE BRETEA 02 PESTE DN 71 LA KM 0+358.46

Pasajul este amplasat pe breteaua 02 si traverseaza DN71 la km 0+358.46 cu o inaltime de gabarit de 10,20 m.

Este alcatuit dintr-o deschidere cu lungimea de 24.00 m si are o lungime totala de 50,75 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.03 m, L=24.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata la partea superioara a grinzilor.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 4. Calea pe pasaj este 5,00 m marginita de 2 lise din beton armat de cate 0,60 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 6,60 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 7 - POD PE CENTURA PESTE RAUL IALOMITA LA KM 1+540.92

Podul este amplasat pe drumul de legatura DN71 - DX Gaiesti - Ploiesti si traverseaza raul Ialomita la km 1+540.92 cu o inaltime libera sub pod de 5,40 m.

Este alcatuit din 7 deschideri cu lungimea de 36.00 m fiecare si are o lungime totala de 263,10 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata la toate structurile.

Suprastructura, pe fiecare sens de circulatie, este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.90 m, L=36.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin antretoaze si o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata pe predalele din beton armat dintre grinzi.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 12. Calea pe pasaj este 8.00 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 trotuare de cate 1.50 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 21.70 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 8 - PASAJ PE CENTURA PESTE DL 02 SI DJ712 LA KM 2+009.33

Pasajul este amplasat pe drumul de legatura DN71 - DX Gaiesti - Ploiesti si traverseaza DL02 si DJ712 la km 2+009.33 cu o inaltime de gabarit de 9,40 m, respectiv 6,10 m.

Este alcatuit din 9 deschideri cu lungimea de 36,00 m fiecare, o deschidere de 24,00 m si are o lungime totala de 360,80 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata la toate structurile.

Suprastructura, pe deschiderile D1, D2, D3, D4, D5, D6, D7, D8 si D10, pe fiecare sens de circulatie, este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.90 m, L=36.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin antretoaze si o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata pe predalele din beton armat dintre grinzi.

Suprastructura pe deschiderea D9 este alcatuita din 8 grinzi tip “T”, h=1.03 m, L=24.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata la partea superioara a grinzilor.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 12 si tip 4. Calea pe pasaj este 8.00 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 trotuare de cate 1.50 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 21.70 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 9 - PASAJ PE D.L. 03 KM 119.02 PESTE CENTURA LA KM 2+593.76

Podul este amplasat pe DL03 si traverseaza drumul de legatura DN71 - DX Gaiesti - Ploiesti la km 2+593.76 cu o inaltime de gabarit de 6,55 m.

Este alcatuit dintr-o deschidere cu lungimea de 36.00 m si are o lungime totala de 49,50 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.90 m, L=36.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin antretoaze si o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata pe predalele din beton armat dintre grinzi.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 12. Calea pe pasaj este 7,80 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 trotuare de cate 1.50 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 11,50 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 10 - PASAJ PE CENTURA PESTE DL 04 LA KM 3+006.55

Pasajul este amplasat pe drumul de legatura DN71 - DX Gaiesti - Ploiesti si traverseaza DL 04 la km 3+006.55 cu o inaltime de gabarit de 5,50 m.

Este alcatuit din 3 deschideri cu lungimea de 36.00 m fiecare si are o lungime totala de 122,60 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata la toate structurile.

Suprastructura, pe fiecare sens de circulatie, este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.90 m, L=36.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin antretoaze si o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata pe predalele din beton armat dintre grinzi.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 12. Calea pe pasaj este 8.00 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 trotuare de cate 1.50 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 21.70 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 11 - PASAJ PE CENTURA PESTE DL 05 LA KM 4+241.24

Podul este amplasat pe drumul de legatura DN71 - DX Gaiesti - Ploiesti si traverseaza DL 05 la km 4+241.24 cu o inaltime de gabarit de 6,25 m.

Este alcatuit dintr-o deschidere cu lungimea de 36.00 m si are o lungime totala de 53,80 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.90 m, L=36.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin antretoaze si o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata pe predalele din beton armat dintre grinzi.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 12. Calea pe pasaj este 8,00 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 trotuare de cate 1.50 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 21,70 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 12 - POD PE CENTURA PESTE PARAUL ILFOV LA KM 5+012.00

Podul este amplasat pe drumul de legatura DN71 - DX Gaiesti - Ploiesti si traverseaza paraul Ilfov la km 5+012.00 cu o inaltime libera de 5,15 m.

Este alcatuit dintr-o deschidere cu lungimea de 36.00 m si are o lungime totala de 46,20 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.90 m, L=36.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin antretoaze si o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata pe predalele din beton armat dintre grinzi.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 12. Calea pe pasaj este 8,00 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 trotuare de cate 1.50 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 21,70 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 13 - POD PE CENTURA PESTE PARAUL MIEREA LA KM 5+885.31

Podul este amplasat pe drumul de legatura DN71 - DX Gaiesti - Ploiesti si traverseaza paraul Mierea la km 5+885.31 cu o inaltime libera de 4,15 m.

Este alcatuit dintr-o deschidere cu lungimea de 36.00 m si are o lungime totala de 46,20 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.90 m, L=36.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin antretoaze si o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata pe predalele din beton armat dintre grinzi.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 12. Calea pe pasaj este 8,00 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 trotuare de cate 1.50 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 21,70 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 14 - POD PE CENTURA PESTE VALEA RADACINII LA KM 6+426.92

Podul este amplasat pe drumul de legatura DN71 - DX Gaiesti - Ploiesti si traverseaza paraul Valea Radacinii la km 6+426.92 cu o inaltime libera de 8,45 m.

Este alcatuit dintr-o deschidere cu lungimea de 36.00 m si are o lungime totala de 52,20 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.90 m, L=36.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin antretoaze si o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata pe predalele din beton armat dintre grinzi.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 12. Calea pe pasaj este 8,00 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 trotuare de cate 1.50 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 21,70 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 15 - POD PE CENTURA PESTE VALEA CU APA LA KM 7+265.81

Pasajul este amplasat pe drumul de legatura DN71 - DX Gaiesti - Ploiesti si traverseaza paraul Valea cu Apa la km 7+265.81 cu o inaltime libera de 9,05 m.

Este alcatuit dintr-o deschidere cu lungimea de 24.00 m si are o lungime totala de 38.55 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura, pe fiecare sens de circulatie, este alcatuita din 8 grinzi tip “T”, h=1.03 m, L=24.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate la partea superioara printr-o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 4. Calea pe pasaj este 8.00 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 trotuare de cate 1.50 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 21.70 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 16 - VIADUCT PE CENTURA PESTE VALE LA KM 7+590.68

Viaductul este amplasat pe drumul de legatura DN71 - DX Gaiesti - Ploiesti si traverseaza o vale la km 7+590.68 cu o inaltime libera de gabarit de 8,65 m.

Este alcatuit din 6 deschideri cu lungimea de 36.00 m fiecare si are o lungime totala de 234,05 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata la toate structurile.

Suprastructura, pe fiecare sens de circulatie, este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.90 m, L=36.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin antretoaze si o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata pe predalele din beton armat dintre grinzi.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 12. Calea pe pasaj este 8.00 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 trotuare de cate 1.50 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 21.70 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 17 - PASAJ PE CENTURA PESTE D.N. 72A LA KM 8+692.10

Pasajul este amplasat pe drumul de legatura DN71 - DX Gaiesti - Ploiesti si traverseaza DN 72A la km 8+692.10 cu o inaltime libera de gabarit de 6,20 m.

Este alcatuit din 5 deschideri cu lungimea de 36.00 m fiecare si are o lungime totala de 183,90 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata la toate structurile.

Suprastructura, pe fiecare sens de circulatie, este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.90 m, L=36.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin antretoaze si o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata pe predalele din beton armat dintre grinzi.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 12. Calea pe pasaj este 8.00 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 trotuare de cate 1.50 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 21.70 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 18 - PASAJ PE CENTURA PESTE DL 06 LA KM 10+199.56

Pasajul este amplasat pe drumul de legatura DN71 - DX Gaiesti - Ploiesti si traverseaza DL 06 la km 10+199.56 cu o inaltime libera de gabarit de 7,00 m.

Este alcatuit din 3 deschideri cu lungimea de 24.00 m fiecare si are o lungime totala de 86,45 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura, pe fiecare sens de circulatie, este alcatuita din 8 grinzi tip “T”, h=1.03 m, L=24.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate la partea superioara printr-o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 4. Calea pe pasaj este 8.00 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 trotuare de cate 1.50 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 21.70 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 19 - PASAJ PE CENTURA PESTE DJ 702D LA KM 11+300.13

Pasajul este amplasat pe drumul de legatura DN71 - DX Gaiesti - Ploiesti si traverseaza DJ 702D la km 11+300.13 cu o inaltime libera de gabarit de 6,50 m.

Este alcatuit dintr-o deschidere cu lungimea de 24.00 m si are o lungime totala de 40,35 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura, pe fiecare sens de circulatie, este alcatuita din 8 grinzi tip “T”, h=1.03 m, L=24.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate la partea superioara printr-o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 4. Calea pe pasaj este 8.00 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 trotuare de cate 1.50 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 21.70 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 20 - PASAJ PE CENTURA PESTE D.N. 72 LA KM 14+678.50

Pasajul este amplasat pe drumul de legatura DN71 - DX Gaiesti - Ploiesti si traverseaza DN 72 la km 14+678.50 cu o inaltime libera de gabarit de 6,95 m.

Este alcatuit din 4 deschideri cu lungimea de 36.00 m fiecare si are o lungime totala de 148,05 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata la toate structurile.

Suprastructura, pe fiecare sens de circulatie, este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.90 m, L=36.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin antretoaze si o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata pe predalele din beton armat dintre grinzi.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 12. Calea pe pasaj este 8.00 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 trotuare de cate 1.50 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 21.70 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 21 - PASAJ PE BRETEA 02 PESTE BR03 SI DX LA KM 0+746.46

Pasajul este amplasat pe breteaua 02 si traverseaza breteaua 03 si DX la km 0+746.46 cu o inaltime libera de gabarit de 7,40 m.

Este alcatuit din 7 deschideri cu lungimea de 36.00 m fiecare si are o lungime totala de 284,50 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata la toate structurile.

Suprastructura, pe fiecare sens de circulatie, este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.90 m, L=36.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin antretoaze si o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata pe predalele din beton armat dintre grinzi.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 12. Calea pe pasaj este 8.00 m, marginita de 2 trotuare de cate 1.50 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 11.70 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

#### STRUCTURA 22-PASAJ PE DX GAIESTI-PLOIESTI PESTE BR03 LA KM33+245.87

Pasajul este amplasat pe DX Gaiesti-Ploiesti si traverseaza breteaua 03 la km 33+245.87 cu o inaltime libera de gabarit de 5,50 m.

Este alcatuit dintr-o deschidere cu lungimea de 36.00 m si are o lungime totala de 53,80 m.

Schema statica este grinda simplu rezemata.

Suprastructura este alcatuita din 4 grinzi tip “T”, h=1.90 m, L=36.00 m, prefabricate si precomprimate, solidarizate prin antretoaze si o placa de suprabetonare cu grosimea minima de 15 cm, turnata pe predalele din beton armat dintre grinzi.

Grinzile reazema pe cuzinetii din beton armat prin intermediul unor aparate de reazem de tip 12. Calea pe pasaj este 8,00 m, pe fiecare sens de mers, marginita de 2 trotuare de cate 1.50 m fiecare, iar latimea totala a suprastructurii este 21,70 m. Toate fetele vazute ale suprastructurii se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

La marginea caii sunt prevazute borduri prefabricate si parapete de siguranta de tip H4b. La marginea exterioara a trotuarelor sunt prevazute parapete pietonale din material metalic zincat.

Infrastructura pasajului este alcatuita din 2 culee masive din beton armat. Toate infrastructurile sunt fundate indirect, pe piloti forati de diametrul mare ø=1,20 m si L=20.00 m. Pe banchetele infrastructurilor s-au prevazut opritori antiseismici.

Toate fetele vazute ale infrastructurilor se vor proteja cu vopsea anticoroziva.

Sistemul rutier pe pasaj este alcatuit din:

* 4 cm MAS 16;
* 4 cm BAP 16;
* 3 cm protectie hidroizolatie din BA8;
* 1 cm hidroizolatie.

Racordarea cu terasamentele se realizeaza prin ziduri intoarse, placi de racordare cu lungimea de 6.00 m si sferturi de con pereate cu pereu din beton.

Pe pasaj sunt prevazute gratare metalice pe zona mediana, intre suprastructuri si panouri din plasa de protectie pe zona care traverseaza breteaua 03.

### Lucrari la infrastructuri

Infrastructura este realizata din culei si pile din beton armat, cu elevatii lamelare, prevazute cu ziduri de garda si ziduri intoarse. Toate suprafetele de beton in contact cu pamantul se vor proteja prin hidroizolare cu bitum filerizat sau inlocuitor.

De asemenea se vor executa drenuri prevazute cu barbacane din PVC pentre evacuarea apelor colectate in spatele acestora. Pe banchetele de rezemare se vor amplasa aparate de reazem cu rol de distributie a greutatii proprii.

Fundarea culeelor se va face indirect, cu ajutorul a cate cinci piloti forati de diametru mare (1200mm) solidarizati la partea superioara prin radier din beton armat de 1,80m grosime.

Pe zidurile de garda de la culee se vor amenaja banchete de rezemare si se vor monta placi de racordare cu terasamentele.

Dupa finalizarea lucrarilor de betonare, toate suprafetele de beton de “fata vazuta” vor fi protejate anticoroziv.

### Lucrari la suprastructura

* suprastructura este alcatuita din grinzi prefabricate monobloc, cu inaltimea de 1,03 - 1,90m, solidarizate prin placa de suprabetonare din beton armat de clasa C30/37. Grosimea minima a placii de suprabetonare este de 15,00cm.
* in sectiune transversala, partea carosabila are 7,80m si 2 trotuare a cate 1,50m latime fiecare.
* dupa finalizarea lucrarilor de betonare, suprafetele de beton de “fata vazuta” vor fi protejate anticoroziv exceptandu-se talpa grinzilor.
* intre tablierele gemene au fost prevazute grilaje de protectie.

### Lucrari la cale, trotuare, parapeti

* La limita trotuarelor se vor monta parapeti de protectie pietonali metalici iar la limita partii carosabile se vor monta parapeti de protectie directionali de tip H4b metalici zincati ce vor fi prelungiti si pe rampe. Bordurile se vor realiza din piatra naturala pentru evitarea deteriorarii in prezenta substantelor utilizate iarna impotriva poleiului.
* Calea pe pod va fi alcatuita din:
	+ 4,0cm mixtura asfaltica (MAS16);
	+ 4,0cm beton asfaltic pentru poduri (BAP16)
	+ 3,0cm beton asfaltic (BA8)
* Hidroizolatie tip membrana.

### Lucrari la rampe

Rampele pasajelor vor fi executate din pamant armat cu fata vazuta din blocuri de beton.

In spatele culeelor se va realiza un dren din material granular separat cu geotextil, montat la nivelul terenului natural. Racordarea se va realiza cu placi de racordare din beton prefabricat executate astfel incat sa nu se afecteze compactarea existenta a rambleului drumului.

Conform normelor si reglementarilor tehnice in vigoare, lucrarile de arta sunt prevazute cu parapete de siguranta a circulatiei corespunzatoare nivelului de protectie foarte ridicata H4b si parapet pietonal metalic. De asemenea, toate lucrarile de arta vor fi echipate cu sisteme de iluminat.

## Intersecții de drumuri

Conectarea la reteaua existenta de drumuri este prevazuta a se face prin intermediul nodurilor rutiere, dupa cum urmeaza:

* Nod rutier DN71 Km 55+100 – Drum de legatura km 0+000
* Nod rutier cu DN72A km 8+800
* Nod rutier DN72 Km 14+750
* Nod rutier DX Gaiesti – Ploiesti Km 16+300

Toate nodurile au fost amenajate cu bretele unidirectionale cu unul sau doua benzi de circulatie.

### Nod rutier DN71 Km 55+100 iesire Aninoasa

Pentru realizarea intersectiei cu noul drum de legatura a fost necesara amenajarea unui nod rutier cu DN71 intre km 54+772 – 55+400, in zona intersectiei cu DC143. Nodul rutier a fost amenajat astfel:

* Devierea sensului DN71 Pucioasa – Targoviste cu 75m intre km 55+400 – 54+772, cu asigurarea intersectiei cu DC143 – denumita breteaua 5 – o banda de circulatie
* Breteaua 1 – acces Targoviste – Drum de legatura R=120m peste breteaua 5 (DN71 sens Pucioasa – Targoviste) o banda de circulatie
* Breteaua 2 – acces Drum de legatura - Pucioasa R=75m peste breteaua 5 (DN71 sens Pucioasa – Targoviste) si peste Breteaua 1 o banda de circulatie
* Breteaua 3 – acces Pucioasa – Drum de legatura R=160m peste o banda de circulatie
* Breteaua 4 – acces Drum de legatura - Targoviste R=150m peste DC143 o banda de circulatie.

Bretelele 1 si 3 se alatura si vor traversa calea ferata Targoviste – Pietrosita printr-un pasaj denivelat.

De asemenea, bretelele 2 si 4 au un traseu comun in zona traversarii CF Targoviste – Pietrosita, apoi se desprind.

### Nod rutier DN72A Km 9+463

La km 8+800 a fost prevazut un nod rutier cu DN72A (km 9+463).

Drumul de legatura traverseaza DN72A printr-un pasaj suprateran, legatura la acesta realizandu-se prin bretele de acces.

Au fost prevazute benzi de accelerare si decelerare cu lungimea de 200m si pene de racordare de 75m.

Pentru asigurarea tuturor relatiilor de acces, la nivelul DN72A a fost prevazut un sens giratoriu cu 2 benzi pe sens, cu urmatoarele elemente:

* Raza interioara Ri = 27m
* Raza exterioara Re = 38m
* Raza de racordare la intrare Rint = 25m
* Raza de racordare la iesire Ries = 25m
* Latimea partii carosabile pe partea inelara = 11m
* Latimea partii carosabile la intrare Wint = 4.0m
* Latimea partii carosabile la iesire Wies = 9.0m
* Supralargire la interior S1 = 1.5m
* Supralargire la exterior S2 = 2m
* Lungimea insulei separatoare Lins = 38m
* Latimea insulei lmin = 2m
* Lungimea marcajului insulei separatoare =40m

Avand in vedere ca atat DN72A cat si giratia sunt proiectate la 2 benzi pe sens, nu s-au prevazut benzi dedicate pentru virajul dreapta.

### Nod rutier DN72 Km 22+550

La km 14+750 a fost prevazut un nod rutier cu DN72 (km 22+550).

Drumul de legatura traverseaza DN72 printr-un pasaj suprateran, legatura la acesta realizandu-se prin bretele de acces.

Au fost prevazute benzi de accelerare si decelerare cu lungimea de 200m si pene de racordare de 75m.

Pentru asigurarea tuturor relatiilor de acces, la nivelul DN72 a fost prevazut un sens giratoriu cu urmatoarele elemente:

* Raza interioara Ri = 17m
* Raza exterioara Re = 24m
* Raza de racordare la intrare Rint = 25m
* Raza de racordare la iesire Ries = 25m
* Latimea partii carosabile pe partea inelara = 7m
* Latimea partii carosabile la intrare Wint = 4.0m
* Latimea partii carosabile la iesire Wies = 4.5m
* Supralargire la interior S1 = 1.5m
* Supralargire la exterior S2 = 2m
* Lungimea insulei separatoare Lins = 31m
* Latimea insulei lmin = 2m
* Lungimea marcajului insulei separatoare = 40m

Pentru asigurarea virajului dreapta au fost prevazute benzi dedicate.

### Nod Rutier DX GAESTI PLOIESTI Km 33+220

Pentru realizarea intersectiei drumului de legatura cu drumul expres Gaesti - Ploiesti a fost necesara amenajarea unui nod rutier intre km 32+200 – 34+150. Nodul rutier a fost amenajat astfel:

* racordare dreapta Drum de legatura – DX Gaesti – Ploiesti printr-o bretea cu 2 benzi cu raza R=385m denumita breteaua 1.
* racordare stanga Drum de legatura – DX Gaesti – Ploiesti printr-o bretea cu 2 benzi cu raza R=285m denumita breteaua 2.
* racordare stanga DX Gaesti – Ploiesti - Drum de legatura – printr-o bretea cu 2 benzi cu raza R=345m denumita breteaua 3.
* racordare dreapta DX Gaesti – Ploiesti - Drum de legatura – printr-o bretea cu 2 benzi cu raza R=646.5m denumita breteaua 4.

Racordarile bretelor de acces au fost prevazute astfel incat trecerea de la 4 benzi la 2 benzi pe sens sa se faca progresiv.

## Dotari

### Centru de intretinere

La km 3+800, pe partea dreapta, a fost prevazut un centru de intretinere si coordonare, in conformitate cu normativul AND 598 /2013 privind proiectarea drumurilor expres.

Accesul la centrul de intretinere va fi asigurat pe ambele sensuri prin bretele de acces.

### Sistemul de Transport Inteligent (ITS)

Sistemul de Transport Inteligent (ITS) prevazut va asigura monitoarizarea si Managementul retelei rutiere si informarea participantilor la trafic.

ITS are prevazute urmatoarele servicii:

* Servicii de informare privind evenimentele in timp real si avertizari;
* Servicii de informare privind conditiile de trafic;
* Servicii de informare privind limitele de viteza;
* Servicii de informare asupra timpului de calatorie;
* Servicii de control al respectarii legislatiei privind viteza;
* Servicii de avertizare asupra evenimentelor rutiere;
* Servicii pentru managementul strategic al traficului pe coridoare;
* Servicii de management al incidentelor ruliere;
* Servicii privind reglementarile transporturilor speciale $i de marfuri periculoase;
* Servicii de informare si management al parcarilor pentru vehicule de transport marfa;
* Servicii de taxare si control al accesului pe autostrada;
* Servicii de monitorizare si control a greutatii si gabaritului vehiculelor;
* Servicii de monitorizare. siguranta si securizare a infrastructurii.

## Iluminat public

S-a prevazut iluminarea podurilor si pasajelor pe o distanta de 150m inainte si dupa rampele de acces la pasaj, in conformitate cu Ghidul privind conditiile de iluminat la drumurile nationale si autostrazi AND 603-2012

S-a prevazut iluminarea intersectiilor inclusiv pe o distanta de 150m inainte de intrare si dupa iesirea din intersectie, respectiv pe o distanta de 150m inainte de banda de decelerare si dupa banda de accelerare, in conformitate cu Ghidul privind conditiile de iluminat la drumurile nationale si autostrazi AND 603-2012.

lluminatul public se va asigura cu sisteme economice de energie - LED. Alimentarea sistemului de iluminat este prevazuta atat de la reteaua nationala/regionala/locala de energie electrica cat si prin surse alternative de producere a energiei;

Sistemul de iluminat de tip LED va fi cu sistem de telegestiune. Sistemul de telegestiune va fi capabil sa controleze, sa monitorizeze, sa masoare si sa gestioneze functionarea in parametri optimi retelele de iluminat, penlru reducerea semnificativa a consumului de energie electrica, ale emisiilor de CO2, si ale costurilor de exploatare. Acest sistem va avea functii de mentinere constanta a fluxului luminos. utilizarea doar a fluxului luminos necesar si de modificare prestabilita/statica/dinamica a fluxului luminos.

## Siguranta circulatiei

Din cadrul sigurantei circulatiei rutiere fac parte semnalizarea si marcajul pe timpul executiei si semnalizarea si marcajul definitiv dupa terminarea lucrarii.

In ceea ce priveste semnalizarea si marcajul pe timpul executiei zonele de lucru vor fi marcate cu marcaj provizoriu si semnalizate cu indicatoare speciale, conform conditiilor impuse de “Normei Metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului”, conform M.I. - M.T. nr. 1112/411/2000 reeditat.

Semnalizarea si marcajul definitiv dupa terminarea lucrarii este impartita in semnalizarea verticala care s-a realizat conform SR 1848-1:2011, SR 1848-2:2011, SR 1848-3:2011, AND 604:2012 si semnalizarea orizontala reprezentata de marcaje rutiere conforme cu SR 1848-7/2015 „Semnalizare rutiera\_Marcaje rutiere”.

Aceste doua sub-clasificari impreuna cu toate instrumentele necesare realizarii acestora (indicatoare, console, stalpi de ghidare, borne km, borne hm, vopseaua pentru marcaj rutier, parapeti, fluturasi reflectorizanti sau catadioptrii), contribuie la desfasurarea in siguranta a circulatiei rutiere.

## Lucrari de protectie a mediului

Evacuarea apelor pluviale de pe carosabil se va face prin intermediul dispozitivelor de scurge de tipul santuri betonate deschise, de unde apa va fi preluata prin prin separatoare de hidrocarburi, dimensioante conform debitelor de calcul.

Au fost prevazute panouri fonabsorbante pe sectoarele de intravilan situate la mai putin de 100m de zonele locuite.

Au fost prevazute lucrari peisagistice pe zonele de debleu rambleu si in zonele nodurilor rutiere.

## Imprejmuri si parapet de protectie

### Imprejmuri

Tot traseul drumului expres si al bretelelor de acces va fi asigurat prin garduri de protectie din plasa, montata pe stalpi metalici. Gardurile vor fi amplasate la limita zonei de siguranta, respectiv:

* 2,00 m de la piciorul taluzului, pentru drumurile în rambleu;
* 3,00 m de la marginea de sus a taluzului, pentru drumurile în debleu cu înălţimea până la 5,00 m inclusiv;
* 5,00 m de la marginea de sus a taluzului, pentru drumurile în debleu cu înălţimea mai mare de 5,00 m.

### Parapeti de protectie

Parapetele se vor prevedea pe toata lungimea drumului de legatura, atat pe zona mediana cat si pentru delimitarea parfii carosabile, pe toate structurile ce supratraverseaza drumul expres, in conformitate cu standardele si bunele practici in materie de siguranta traficului;

Pe toata lungimea zonei mediane se va amplasa parapet de beton tip New Jersey, prevazut cu goluri la baza pentru asigurarea scurgerii apelor.

Panourile/balizele antiorbire se prevad pe toata Iungimea zonei mecliane si vor fi prevazute cu sisteme de prindere din material plastic pe o platbanda rnetalica asigurata la crash test;

Ansamblul parapete-panou/balize antiorbire va avea o inaltime minima masurata de la sol de 1,67 m in conformitate cu prevederile SR - EN 12676-1/2003.

Tipurile de parapeti respecta prevederile normativului AND593, astfel:

* Lucrari de drumuri
* Separator de sens H2W5
* Protectie obstacole in zona mediana H3W5
* Margine carosabil
	+ Ramblee <6.00m sau ziduri de sprijin <4.00m H2W5
	+ Ramblee >6.00m sau ziduri de sprijin >4.00m H3W5
* Lucrari de poduri H4bW6

La inceputul zonelor marginale si centrale sunt prevazute atenuatoare de soc.

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

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

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

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

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

***3.Localizarea proiectelor***

2.1. utilizarea existentă a terenului: categoria de folosință a terenurilor: căi de comunicații, fâneţe;

2.2. relativa abundenţă a resurselor naturale din zonă, calitatea şi capacitatea regenerativă a acestora: principalele resurse naturale care vor fi utilizate în etapa de construcție sunt reprezentate de agregatele minerale (nisip, pietris, balast), apa și solul;

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

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

 c) zonele montane şi cele împădurite: pentru realizarea proiectului va fi necesară scoaterea din fond forestier a unor suprafețe de teren;

 d) parcurile şi rezervaţiile naturale: nu este cazul;

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

 f) zonele de protecţie specială, mai ales cele desemnate prin Ordonanţa de Urgenţă a Guvernului nr. [**57/2007**](file:///D%3A%5CMIRELA%5Csaptamanal%202010%5C1_NOUTATI%20Procedura%20EIA%28Dalia%29_SEPT_2009%5CDocuments%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00103869.htm) privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, cu modificările şi completările ulterioare, zonele prevăzute prin Legea nr. [**5/2000**](file:///D%3A%5CMIRELA%5Csaptamanal%202010%5C1_NOUTATI%20Procedura%20EIA%28Dalia%29_SEPT_2009%5CDocuments%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00033752.htm) privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional – Secţiunea a III – a – zone protejate, zonele de protecţie instituite conform prevederilor Legii apelor nr. [**107/1996**](file:///D%3A%5CMIRELA%5Csaptamanal%202010%5C1_NOUTATI%20Procedura%20EIA%28Dalia%29_SEPT_2009%5CDocuments%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00008742.htm), cu modificările şi completările ulterioare, şi Hotărârea Guvernului nr. [**930/2005**](file:///D%3A%5CMIRELA%5Csaptamanal%202010%5C1_NOUTATI%20Procedura%20EIA%28Dalia%29_SEPT_2009%5CDocuments%20and%20SettingsDalia%20BitanSintact%202.0cacheLegislatietemp00085898.htm) pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul şi mărimea zonelor de protecţie sanitară şi hidrogeologică: proiectul nu este inclus în zone de protecţie specială desemnate;

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

 h) ariile dens populate: nu e cazul ;

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

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

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

 b) natura transfrontieră a impactului: nu este cazul;

 c) mărimea şi complexitatea impactului: magnitudinea impactului este diferită în funcție de procesele tehnologice desfășurate, de condițiile atmosferice, de numărul de utilaje și echipamente aflate simultan în acțiune. Magnitudinea impactului se va reduce proporţional cu îndepărtarea de sursele generatoare. Executantul lucrării are responsabilitatea alegerii și dimensionării parcului auto și stabilirii fluxului lucrărilor de execuție astfel încât să se reducă impactul. Impactul cu caracter local, manifestat în special prin zgomot se va manifesta pe durata construcției în zilele lucratoare. Impactul va fi redus, temporar, cu caracter local, manifestandu-se în zona frontului de lucru și a organizării de șantier. Executantului lucrării ii revine de asemenea, sarcina monitorizării activității de șantier în vederea respectării prevederilor legale privind protecţia mediului;

 d) probabilitatea impactului: impactul asupra mediului în perioada execuției lucrărilor de constructie va fi temporar și reversibil, cu excepția ocupării permanente a unor suprafețe de teren (impact rezidual)

 e) durata, frecvenţa şi reversibilitatea impactului: impactul va fi temporar și reversibil, fiind înregistrat numai în perioada execuției lucrărilor de construcție;

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

1. proiectul intra sub incidenţa art. 28 din Ordonanţa de Urgenţă a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei şi faunei sălbatice, aprobată cu modificari și completari prin Legea nr. 49/2011, cu modificările şi completările ulterioare
2. pe amplasamentul proiectului nu sunt prezente habitate sau specii de interes comunitar.
3. pentru tronsonul din interiorul ariei naturale protejate de interes naţional şi comunitar proiectul prevede:

- executarea de lucrari de modernizare;

- executarea de lucrări de colectare şi evacuare a apelor meteorice în zona drumului;

- lucrări de siguranţa a circulaţiei;

- lucrările de modernizare se vor realiza cu menţinerea traseului existent;

1. realizarea proiectului nu conduce la fragmentarea/deteriorarea habitatelor de interes comunitar, nu reduce numărul speciilor de interes comunitar şi nu implică utilizarea unor resurse de care depinde biodiversitatea ariei naturale protejate.

**III.** Motivele pe baza cărora s-a stabilit capentru proiectul propus nu este necesara elaborarea SEICA, sunt următoarele:

 Conform adresei ADMINISTRAŢIEI BAZINALE DE APĂ BUZĂU-IALOMIŢA nr. 1002/DB/28.02.2023, nu este necesară elaborarea SEICA, deoarece realizarea proiectului nu conduce la deteriorări ale stării corpului de apă de suprafaţă.

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

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

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

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

Actele sau omisiunile autorităţii publice competente care fac obiectul participării publicului se atacă în instanţă odată cu decizia etapei de încadrare, cu acordul de mediu ori, după caz, cu decizia de respingere a solicitării de emitere a acordului de mediu, respectiv cu aprobarea de dezvoltare sau, după caz, cu decizia de respingere a solicitării aprobării de dezvoltare.

Înainte de a se adresa instanţei de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art. 21 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului au obligaţia să solicite autorităţii publice emitente a deciziei prevăzute la art. 21 alin. (3) sau autorităţii ierarhic superioare revocarea, în tot sau în parte, a respectivei decizii. Solicitarea trebuie înregistrată în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoştinţa publicului a deciziei.

Autoritatea publică emitentă are obligaţia de a răspunde la plângerea prealabilă prevăzută la art. 22 alin. (1) în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia la acea autoritate.

Procedura de soluţionare a plângerii prealabile prevăzută la art. 22 alin. (1) este gratuită şi trebuie să fie echitabilă, rapidă şi corectă.

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

 **DIRECTOR EXECUTIV**,

 **Laura Gabriela BRICEAG**

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

**Maria MORCOAȘE consilier AAA**

 **Grațiela CIOCOIU- BUNILĂ**

**p.Șef Serviciu C.F.M.,**

 **Cornelia VLAICU**